

7

**रेल संबंधी स्थायी समिति
(2020-21)**

(सत्रहवीं लोक सभा)

**रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)**

सातवां प्रतिवेदन

**अनुदानों की मांगें
(2021-22)**



**लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली**

मार्च, 2021/ फाल्गुन, 1942(शक)

एससीआर सं. 234

सातवां प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2020-21)

(सत्रहवीं लोक सभा)

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अनुदानों की मांगें
(2021-22)

08.03.2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।
08.03.2021 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मार्च, 2021/ फाल्गुन, 1942(शक)

विषय सूची

पृष्ठ

समिति की संरचना.....

प्राक्कथन.....

प्रतिवेदन

भाग-एक

I.	प्रस्तावना	1
II.	बजट विश्लेषण	2
III.	वार्षिक योजना	5
IV.	आंतरिक संसाधन	8
V.	अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर)	10
VI.	रेलवे निधि	11
VII.	पेंशन निधि	11
VIII.	मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)	12
IX.	विकास निधि	13
X.	पूंजी निधि	13
XI.	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)	14
XII.	सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)	17
XIII.	रेल राजस्व	21
XIV.	प्रचालन अनुपात	22
XV.	वास्तविक लक्ष्य और उपलब्धियां	23
XVI.	रेल विद्युतीकरण	25
XVII.	समर्पित मालभाड़ा गलियारा (डीएफसी)	27
XVIII.	सड़क सुरक्षा कार्य और सड़क उपरिगामी पुल/सड़क अद्योगामी पुल	28
XIX.	रोलिंग स्टॉक	29
XX.	बजट 2020-21 में की गई घोषणाएं	32
XXI.	राष्ट्रीय अवसंरचना पाईपलाइन	34
XXII.	किसान रेल	35
XXIII.	निजी सार्वजनिक भागीदारी (पीपीपी) मोड में रेलगाड़ियों का चलाया जाना	36
XXIV.	राष्ट्रीय रेल योजना	36
XXV.	रेल प्रचालनों पर कोविड-19 का प्रभाव	38

भाग-दो

सिफारिशें/टिप्पणियां..... 42

अनुबंध

एक. अनुबंध-एक 54

दो. अनुबंध-दो 56

परिशिष्ट

एक. रेल संबंधी स्थायी समिति की 12.02.2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश..... 60

दो. रेल संबंधी स्थायी समिति की 02.03.2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश..... 62

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 क्वीन ओझा
11. श्रीमती केशरी देवी पटेल
12. श्री मुकेश राजपूत
13. श्री एन. रेड्डपा
14. श्री अच्युतानंद सामंत
15. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
16. श्री अरविंद गणपत सावंत
17. डॉ. अमर सिंह
18. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव
19. श्री सुरेश कोडिकुन्नील
20. श्री गोपाल जी ठाकुर
21. साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर

राज्य सभा

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

® दिनांक 29.09.2020 के लोक सभा समाचार भाग-दो, संख्या-1741 द्वारा 13.09.2020 से गठित।

लोक सभा सचिवालय

- | | | |
|------------------------------|---|-------------------|
| 1. श्री प्रसेनजीत सिंह | - | संयुक्त सचिव |
| 2. श्री अरुण के. कौशिक | - | निदेशक |
| 3. श्री आर. एल. यादव | - | अपर निदेशक |
| 4. श्रीमती अर्चना श्रीवास्तव | - | उपसचिव |
| 5. श्रीमती बेनानी 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 (2021-22) के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति का यह सातवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

2. यह प्रतिवेदन समिति के समक्ष 12.02.2021 को रेल मंत्रालय के प्रस्तुत तथ्यों और आंकड़ों तथा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों द्वारा दिए गए साक्ष्य पर आधारित है। समिति ने 02.03.2021 को हुई अपनी बैठक में प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया। संबंधित बैठक के कार्यवाही सारांश प्रतिवेदन के परिशिष्ट में दिए गए हैं।

3. समिति "रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22)" की जांच के संबंध में समिति के समक्ष उपस्थित होने और समिति को अपेक्षित जानकारी देने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के अधिकारियों के प्रति अपना आभार व्यक्त करती है। समिति लोक सभा सचिवालय के सम्बद्ध अधिकारियों द्वारा दी गई सहायता के लिए उनकी भी सराहना करती है।

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

नई दिल्ली;
मार्च, 2021
फाल्गुन, 1942(शक)

राधा मोहन सिंह
सभापति,
रेल संबंधी स्थायी समिति

प्रारूप प्रतिवेदन

भाग – एक

प्रस्तावना

भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी रेल प्रणालियों में से एक है। यह यात्री और माल ढुलाई सेवाओं को प्रदान करने वाले एक लंबवत् एकीकृत संगठन के रूप में कार्य करती है। यह एकमात्र ऐसी प्रणाली है जिसके अंतर्गत देश के एक कोने से दूसरे कोने तक फैला 67,956 मार्ग किमी. रेलपथ शामिल है जिस पर 21648 से अधिक गाड़ियाँ प्रतिदिन 22.15 मिलियन यात्रियों का आवागमन और लगभग 3.32 मिलियन टन माल यातायात की ढुलाई करती है। भारतीय रेल को सामाजिक-आर्थिक विकास में इसकी प्रमुख भूमिका के साथ एक बड़े योजक के रूप में ही नहीं बल्कि कृषि, खनन उद्योग आदि जैसी विविध आर्थिक गतिविधियों में योगदान के साथ प्रगति के इंजन के रूप में भी जाना जाता है। ये सेवाएं राष्ट्रव्यापी रेल अवसंरचना के माध्यम से उपलब्ध करायी जाती हैं, जिनमें रेलपथ, स्टेशन, साइडिंग, माल यातायात टर्मिनल, रेल इंजन, सवारी डिब्बे, माल डिब्बे तथा सिग्नल प्रणाली, दूरसंचार, बिजली संस्थापना, अनुरक्षण कारखाने आदि जैसे असंख्य अवसंरचनात्मक साधन-सामग्रियां शामिल हैं।

2. भारतीय रेल के अनेक फायदे हैं यथा यह सड़क यातायात की तुलना में ऊर्जा खपत की दृष्टि से अधिक किफायती है जो पर्यावरणीय प्रभाव की दृष्टि से अच्छा है। समाज के सभी वर्गों विशेषकर निर्धनतम लोगों को आर्थिक रूप से उपयुक्त परिवहन का साधन उपलब्ध कराने की दृष्टि से भारतीय रेल एक जीवरेखा साबित हुई है। भारतीय रेल भारत का सबसे बड़ा नियोक्ता भी है जिसकी अपनी क्षमता में 12.54 लाख से अधिक नियमित कर्मचारी हैं।

3. भारतीय रेल भारत सरकार का एक विभागीय वाणिज्यिक उपक्रम है। नीति निर्माण और रेलों का समग्र नियंत्रण रेलवे बोर्ड में निहित है, जिसमें अध्यक्ष, जो भारत सरकार के पदेन प्रमुख सचिव और वित्त आयुक्त और यातायात, इंजीनियरी, यांत्रिक, बिजली और कार्मिक संबंधी मामलों के लिए अन्य कार्यकारी सदस्य, सभी भारत सरकार के पदेन सचिव शामिल होते हैं। भारतीय रेल प्रणाली का प्रबंधन 17 जोनों (कोलकाता मेट्रो सहित) और 68 प्रचालन मंडलों द्वारा किया जाता है। इसके अलावा छह उत्पादन इकाइयां हैं जो चल स्टॉक तथा अन्य संबद्ध मदों के विनिर्माण में जुटी हैं। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड के नियंत्रण के अंतर्गत अनेक प्रशिक्षण संस्थान, सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम तथा अन्य कार्यालय आते हैं। अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (अअमास) भारतीय रेल का अनन्य अनुसंधान एवं विकास स्कंध है जो इस मंत्रालय, क्षेत्रीय रेलों तथा उत्पादन इकाइयों के लिए एक तकनीकी सलाहकार एवं परामर्शदाता के रूप में कार्य करता है और जिसका दर्जा क्षेत्रीय रेलवे का है।

बजट विश्लेषण

4. वर्ष 2017-18 से रेल बजट का आम बजट के साथ विलय के पश्चात् रेलवे प्राप्तियां और व्यय आम बजट के दस्तावेजों का भाग हैं। रेलवे का व्यय वित्त मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का एक भाग है जैसे कि भारत सरकार के अन्य मंत्रालय/विभाग रेलवे का सम्पूर्ण व्यय अब 'अनुदान की मांग सं.38' में शामिल होता है जिसमें 'राजस्व' और 'पूँजी' नामक उपखण्ड होते हैं।

5. वर्ष 2021-22 हेतु रेल मंत्रालय से संबंधित मांगें 03.02.2021 को लोक सभा में प्रस्तुत की गईं। रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगें इस प्रकार हैं:

2021-22 के लिए रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगे नीचे दी गई हैं:

(रुपए हजार में)

क्र. सं.	विवरण	कुल मांग (2021-22)	
		दत्तमत	प्रभारित
	राजस्व		
1	भारतीय रेल – नीति निर्माण, दिशा, अनुसंधान और अन्य विविध संगठन	2296,01,00	4,00,00
2	रेलवे संबंधी सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	9197,88,49	25,95
3	'परमानेंट वे' और निर्माणों की मरम्मत और अनुरक्षण	16946,04,74	1,21,93
4	इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	6406,78,82	1,10
5	यात्री डिब्बों और वेगनों की मरम्मत और अनुरक्षण	16675,86,49	1,05
6	संयंत्र और उपस्करों की मरम्मत और अनुरक्षण	9157,96,95	4,66
7	प्रचालन व्यय – रोलिंग स्टॉक और उपस्कर	16874,46,54	1,05
8	प्रचालन व्यय – यातायात	35690,05,06	9,72
9	प्रचालन व्यय – ईंधन	24075,86,88	-
10	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	8534,03,92	5,75
11	विविध कार्यकरण व्यय	7765,86,30	460,24,60
12	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	58650,15,81	4,19
13	निधियों का विनियोजन	60761,00,00	-
	सामान्य राजस्व को लाभांश, सामान्य राजस्व से लिए गए ऋण का पुनर्भुगतान और अति-पूँजीकरण का ऋणशोधन	-	-
14	अन्य परिवहन सेवाएं	2954,64,00	-

	कुल राजस्व	275986,65,00	466,00,00
	पूंजी		
15	आस्तियां – अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन	304836,88,00	92,08,00
	सकल योग (राजस्व + पूंजी)	580823,53,00	558,08,00

6. रेलवे के बजट विवरण में कुल राजस्व आमदनी, राजस्व और निर्माण व्यय, खर्च की तुलना में प्राप्तियों के अधिशेष वितरण और विभिन्न निधियों जैसे मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजी निधि, आरआरएसके और रेल संरक्षा निधि की स्थिति दर्शाई जाती है।

7. रेलवे की राजस्व प्राप्तियों में यात्री यातायात से आमदनी, अन्य कोचिंग यातायात (जिसमें पार्सल और सामान शामिल हैं) से आमदनी, माल यातायात से आमदनी और अन्य फुटकर आमदनी जैसे किराया, खान-पान प्राप्तियां, ब्याज और बाहरी निकायों से अनुरक्षण प्रभार, भूमि और ऊपरी क्षेत्र के वाणिज्यिक उपयोग, चल स्टॉक और स्टेशन इमारतों आदि पर वाणिज्यिक प्रचार, सामरिक रेलवे लाइनों के परिचालन में हुई क्षति की वित्त मंत्रालय द्वारा की गई प्रतिपूर्ति आदि शामिल हैं।

8. इनके अतिरिक्त अन्य विविध प्राप्तियां भी होती हैं जैसे आवेदन पत्रों की बिक्री और परीक्षा शुल्क आदि से रेल भर्ती बोर्डों की प्राप्तियां और अधिशेष लाभों में सरकार का हिस्सा, जिसमें उन राजसहायता प्राप्त रेलवे कम्पनियों से प्राप्तियां शामिल हैं जिनमें सरकार की कोई पूंजी नहीं लगी है। राजस्व तथा विविध प्राप्तियों का जोड़ रेलवे की कुल प्राप्तियां होती हैं।

9. आमदनी का यह भाग, जो वित्त वर्ष के दौरान रेलवे को देय होता है लेकिन वास्तव में रेलों को प्राप्त नहीं होता है, "उचन्त लेखे" में रखा जाता है। रेलवे द्वारा किए गए व्यय को राजस्व खाते और कार्य खाते में रखा जाता है।

10. राजस्व लेखे में दैनंदिन कार्य में रेलवे पर विभिन्न विभागों द्वारा किए गए सामान्य कार्य व्यय और अन्य विविध व्यय जैसे रेलवे बोर्ड, लेखा परीक्षा, सर्वेक्षण तथा अन्य विविध व्यय शामिल होते हैं। राजस्व लेखे में मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि हेतु विनियोजन शामिल होता है।

11. भारतीय रेल को मुख्यतः तीन स्रोतों द्वारा वित्तपोषण प्राप्त होता है:

- (i) सरकार से बजटीय सहायता
- (ii) आंतरिक संसाधन (रेलवे भूमि की लीज से, यात्री और मालभाड़ा आय, अन्य कोचिंग, अन्य विविध शीर्ष तथा आरआरबी आय)
- (iii) अतिरिक्त बजटीय संसाधन ईबीआर (जिसमें बाजार से ऋण, पीपीपी, संस्थागत वित्तपोषण और प्रत्यक्ष विदेशी निवेश शामिल है)

12. वर्ष 2021-22 के लिए रेल मंत्रालय के लिए कुल पूंजी परिव्यय 2,15,058 करोड़ रुपए रखा गया है। 2019-20 में वास्तविक व्यय, सकल बजटीय सहायता (जीबीएस), आंतरिक संसाधन (आईआर) और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर), बजट अनुमान 2020-21, संशोधित अनुमान 2020-21 और बजट अनुमान 2021-22 का हिस्सा निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है –

(रु. करोड़ में)

	वास्तविक 2019-20	ब.अ. 2020-21	सं.अ. 2020-21	ब.अ. 2021-22
सकल बजटीय सहायता	67461	70250	29250*	107300
कुल पूंजी का %	46%	44%	18%	50%
आंतरिक संसाधन	1686	7500	3875	7500
कुल पूंजी का %	1%	5%	2%	3%
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	78918	83292	128567	100258
कुल पूंजी का %	53%	52%	80%	47%
कुल पूंजी	148064	161042	161692	215058

13. 2020-21 की तुलना में 2021-22 में ईबीआर के हिस्से में कमी के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत बताया है:

"सभी तीन घटक नामतः जीबीएस, भारतीय रेल और ईबीआर का हिस्सा पिछले कुछ वर्षों में लगातार एक ही सीमा में है। इसका एकमात्र अपवाद सं.अ. 2020-21 है जहां सकल बजटीय सहायता में कमी को देखते हुए पूंजी के वित्तपोषण के लिए 51000 करोड़ रु. के ईबीआर (विशेष) नामक एक नए स्रोत को पेश किया गया है, जिससे ईबीआर शेयर वास्तविक 2019-20 के 53% से बढ़कर सं.अ. 2020-21 में 80% हो गया है। इसके साथ ही जीबीएस शेयर सं.अ. 2020-21 में 46% से घटकर 18% हो गया है, जो ब.अ. 2021-22 में दोबारा 50% पर तय किया गया है।"

मंत्रालय ने निम्नवत भी बताया है:

"रेल परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी प्रधान हैं और उनके निष्पादन के लिए मुख्य रूप से जीबीएस से भारी निवेश की आवश्यकता होती है। इस निवेश को पूरा करने के लिए मुख्य रूप से दोहरीकरण और विद्युतीकरण की लाभकारी परियोजनाओं और चल स्टॉक की खरीद के लिए ईबीआर निधियों का सहारा लिया जाता है।"

14. गत तीन वर्षों के दौरान योजना आवंटन और उपयोग के बारे में मंत्रालय ने निम्नवत ब्योरा दिया है:

(रु. करोड़ में)

विवरण	सं. अ. 2019-20	वास्तविक व्यय 2019-20	ब.अ. 2020-21	सं. अ. 2020-21	ब.अ. 2021-22
1. सकल यातायात प्राप्तियां	205833	174356.60	225613	146309	217110
2. विविध प्राप्तियां	436	338.09	300	300	350
3. सकल प्राप्तियां (1+2)	206269	174694.69	225913	146609	217460
4. निवल सामान्य कार्यकरण व्यय	151208	150211.21	162753	140786	154399

5. पेंशन निधि में विनियोजन	48350	20708.00	53160	523	53300
6. मूल्हास आरक्षित निधि में विनियोजन	400	400.00	800	200	800
7. सकल कार्यकरण व्यय [4+5+6]	199958	171319.21	216713	141509	208499
8. विविध व्यय	2500	1785.86	2700	2300	2400
9. सकल व्यय (7+8)	202458	173105.07	219413	143809	210899
10. निवल राजस्व [3-9]	3811	1589.62	6500	2800	6561
11. विकास निधि में विनियोजन	1311	1388.86	1500	800	1561
12. राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोश में विनियोजन	2500	200.76	5000	2000	5000
13. प्रचालन अनुपात*	97.46%	98.36%	96.28%	96.96%	96.15%

* कोविड-19 संबंधी संसाधन अंतराल के कारण 2019-20 और स.अ. 2020-21 में रेलवे ने पेंशन निधि में अपेक्षित राशि से कम विनियोजन किया/अनुमान लगाया। वास्तविक व्यय 2019-20 और स.अ. 2020-21 में रेलवे राजस्व से पेंशन निधि में अपेक्षित स्तर पर विनियोजन से, प्रचालन अनुपात क्रमशः 114.19% और 132.49% हो जाएगा। (2019-20 के स.अ. स्तर पर पेंशन निधि में अपेक्षित विनियोजन 48,350 करोड़ रुपए और स.अ. में अनुमानित व्यय के अनुसार 51,000 करोड़ रुपए है।)

15. उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट है कि वर्ष 2020-21 के लिए सकल यातायात प्राप्तियों हेतु बजट अनुमान 2,25,613 करोड़ रुपए था जिसे सं.अ. स्तर पर 79,304 करोड़ रुपए अर्थात् लगभग 35% घटाकर 1,46,309 करोड़ रुपए कर दिया गया। इसके अलावा, 2019-20 में, 2,05,833 करोड़ रुपए के सं.अ. की तुलना में वास्तविक व्यय 1,74,356 करोड़ रुपए था। ब.अ. 2021-22 में कुल व्यय 2,08,499 करोड़ रुपए रखा गया है जो सं.अ. 2020-21 के 1,41,502 करोड़ रुपए की तुलना में 32% की वृद्धि दर्शाता है।

16. इसी प्रकार, निवल राजस्व को ब.अ. 2020-21 के 65,000 करोड़ रुपए को सं.अ. स्तर पर 57% घटाकर 2800 करोड़ रुपए रखा गया है। दूसरी ओर, 2019-20 के 3,811 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक व्यय 1589.62 करोड़ रुपए रहा। 2021-22 के लिए निवल राजस्व का लक्ष्य 6561 करोड़ रुपए अर्थात् 2020-21 के 2800 करोड़ रुपए का 234% है।

वार्षिक योजना

17. वर्ष 2020-21 के लिए 2,15,058 करोड़ रुपए के वार्षिक योजना परिव्यय में 1,07,300 करोड़ रुपए की सकल बजटीय सहायता, 7,500 करोड़ रुपए के आंतरिक संसाधन शामिल हैं और 1,00,258 करोड़ रुपए के बजटेतर संसाधनों में बाजार से ऋण, सार्वजनिक-निजी भागीदारी, एफडीआई आदि शामिल हैं।

18. 2021-22 के लिए प्रस्तावित वार्षिक योजना का वित्तपोषण और 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के वास्तविक व्यय के साथ इसकी तुलना का ब्योरा निम्नवत है:

(करोड़ में)

निधियों का स्रोत	2018-19	2019-20	2020-21			ब.अ. 2021-22
			ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक जनवरी, 21 तक	
1. सामान्य राजकोष से पूंजी	34838	45592	46750	29250	38516	81700
2. आरआरएसके	15000	15000	15000	0	9847	15000
3. रेलवे संरक्षा निधि	3000	6886	8500	0	3545	10600
4. सकल बजटीय सहायता (1+2+3)	52838	67477	70250	#29250	51909	107300
5. पूंजी निधि	..	..	..	..		..
6. मूल्यहास आरक्षित निधि	534	524	1000	750	503	1000
7. विकास निधि	1108	1137	1500	1125	804	1500
8. राजस्व से आरआरएसके	3015	24	5000	2000		5000
9. राजस्व से रेल संरक्षा निधि	6	..	..	..		..
10. आंतरिक स्रोत(5+6+7+8+9)	4663	1685	7500	3875	1307	7500
11. आईआरएफसी के जरिए बाज़ार ऋण	23736	33376	30000	34567	23016	31000
12. संस्थागत वित्त	27859	32916	28000	28000	20674	34258
13. सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आदि	24281	12609	25292	15000	5525	35000
14. अतिरिक्त बजटीय सहायता (विशेष)	..	..	..	51000	10669	
15. कुल ईबीआर (11+12+13+14)	75876	78902	83292	128567	59883	100258
कुल योजना	133377	148064	161042	#161692	113099	215058

#रेलवे को 79398 करोड़ रु. का विशेष ऋण छोड़कर

19. उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि 2020-21 के बजट अनुमानों में पूंजी परिव्यय 2,15,058 करोड़ रुपए (निर्भया निधि के 200 करोड़ रुपए सहित) रखा गया है। 2020-21 के बजट अनुमानों में पूंजी व्यय 1,61,042 करोड़ रुपए था जिसमें सं.अ. स्तर पर केवल 1% अर्थात् 650 करोड़ रुपए की वृद्धि की गई है और इसे 1,61,692 करोड़ रुपए (इसमें रेलवे का 79,398 करोड़ रुपए का विशेष ऋण नहीं है) रखा गया है। इसलिए, सं.अ. 2020-21 की तुलना में ब.अ. 2021-22 में 53,366 करोड़ रुपए अर्थात् 33% की वृद्धि की गई है।

20. सं.अ. 2020-21 स्तर पर (ब.अ. 2020-21 की तुलना में) आवंटन कम करने के कारणों के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

"संसाधनों की कमी के कारण सं.अ.2020-21 में परियोजना वित्तपोषण के लिए सामान्य राजकोष से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) को 70,250 करोड़ रुपये से घटाकर 29,250 करोड़ रुपये कर दिया गया है। तथापि, परियोजना वित्तपोषण के लिए जीबीएस में कमी की भरपाई के लिए ईबीआर (विशेष) के तहत एकबारगी प्रावधान के रूप में 51,000 करोड़ रुपये के प्रावधान के साथ पर्याप्त प्रावधान किया गया है, जिसे पहले पूंजी (लीज शुल्क के लिए परिव्यय, पीएसयू/जेवी/एसपीवी में निवेश, भूमि अधिग्रहण और प्रभृत विनियोग पर व्यय को छोड़कर), रेलवे संरक्षा निधि और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में प्रभृत किया गया था। इस प्रकार, परियोजना वित्तपोषण के लिए जीबीएस शेयर में कमी के बावजूद, रेलवे कैपेक्स के आकार को लगभग ब.अ. 2020-21 के स्तर पर बनाए रखने में सक्षम रही है।"

21. सं.अ. 2020-21 और ब.अ. 2020-21 के परिव्यय की आबंटन-शीर्ष-वार तुलना के संबंध में, मंत्रालय ने निम्नलिखित तालिका मे दर्शाई गई जानकारी दी है:

आवंटन शीर्ष	सं.अ.2020-21	ब.अ. 2021-22	अंतर
पूंजी	29250 *	81700	+52450
डीआरएफ	750	1000	+250
डीएफ	1125	1500	+375
आरएसएफ	0	10600	+10600
आरआरएसके	2000	20000	+18000
ईबीआर (आईआरएफसी-बॉन्ड)	34567	31000	-3567
ईबीआर (इंस्टीट्यूशनल फाइनेंस)	28000	34258	+6258
ईबीआर (साझेदारी)	15000	35000	+20000
ईबीआर (विशेष)	51000	0	-51000
कुल कैपेक्स	161692	215058	+53366

* रेलवे को 79,398 करोड़ का विशेष ऋण शामिल नहीं

22. 2019-20 और 2020-21 के ब.अ., सं.अ. और वास्तविक आंकड़ों के बीच बेमेल (यदि कोई हो) के कारण पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नलिखित जानकारी दी है:

(करोड़ रु. में)

	ब.अ. 2019-20	सं.अ, 2019-20	वास्तविक 2019-20	ब.अ. 2020-21	सं.अ, 2020-21
सकल बजटीय सहायता	66105	68105	67461	70250	29250*
कुल कैपेक्स का %	41%	44%	46%	44%	18%
आंतरिक संसाधन	10500	5000	1686	7500	3875
कुल कैपेक्स का %	7%	3%	1%	5%	2%
अतिरिक्त बजटीय संसाधन	83571	83247	78918	83292	128567
कुल कैपेक्स का %	52%	53%	53%	52%	80%
कुल कैपेक्स	160176	156352	148064	161042	161692

* रेलवे को विशेष ऋण के रूप में 79,398 करोड़ रुपये को छोड़कर

23. उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 2019-20 में ब.अ., सं.अ. और वास्तविक में कैपेक्स परिव्यय में गिरावट देखी गई जो मुख्य रूप से आंतरिक संसाधनों के कम उत्पादन के कारण थी। 2020-21 में, ब.अ. की तुलना में, परियोजनाओं और आंतरिक संसाधन खंड पर व्यय के लिए जीबीएस में कमी के बावजूद सं.अ.में परिव्यय में वृद्धि हुई है, क्योंकि रेलवे ने एकबारगी प्रावधान के रूप में 51000 करोड़ रुपये के साथ ईबीआर (विशेष) की शुरुआत, जिसे पहले पूंजी (लीज शुल्क के लिए परिव्यय, पीएसयू/जेवी/एसपीवी में निवेश, भूमि अधिग्रहण और प्रभृत विनियोग पर व्यय को छोड़कर), रेलवे संरक्षा निधि और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में प्रभृत किया गया था।

24. 2021-22 के लिए निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए रेलवे द्वारा किए गए उपायों के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत बताया है:

"सरकार का उद्देश्य भारतीय रेलवे को अर्थव्यवस्था का विकास इंजन बनाना है। इस उद्देश्य के लिए, सरकार ने निवेश में वृद्धि की है और यात्रियों की संरक्षा, गति और सेवा पर ध्यान केंद्रित करते हुए आधुनिक प्रौद्योगिकी शुरू की है, जो वार्षिक योजना के उद्देश्यों/थ्रस्ट क्षेत्रों को लागू करने के उद्देश्य से कैपेक्स की बढ़ती प्रवृत्ति से स्पष्ट होती है।"

25. मंत्रालय ने बताया है कि वार्षिक योजना 2021-22 के मुख्य उद्देश्य/जोर देने वाले क्षेत्र रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन, ढांचागत बाधाओं को दूर करने और क्षमता के सृजन के लिए आवश्यक परियोजनाएं/कार्य हैं जिससे रेलवे को अपनी मोडल हिस्सेदारी बढ़ाने में मदद मिलेगी। इन परियोजनाओं/कार्यों में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (3 मौजूदा और 3 भावी), मुंबई अहमदाबाद हाई स्पीड रेल, सेमी हाई स्पीड (दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा), सिग्नलिंग, दोहरीकरण/मल्टी ट्रैकिंग, नई लाइन, आमान परिवर्तन, लोको और लोको शेड, रोलिंग स्टॉक, ऊर्जा प्रबंधन, रेलवे विद्युतीकरण, ट्रैक मशीन, टेलीकॉम, टर्मिनल सुविधा, आरओबी/आरयूबी, पुल, मेट्रो परिवहन (उपनगरीय), ट्रैक नवीकरण और निजी ट्रेन परियोजना शामिल हैं।

आंतरिक संसाधन

26. भारतीय रेल के आंतरिक संसाधनों में राजस्व से पूंजी निधि, मूल्यहासआरक्षित निधि, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) में विनियोजन शामिल है। 2017-18 से भारतीय रेल के कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का प्रतिशत हिस्सा निम्नवत है:

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
कुल पूंजी (करोड़ रु. में)	101986	133377	148064	161692	215058
आंतरिक संसाधन (करोड़ रु. में)	3070	4663	1685	3875	7500
कुल पूंजी के % के रूप में आंतरिक संसाधन	3.01%	3.5%	1.14%	2.3%	3.4%

27. दी गई जानकारी से यह स्पष्ट है कि कुल पूंजी में आंतरिक संसाधनों के हिस्से में वर्ष-दर-वर्ष गिरावट की प्रवृत्ति देखी गई है। 2021-22 के लिए भी 7,500 करोड़ रुपए का अनुमान है जो सकल रेल बजट का 3.4% है। गत अनेक वर्षों से आंतरिक संसाधनों के सृजन में वर्ष-दर-वर्ष गिरावट की प्रवृत्ति के कारण पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत उत्तर दिया:

"रेलवे के आंतरिक संसाधनों से कैपेक्स में अंशदान आंतरिक संसाधन खंड से कैपेक्स की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए सभी अनिवार्य राजस्व खर्चों को पूरा करने के बाद मुख्य रूप से रेलवे के आंतरिक संसाधन उत्पादन के आधार पर निर्धारित किया जाता है। जैसा कि माननीय समिति को विदित है, वेतन और पेंशन पर सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को 2016-17 में लागू किया गया था। 2017-18 में वेतन और पेंशन के बढ़े बोझ के अलावा भत्ते संबंधी सिफारिशों को लागू किया गया। इसके कारण, 2016-17 की तुलना में 2017-18 में

कर्मचारियों की लागत में तेजी से वृद्धि हुई, लेकिन यातायात राजस्व में तदनुसूची वृद्धि नहीं हुई, जिससे आंतरिक संसाधन उत्पादन की प्रवृत्ति और कैपेक्स में अंशदान पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।"

28. 2017-18 और 2018-19 में यातायात राजस्व भी कोयला और सीमेंट जैसी प्रमुख वस्तुओं की मांग में मंदी से प्रभावित हुआ जो पारंपरिक रूप से भारतीय रेल की माल ढुलाई का मुख्य आधार रहा है। रेलवे को राजस्व प्राप्तियों से आवश्यक और अपरिहार्य राजस्व खर्चों को कवर करना था, जिसका एक हिस्सा मालभाड़ा अग्रिम योजना के माध्यम से जुटाया गया था। 2019-20 में माल ढुलाई राजस्व बढ़ नहीं सका क्योंकि लोडिंग का रुझान सुस्त बना रहा और 2018-19 में लिए गए माल भाड़े के अग्रिम के लगभग 8,000 करोड़ रुपये को 2019-20 में समायोजित करना पड़ा। कोविड 19 महामारी फैलने और तदुपरांत लॉकडाउन के कारण 2019-20 में राजस्व का रुझान और ज्यादा प्रभावित हुआ। इन सभी कारकों के कारण 2016-17 के बाद से कैपेक्स में आंतरिक संसाधन खंड में गिरावट आई।

29. आंतरिक संसाधनों की धीमी गति के संबंध में, मंत्रालय ने बताया है कि आंतरिक संसाधन उत्पादन को अधिकतम करने के लिए रेलवे व्यय में वृद्धि की तुलना में रेलवे प्राप्तियों में उत्तरोत्तर उच्च विकास दर की आवश्यकता होती है। चूंकि रेलवे की कुल प्राप्तियों का लगभग 90% यात्री और माल से आता है, इसलिए ये दोनों खंड राजस्व जुटाने के लिए मुख्य क्षेत्र रहे हैं। मंत्रालय ने यह भी बताया कि इस दिशा में रेलवे के प्रयास राजस्व व्यय के एक प्रमुख भाग की दृढ़ता, आवधिक वेतन आयोगों के कार्यान्वयन, भारतीय रेल के माल ढुलाई को प्रभावित करने वाली अर्थव्यवस्था के मुख्य क्षेत्र को आवधिक धीमा करने और रेलवे के यात्री और माल यातायात के लिए लगातार बढ़ते सड़क क्षेत्र की कड़ी प्रतिस्पर्धा से लाचार हैं।

30. रेलवे के आंतरिक संसाधनों को बढ़ाने के लिए उठाए जा रहे ठोस कदमों के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत स्पष्ट किया:

मंत्रालय वित्तीय स्थिति और आंतरिक संसाधन सृजन में सुधार के लिए सतत आधार पर उपाय कर रहा है। इस प्रयास में राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम करने और नियंत्रणीय राजस्व खर्चों को कम करने के उद्देश्य से पहलों का संयोजन शामिल है। राजस्व बढ़ाने के उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल है:

1. उत्तरोत्तर उच्च यातायात थ्रूपुट को लक्षित करना,
2. पण्य संग्रह का विस्तार,
3. अधिक से अधिक यातायात पर कब्जा करने के लिए प्रभावी और अभिनव विपणन रणनीतियां,
4. अतिरिक्त क्षमता का सृजन और चल स्टॉक सहित मौजूदा रेल अवसंरचना का इष्टतम उपयोग,
5. उत्पादकता और दक्षता में वृद्धि,
6. यात्री इंटरफेस में सुधार,
7. किराया और माल ढुलाई दरों का आवधिक युक्तिकरण और
8. रेलवे के कुल राजस्व में गैर-किराया राजस्व स्रोतों की हिस्सेदारी बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित करना ।

मंत्रालय व्यय नियंत्रण उपाय भी अपना रहा है जिसमें निम्नलिखित शामिल है:

1. सख्त अर्थव्यवस्था और मितव्ययिता के उपाय,
2. बेहतर मानव-शक्ति नियोजन,
3. बेहतर परिसंपत्ति उपयोग,
4. इन्वेंट्री प्रबंधन,
5. ईंधन की खपत का अनुकूलन आदि।

31. रेल परिचालन और राजस्व पर कोविड 19 महामारी के प्रभाव से वित्त और आंतरिक उत्पादन में सुधार की दिशा में रेलवे के प्रयासों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। अथक प्रयासों और नीतिगत हस्तक्षेपों के कारण, रेल वित्त में धीरे-धीरे सुधार हो रहा है और रेल परिचालन के पूर्ण सामान्यीकरण और अर्थव्यवस्था की वसूली की उम्मीद में रेलवे 2021-22 में रखे गए 7,500 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन लक्ष्य को पूरा करने में सक्षम होगा।

अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर)

32. भारतीय रेल के योजना व्यय का आंशिक वित्त पोषण आई आर एफ सी, संस्थागत वित्त, सार्वजनिक-निजी भागीदारी आदि से अतिरिक्त बजटेतर संसाधन द्वारा किया जाता है। वास्तविक व्यय 2019-20 में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों, बजट अनुमानों 2020-21, संशोधित अनुमान 2020-21 और बजट अनुमान 2021-22 का ब्यौरा निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है :

(रु. करोड़ में)

स्रोत	वास्तविक 2019-20	बजट अनुमान 2020-21	संशोधित अनुमान 2020-21	बजट अनुमान 2021-22	कमी-बेशी (ब.अ.-सं.अ.) (कॉलम.5- कॉलम.4)	कमी-बेशी (ब.अ.-ब.अ.) (कॉलम.5- कॉलम.3)	कमी-बेशी (ब.अ.- वास्तविक) (कॉलम.5- कॉलम.2)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
ईबीआर (आईआरएफसी बॉन्ड)	33376	30000	34567	31000	-3567	+1000	-2376
ईबीआर (इंस्टीट्यूशनल फाइनेंस)	32916	28000	28000	34258	+6258	+6258	+1242
ईबीआर (साझेदारी)	12609	25292	15000	35000	+20000	+9708	+22391
ईबीआर (विशेष)			51000		-51000		
कुल	78901	83292	128567	100258	-28309	+16966	+21257

33. उपर्युक्त तालिका को बारीकी से देखने पर यह देखा गया है कि वित्त वर्ष 2020-21 में ब अ स्तर पर ई बी आर को 83,292 करोड़ रुपये रखा गया इसमें सं अ स्तर पर 54 वृद्धि करके इसे 1,28,567 करोड़ रुपये कर दिया गया। हालांकि, यह ईबीआर (विशेष) के तहत 51000 करोड़ रुपये के प्रावधान के कारण सकल बजटीय सहायता में कमी

के मद्देनजर पूंजी के वित्तपोषण के लिए एकबारगी व्यवस्था के रूप में अधिक है। ब.अ. 2021-22 में ईबीआर को 1,00,258 करोड़ रुपये रखा गया है जिसमें 2020-21 के 1,28,567 करोड़ रुपये की तुलना में 22 प्रतिशत (1,28,567 करोड़ रुपये) की कमी है।

34. विशेष रूप से जब इस शीर्ष के तहत किए गए आबंटनों का उपयोग दोहरीकरण, विद्युतीकरण कि अनेक परियोजनाओं के वित्त पोषण और चल स्टॉक कि खरीद के लिए किया जा रहा है ऐसे में ईबीआर में कमी करने के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

“विशेषकर इस तथ्य के आलोक में इसका परियोजनाओं के निष्पादन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, कि ब.अ. 2021-22 में कुल पूंजी सं.अ. 2020-21 से अधिक है।”

35. आंतरिक संसाधनों को बढ़ाने के बजाय सरकारी सहायता और बाजार उधार पर रेलवे की अधिक निर्भरता के कारणों के बारे में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में मंत्रालय ने निम्नवत बताया है-

“रेल परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी प्रधान हैं और उनके निष्पादन के लिए मुख्य रूप से जीबीएस से भारी निवेश की आवश्यकता होती है। इस निवेश को पूरा करने के लिए मुख्य रूप से दोहरीकरण और विद्युतीकरण की लाभकारी परियोजनाओं और चल स्टॉक की खरीद के लिए ईबीआर निधियों का सहारा लिया जाता है। दूसरी ओर, आंतरिक संसाधनों का उपयोग परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और उन्नयन/विकास कार्यों पर व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है, जो काफी हद तक लाभकारी हैं। जीबीएस एनएचएसआरसीएल और डीएफसीसीआईएल दोनों का वित्तपोषण कर रहा है जिससे रेल क्षेत्र को भारी प्रोत्साहन मिलेगा। चूंकि पीएसयू/जेवी/एसपीवी में निवेश को ईबीआर द्वारा वित्तपोषित नहीं किया जा सकता है, इसलिए जीबीएस ने आनुपातिक वृद्धि दिखाई है। रेलवे का राजस्व बढ़ाना एक सतत कार्य है और यातायात राजस्व बढ़ाने और व्यय को सीमित करने के लिए कदम उठाए जा रहे हैं। देश व्यापी कोविड 19 प्रतिबंधों को समाप्त करने और अर्थव्यवस्था में धीरे-धीरे तेजी आने के साथ, रेलवे आंतरिक संसाधन उत्पादन में सुधार की आशा करता है।”

रेल निधियां

36. भारतीय रेल कई निधियों का प्रबंध करती है। पिछले 3 वर्षों के दौरान ब.अ., सं.अ. और वास्तविक आंकड़ों को दर्शाते हुए विभिन्न रेलवे निधियों में किए गए विनियोगों और विभिन्न रेलवे निधियों से किए गए विनियोगों का ब्यौरा **अनुलग्नक-1** के रूप में संलग्न किया गया है।

पेंशन निधि

37. सं.अ. 2019-20 के दौरान, पेंशन निधि का विनियोग 48,350 करोड़ रुपए था जो ब.अ. 50,000 करोड़ रुपये से 1,650 करोड़ रुपये कम है जबकि वास्तविक व्यय केवल 20,708 करोड़ रुपए था इसमें 27,642 करोड़ रुपए की भारी कमी हुई है। विशेषकर इस तथ्य को देखते हुए कि पेंशन निधि में विनियोग बाध्यकारी और अपरिहार्य स्वरूप के हैं आबंटन और वास्तविक के बीच अनुपयुक्त मेल के कारणों बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत् बताया :

“2019-20 में कोविड-19 विश्वमारी के फैलने और परिणामी लॉकडाउन के कारण रेल राजस्वों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है, जिसके फलस्वरूप रेल अपने राजस्व से पेंशन निधि में 48,350 करोड़ रुपये का विनियोग करने की स्थिति में नहीं थी, जैसा कि संशोधित अनुमान के चरण में अनुमान लगाया था। इसके बजाय, रेल राजस्व से इस निधि में 20,708 करोड़ रुपये की रकम का विनियोग किया गया था। पेंशन व्यय एक बाध्यकारी और अपरिहार्य व्यय होने के नाते, 2019-20 में पेंशन के अंतर्गत 49,188 करोड़ रुपये के व्यय उपगत होने के फलस्वरूप पेंशन निधि में 28,398 करोड़ रुपये के प्रतिकूल आदि शेष (जिसमें प्रतिकूल शेष पर ब्याज अदायगी देयता शामिल है) था।

रेल परिचालनों और राजस्व पर कोविड 19 का प्रतिकूल प्रभाव जारी रहने के साथ, 2020-21 के संशोधित अनुमान में संसाधनों की अनुमानित स्थिति के आधार पर, रेल ने 51,000 करोड़ रुपये के पेंशन व्यय अनुमान की तुलना में रेल राजस्व से पेंशन निधि में केवल 523 करोड़ रुपये का विनियोग करने का अनुमान लगाया है। आवर्ती अपरिहार्य व्यय के लिए पर्याप्त बजट सहायता उपलब्ध कराने की आवश्यकता को देखते हुए, सरकार ने कोविड संबंधी संसाधन कमी के लिए 63,000 करोड़ रुपये का विशेष ऋण और 2019-20 में सरकारी खाते में हुए प्रतिकूल शेष का परिसमापन करने के लिए 16,398 करोड़ रुपये उपलब्ध कराए हैं। तदनुसार, इन ऋणों का 2020-21 के संशोधित अनुमान में पेंशन निधि में विनियोग किया गया है।”

38. इसके अलावा, मंत्रालय ने इस बात का समर्थन किया है कि रेलगाड़ी परिचालन/अर्थव्यवस्था और परिणामस्वरूप संसाधनों की स्थिति सामान्य होने की प्रत्याशा में, रेल ने अनुमानित पेंशन व्यय को पूरा करने के लिए 2021-22 के बजट अनुमान में पेंशन निधि के लिए रेल राजस्व से 53,300 करोड़ रुपये का विनियोग करने का अनुमान लगाया है। यह प्रत्याशा है कि आगामी वर्षों में रेल वित्त के स्थिर होने के साथ रेल अपनी प्राप्तियों से पेंशन व्यय को पूरा करने में समर्थ हो जाएगी।

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)

39. मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का अध्यादेश सुधार घटक सहित रेल परिसंपत्तियों के बदलाव और नवीकरण पर पूँजी व्यय को पूरा करना है। रेल राजस्व से डीआरएफ में धन का विनियोग किया जाता है और यह आवश्यकता आधारित है। 2018-19 में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोग 534 करोड़ रुपये था और 2019-20 में घटकर 524 करोड़ रुपये रह गया। वर्ष 2020-21 के लिए ब.अ. में यह राशि बढ़ाकर 1000 करोड़ रुपये कर दी गई थी जिसे सं.अ. में घटाकर 750 करोड़ रुपये कर दिया गया जबकि 21 जनवरी तक वास्तविक की राशि केवल 503 करोड़ रुपये है। पुनः 2021-22 के लिए ब.अ. 1000 करोड़ रुपये रखा गया है। डीआरएफ के तहत तुलनात्मक रूप से कम विनियोग को देखते हुए, समिति ने वर्ष दर वर्ष डीआरएफ के विनियोग में गिरावट के कारणों और इसकी कमियों को दूर करने के लिए किए गए उपायों की जानकारी मांगी। इसके उत्तर में, मंत्रालय ने इस बारे में निम्नवत् बताया है:

“रेल संरक्षा को उत्प्रेरित करने और संरक्षा योजनाओं के नए मूल्यांकन, नियोजन एवं कार्यान्वयन सहित मौजूदा चुनौतियों पर काबू पाने की आवश्यकता को देखते हुए और निर्धारित संरक्षा कार्यों के लिए सुनिश्चित वित्तपोषण सुनिश्चित करने के लिए भी, सरकार ने 5 वर्ष में 1 लाख करोड़ के प्रतिबद्ध वित्तपोषण के साथ 2017-18 से एक समर्पित आरक्षी निधि अर्थात् राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आर आर एस के) का सृजन किया था। इस निधि के लिए 25% वार्षिक अंशदान रेलवे के आंतरिक संसाधनों से किया जाना है। चूँकि डीआरएफ को विनियोग या राष्ट्रीय

रेल संरक्षा कोष में रेल का हिस्सा रेल राजस्वों से है, इन निधियों के विनियोग के स्तर का निर्णय प्रत्येक निधि के द्वारा निष्पादित किए जाने वाले कार्यों के अनुसार लिया जाता है।”

40. उन्होंने आगे यह भी स्पष्ट किया है कि फिलहाल “डीआरएफ को अलग नहीं रखा गया है, क्योंकि यह केवल चिन्हित नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का वित्तपोषण करता है जबकि सुरक्षा को प्रभावित करने वाले नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का प्रमुख हिस्सा आरआरएसके में स्थानांतरित कर दिया गया है। यदि आरआरएसके को 2021-22 से आगे जारी नहीं रखा जाता है, तो ऐसे सभी कार्यों को डीआरएफ से फिर से वित्तपोषित करना होगा।

41. जहां तक डीआरएफ के विनियोजन की मात्रा में अंतर का संबंध है, यह बताया गया है कि ऐसा एक वर्ष के दौरान या एक वर्ष के विभिन्न बजटीय चरणों में निधि से व्यय की आवश्यकता और संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार ही हुआ है।”

विकास निधि

42. विकास निधि का अधिदेश (डीएफ) यात्री और रेल उपयोगकर्ता सुविधाओं, श्रम कल्याण कार्यों, अलाभप्रद परिचालन सुधारों और कम महत्व के संरक्षा कार्यों पर पूँजी व्यय को पूरा करना है। इस निधि में विनियोग इस निधि से पूँजीगत व्यय की वार्षिक आवश्यकता को देखते हुए रेल के शुद्ध राजस्व से किया जाता है। 2021-22 में इस निधि द्वारा विनिर्दिष्ट स्वरूप के स्वीकृत कार्यों, मुख्यतः यात्री सुविधाएं, कर्मचारी सुविधाएं, कंप्यूटरीकरण और अन्य विनिर्दिष्ट कार्यों को निष्पादित किए जाने का लक्ष्य है। 2018-19 में विकास निधि के विनियोग में वृद्धि की गई है। हालांकि, 2020-21 के दौरान इसे सं.अ. चरण में कम कर दिया गया था। 21 जनवरी तक वास्तविक 804 करोड़ रुपये था। वित्त वर्ष 2021-22 के लिए ब.अ. 1,500 करोड़ रुपये है। डीएफ से लक्षित परियोजनाओं के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत् उत्तर दिया :

“विकास निधि में विनियोग की राशि व्यय की आवश्यकता और एक वर्ष के दौरान या एक वर्ष के विभिन्न बजट चरणों में संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार है। इसलिए तदनुसार इसे विनियमित किया गया है जिससे इस निधि द्वारा कार्यों का निष्पादन प्रभावित नहीं हुआ है।”

पूँजी निधि (पूँनि)

43. पूँजी निधि (सीएफ) का अधिदेश भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) से बाजार के मूलधन घटक की ऋण अदागयी बाध्यता का निर्वहन करना और पूँजी स्वरूप के कार्यों पर व्यय को पूरा करना है। बाध्यकारी राजस्व व्यय को पूरा करने के बाद रेल के शुद्ध राजस्व से इस निधि में विनियोग किया जाता है। 2019-20 के बजट अनुमान में, जो उस बजट चरण में आंतरिक संसाधनों की अनुमानित स्थिति पर आधारित थे, पूँजी निधि में 3,035 करोड़ रुपये के विनियोग का अनुमान लगाया गया था। 2019-20 से कोई विनियोग नहीं किया गया है। यह पूछे जाने पर कि पिछले वित्त वर्ष में निधि का उपयोग नहीं करने के साथ-साथ उत्तरोत्तर बजट में इसके लिए प्रावधान नहीं करने के क्या कारण हैं, मंत्रालय

ने बताया है कि आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त सृजन के कारण, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में पूँजी निधि में किसी विनियोग या निधि से कोई व्यय नहीं किया गया है/प्रस्तावित नहीं है। भारतीय रेल वित्त निगम से बाजार के मूलधन घटक की बाध्यकारी अदायगी के लिए सकल बजट सहायता से प्रावधान किया गया है।

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)

44. 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)' को संरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों के लिए पांच वर्षों की अवधि में 1 लाख करोड़ रुपये (हर वर्ष 20,000 करोड़ रुपये) की निधि के साथ वर्ष 2017-2018 बनाया गया था। आरआरएसके के अधिशेष के अनुसार, इसका वार्षिक वित्तपोषण निम्न के माध्यम से किया जाता है यथा – (i) बजटीय सहायता से (5,000 करोड़ रुपये), (ii) केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि में रेलवे के हिस्से से योगदान से (10,000 करोड़ रुपये) और (iii) रेलवे के आंतरिक संसाधनों में से 5,000 करोड़ रुपये शामिल हैं। इसकी स्थापना अर्थात् 2017-18 के बाद से आरआरएसके को वर्षवार वित्तपोषण (बजटीय आवंटन और वास्तविक आवंटन) और वास्तविक वित्तपोषण के स्रोत की वास्तविक स्थिति निम्नवत् दी गई है :

(करोड़ रू. में)

अवधि	धनराशि (शुद्ध)	धनराशि का ब्रेक-अप	
सं.अ. 2017-18	20000.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	5000.00
वास्तविक 2017-18	16091.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	1091.00
सं.अ. 2018-19	20000.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	5000.00
वास्तविक 2018-19	18015.33	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	3015.33
सं.अ. 2019-20	17500.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	2500.00
वास्तविक 2019-20	15023.88	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	23.88
ब.अ. 2020-21	20000.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	5000.00
सं.अ. 2020-21	2000.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	0

अवधि	धनराशि (शुद्ध)	धनराशि का ब्रेक-अप	
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	0
		आंतरिक संसाधन	2000.00
ब.अ. 2021-22	20000.00	अतिरिक्त बजटीय सहायता	5000.00
		केंद्रीय सड़क एवं अवसंरचना निधि	10000.00
		आंतरिक संसाधन	5000.00

45. ऊपर दी गई तालिका से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2020-21 के दौरान आरई को छोड़कर 2017-18 के बाद से बजटीय संसाधनों से प्रति वर्ष 15,000 करोड़ रुपये का वित्तपोषण किया गया है, आंतरिक राजस्व से किए जाने वाले 5,000 करोड़ रुपये का अनिवार्य योगदान हाल के समय में कम हो रहा है। वास्तव में, 2017-18 के दौरान जबकि रेलवे द्वारा आंतरिक राजस्व के हिस्से से आरआरएसके में 1,091 करोड़ रुपये (सं. अ.) का योगदान दिया गया था, यह 2018-19 के दौरान लगभग तीन गुना बढ़ गया और 3,015.33 करोड़ रुपये हो गया। हालांकि, 2019-20 में, आंतरिक संसाधनों से आरआरएसके को 23.88 करोड़ रुपये की अब तक की सबसे कम राशि दी गई थी। आंतरिक राजस्व के हिस्से से आरआरएसके के विनियोग को कम करने के कारणों को स्पष्ट करते हुए मंत्रालय ने निम्नवत् बताया –

“2019-20 के दौरान प्रतिकूल संसाधन की स्थिति ने वांछित स्तर की धनराशि आरआरएसके को हस्तांतरित करने की अनुमति नहीं दी। इसके परिणामस्वरूप आंतरिक संसाधनों से निधि में 24 करोड़ रुपये का व्यय किया गया। हालांकि, महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के वित्तपोषण के लिए 15024 करोड़ रुपये के कुल खर्च का उचित उपयोग किया गया।”

46. आरआरएसके के अंतर्गत यथा अधिदेशित, निधियों का उपयोग योजना शीर्ष रेलपथ नवीकरण, पुल कार्यों, सिग्नल एवं दूरसंचार कार्यों, समपारों के सड़क सुरक्षा कार्यों और ऊपरी/निचले सड़क पुल, चल स्टॉक, यातायात सुविधाओं, इलेक्ट्रिकल कार्यों, मशीनरी और संयंत्र, कारखानों, यात्री सुविधाओं और प्रशिक्षण/मानव संसाधन के तहत चिन्हित कार्यों के वित्तपोषण के लिए किया जाता है।

47. आरआरएसके के निगरानी तंत्र के संबंध में पूछे गए प्रश्न के उत्तर में, मंत्रालय ने बताया कि रेलवे बोर्ड के योजना निदेशालय को आरआरएसके के माध्यम से वित्त पोषित कार्यों की भौतिक और वित्तीय प्रगति की नियमित रूप से निगरानी करने का कार्य सौंपा गया है। इसके अलावा आरआरएसके के निष्पादन की नियमित जांच के लिए नीति आयोग के सीईओ की अध्यक्षता में एक स्वतंत्र आरआरएसके निगरानी समिति बनाई गई है।

48. 2017-18 में आरआरएसके की स्थापना के बाद से विभिन्न योजना शीर्षों के तहत व्यय का संबंध है, मंत्रालय ने इसे निम्नवत् दर्शाया है –

(करोड़ रू. में)

लघु शीर्ष	सं अ 2017-18	वास्तविक 2017-18	सं अ 2018-19	वास्तविक 2018-19	सं अ 2019-20	वास्तविक 2019-20	ब अ 2020-21	सं अ 2020-21	ब अ 2021-22
16-यातायात सुविधाएं	788.30	654.02	350.09	498.31	357.00	370.78	500.00		259.00

लघु शीर्ष	सं अ 2017-18	वास्तविक 2017-18	सं अ 2018-19	वास्तविक 2018-19	सं अ 2019-20	वास्तविक 2019-20	ब अ 2020-21	सं अ 2020-21	ब अ 2021-22
18-रेलवे अनुसंधान			0.0001		0.0001		0.10		0.10
21-चल स्टॉक	2212.97	1099.10	1853.16	1637.28	3436.82	1116.15	1380.00	2000.00	2775.36
29-समपार	674.95	535.99	742.71	678.60	546.50	570.25	700.00	0.03	
30-ऊपरी/निचले सड़क पुल	3999.74	3175.23	4550.01	3488.82	2447.31	2334.15	3100.00	1.73	1500.00
31-रेलपथ नवीकरण	7859.26	8903.99	10111.68	9697.31	8461.71	8314.30	10599.47	0.01	10695.00
32-पुल कार्य	695.16	451.34	500.31	516.72	713.52	752.59	725.00	6.63	855.00
33-सिगनल एवं दूरसंचार	1965.86	1201.01	1222.77	1461.29	1289.82	1536.60	1550.00	1.37	2248.30
36-अन्य विद्युत कार्य	489.02	350.24	400.00	349.79	278.61	301.10	500.00	0.01	600.00
41-मशीनरी एवं संयंत्र	234.90	127.10	249.35	179.82	153.46	162.94	225.00		350.00
42-उत्पादन इकाइयों सहित कारखाने	299.85	240.96	250.00	202.67	227.30	256.08	300.00		500.00
53-यात्री सुविधाएं	670.00	462.55	1371.85	795.10	827.60	870.12	1525.00	1350.19	1350.00
64-अन्य विशिष्ट कार्य			50.00	42.00	150.00	141.17	300.00		300.00
65-प्रशिक्षण/एचआरडी	110.00	58.00	75.00	48.01	80.00	73.38	100.00		50.00
ऋण/वसूलियां		1168.8	1726.93	1580.31	1469.65	1775.73	1504.57	1359.97	1482.76
कुल	20000.00	16090.73	20000.00	18015.33	17500.00	15023.88	20000.00	2000.00	20000.00

49. जैसा कि देखा जा सकता है कि 2017-18 में इसकी स्थापना के बाद से 2019-20 तक ऐसे सुरक्षा कार्यों पर कुल 49130 करोड़ रुपये का खर्च किया गया है। वर्ष 2017-18 के दौरान आरआरएसके के तहत कुल आवंटन की 80 प्रतिशत राशि का उपयोग किया गया, जो आगामी वर्ष यानी 2018-19 में बढ़कर लगभग 90 प्रतिशत हो गया। 2019-20 में संअ को घटाकर 17,500 करोड़ रुपये कर दिया गया और उपयोग 15,023.88 रुपये अर्थात् 84% तक था। 2020-21 के दौरान भी 20,000 करोड़ रुपये के ब.अ. को 90% कम किया गया और सं.अ. में 2,000 करोड़ रुपये कर दिया गया। वर्ष 2021-22 के लिए ब.अ. को हमेशा की तरह 20,000 करोड़ रुपये रखा गया।

50. 2020-21 के दौरान धन की भारी कटौती के कारणों के बारे में मंत्रालय ने यह जानकारी दी है कि 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)' को संरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों के लिए पांच वर्षों की अवधि में 1 लाख करोड़ रुपये (हर वर्ष 20,000 करोड़ रुपये) की निधि के साथ बनाया गया था। हालांकि मंत्रालय ने आश्वासन दिया है कि चूंकि, ईबीआर (विशेष) के तहत 51000 करोड़ रुपये का पर्याप्त प्रावधान किया गया है, जो पहले पूंजी, रेलवे सुरक्षा कोष और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में वसूले जाने वाले वित्तपोषण कार्यों के लिए एकल व्यवस्था के रूप में किया गया था, उनको विश्वास है कि लक्ष्यों की प्राप्ति कर ली जाएगी।

51. यह पूछे जाने पर कि मंत्रालय द्वारा आरआरएसके शुरू करने के उद्देश्यों की पूर्ति को सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं, मंत्रालय ने निम्नवत् बताया -

“आरआरएसके के योगदान के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन तैयार करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं। भारतीय रेल लदान, यात्रियों की संख्या में वृद्धि के जरिए राजस्व आय में वृद्धि करने का प्रयास कर रहा है। इसके अलावा, गैर किराया राजस्व में वृद्धि सहित अन्य कई कतिपय उपाय भी इस दिशा में किए जा रहे हैं। ज़ोनल रेल से अनुरोध किया गया है कि वह कार्यों को प्राथमिकता दे और संसाधनों की प्राथमिकता और उपलब्धता के अनुसार व्यय को वहन करे ताकि महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि सुनिश्चित की

जा सके। मंत्रालय को आशा है कि देशव्यापी कोविड-19 प्रतिबंधों को धीरे-धीरे हटाए जाने और अर्थव्यवस्था के धीमी गति से विकास के साथ, निकट भविष्य में इसका परिणाम दिखाई देगा।”

सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

52. रेलवे की राजस्व प्राप्तियों में माल यातायात, यात्री यातायात, अन्य कोचिंग आय सहित पार्सल, सामान और विविध अन्य आय जैसे किराया, खानपान प्राप्तियां, गैर-रेलवे निकायों से ब्याज और रखरखाव शुल्क, भूमि और हवाई क्षेत्र का वाणिज्यिक उपयोग और चल स्टॉक और स्टेशन भवनों पर वाणिज्यिक प्रचार आदि से आय शामिल है। इसके अलावा, आवेदन पत्रों की बिक्री और परीक्षा शुल्क आदि से रेलवे भर्ती बोर्डों की प्राप्तियां जैसी विविध प्राप्तियां हैं।

पिछले पांच वर्षों के लिए सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर) नीचे तालिका में दी गई है:

(करोड़ रुपये में)

क्रम सं	वर्ष	ब अ	सं अ	वास्तविक
1	2016-17	184819.84	172155.0	165292.20
2	2017-18	188998.37	187225	178725.32
3	2018-19	200840	196714	189906.58
4	2019-20	216675	2,05,833	174356.60
5	2020-21	2,25,613	146309	
6	2021-22	217110		

53. जनवरी, 2021 के अंत तक शीर्ष वार अनुमानित यातायात राजस्व निम्नवत दर्शाया गया है:

(करोड़ रुपये में)

क्रम सं	शीर्ष	सं अ 2020-21	जनवरी 2021 के अंत तक अनुमानित
1	यात्री राजस्व	15000	9529.21
2	अन्य कोचिंग राजस्व	1500	1438.05
3	माल राजस्व	124184	93517.82
4	फुटकर अन्य राजस्व	5500	3929.67
5	कुल यातायात राजस्व (1+2+3+4)	146184	108414.75
6	ट्रेफिक सस्पेंस	125.00	
7	सकल यातायात प्राप्तियाँ (5+6)	146309	

54. यह स्पष्ट किया गया है कि चूंकि यातायात राजस्व को अधिकतम करने के प्रयास चल रहे हैं, इसलिए वर्ष के अंत के परिणाम की अटकलें लगाना व्यवहार्य नहीं होगा। उपर्युक्त तालिका में जनवरी 2021 के अंत तक राजस्व आय का अनुमान दिया गया है।

55. उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि जीटीआर के लिए बअ लक्ष्यों को संअ चरण में संशोधित करके लगातार कम किया गया है। उदाहरण के लिए, 2016-17 के दौरान बअ में 1,84,819.84 करोड़ रुपये का लक्ष्य रखा गया था,

संअ में इसे कम करके 172155 करोड़ रुपये कर दिया गया जबकि वास्तविक व्यय 1,65,292.20 करोड़ रुपये किया गया। इसी तरह, ब अ 2017-18 में जीटीआर को 1,88,998.37 करोड़ रुपये से घटाकर सं.अ. में 1,87,225 करोड़ रुपये कर दिया गया जबकि वास्तविक व्यय 1,78,725.32 करोड़ रुपये था।

56. बाद के वर्षों यानी 2018-19 और 2019-20 में यह रुझान जारी रहा। हालांकि, 2020-21 के दौरान, ब अ 2,25,613 करोड़ रुपये में सं अ में काफी कमी कि गई और ये घटकर 1,46,309 करोड़ रुपये हो गई इसमें लगभग 79,304 करोड़ रुपये की कमी आई जो लगभग 35% है। दूसरी ओर, वास्तविक पिछले पांच वर्षों में लगभग स्थिर रहे और इनमें नाममात्र के परिवर्तन दर्ज किए गए हैं।

57. जीटीआर की धीमी प्रगति के कारणों के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने बताया है कि इस समय रेलवे का यात्री और माल व्यवसाय कम कीमत की एयरलाइनों और तेजी से बढ़ रहे सड़क क्षेत्र से तीव्र प्रतियोगिता का सामना कर रहा है। कोयला और सीमेंट की मांग में, जो रेल के माल यातायात के मुख्याधार हैं, हाल की गिरावट के कारण यह स्थिति और अधिक बदतर हुई है। इसके अलावा, भूमि मौद्रिकीकरण और विज्ञापन आदि के द्वारा राजस्व जुटाने में रेल की सीमित सफलता के फलस्वरूप इन वर्षों के दौरान फुटकर राजस्व में संशोधित अनुमान के चरण अवरोही संशोधन हुआ है या निम्नतर उपलब्धि हासिल हुई है।

58. मंत्रालय ने 2016-17 के बाद से जीटीआर में कमी का विवरण भी दिया है, जिसे संक्षेप में निम्नवत दिया गया है:

2016-17

- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में और संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में अनुपनगरीय क्षेत्र में प्रारंभिक यात्रियों की संख्या में कमी
- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में लदान और औसत माल गमन दूरी में कमी तथा संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में औसत माल गमन दूरी में कमी

2017-18

- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में अनुपनगरीय क्षेत्र में प्रारंभिक यात्रियों की संख्या में कमी और संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में औसत उपनगरीय गमन दूरी में कमी
- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में अपेक्षाकृत कम औसत माल गमन दूरी रुझान और संशोधित अनुमान की तुलना में कम लदान।
- अन्य कोचिंग राजस्व में अत्यंत निम्न वृद्धि
- रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से सामान्य राजकोष को लाभांश प्राप्तियों का विप्रेषण, जो अब तक रेल के फुटकर राजस्व का भाग हुआ करती थी और भूमि मौद्रिकीकरण के अंतर्गत अपेक्षाकृत कम संग्रहण।

2018-19

- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में अनुपनगरीय क्षेत्र में प्रारंभिक यात्रियों की संख्या में कमी और संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में औसत यात्री गमन दूरी में कमी।
- अन्य कोचिंग राजस्व में निम्न वृद्धि।
- भूमि मौद्रिकीकरण से राजस्व लक्ष्य फलीभूत न होना।

2019-20

- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में औसत यात्री गमन दूरी में कमी।
- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में लदान लक्ष्य और औसत माल गमन दूरी में कमी।
- बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में फुटकर राजस्व के विभिन्न शीर्षों के अंतर्गत राजस्व लक्ष्य में कमी।
- कोविड 19 विश्वमारी के फैलने और परिणाम लॉकडाउन के कारण संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में सभी क्षेत्रों में राजस्व में कमी।
- फुटकर राजस्व से प्रतिदाय के रूप में रेल भूमि विकास प्राधिकरण को 802.35 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान किया गया था और पार्श्वनाथ रेल लैंड डेवलेपर्स को 1200.52 करोड़ के पंचाट अधिनिर्णय का भुगतान किया गया था जिसका प्रतिदाय भी फुटकर राजस्व से किया गया था जिसके फलस्वरूप रेल राजस्व पर 2002.87 करोड़ रुपये का प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

2020-21

बजट अनुमान स्तर पर 2020-21 के 2,25,613 करोड़ रुपये के सकल यातायात प्राप्ति लक्ष्य में संशोधित अनुमान में 1,46,309 करोड़ तक भारी कमी के लिए यात्री सेवाओं पर कोविड 19 विश्वमारी का भारी प्रभाव, पूर्वकथित आर्थिक परिदृश्य में निम्नतर लदान संभावना और परिसंपत्ति मौद्रिकीकरण में बाधाएं जिम्मेदार हैं। रेलगाड़ी सेवाओं के सामान्य होने और अर्थव्यवस्था के उन्नति के पथ पर लौटने की प्रत्याशा में 2,17,110 करोड़ रुपये का सकल यातायात प्राप्ति लक्ष्य रखा गया है।

59. यात्री तथा मालभाड़ा यातायात से आय को नीचे तालिका में दिया गया है:

(करोड रूपये में)

	वास्तविक 2018-19	वास्तविक 2019-20	ब.अ. 2020-21	सं.अ. 2020-21	वास्तविक 2020-21 (जनवरी 21 के अंत तक)	ब.अ. 2021-22
यात्री	51066.65	50669	61000	15000		61000
माल यातायात	127432.72	109808.49	137800	119084		128849

60. जैसा कि उपलब्ध कराए गए आंकड़ों से देखा जा सकता है कि यात्री यातायात से आय वर्ष 2018-19 से 2019-20 तक 397.56 करोड़ रुपये कम हुई। इसी प्रकार, माल ढुलाई से आय वर्ष 2018-19 और 2019-20 के बीच 1,27,432.72 करोड़ रुपये से घटकर 1,13,487.89 करोड़ रुपये हो गई। बीई वर्ष 2020-21 के दौरान, यात्री गाड़ियों की सीमित सेवा के कारण यात्री आय 61,000 करोड़ रुपये थी जिसे घटाकर 15,000 करोड़ रुपये कर दिया गया था। इसी अवधि के दौरान माल भाड़ा 22,816 करोड़ रुपये की कमी दर्ज की गई, जो बीई में 1,47,000 करोड़ रुपये से 1,24,184 करोड़ रुपये हो गया है।

61. रेलवे की प्राप्तियों में वृद्धि करने के प्रयास के रूप में, मंत्रालय सकल यातायात प्राप्ति में सुधार लाने के लिए सतत आधार पर उपाय कर रहा है। इस प्रयास में मिली-जुली पहलें शामिल हैं जिनका लक्ष्य राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम बनाना है। राजस्व संवर्धन के उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ उत्तरोत्तर उच्चतर यातायात प्रवाह-क्षमता का लक्ष्य रखना, पण्य टोकरी का विस्तार, अधिकाधिक यातायात प्राप्त करने के लिए कारगर एवं अभिनव विपणन कार्यनीतियां, अतिरिक्त क्षमता का सृजन और चल स्टॉक सहित मौजूदा अवसंरचना का इष्टतम उपयोग, उत्पादकता एवं कुशलता का संवर्धन, यात्री इंटरफेस में सुधार, किराया एवं भाड़ा दरों का आवधिक युक्तीकरण और रेल के कुल राजस्व में गैर-किराया राजस्व स्रोतों का हिस्सा बढ़ाने पर फोकस शामिल हैं। ऐसे प्रयासों का परिणाम 2018-19 तक सकल यातायात प्राप्ति में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि में दिखाई दे रहा है। बहरहाल, सकल यातायात प्राप्ति का संवर्धन करने की दिशा में रेल के प्रयासों पर रेल परिचालनों एवं राजस्व पर कोविड 19 विश्वमारी के संघात के कारण प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। अथक प्रयासों और नीतिगत हस्तक्षेपों के कारण, रेल राजस्व में उत्तरोत्तर सुधार हो रहा है और रेलगाड़ी परिचालन के पूरे सामान्य होने एवं अर्थव्यवस्था में पुनः उछाल आने की प्रत्याशा के साथ रेल सकल यातायात प्राप्ति के बजट अनुमान लक्ष्य को हासिल करने में समर्थ होगी।

62. साक्ष्य के दौरान, रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने समिति के समक्ष निम्नानुसार निवेदन किया :

“हमारे रेलवे के कर्मचारियों ने अथक प्रयास किया है, यह तभी संभव हो सका है। उन्होंने पूरी कर्तव्य निष्ठा से काम किया है ताकि हम माल ढुलाई कर सकें। इसके साथ ही साथ हमने अपने इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए और अपने फ्रेट कस्टमर के लिए बिजनेस डेवलपमेंट यूनिट बनाए हैं, जो डिवजिन जोन और हेडक्वार्टर में है ताकि हम लोग अपने फ्रेट के कस्टमर तक पहुंच सकें और उनकी रिक्वायरमेंट्स को अच्छी तरह से समझकर उसको कैरी कर सकें। इस मुझे बताते हुए हर्ष हो रहा है कि अगस्त से हमारी फ्रेट लोडिंग पिछले वर्ष की तुलना में ज्यादा रही है। जनवरी के महीने में हम लोगों ने 119.8 मिलियन टन टैफिक कैरी किया जो कि रेलवे के इतिहास में एक रिकॉर्ड है। हमें उम्मीद है कि इस वर्ष के अंत तक हम अपने टारगेट को एक्सीड कर जाएंगे और हम लोगों को जो भी दायित्व दिया है, उसको हम लोग पूरा कर लेंगे।”

63. वित्त वर्ष के शुरु होने से पहले बजट अनुमान का लक्ष्य मूल रूप से कतिपय अनुमानों पर आधारित होता है। तत्पश्चात, बजट कवायद के भाग के रूप में वर्ष के दौरान रूझानों को देखते हुए संशोधित अनुमान के चरण में इन्हें

संशोधित किया जाता है। बजट अनुमान चरण में एक वर्ष के लिए यातायात प्राप्तियों के लक्ष्य का निर्णय यातायात योजना के साथ-साथ वर्ष के दौरान किए गए/किए जाने वाले अन्य दरसूची एवं गैर-दरसूची उपायों पर विचार करते हुए लिया जाता है। इसके अलावा, सामान्यतः राजस्व के लिए बजट अनुमान के लक्ष्यों को वाजिब चुनौतीपूर्ण स्तर पर रखा जाता है ताकि समूची व्यवस्था स्वयं को सक्रिय करके इन्हें हासिल करने के लिए प्रोत्साहित हो। चूंकि अधिकांश रेल यातायात प्राप्तियां (लगभग 90%) रेल राजस्व के दो प्रमुख क्षेत्रों अर्थात् यात्री और माल यातायात से प्राप्त होती है, इसलिए उनके अंतर्गत सकल यातायात प्राप्तियां लक्ष्य या वास्तविक उपलब्धि का आरोही या अवरोही संशोधन वर्ष के दौरान इन क्षेत्रों में कार्यप्रदर्शन पर निर्भर करता है। विषयगत वर्ष के दौरान, इन क्षेत्रों के अंतर्गत मंद कार्यप्रदर्शन के फलस्वरूप सकल यातायात प्राप्ति में अवरोही संशोधन हुआ है या निम्नतर उपलब्धि हासिल हुई है।

रेलवे राजस्व

64. शुद्ध राजस्व, व्यय से अधिक रेल प्राप्तियों है। पिछले पांच वर्षों के रेल राजस्व का ब्यौरा नीचे तालिका में दिया गया है-

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	वर्ष	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक
1	2016-17	18210.64	7695	4913
2	2017-18	8948.37	6425	1665.61
3	2018-19	12990	6014	3773.86
4	2019-20	9035	3811	1589.62
5	2020-21	6500	2800	
6	2021-22	6561		

65. जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है कि पिछले पांच वर्षों से शुद्ध राजस्व असंगत है। इसके अलावा, पिछले पांच वर्षों में, बजट अनुमान को आरई चरण में काफी कम किया जा रहा है, और यहां तक कि कम लक्ष्य भी वास्तविक से मेल नहीं खाते हैं। संशोधित अनुमान के साथ-साथ वास्तविक शुद्ध राजस्व में इस भारी कमी के कारणों को बताने के लिए कहे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नवत उल्लेख किया कि :

“प्रत्येक बजटीय चरण में अनुमानित या प्रोद्भूत प्राप्तियों और व्यय की मात्रा के आधार पर वर्ष के दौरान विभिन्न बजटीय चरणों में बढ़ता या घटता रहता है। 2016-17 से 2018-19 तक शुद्ध राजस्व में क्रमिक गिरावट के मुख्य कारण हैं (i) 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप वेतन, भत्तों और पेंशन के लिए अधिकतम भुगतान और (ii) अनुमान की तुलना में यातायात राजस्व में कम वृद्धि है, जिसके कारणों को मुद्दा सं.36 के उत्तर में विस्तार से समझाया गया है। वेतन आयोगों द्वारा प्रभावित वर्षों के दौरान शुद्ध राजस्व में गिरावट असामान्य नहीं है क्योंकि इन वर्षों के दौरान व्यय अचानक बढ़ जाता है जबकि राजस्व में इसके अनुरूप बढ़ोतरी नहीं होती है। जहां तक 2019-20 का संबंध है, संशोधित अनुमान में शुद्ध राजस्व को बजट अनुमान में 1274 एमटी से संशोधित अनुमान में 1223 एमटी तक लदान में भारी कमी, बजट अनुमान में रखे गए भूमि मुद्रीकरण के फलीभूत न होने और रेलवे राजस्व (विविध राजस्व) से 2000 करोड़ रुपये से अधिक की धन-वापसी के कारण बजट अनुमान स्तर से नीचे संशोधित किया गया था, इसका मुख्या हिस्सा मध्यस्थता

के कारण है। रेलवे राजस्व पर कोविड-19 वैश्विक महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण 2019-20 के वास्तविक में शुद्ध राजस्व में और कमी आई है। संशोधित अनुमान 2020-21 में शुद्ध राजस्व लक्ष्य को कड़े व्यय नियंत्रण उपायों के बावजूद राजस्व क्षमता को ध्यान में रखते हुए बजट अनुमान स्तर से कम कर दिया गया है।" उन्होंने समिति को आगे सूचित किया कि शुद्ध राजस्व को अधिकतम करने के लिए रेलवे व्यय में वृद्धि की तुलना में रेलवे प्राप्तियों में उत्तरोत्तर उच्च वृद्धि दर की आवश्यकता होती है। चूंकि रेलवे की कुल प्राप्तियों का लगभग 90% यात्री और माल यातायात से आता है, इसलिए ये दोनों सेगमेंट राजस्व जुटाने के लिए प्रमुख क्षेत्र रहे हैं। निबल राजस्व जुटाने में रेलवे द्वारा सामना की जा रही एक सबसे बड़ी चुनौती इस दिशा में रेलवे के प्रयास राजस्व व्यय के एक प्रमुख भाग की दृढ़ता, आवधिक वेतन आयोगों के कार्यान्वयन, भारतीय रेल के माल ढुलाई को प्रभावित करने वाली अर्थव्यवस्था के मुख्य क्षेत्र को आवधिक धीमा करने और रेलवे के यात्री और माल यातायात के लिए लगातार बढ़ते सड़क क्षेत्र की कड़ी प्रतिस्पर्धा के कारण प्रभावित हैं। तथापि, मंत्रालय सतत आधार पर वित्तीय स्थिति तथा निबल राजस्व में सुधार करने के लिए उपाय कर रहा है।"

प्रचालन अनुपात

66. भारतीय रेलवे की वित्तीय स्वास्थ्य प्रचालन अनुपात द्वारा निर्धारित होती है। प्रचालन अनुपात इंगित करता है कि एक रुपया अर्जित करने के लिए भारतीय रेलवे को कितना खर्च करना पड़ता है। इसलिए, प्रचालन अनुपात के कम आंकड़े, प्रणाली की सुदृढ़ वित्तीय स्वास्थ्य को दर्शाता है।

पिछले पांच वर्षों के दौरान प्रचालन अनुपात की समग्र स्थिति को नीचे दिया गया है:

क्र.सं.	वर्ष	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक आँकड़े
1	2015-16	88.5	90	90.5
2	2016-17	92	94.9	96.5
3	2017-18	94.57	96	98.4
4	2018-19	92.8	96.2	97.29
5	2019-20	95	97.46	98.36
6	2020-21	96.28	96.96	
7	2021-22	96.15		

67. मंत्रालय ने यह भी स्पष्ट किया है कि रेलवे के परिचालन अनुपात (ओआर) को वर्ष के अंत में पूरे वर्ष के वित्तीय प्रदर्शन को संकलित करने के बाद परिकलित किया जाता है। मौजूदा वर्ष के संशोधित अनुमान में परिचालन अनुपात का लक्ष्य 96.96% रखा गया है। हालांकि, संशोधित अनुमान 2020-21 में पेंशन निधि से रेल राजस्व को 51,000 करोड़ रु. के वांछित विनियोग से 131.49% के परिचालन अनुपात का अनुमान लगाया जा रहा है।

68. जैसा कि मंत्रालय द्वारा उल्लेख किया कि वर्ष 2016-17 में उच्च प्रचालन अनुपात में योगदान देने वाले मुख्य कारक, सातवें केंद्रीय वेतन आयोग के कार्यान्वयन से कर्मचारी लागत में तीव्र वृद्धि के साथ माल आमदनी में गिरावट के कारण परिचालन अनुपात में वृद्धि हुई है। वर्ष 2017-18 में, यात्रियों की कमी, अन्य कोचिंग और विविध राजस्व के साथ 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के संशोधित भत्ते परिचालन अनुपात की वृद्धि में मुख्य कारण रहे हैं। हालांकि वर्ष 2018-19 में 2017-18 की तुलना में परिचालन अनुपात में 97.3% का मामूली सुधार देखा गया लेकिन वही अनुपात

एक ओर 7वें केंद्रीय वेतन आयोग का सामान्य संचालन व्यय और पेंशन व्यय पर निरंतर दबाव के कारण और दूसरी ओर यातायात राजस्व में धीमे विकास के कारण अधिक रहा। वर्ष 2019-20 में, बजट अनुमान के स्तर पर कुल व्यव प्रावधान को संशोधित अनुमान में 5,442 करोड़ रु. तक घटाने के बावजूद यातायात राजस्व में नकारात्मक/शून्य बढ़ोतरी के चलते संशोधित अनुमान में परिचालन अनुपात अधिक रहा। वास्तविक स्थिति में, कोविड-19 वैश्विक महामारी के फैलने और लॉकडाउन से कुल यातायात राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने और राजस्व व्यय में कटौती के बावजूद संशोधित अनुमान से परिचालन अनुपात और भी बढ़ गया।

69. तथापि, मंत्रालय ने आश्वस्त किया कि कोविड संबंधी बाधाओं के बावजूद यात्री सेवाओं की क्रमिक बहाली और असाधारण माल ढुलाई प्रदर्शन से, रेलवे राजस्व का रूझान वापस लाभ की ओर बढ़ रहा है। सामान्य गाड़ी सेवाओं की बहाली की संभावना, विकास पथ में अर्थव्यवस्था की वापसी, 1270 एमटी के अधिक लदान लक्ष्य, परिसंपत्ति मुद्रीकरण आदि जैसे गैर-किराया राजस्व जुटाने आदि और न्यूनतम राजस्व व्यय के कारण बजट अनुमान 2021-22 में परिचालन अनुपात लक्ष्य 96.15 प्रतिशत हो गया है, जिसे मौजूदा परिदृश्य में मध्यम माना जाता है।

70. जब प्रचालन अनुपात के बारे में पूछा गया जो वर्ष 2019-20 के दौरान सर्वाधिक अधिक अर्थात् 98.36 प्रतिशत रहा, इस पर मंत्रालय ने निम्नवत उत्तर दिया :

“जहां तक 2019-20 का संबंध है, कोविड-19 वैश्विक महामारी फैलने के कारण लॉकडाउन लगाने से 2000 करोड़ रुपये से अधिक की धन-वापसी के कारण राजस्व प्राप्तियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है, इसका प्रमुख हिस्सा मध्यस्थता और 2018-19 में लिए गए कुल फ्रेट अग्रिम में से 8,000 करोड़ रुपये से अधिक राशि के समायोजन के कारण है। यद्यपि यात्री सेवाओं के रद्द करने और आर्थिक एवं किफायती उपायों को कड़ाई से लागू करने के कारण राजस्व व्यय के कुछ क्षेत्रों के अंतर्गत बचत हुई थी, तथापि व्यय में कमी राजस्व प्राप्तियों में गिरावट के अनुरूप नहीं थी क्योंकि राजस्व व्यय का अधिकांश हिस्सा मूल्य-निरपेक्ष है। इसके परिणामस्वरूप 2019-20 में उच्च परिचालन अनुपात हुआ।”

71. परिचालन अनुपात को अधिक टिकाऊ स्तर तक बनाए रखने के प्रयास में मंत्रालय ने कहा है कि वे यातायात राजस्व बढ़ाने और नियंत्रणीय राजस्व खर्चों पर लगाम लगाने के लिए कई उपाय कर रहे हैं। इनका उल्लेख **अनुलग्नक-दो** में किया गया है।

वास्तविक लक्ष्य बनाम उपलब्धियां

72. वास्तविक लक्ष्य और उपलब्धियों को नीचे दी गई तालिका में उपलब्ध कराया गया है:

निगरानी योग्य लक्ष्यों की प्रगति-रेल मंत्रालय									
मद/यूनिट	वार्षिक लक्ष्य 2017-18	उपलब्धियां 2017-18	वार्षिक लक्ष्य 2018-19	उपलब्धियां 2018-19	वार्षिक लक्ष्य 2019-20	उपलब्धियां 2019-20	वार्षिक लक्ष्य 2020-21	उपलब्धियां 2020-21 (जनवरी तक)	वार्षिक लक्ष्य 2021-22
नई लाइनें (कि.मी.)	402	409.42	1000	479	300	359.71	300	196	300

दोहरीकरण (कि.मी.)	945	998.88	2100	2519	2450	1458.22	1400	998	1600
आमान परिवर्तन (टीकेएम)	574	453.52	1000	597.1	400	408.49	400	299	500
विद्युतीकरण परियोजनाएं (आरकेएम)	4000	4087	6000	5276	6000	4378	6000	2488	6000
पटरी को बदलना	4000	4023	3900	4181	3900	4500	4000	3279	4000

73. यह उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2017-18 के दौरान 402 किमी का लक्ष्य निर्धारित किया गया था, जबकि उपलब्धि 409.2 किमी थी। वर्ष 2018-19 के दौरान, जबकि केवल 1000 किमी के लिए लक्ष्य निर्धारित किए गए थे, केवल 479 किमी ही पटरी बिछाई जा सकी थी। वर्ष 2019-20 के लिए लक्ष्य 300 किमी के निर्धारित किए गए थे और उपलब्धि 359.71 किमी थी। जनवरी, 2021 तक वर्ष 2020-21 के दौरान 300 किमी के लक्ष्य के समक्ष 196 किमी नई लाइनें बिछाई गई थी।

दोहरीकरण

74. जहां तक दोहरीकरण का संबंध है, वर्ष 2017-18 के दौरान, 945 किमी का लक्ष्य निर्धारित किया गया था और उपलब्धि 998.88 किमी रही। वर्ष 2018-19 के दौरान 2100 किमी का लक्ष्य भी पार कर लिया गया और यह 2519 किमी रहा। वर्ष 2019-20 के दौरान उपलब्धियां बजट अनुदान के 2450 किमी के लक्ष्य से कम हो गई क्योंकि रेलवे केवल 1458.22 किमी का निर्माण कर पाया। वर्ष 2020-21 का वार्षिक लक्ष्य 1400 किमी रखा गया था और जनवरी 2021 तक उपलब्धि 998 किमी रही। वर्ष 2021-22 के लिए दोहरीकरण के लिए 1600 किमी का लक्ष्य रखा गया।

आमान परिवर्तन

75. वर्ष 2017-18 के लिए आमान परिवर्तन लक्ष्य 574 किमी निर्धारित किया गया था और यह उपलब्धि 120 किमी कम रही और 453.52 किमी रहा। वर्ष 2018-19 के दौरान, बीई के लिए 1000 किमी के लिए लक्ष्य निर्धारित किए गए थे और लगभग 59% लक्ष्य प्राप्त किए गए थे क्योंकि मंत्रालय केवल 597.1 किमी आमान परिवर्तित करने में कामयाब रहा। वर्ष 2019-20 के दौरान 400 किमी के लक्ष्य के मुकाबले 408.49 किमी आमान परिवर्तन प्राप्त किया गया। वर्ष 2020-21 में, 400 किमी के लक्ष्य के मुकाबले 299 किमी का आमान परिवर्तन किया गया था।

पटरी बदलना

76. वर्ष 2017-18 के दौरान 3900 किमी के लक्ष्य के मुकाबले 4023 किमी पटरी के नवीकरण के कार्य किए गए थे और बाद के वर्षों में भी लक्ष्य की तुलना में उपलब्धियों में वृद्धि पाई गई थी। हालांकि, वर्ष 2020-21 में मंत्रालय 4000 किमी के लक्ष्य के मुकाबले 3667 किमी ट्रैक का नवीनीकरण करने में कामयाब रहा था।

रेलवे विद्युतीकरण

77. वित्तमंत्री ने अपने बजट अभिभाषण में घोषणा की थी कि भारतीय रेल ने 2023 तक 100% विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा है। जैसाकि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है 2018-19 से 6000 किमी का लक्ष्य रखा जा रहा है किन्तु उसे प्राप्त नहीं किया जा सका है। वित्त वर्ष 2020-21 के सम्बन्ध में 31.01.2021 तक 6000 किमी के लक्ष्य की तुलना में केवल 2488 किमी ही वास्तविक है।

31.01.2021 की स्थिति अनुसार कुल बड़ी लाइन नेटवर्क का लगभग 42354 किमी अर्थात 65.47% विद्युतीकरण हो चुका है। शेष आरकेएम पर कार्य प्रगति पर है और नीचे की योजना के अनुसार उत्तरोत्तर पूरा करने की योजना बनाई गई है:

	वर्ष के दौरान	विद्युतीकृत करने हेतु कुल मार्ग कि.मी.	% विद्युतीकृत
31.03.2021 तक	6,000	45,866	70.90%
31.03.2022 तक	6,000	51,866	80.18%
31.03.2023 तक	6,500	58,366	90.23%
31.12.2023 तक	6,323	64,689	100%

78. 2023 तक शेष नेटवर्क का विद्युतीकरण कार्य पूरा करने के संबंध में क्या उपाय किए जा रहे हैं, यह पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

"देश में रेल लाइनों का विद्युतीकरण तेज गति से करने के लिए उठाए गए कदमों में अन्य बातों के साथ-साथ भारतीय रेलवे के समूचे मौजूदा बड़ी लाइनों नेटवर्क के विद्युतीकरण की स्वीकृति प्रदान करना, कार्यों के बेहतर ढंग से निष्पादन के लिए इंजीनियरी खरीद तथा निर्माण ठेके प्रदान करना, प्रोएक्टिव परियोजना मॉनिटरिंग तंत्र बनाना, ठेके प्रदान करने/अनुमानों को स्वीकृत करने के लिए फील्ड यूनितों को अधिक शक्तियां प्रदान करना, उच्चतम स्तर पर कड़ी निगरानी रखना शामिल है। विद्युतीकरण की गति जिसे वर्ष 2014 से 2020 तक हासिल किया गया, उसे आगामी वर्षों में भी हासिल किया जाएगा तथा शेष मार्गों को दिसंबर, 2023 तक चालू कर दिया जाएगा।"

79. रेल विस्तार परियोजनाओं विशेषकर नई लाइनों, आमाम परिवर्तन, रेलपथ नवीकरण, दोहरीकरण और रेल विद्युतीकरण के संबंध में थ्रो फॉर्वर्ड के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नानुसार उत्तर दिया:-

	योजना शीर्ष	01.04.2020 तक थ्रो फॉर्वर्ड
1	नई लाइनें	3,10,278 करोड़ रुपए
2	आमान परिवर्तन	36,294 करोड़ रुपए
3.	रेलपथ नवीकरण	41,057 करोड़ रुपए

	योजना शीर्ष	01.04.2020 तक थ्रो फ़ॉर्वाड
4.	दोहरीकरण	2,17,508 करोड़ रुपए
5.	रेल विद्युतीकरण	25,288 करोड़ रुपए

80. (i) नई लाइनों (ii) आमान परिवर्तन (iii) दोहरीकरण और (iv) रेलपथ नवीकरण के अंतर्गत रेल विस्तार परियोजनाओं को प्रोत्साहन देने के संबंध में किए जा रहे उपायों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने रेलपथ नवीकरण कार्यों को प्रोत्साहन देने के लिए निम्नवत कदम उठाए जा रहे हैं:

- i. प्रति वर्ष हुए यातायात, स्थिति आदि के आधार पर रेलपथ नवीकरण निर्माण कार्यों को मंजूरी प्रदान की जाती है और उनके निष्पादन को रेलपथ की स्थिति और निधियों की समग्र उपलब्धता के अनुसार प्राथमिकता दी जाती है।
- ii. रेलपथ नवीकरण की प्रगति में सुधार लाने के लिए और गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए पीक्यूआरएस, टीआरटी, टी-28 आदि रेलपथ मशीनों के प्रयोग द्वारा पटरियां बिछाने के कार्य का मशीनीकरण।
- iii. राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष द्वारा रेलपथ नवीकरण के लिए निधि की अधिक उपलब्धता।
- iv. एसएआईएल के करीबी समन्वय द्वारा पटरियों की आपूर्ति की मात्रा में सुधार।
- v. रेलपथ नवीकरण की प्रगति को बढ़ाने के लिए 10 पटरी/20 पटरी लंबे पैनलों की आपूर्ति को बढ़ाना और जोड़ों की वेल्डिंग से बचाकर संरक्षा और यात्रा को आरामदायक बनाना।

रेल परियोजनाओं के प्रभावी एवं शीघ्र कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा विभिन्न कदम उठाए गए हैं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :

- i. परियोजनाओं की प्राथमिकता : क्षमता वर्धन परियोजनाओं को 58 अति गंभीर, 68 गंभीर, 20 अतिरिक्त कोयला कनेक्टिविटी, एचडीएन/एचयूएन पर 41 बहु-पटरी परियोजनाएं, में कोटिकृत किया गया है। एचडीएन/एचयूएन पर अति गंभीर परियोजनाओं, अतिरिक्त कोयला परियोजनाओं और बहु-पटरी परियोजनाओं को मार्च 2024 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।
16 नई लाइन परियोजनाओं, 9 राष्ट्रीय परियोजनाओं और 25 आमान परिवर्तन परियोजनाओं को मार्च 2024 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।
- ii. निधि आबंटन में पर्याप्त वृद्धि,
- iii. क्षेत्र स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन,
- iv. विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की गहन निगरानी,

- v. त्वरित भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीव मंजूरीयों के लिए और परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों के समाधान के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई करना।

समर्पित मालभाड़ा गलियारा (डीएफसी)

81. रेल मंत्रालय दो डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोरों(डीएफसी) अर्थात इस्टर्न डीएफसी(लुधियाना से दानकुनी-1875 किमी) तथा वैस्टर्न डीएफसी(दादरी से जवाहरलाल पोर्ट टर्मिनल-1504 किमी) को कार्यान्वित कर रहा है। इस्टर्न कोरिडोर लुधियाना से सोननगर(1337किमी) खण्ड तथा पूरा वैस्टर्न डीएफसी को जून 2022 तक चरणों में चालू करने का लक्ष्य है। इस्टर्न डीएफसी के सोननगर-दानकुनी(538किमी) खण्ड को पीपीपी माध्यम से निष्पादित करने की योजना है। इसके अलावा, सरकार ने विस्तृत परियोजना रिपोर्ट(डीपीआर) तैयार करने के लिए और निम्नलिखित तीन डीएफसी की पहचान की है:-

- (i) ईस्ट कोस्ट कोरिडोर-खड़गपुर-विजयवाड़ा(लंबाई 1115किमी)
- (ii) ईस्ट वैस्ट सब-कोरिडोर:
 - (क) भुसावल-वर्धा-नागपुर-राजखरसवां-खड़गपुर-उलुबेरिया-दानकुनी(लम्बाई 1673किमी)
 - (ख) राजखरसवां-कालीपहाड़ी-अंडल(लंबाई 195 किमी)
- (iii) नॉर्थ-साउथ सब-कोरिडोर-विजयवाड़ा-इटारसी-नागपुर(लंबाई 975 किमी)

82. डीएफसी पर संचालनों की वर्तमान स्थिति के सम्बन्ध में मंत्रालय ने सूचित किया कि दो डीएफसी रेलवे द्वारा संचालित किए जा चुके हैं यथा न्यू भाऊपुर-न्यू खुर्जा (लगभग 351 किमी) के बीच पूर्वी डीएफसी खण्ड को 29.12.2020 को और न्यू रेवाड़ी-न्यू किशनगंज-मदार (लगभग 306 किमी) के बीच पश्चिमी डीएफसी खण्ड को 07.01.2021 को चालू किया गया।

83. इस सम्बन्ध में रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने समिति के समक्ष निम्नवत् साक्ष्य दिया:

"इस वर्ष इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए बजट में एक अच्छा पैक्स दिया गया है। नेशनल इम्पोर्टेंस के प्रोजेक्ट्स और डीएफसी के कॉरिडोर हैं। इस्टर्न और वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोरों में काम किया है और हमने करीब-करीब 650 किलोमीटर से ज्यादा को चालू भी कर दिया है। हमें पूरी उम्मीद है कि ये दोनों फ्रेट कॉरिडोर अगले साल जून, 2022 तक परिचालित हो जाएंगे। इस बार का थ्रस्ट डिलिवरेंस के ऊपर है, इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट के ऊपर है और कैपेसिटी ऑगमेंटेशन के ऊपर है। हमने अपना एक नेशनल रेल प्लान बनाया है कि वर्ष 2050 तक हम कितना ट्रैफिक कैरी करेंगे, उसकी तैयारी हम वर्ष 2030 तक कर लें। हम लोगों को यह दायित्व है कि हम उसके लिए अपनी कैपेसिटी को स्ट्रॉंग कर लें।"

84. इन दोनों मार्गों पर ढोए जा रहे पण्यों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत् सूचित किया:

"पूर्वी डीएफसी के न्यू भाऊपुर-न्यू खुर्जा के बीच ढोए जाने वाले जनरल पण्यों में कोयला, लौह और इस्पात, पेट्रोलियम, कंटेनर, खाद्यान और विविध मर्चें होते हैं। वापसी दिशा में अर्थात भाऊपुर की ओर मुख्य पण्यों में

कंटेनर पेट्रोलियम, खाद्यान और खाली रेके लादान पोइंट की ओर शामिल होते हैं। 31.01.2021 तक इस खण्ड पर कुल 571 गाड़ियां (अप डारेक्शन में 219 गाड़ियां और डाऊन डारेक्शन में 352 गाड़ियां) चालित हुई थी।

पश्चिमी डीएफसी पर, अधिकांश यातायात कंटेनर (डबल स्टॉक) और सीमेंट होते हैं और 31.01.2021 तक इस खण्ड पर कुल 93 गाड़ियां (अप-53 गाड़ियां और डाऊन-40 गाड़ियां) चालित हुई थी।”

85. डी एफ सी पर रेलों की गति बढ़ाने के सम्बन्ध में मंत्रालय ने एक उत्तर में निम्नवत बताया:

“डीएफसी नेटवर्क पर यातायात के लिए ओपन खण्ड पर माल यातायात गाड़ियों की औसत गति महत्वपूर्ण रूप से बढ़ी है। इसके परिणामस्वरूप भारतीय रेल के नेटवर्क पर खण्डीय क्षमता भी रीजिज हुआ है।

डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के पूरी तरह चालू होने पर रेलें सुनिश्चित और तीव्र पारगमन समय सहित उच्चतर यातायात आऊटपुट की पेशकश करेगा। ”

86. रेलवे द्वारा आगे सूचित किया गया कि :

“डीएफसी दोनों दिशाओं- पूर्वी डीएफसी पर 60/65 किमी प्र.घं. की औसत गति और पश्चिमी डीएफसी पर 50/55 किमी प्र.घं. की औसत गति की पेशकश करता है। पश्चिमी डीएफसी खण्ड को 2021 में न्यू पालनपुर तक चालू करने का लक्ष्य है। डीएफसी को अधिकतम 100 किमी प्र.घं. की गति से चालित करने की योजना है। 60 किमी प्र.घं. की औसत गति को आसानी से हासिल किया जा सकता है। डीएफसी के तीव्र और सुनिश्चित पारगमन समय के लिए ट्रेड और इंडस्ट्री डीएफसी कॉरिडोर के उपयोग करने के लिए काफी रूचि ले रहे हैं। आशा की जाती है कि आरओ-आरओ (रोल ऑन - रोल ऑफ) यातायात खण्ड के चालू होने के साथ ही न्यू रेवाड़ी - न्यू पालनपुर के बीच डब्ल्यूडीएफसी पर शुरू हो जाएगी।”

87. इन मार्गों पर ढोए जाने वाले रेफ्रीजेरेटेड पण्यों के सम्बन्ध में शीघ्र आवागमन समय के साथ साथ इस खंड पर रेलवे द्वारा गंवाए जा चुके ट्रेफिक को पुनः प्राप्त करने सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“आरओ-आर ओ के रूप में रेफ्रीजेरेटेड पण्यों को न्यू पालनपुर- न्यू रेवाड़ी के बीच ढोया जा सकता है।”

88. समर्पित मालभाड़ा गलियारे की परिसम्पत्तियों के मुद्रीकरण की योजना के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“पूर्वी डीएफसी और पश्चिमी डीएफसी के पूरी तरह परिचालन में आने के पश्चात और डीएफसीसीआईएल अच्छा राजस्व और लाभ को अर्जित करना शुरू कर देगा, तब डीएफसीसीआई के परिसंपत्तियों का आधुनिकीकरण करना शुरू हो सकता है। ”

सड़क संरक्षा कार्य और ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल

89. सड़क सुरक्षा कार्य और आरओबी/आरयूबी के प्रावधान/निर्माण रेल परिचालन की सुरक्षा के लिए आंतरिक हैं। सड़क सुरक्षा के संबंध में भौतिक लक्ष्य और उपलब्धियाँ नीचे दी गई तालिका में दी गई हैं:

“वास्तविक लक्ष्य एवं उपलब्धि:

(आंकड़े संख्या में)

क्र . सं	मद	2017-18		2018-19		2019-20		2020-21	
		लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति जनवरी), (तक 21
1	बिना चौकीदार वाले समपारों को हटाना	1500	1565	1500	3479	#		#	
2	चौकीदार वाले समपारों को समाप्त करना	350	470	400	631	1000	1273	1000	630
3	ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क / पुलों/सबवे का निर्माण	1250	1395	1400	1477	1500	1315	1100	700

बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को जनवरी 2019 में हटाया गया था।”

90. प्रस्तुत आंकड़ों से यह स्पष्ट है कि जनवरी, 2019 में बड़ी लाइन के सभी यूएमएलसी को समाप्त कर दिया गया है। इसके अलावा, रेलवे, संरक्षा और गतिशीलता में सुधार लाने के लिए यथासंभव समपारों (चौकीदारवाले) को हटाने के लिए काम कर रही है। समिति को सूचित किया गया है कि 01.04.2020 को, 20375 चौकीदार वाले समपार थे, जिनमें से 630 चौकीदार वाले समपारों को जनवरी, 2021 तक हटा दिया गया है। ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों का निर्माण समपारों को समाप्त करने और लागत हिस्सेदारी, जहां कहीं लागू हो, के लिए राज्य सरकार की सहमति, पहुंच मार्गों के लिए अधिक्रमण रहित भूमि की उपलब्धता, तकनीकी व्यावहारिकता, यूटीलिटिज की शिफ्टिंग, राज्य एजेंसियों द्वारा पर्याप्त निधियों के आबंटन, लोक समर्थन आदि पर निर्भर करता है। अतः, इन ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों को पूरा करने के लिए समयसीमा निर्धारित करना व्यावहारिक नहीं है।

91. आरयूबी में जलभराव के बारे में पूछे जाने पर, रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने निम्नानुसार सूचित किया:

“महोदय, यह बात सही है कि अंडरपास में पानी भर जाता है। यह टेक्नीकल इश्यू है और उसे ठीक करने के लिए भी आपने सुझाव दिए हैं और हमने अलग से अंडरपास के लिए प्रावधान किया है कि उसमें पम्प लगाएं और पम्प की सहायता से पानी निकालें और जहां पानी का लेवल ज्यादा है, वहां मेड़ लगाकर उसे रोका जाए।”

चल स्टॉक

92. चल स्टॉक की मुख्य श्रेणियां हैं:

- i. इंजन
- ii. सवारी डिब्बे
- iii. मालडिब्बे
- iv. ईएमयू / एमईएमयू
- v. डीईएमयू

93. गत तीन वर्षों के दौरान चल स्टॉक के सम्बन्ध में वास्तविक लक्ष्य और उपलब्धियां निम्नवत तालिका में दी गई हैं:

योजना शीर्ष	2017-18		2018-19		2019-20		2020-21 (जनवरी, 2021 के अंत तक)	
	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक
रेल डिब्बे	4659	4444	6058	6076	8026	7524	4802	3877
डीजल लोकोमोटिव	290	296	122	129	0	33	0	3
विद्युत लोकोमोटिव	352	377	573	605	725	785	725	569
कुल	5301	5117	6753	6810	8751	8342	5527	4449

योजना शीर्ष	2017-18		2018-19		2019-20		2020-21 (जनवरी, 2021 के अंत तक)	
	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक
माल डिब्बे (संख्या)	7120	6290	11000	9535	12000	11382	10000	8382

94. प्रस्तुत किए गए वित्तीय लक्ष्य और उपलब्धियां निम्नवत हैं:

योजना शीर्ष (चल स्टॉक 2100) (करोड़ रुपए में)	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 (जनवरी, 2021)
लक्ष्य	27668.11	30755.55	42067.27	41881.29
वास्तविक	20322.29	28329.47	37339.34	25896.87

95. परिवहन उद्योग के तीव्र आधुनिकीकरण के साथ चल स्टॉक के सम्बन्ध में किए जा रहे अग्रसक्रिय उपायों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने बताया कि वे निम्न कदम उठा हैं:

“चल स्टॉक के संबंध में अपनाई गई/प्रस्तावित नई प्रौद्योगिकीय प्रक्रियाओं का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

- I. नई दिल्ली-वाराणसी और दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच आधुनिक गाड़ी-सेट वंदे भारत सेवाएं शुरू की गई हैं। इन गाड़ियों में तेजी से गति पकड़ने, ऑन बोर्ड इनफोटेनमेंट एंड ग्लोबल पोज़िशनिंग सिस्टम (जीपीएस) आधारित यात्री सूचना प्रणाली, स्वचालित स्लाइड करने वाले दरवाज़े, खीचने योग्य पायदान और शून्य विसर्जक वैक्यूम बायो शौचालय आदि जैसी अत्याधुनिक विशेषताएं हैं।
- II. विभिन्न प्रीमियम गाड़ी सेवाएं जैसे हमसफर, तेजस, अंत्योदय, उत्कृष्ट डबल डेकर एयर-कंडिशनड यात्री (यूडीएवाई), महामना तथा दीन दयालु और अनुभूति जैसे सवारी डिब्बे जिन्हें आंतरिक और बाह्य तौर पर अपग्रेड किया गया है तथा उनमें बेहतर यात्री सुविधाएं हैं, भारतीय रेल की विभिन्न गाड़ी सेवाओं में शामिल किया गया है।

- III. भारतीय रेल केवल लिंक हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोचों का विनिर्माण कर रही है, जो प्रौद्योगिकी अनुसार श्रेष्ठ हैं और जिनमें परम्परागत सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) किस्म के सवारी डिब्बों से बेहतर सवारी, सौंदर्यात्मक और संरक्षा विशेषताएं हैं। भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों ने आईसीएफ किस्म के सवारी डिब्बों के विनिर्माण को रोक दिया है और वर्ष 2018-19 से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों का विनिर्माण कर रही हैं।
- IV. विस्टाडोम कोच, चौड़ी साइड खिड़कियों के साथ-साथ छत पर पारदर्शी भाग के माध्यम से विहंगम दृश्य उपलब्ध कराते हैं, ताकि यात्री यात्रा के दौरान जिस स्थान से गुज़र रहे हैं वहां के सौंदर्यपूर्ण दृश्य का आनंद ले सकें। हाल ही में, विभिन्न आधुनिक विशेषताओं/सुविधाओं के साथ एलएचबी प्लेटफॉर्म पर विस्टाडोम कोचों का विनिर्माण किया गया है।
- V. भारतीय रेल द्वारा मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में चल रहे आईसीएफ किस्म के सवारी डिब्बों की स्थिति में सुधार करने के लिए अप्रैल, 2018 में उत्कृष्ट परियोजना भी प्रारंभ की गई थी। उत्कृष्ट परियोजना के अंतर्गत दिसंबर, 2020 तक मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के 447 रैकों का उन्नयन पूरा हो गया है।
- VI. स्वर्ण परियोजना के अंतर्गत, राजधानी और शताब्दी के 65 रैकों का बहु आयामी उन्नयन किया गया है, जिसमें सवारी डिब्बे की आंतरिक संरचना, शौचालय, ऑन बोर्ड स्वच्छता, कर्मचारी का व्यवहार, लिनेन आदि शामिल हैं।
- VII. अत्याधुनिक विशेषताओं जैसे नई जन उद्घोषणा एवं यात्री सूचना प्रणाली, स्मार्ट एचवीएसी (हीटिंग, वेंटिलेशन और वातानुकूलन प्रणाली), स्मार्ट सुरक्षा और निगरानी प्रणाली आदि वाले 63 स्मार्ट सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया गया है और उन्हें गाड़ियों में लगाया गया है।
- VIII. स्टेशनों और गाड़ियों में ध्वनि और वायु प्रदूषण को कम करने के लिए एंड-ऑन-जनरेशन (ईओजी) गाड़ियों का हेड-ऑन-जनरेशन (एचओजी) गाड़ियों में रूपांतरण किया गया है। इससे उल्लेखनीय ढंग से जीवाश्म ईंधन की खपत में कमी होने की संभावना है।
- IX. सवारी डिब्बों में परम्परागत लाइटों के स्थान पर आधुनिक और ऊर्जा कुशल लाइट एमिटिंग डायओड (एलईडी) लाइटें लगाई गई हैं।
- X. भारतीय रेल सवारी डिब्बों में बड़ी संख्या में मोबाइल चार्जिंग प्वाइंट भी उपलब्ध करा रही है।
- XI. भारतीय रेलों पर 2,900 से अधिक सवारी डिब्बों में क्लोज्ड सर्किट टेलिविज़न (सीसीटीवी) कैमरे लगाए गए हैं। पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे में वातानुकूलित विद्युत बहु इकाई (ईएमयू) सेवाएं आरंभ की गई हैं। ईएमयू गाड़ियों में सीसीटीवी कैमरे, इमरजेंसी टॉक बटन लगाए गए हैं।
- XII. दक्षिण पूर्व रेलवे में ईएमयू रैकों में महिला सवारी डिब्बों में सुरक्षा प्रणाली को और सुदृढ़ करने की दृष्टि से सीसीटीवी कैमरों और इमरजेंसी टॉक बैक प्रणाली के अलावा फ्लेशर लाइटें भी उपलब्ध कराई गई हैं।
- XIII. ईएमयू एवं कोलकाता मेट्रो में जीपीएस आधारित यात्री उद्घोषणा सह यात्री सूचना प्रणाली (पीएपीआईएस) पहले से ही स्थापित की गई है। यह यात्री सूचना प्रणाली, यात्रियों को स्पीकरों पर श्रव्य उद्घोषणा के साथ-साथ उसी समय एलईडी स्क्रीनों पर वीडियो डिस्प्ले के माध्यम से अगले आने वाले स्टेशन के बारे में सूचित करती है। इसके अलावा, नए विनिर्मित ईएमयू/मुख्य लाइन विद्युत बहु इकाई (एमईएमयू) रैक पहले से ही ऐसी प्रौद्योगिकी/प्रणाली से लैस हैं।

(i) 9000 एचपी वाले रेल इंजनों का विकास:

- भारतीय रेल ने मेक इन इंडिया पहल के अंतर्गत देश में पहले उच्च अश्व शक्ति माल रेल इंजन (9000 एचपी) का विकास किया है
- यह भारतीय रेलों पर माल गाड़ियों की शक्ति बढ़ाने की दिशा में महत्वपूर्ण पहल है।

(ii) यात्री गाड़ियों की गति बढ़ाना- पुश-पुल मोड में डब्ल्यूएपी-5/डब्ल्यूएपी-7 रेल इंजन

यात्रा समय को बचाने के लिए पुश-पुल मोड के साथ प्रीमियम गाड़ियों को चलाने के लिए परीक्षण किये जा रहे हैं। ऐसा तब होगा जब भारतीय रेल के रेलपथ की गति 160 कि.मी. प्रतिघंटा हो जाएगी, जिसके लिए मंत्रिमंडल का अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया है और दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए परियोजना को स्वीकृति दे दी गई है।

(iii) कू वॉयस एंड वीडियो रिकॉर्डिंग सिस्टम (सीवीवीआरएस)

बिजली रेल इंजनों में कू वॉयस एंड वीडियो रिकॉर्डिंग सिस्टम (सीवीवीआरएस) मुहैया कराया जा रहा है, जो ब्लैक बॉक्स के रूप में कार्य करेगा और किसी बाद की घटना का विश्लेषण करने के लिए कैब एंड ट्रेक व्यू उपलब्ध कराएगा। यह जांचकर्ता को कू के संचार और कू की बातचीत की गतिशीलता की पुष्टि की अनुमति प्रदान करेगा। स्वीकृत आरएसपी के लिए चालू वर्ष के दौरान चितरंजन रेल इंजन कारखाना द्वारा 5000 सीवीवीआरएस की खरीद की पहल की जाएगी। 297 बिजली रेल इंजनों में सीवीवीआरएस लगाए गए हैं। 150 का कार्य चल रहा है।

(iv) फॉग पास डिवाइस:

कोहरा प्रभावित क्षेत्रों में लोको पायलटों को जीपीएस आधारित सुवाहा फॉग पास डिवाइस उपलब्ध कराई जा रही है, जब भी सीमा चिह्न जैसे सिगनल, समपार गेटों आदि जीयो-फेंस की सीमा के भीतर आते हैं तो दृश्य-श्रव्य (आडियो विजुअल) अलार्म बजेगा। वर्ष 2021-22 के आरएसपी में प्रस्तावित 7000 के अतिरिक्त 12742 फॉग पास डिवाइस क्षेत्रीय रेलों को भेज दी गई हैं।

(v) हेड ऑन जनरेशन:

भारतीय रेल द्वारा गाड़ियों में प्रकाश व्यवस्था और वातानुकूलन हेतु सवारी डिब्बों को बिजली की सप्लाई को पूरा करने के लिए एलएचबी पॉवर यानों के डीजी सेटों में डीज़ल ईंधन की आवश्यकता को समाप्त करने हेतु बड़े पैमाने पर यात्री रेल इंजनों में एचओजी योजना शुरू की गई है, जिससे कार्बन उत्सर्जन, ध्वनि स्तर और जीवाश्म ईंधन की खपत में कमी आएगी। 992 एचओजी कम्पलायंट विद्युत रेल इंजन भारतीय रेलों पर एचओजी कम्पलायंट गाड़ी सेवाओं के लिए उपलब्ध हैं।”

बजट उद्घोषणाएं 2021-22

96. बजट घोषणा के अनुसार भारतीय रेल स्वयं को 'ग्रीन रेलवे' के रूप में परिवर्तित करने पर ध्यान केंद्रित करेगी। इस सम्बन्ध मंत्रालय ने उनके द्वारा किए जा रहे प्रयासों को निम्नवत बताया:

“भारतीय रेल 'ग्रीन रेलों' में परिवर्तित करने तथा त्वरित तरीके से बिजली कर्षण का आर्थिक लाभ उठाने की दृष्टि से भारतीय रेल का बड़ी लाइन मार्गों का 100% विद्युतीकरण करने के लिए दिसम्बर, 2023 तक शेष

बड़ी लाइन मार्गों को विद्युतीकृत करने की योजना है। इससे डीजल कर्षण को हटाना सुगम होगा जिसके परिणामस्वरूप पर्यावरण प्रदूषण में काफी कमी होगी।

भारतीय रेल ग्रीन रेलवे में परिवर्तन के उद्देश्य के साथ 2030 तक 'शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन' का लक्ष्य प्राप्त करेगी जिसके परिणामस्वरूप वह नवीनीकरण ऊर्जा मुख्यतः सौर ऊर्जा के माध्यम से अपनी सभी आवश्यकताओं को पूरा करेगी तथा पूर्ण 'ग्रीन मोड ऑफ परिवहन' होगी। 100% विद्युतीकरण इसे प्राप्त करने में मदद करेगा।"

97. ग्रीन रेलवे पहल के भाग के रूप में मंत्रालय ने निम्नवत भी बताया:

"भारतीय रेल के प्रमुख कारखानों और उत्पादन इकाइयों का ग्रीन औद्योगिक इकाइयों के रूप में मूल्यांकन तथा दर्जा देने का काम 2016-17 में 2 कारखानों और एक उत्पादन इकाई के 'ग्रीन को' प्रमाणन के साथ शुरू किया गया है। इस समय 55 कारखाने तथा अन्य औद्योगिक इकाई ग्रीन प्रमाणित की गई है।

16 रेलवे स्टेशनों ने ग्रीन प्रमाणन प्राप्त कर लिया है, 22 और रेलवे भवन जिनमें कार्यालय, कैम्पस तथा स्कूलों, अस्पतालों, प्रशिक्षण केन्द्र जैसी अन्य संस्थापनाएं शामिल हैं, भी ग्रीन प्रमाणित हैं। अजमेर ग्रीन दर्जा प्राप्त करने वाला पहला रेलवे अस्पताल है।"

98. पिछले दो वर्षों में आईएसओ:14001 के लिए पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए 600 से अधिक रेलवे स्टेशनों को प्रमाणित किया गया है। गाड़ी परिचालनों में भारतीय रेल ने विद्युतीकरण की ओर अपने प्रयासों पर ध्यान केन्द्रित किया है जिससे रेलवे की ग्रीनिंग की ओर निरंतर योगदान मिला है रेलवे का 2023 तक अपने बड़ी लाइन परिचालनों का विद्युतीकरण पूरा करने का लक्ष्य है जिसके परिणामस्वरूप परिवहन में फोसिल ईंधन के उपयोग में काफी कमी होगी। पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी मार्गों पर कार्बन उत्सर्जन में कमी होने से रेलवे के ग्रीन प्रयासों में और योगदान मिलेगा। भारतीय रेल की 102 मेगावॉट की सौर ऊर्जा और 103.4 मेगावॉट की पवन ऊर्जा की स्थापित क्षमता है। 505 जोड़ी गाड़ियों को हैड ऑन जेनरेशन पर परिवर्तित किया गया है जिसके परिणामस्वरूप डीजल में बचत हुई है। बड़ी लाइन के सभी सवारी डिब्बों में बायो-शौचालयों की व्यवस्था की गई है। पानी की खपत को कम करने के लिए 20 ऑटोमेटिक कोच धुलाई संयंत्र स्थापित किए गए हैं। 400 स्टेशनों पर 576 प्लास्टिक बोतल क्रशिंग मशीनें लगाई गई हैं। पिछले चार वर्षों में लगभग 4 करोड़ पौधे लगाए गए हैं। 75 वाटर रिसाइकलिंग प्लांट लगाए गए हैं।

99. बजट घोषणा 2020-21 के तर्ज पर भारतीय रेल (आई आर) की 'ग्रीन मोड ऑफ ट्रांसपोर्टेशन' के रूप में अपनी कर्षण बिजली जरूरतों के लिए भूमि आधारित सौर संयंत्र स्थापित करने के लिए खाली पड़ी भूखण्ड का उपयोग करने की योजना है।

भारतीय रेल द्वारा सौर ऊर्जा संयंत्रों की संस्थापना के लिए पायलट परियोजनाओं की शुरुआत कर दी गई है जिसका विवरण निम्नानुसार है:

- (i) "भिलाई (छत्तीसगढ़) में खाली पड़ी भूमि पर 50 मेगावॉट (एम डब्ल्यू) सौर ऊर्जा संयंत्र

- (ii) दीवाना (हरियाणा) में 2 एम डब्ल्यू सौर ऊर्जा संयंत्र: सितंबर 2020 में चालू हो गया है।
- (iii) बीना (मध्य प्रदेश) में 1.7 मेगावॉट सौर ऊर्जा संयंत्र: जुलाई 2020 में चालू हो गया है। यह विश्व का इस तरह का पहला सोलर प्रोजेक्ट है जहां सौर ऊर्जा बिजली कर्षण के लिए ओवर हेड इक्वूपमेंट सिस्टम को सीधे पहुंचती है। इस पायलट परियोजना के सफलतापूर्वक चालू होते ही भारतीय रेल की बिजली कर्षण के लिए वृहद स्तर पर सौर ऊर्जा का उपयोग करने की मंशा है।

प्रारंभ में, रेलवे की 3 मेगावॉट (जी डब्ल्यू) के संयुक्त क्षमता के सौर ऊर्जा संयंत्र को संस्थापित करने की योजना है जिसका ब्यौरा निम्नानुसार है:-

- (i) चरण-I - डेवलपर मॉडल के तहत रेलवे प्लांटों में 1.6 जी डब्ल्यू क्षमता वाले संयंत्र के लिए 25.11.2020 को निविदा खोली गई और इसे अंतिम रूप दिया जा रहा है।
- (ii) चरण-II – स्वामित्व मॉडल (कैपटिव यूज) के तहत रेलवे भूखण्डों में 0.4 जी डब्ल्यू क्षमता वाले संयंत्र
- (iii) चरण-III – डेवलपर मॉडल के तहत रेलपथ के साथ-साथ रेलवे भूखण्डों में जी डब्ल्यू क्षमता वाले संयंत्र भारतीय रेल संभाव्यता के अनुसार, चरणों में खाली पड़ी रेलवे भूमि पर सौर ऊर्जा पैनलों को उत्तरोत्तर मुहैया कराएगी।”

100. सौर विद्युत संयंत्रों के संस्थापन की वर्तमान स्थिति के बारे में मंत्रालय ने निम्नवत सूचित किया:

“भारतीय रेल में इस समय सौर संयंत्र (छतों और भूमि पर) के लगभग 118 मेगावॉट चालू हो चुके हैं और भारतीय रेल को बिजली की आपूर्ति कर रही है। अभी तक, इन सौर संयंत्रों से बिजली के 79 मिलियन यूनिट और भारतीय रेल को लगभग 69 करोड़ रुपए की राशि की बचत हुई है।”

राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन

101. देशभर में अवसंरचना के संवर्धन और रोजगार सृजन करने के उद्देश्य के साथ दिसम्बर ,2019 में राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन का उद्घाटन किया गया। इसका अनुमानित कुल निवेश लाख करोड़ रूपए का 111 अर्जन किया जाना था। भारतीय रेल की हिस्सेदारी लगभग 12-प्रतिशत बताई गई थी। 13 एनआईपी परियोजना के तहत रेलवे द्वारा चिन्हित कार्यों के सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“वर्तमान में 14.55 लाख करोड़ रुपये की लागत वाली लगभग 670 परियोजनाएं रेल मंत्रालय की राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन (एनआईपी) परियोजना का हिस्सा है। चिन्हित परियोजनाओं/कार्यों में समर्पित माल-भाड़ा गलियारा (3 मौजूदा और 3 भविष्य), मुंबई अहमदाबाद हाई स्पीड रेल, सेमी हाई स्पीड (दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा), सिग्नलिंग, दोहरीकरण/मल्टी ट्रेकिंग, नई लाइन, आमाम परिवर्तन, लोको और लोको शेड, चल स्टॉक, ऊर्जा प्रबंधन, रेलवे विद्युतीकरण, ट्रैक मशीन, टेलीकॉम, टर्मिनल सुविधा, आरओबी/आरयूबी, पुलों, मेट्रो परिवहन (उप-नगरीय), नवीकरण और निजी गाड़ी परियोजना शामिल हैं।”

102. उन्होंने आगे यह भी सूचित किया कि:

“एनआईपी परियोजनाएं शुरू की जा रही हैं और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। लगभग 670 अदद में से 470 परियोजनाओं का कार्यान्वयन चरण चल रहा है और शेष अवधारणा/विकास के चरणों में हैं। कुछ परियोजनाएं पहले ही पूरी हो चुकी हैं।”

103. इन कार्यों के वित्तपोषण के स्वरूप के सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“एनआईपी परियोजनाओं का वित्तपोषण मुख्य रूप से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस), बाह्य ऋण (वर्ल्ड बैंक, एशियन डेवलपमेंट बैंक, जापान इंटरनेशनल कॉरपोरेशन एजेंसी आदि), ऋण (अतिरिक्त बजटीय संसाधन-संस्थागत वित्तपोषण, भारतीय रेलवे वित्त निगम-बांड), राज्य संयुक्त उद्यम, सार्वजनिक निजी भागीदारी आदि जैसे स्रोतों के माध्यम से होता है।”

104. यह भी सूचित किया गया कि “आर्थिक मामलों का विभाग एनआईपी योजना की निगरानी के लिए नोडल एजेंसी है। एनआईपी परियोजनाओं का कार्यान्वयन रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है।”

किसान रेल

105. नश्य पण्यों, जिनमें फल, सब्जियां, मीट, पॉल्ट्री, मछली और डेयरी उत्पाद शामिल हैं, को इनके उत्पादन अथवा अधिक उत्पादन वाले क्षेत्रों से इनकी खपत वाले अथवा कमी वाले क्षेत्रों तक ले जाने और इनके परिवहन में न्यूनतम नुकसान हो यह सुनिश्चित करने के लिए “किसान रेल” की योजना 2020-21 से यूनियन बजट में की गई थी। सड़क परिवहन की तुलना में प्रतिस्पर्धी दरों की पेशकश के सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“कृषि, कषक कल्याण मंत्रालय तथा राज्य सरकारों के कृषि/पशुपालन/मत्स्य विभागों के साथ परामर्श करके सब्जियों, फलों तथा अन्य नश्य पण्यों की ढुलाई के लिए संभावित सर्किटों की पहचान की जा रही है। इन मदों की सीजनल उपलब्धता के आधार पर आकलन किया जा रहा है ताकि कुशलता तथा किफायत प्राप्त हो सके।”

106. मंत्रालय ने आगे निम्नवत सूचित किया है:

“7 अगस्त, 2020 को पहली किसान रेल सेवा शुरू करने से 5 फरवरी, 2021 तक भारतीय रेलवे ने 271 किसान रेल सेवाएं परिचालित की हैं, जिनसे लगभग 90,000 टन नश्य पण्य जिसमें फल और सब्जियां शामिल हैं, की ढुलाई की। किसान रेल गाड़ियों से बुक किए जाने वाले पण्यों को पार्सल टैरिफ को “पी-स्केल” पर प्रभारित किया जाता है। किसान रेल सेवाओं के माध्यम से ढुलाई के लिए बुक किए जाने वाले फलों तथा सब्जियों पर फ्रेट में 50% सब्सिडी प्रदान की जा रही है, जिसमें खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा वहन किया जाना है। नासिक, सिंगूर, न्यू आजादपुर, राजा का तालाब/वाराणसी, गाजीपुर और फल्तुआ में टेम्परेचर कन्ट्रोल पेरिशेबल कार्गो सेन्टर स्थापित किए गए हैं।”

107. देश के सभी वर्गों के किसानों के लाभ के लिए क्षेत्रीय रेलों को यह सुनिश्चित करने के लिए कहा गया है कि वे किसान रेल गाड़ियों को मल्टी कॉनसाइनर/मल्टी कमोडिटी/मल्टी स्टॉपेज गाड़ी सेवा के रूप में चलाई जाती हैं। क्षेत्रीय रेलवे को यह भी कहा गया है कि किसान रेल सेवाओं का व्यापक प्रचार करें ताकि संभावित किसान अपनी जरूरतों के अनुसार लाभ उठा सकें।

108. साक्ष्य के दौरान रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों ने निम्नवत सूचित किया :

“किसानों का जो प्रोड्यूस है, जो अपने खेतों में कमोडिटीज बनाते हैं, उनको हमने किसान रेल के माध्यम से पूरे देश में भेजा। हम लगभग 160 से ज्यादा किसान रेल चला चुके हैं और 50 हजार टन से भी ज्यादा सामग्री पूरे देश में वितरित की है।”

पीपीपी मोड पर रेलगाड़ियों को चलाना

109. बजट 2020-21 की घोषणाओं में से एक थी कि पीपीपी माध्यम से 150 यात्री गाड़ियां चलाई जाएंगी। इस परियोजना की स्थिति के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) के माध्यम से चुनिंदा मार्गों में मॉडर्न रिक चलाने के लिए निवेश आमंत्रित करने की दृष्टि से तथा यात्रियों को विश्वसनीय सेवाएं प्रदान करने के लिए रेल मंत्रालय ने लगभग 150 यात्री सेवाओं (12 क्लस्टरों में विभाजित) के परिचालन के लिए 12 अर्हता के लिए अनुरोध जारी किए हैं, जिनकी सूची (अंग्रेजी से) पर आम जनता की सूचना के लिए उपलब्ध है। आर.एफ.क्यू प्रक्रिया सफलता पूर्वक पूरी हो जाने के बाद 24-25 नवम्बर 2020 को आरएफपी जारी किया गया है। इस संबंध में अभी तक आरएफपी चरण में दो प्रि-बिड बैठकें की गई हैं तथा इन बिडों को 31.03.2021 को खोला जाना है।”

110. सेवा शर्तों के सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत सूचित किया:

“पीपीपी माध्यम से परिचालित की जाने वाली सेवाएं अतिरिक्त गाड़ी सेवाएं होंगी तथा इन्हें चलाने का लक्ष्य जनता के लिए गाड़ी सेवाओं की उपलब्धता बढ़ाना है। पीपीपी माध्यम से गाड़ी सेवाएं चलाने से मौजूदा गाड़ी सेवाएं प्रभावित नहीं होंगी। इस परिकल्पित परियोजना की विस्तृत शर्तों मसौदा रियायत करार में दी गई हैं जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल है:

रियायतग्राही अपनी पसंद के स्रोतों से स्वामित्व या पट्टे के माध्यम से रियायत अवधि के लिए गाड़ियों की खरीद उपलब्ध कराएगा, बशर्ते ऐसी रेलगाड़ियां और लोकोमोटिव रियायत समझौते में निर्दिष्ट विनिर्देश और मानकों के अनुरूप हों।

रियायतग्राही सरकार को रियायत शुल्क, सकल राजस्व में एक हिस्सा, रेलवे नेटवर्क पर यात्री रेलगाड़ियों के संचालन के लिए दुलाई शुल्क, गाड़ी द्वारा कर्षण ऊर्जा की वास्तविक खपत के अनुसार ऊर्जा शुल्क और रियायत समझौते के मसौदे में निर्दिष्ट करें और शुल्कों सहित अन्य शुल्कों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा।”

111. इन रेलों के सक्रिय कर्मचारियों के सम्बन्ध में एक प्रश्न के उत्तर में मंत्रालय ने सूचित किया कि -

“पीपीपी मोड के माध्यम से गाड़ियों के संचालन के लिए आवश्यक चालक दल (ड्राइवर और गार्ड), भारतीय रेल द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा। इसके अलावा, गाड़ी संचालन और संरक्षा प्रमाणन की जिम्मेदारी भारतीय रेल की है।”

राष्ट्रीय रेल योजना

1112. रेलवे के मोडल हिस्से को बढ़ाने की रणनीतियों के साथ-साथ कुछ वर्षों में ढांचागत क्षमता वृद्धि संबंधी कार्यों की योजना बनाने के लिए एक दीर्घकालिक 'राष्ट्रीय रेल योजना' तैयार की गई है। राष्ट्रीय रेल योजना रेलवे के भविष्य के सभी ढांचागत, व्यापार और वित्तीय नियोजन के लिए एक साझा मंच होगी। इस योजना का उद्देश्य 2030 तक मांग से पहले क्षमता का सृजन करना है, जिससे 2050 तक मांग में भावी वृद्धि को भी पूरा किया जा सकेगा और माल यातायात में रेलवे की मोडल हिस्सेदारी 27 प्रतिशत से बढ़ाकर 45 प्रतिशत कर हो जाएगी। योजना के मसौदे को पब्लिक डोमेन

में रखा गया है और अब इसे टिप्पणियों के लिए मंत्रालयों के बीच परिचालित किया जा रहा है। रेल योजना के मुख्य उद्देश्यों के सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“राष्ट्रीय रेल योजना के प्रमुख उद्देश्य हैं:-

- माल ढुलाई में रेलवे की मोडल हिस्सेदारी को 45% तक बढ़ाने के लिए परिचालन क्षमताओं और वाणिज्यिक नीतिगत पहलों दोनों के आधार पर रणनीतियां तैयार करना।
- माल गाड़ियों की औसत गति को वर्तमान 22 किमी प्रति घंटा से बढ़ाकर 50 किमी प्रति घंटा करने से माल ढुलाई के पारगमन समय को काफी कम करना।
- रेल परिवहन की कुल लागत को लगभग 30% तक कम करके ग्राहकों को लाभ पहुंचाना।
- इन बाधाओं को पहले से ही कम करने के लिए ट्रैक कार्य, सिग्नलिंग और रोलिंग स्टॉक में उपयुक्त प्रौद्योगिकी के साथ परियोजनाओं का चयन करना।
- राष्ट्रीय रेल योजना के भाग के रूप में, 2024 तक 100% विद्युतीकरण, भीड़भाड़ वाले मार्गों का बहुमार्ग, दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई मार्गों पर 160 किमी प्रति घंटे तक गति का उन्नयन, अन्य सभी स्वर्णिम चतुर्भुज-स्वर्णिम विकर्ण (जीक्यू/जीडी) मार्गों पर 130 किमी प्रति घंटे तक गति का उन्नयन और सभी जीक्यू/जीडी मार्ग पर सभी समपारों को समाप्त करना जैसी कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं के त्वरित कार्यान्वयन के लिए विजन 2024 शुरू किया गया है।
- नए समर्पित फ्रेट कॉरिडोर को डीपीआर बनाने के लिए चिन्हित किया गया है, जिनका कार्य पहले से चल रहा है।
- कई नए हाई स्पीड रेल कॉरिडोर की भी पहचान की गई है। दिल्ली-वाराणसी हाई स्पीड रेल पर सर्वेक्षण पहले से ही चल रहा है।
- यात्री यातायात के लिए रोलिंग स्टॉक की आवश्यकता के साथ-साथ माल ढुलाई के लिए वैगन की आवश्यकता का आकलन करना।
- दिसंबर 2023 तक 100% विद्युतीकरण (हरित ऊर्जा) और 2030 तक व उसके बाद 2050 तक यातायात में वृद्धि करने के दोहरे उद्देश्यों को पूरा करने के लिए लोकोमोटिव की आवश्यकता का आकलन करना।
- पूंजी में कुल अपेक्षित निवेश का आवधिक विवरण के साथ आकलन करना।
- पीपीपी पर आधारित मॉडलों सहित वित्तपोषण की नई विधाओं और मॉडलों की पहचान करना।
- रोलिंग स्टॉक के संचालन और स्वामित्व, माल ढुलाई और यात्री टर्मिनलों के विकास, रेलपथ अवसंरचना के विकास/संचालन आदि जैसे क्षेत्रों में निजी क्षेत्र की निरंतर भागीदारी।
- प्रभावी रूप से, राष्ट्रीय रेल योजना में मांग से पहले क्षमता पैदा करने और माल ढुलाई में रेलवे की मोडल हिस्सेदारी को 45% तक बढ़ाने के लिए 2030 तक पूंजीगत निवेश में प्रारंभिक वृद्धि की परिकल्पना की गई है, जो वर्तमान में लगभग 27% है।
- परिचालनिक मार्गावरोध को कम करने और रेलवे द्वारा लक्षित मोडल शेयर प्राप्त करने के लिए क्षमता पैदा करने के लिए परियोजनाओं का प्राथमिकीकरण किया जाएगा।”

रेलवे संचालनों पर कोविड-19 का प्रभाव

113. 2020 के दौरान कोविड-19 ने पूरी दुनिया को अपनी चपेट में लिया जिससे जीवन के हर क्षेत्र पर प्रभाव पड़ा। दुनिया भर का परिवहन तंत्र इससे सबसे अधिक प्रभावित हुआ। कोरोनावायरस लॉकडाउन के एक भाग के रूप में अपने 167 साल के इतिहास में पहली बार 21.03.2020 से अपनी सभी यात्री सुविधाएं बंद कर दीं। कोविड-19 के प्रसार और परिणामस्वरूप लॉकडाउन के कारण 2019-20 के दौरान रेलवे के संचालन और राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जिससे पेंशन निधि के अंतर्गत 28,398 करोड़ रूपए का प्रतिकूल संतुलन बना।

114. भारतीय रेल के संचालनों पर कोविड-19 महामारी के प्रभाव के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

"चालू वर्ष में भी, जनवरी 2021 के अंत तक रेलवे के कुल यातायात राजस्व में पिछले वर्ष की इसी अवधि (सीओपीपीवाई) की तुलना में 36,918.86 करोड़ रुपये की गिरावट आई है, जिसमें से इस अवधि के दौरान, अकेले यात्री राजस्व में गिरावट के कारण 34,750.51 करोड़ रुपये की कमी आई है। लॉकडाउन और लॉकडाउन के बाद के चरण में यात्री सेवाओं के सीमित संचालन के कारण, सामान्य कार्य संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) को अन्तर्विष्ट किया गया है और जनवरी 2021 के अंत तक सीओपीपीवाई से 15,164.40 करोड़ रुपये कम हैं अर्थात् सीओपीपीवाई से 11.26% कम। व्यय में कमी के बावजूद, रेलवे का वर्ष के दौरान प्रत्याशित राजस्व अंतर जिसे संशोधित अनुमानों के स्तर पर 51,000 करोड़ रु. आंका गया था।"

115. रेल सेवाओं के पुनारारंभ के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने बताया कि भारतीय रेलवे ने समय-समय पर सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार, राज्य सरकारों द्वारा की गई मांगों के अनुरूप 1 मई, 2020 से श्रमिक विशेष ट्रेनों का संचालन करके यात्री रेल परिचालन फिर से शुरू किया ताकि प्रवासी मजदूरों और अन्य फंसे हुए लोगों को घर पहुँचाया जा सके। इसके बाद 12 मई 2020 से राजधानी विशेष सेवाओं का और 1 जून, 2020 से अन्य विशेष रेलों का संचालन किया गया। 26.02.2021 तक, रेलवे बोर्ड ने 2266 मेल/एक्सप्रेस विशेष गाड़ियों, 638 पैसेंजर गाड़ियों और 5362 उपनगरीय गाड़ियों के संचालन की अनुमति दे दी है। राज्य सरकारों की चिंताओं और सुझावों सहित मौजूदा कोविड-19 की वर्तमान स्थिति पर पैनी नजर रखते हुए चरणबद्ध तरीके से सेवाओं की संख्या बढ़ाई जा रही है। मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें पूरी तरह से आरक्षित आधार पर चल रही हैं जबकि चलाई जा रही सभी उपनगरीय सेवाओं और कुछ कम दूरी की यात्री गाड़ियों पर अनारक्षित टिकट जारी किए जा रहे हैं।

116. मंत्रालय ने आगे बताया कि इन गाड़ियों के संचालन के दौरान रेलवे ने केंद्र सरकार और संबंधित राज्य सरकारों द्वारा समय-समय पर जारी कोविड-19 संबंधित निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित किया है।

117. भारतीय रेलवे पर कोविड-19 के प्रभाव को कम करने के लिए उठाए गए कदमों के सम्बन्ध में मंत्रालय ने निम्नवत् बताया:

"वे रेल राजस्व बढ़ाने और राजस्व व्यय को कम करने द्वारा संसाधन अंतर को कम करने के लिए सम्पूर्ण प्रयास कर रहे हैं। अपरिहार्य व्यय हेतु उचित बजटीय सहायता उपलब्ध करने की आवश्यकता को देखते हुए सरकार ने कोविड-19 से सम्बंधित संसाधन अंतर हेतु 63,000 करोड़ रूपए और 2019-20 में लोक लेखा में हुए विपरीत शेष के समापन हेतु 16,398 करोड़ रूपए का विशेष लोन दिया है। रेल वित्त पर कोविड-19 का सबसे बड़ा वित्तीय प्रभाव वहां पड़ा जिसमें 2019-20 में पेंशन निधि में 28,398 करोड़ रूपए का विपरीत संतुलन बना जिससे 2020-21 में भी संसाधन अंतर बनने की संभावना है।"

118. कोविड-19 हेतु विशेष ऋण के समझौते और पुनर्भुगतान की शर्तों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत् बताया:

"अपरिहार्य खर्चों को पूरा करने के लिए पर्याप्त बजटीय सहायता प्रदान करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, सरकार ने निम्नलिखित नियमों और शर्तों के साथ 79,398 करोड़ रुपये का ऋण प्रदान किया है जिसमें 63,000 करोड़ रुपये 'कोविड संबंधित संसाधनों के अंतर के लिए विशेष ऋण' के रूप में और 2019-20 में पेंशन निधि में प्रतिकूल शेष को समाप्त करने के लिए 16,398 करोड़ रुपये का एक और ऋण शामिल है।

1. रेल मंत्रालय (एमओआर) को यह सुनिश्चित करना होगा कि चालू वर्ष में और भविष्य के सभी वित्तीय वर्षों में सार्वजनिक खाते में कोई प्रतिकूल शेष न रहे।
2. 63,000 करोड़ रुपये के ऋण के संबंध में नियम और शर्तें:
 - i. मूलधन पर कोई ब्याज देय नहीं है,
 - ii. मूलधन में 31.03.2024 तक तीन (03) वर्ष की अवधि के लिए स्थगन अवधि होगी,
 - iii. मूलधन निम्नलिखित शर्तों के अधधीन बीस (20) समान किशतों में देय होगा:
 - क. यदि रेल मंत्रालय पिछले वर्ष में निर्दिष्ट वित्तीय निष्पादन संकेतकों को पूरा करता है, तो अगले वर्ष में देय पुनर्भुगतान को एमओएफ द्वारा अतिरिक्त बजट आवंटन के रूप में प्रदान किया जाएगा,
 - ख. यदि वित्तीय निष्पादन में सुधार पर्याप्त है और दीर्घकालिक प्रतीत होता है, तो ऋण की शेष राशि के सभी या हिस्से में छूट के लिए विचार किया जाए।
3. 16,398 करोड़ रुपये के ऋण के संबंध में नियम और शर्तें:
 - i. ऋण की ब्याज दर 5.8% प्रति वर्ष होगी,
 - ii. मूलधन और ब्याज पर 31.03.2024 तक तीन (03) वर्ष की स्थगन अवधि होगी;
 - iii. मूलधन 2024-25 से शुरू होने वाली पांच (05) समान किशतों में देय होगा;
 - iv. स्थगन अवधि के लिए ब्याज अर्जित होगा लेकिन बाद में मूलधन के साथ देय होगा।
4. वित्त मंत्रालय (एमओएफ) द्वारा निर्धारित वित्तीय निष्पादन संकेतक बशर्ते ऋण के पुनर्भुगतान या ऋण की छूट के लिए अतिरिक्त बजट प्रावधान पर वित्त मंत्रालय द्वारा विचार किया जाएगा:

4.1 पुनर्भुगतान के लिए निष्पादन से संबंधित शर्त:

- i. भारतीय रेल द्वारा 01.04.2021 से 31.03.2024 तक प्राप्त परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण की वास्तविक राशि विशेष ऋण के पुनर्भुगतान के लिए सामान्य राजस्व से प्रत्येक के लिए एक अतिरिक्त बजट प्रावधान के लिए पात्र होगी। उदाहरण के लिए, यदि वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान परिसंपत्ति मुद्रीकरण से 5,000 करोड़ रुपये प्राप्त होते हैं, तो इस ऋण को उस सीमा तक चुकाने के लिए वित्तीय वर्ष 2022-23 के लिए 5,000 करोड़ रुपये का अतिरिक्त बजट प्रावधान उपलब्ध कराया जाएगा। ऐसी राशियों के समायोजन के बाद शेष ऋण 31.03.2024 के बाद बीस (20) किशतों में पुनर्भुगतान के लिए पात्र होगा।
- ii. पैरा 4.1 (i) के अनुसार समायोजन के बाद 01.04.2024 को बकाया शेष ऋण इस प्रकार अतिरिक्त बजट प्रावधान के लिए पात्र होगा:
 - क) प्रत्येक वित्तीय वर्ष में, यदि भारतीय रेल 60% से कम की लागत के लिए कोचिंग सेवा राजस्व का अनुपात प्राप्त करती है, तो अगले वित्तीय वर्ष में चुकाई जाने वाली राशि का 50% अगले वित्तीय वर्ष के सं.अ.चरण में सामान्य राजस्व से अतिरिक्त बजट प्रावधान के रूप में दिया जाएगा। यदि अनुपात 55% से ऊपर है लेकिन 60% से नीचे है, तो 50% के बजाय चुकाए जाने वाले देय राशि का 40% प्रदान किया जाएगा।
 - ख) प्रत्येक वित्तीय वर्ष में, यदि भारतीय रेल 95% या उससे कम का परिचालन अनुपात प्राप्त करती है, तो अगले वित्तीय वर्ष में देय ऋण पुनर्भुगतान का 50% अगले वित्तीय वर्ष के सं.अ.चरण में सामान्य राजस्व से अतिरिक्त बजट प्रावधान के रूप में दिया जाएगा।

4.2 छूट की निष्पादन से संबंधित स्थिति:

4.2.1 विशेष ऋण की शेष राशि को माफ करने के प्रस्ताव पर सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के लिए विचार किया जाएगा यदि रेलवे यह प्रदर्शित करती है कि

- i. यदि कोचिंग सेवा राजस्व व लागत का अनुपात 65% से ऊपर है और लगातार दो वित्तीय वर्षों के लिए कम से कम 60% से ऊपर बना हुआ है,
- ii. ऑपरेटिंग अनुपात 90% से अधिक नहीं है और कम से कम लगातार दो वित्तीय वर्षों के लिए 95% से नीचे बना हुआ है,
- iii. रेलवे ने विविध राजस्व में उल्लेखनीय वृद्धि की है।

5. पैरा 4.1 और 4.2 के प्रावधान इस धारणा पर आधारित हैं कि किसी भी संबंधित वित्तीय वर्ष में लोक लेखा में कोई ऋणात्मक शेष नहीं होगा।"

119. रेल वित्त की अनिश्चित स्थिति और मंत्रालय ऋण चुकौती को कैसे पूरा करेगा, यह पूछे जाने पर मंत्रालय ने निम्नवत् बताया:

"2019-20 में निधि में ऋणात्मक शेष को समाप्त करने हेतु और 2020-21 में पेंशन व्यय को पूरा करने के लिए पेंशन निधि में विनियोग के लिए 79,398 करोड़ रुपये की कुल ऋण राशि का उपयोग किया गया है। जैसा कि

ऊपर बताए गए विशेष ऋण के नियम और शर्तों से देखा जा सकता है, दोनों ऋणों पर तीन साल की स्थगन अवधि है और 63,000 करोड़ रुपये का ऋण ब्याज मुक्त है। ये ऋण भी पांच से बीस वर्षों में वार्षिक किश्तों में चुकाये जाने हैं। कुछ निष्पादन संबंधी मापदंडों की प्राप्ति के अर्धधिन नियम व शर्तों में विभिन्न राहतों और ऋण की छूट की संभावनाएं भी निर्धारित की गई हैं। रेलवे, रेल परिचालन और वित्त को सुव्यवस्थित करने के लिए स्थगन अवधि का उपयोग करने का इरादा रखती है और ऋण चुकाने में सक्षम होने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधनों का सृजन करने हेतु आशान्वित है। इसके अलावा, निष्पादन में सुधार करके, रेलवे पुनर्भूगतान और छूट में कुछ राहतों का लाभ प्राप्त करने के लिए भी एक गंभीर प्रयास करेगी।"

भाग-दो

सिफारिशें/ टिप्पणियां

भारतीय रेल दुनिया के सबसे बड़े रेल नेटवर्कों में से एक है, जिसमें 67,956 किसी रेल पटरियां और 21648 से अधिक रेलगाड़ियां और मालगाड़ियां हैं जो प्रतिदिन लगभग 22.15 मिलियन यात्रियों और 3.32 मिलियन टन माल की ढुलाई करती हैं। भारतीय रेल ने हमेशा विविध आर्थिक गतिविधियों में विकास के इंजन के अलावा भारत के सामाजिक-आर्थिक विकास में एक प्रमुख भूमिका निभाई है। रेल समाज के सभी वर्गों, विशेषरूप से गरीबों को परिवहन का एक सस्ता साधन प्रदान करता है, बड़ी संख्या में जनशक्ति का प्रबंधन करता है और अपने उपभोक्ताओं की अपेक्षाओं को पूरा करने का प्रयास करता है। भारत जैसे विशाल और बृहद जनसंख्या वाले देश में रेलवे के विकास का मात्र संख्यात्मक और आर्थिक दृष्टि से मापने या आकलन करने से इतर एक व्यापक अर्थ है। रेल बजट के आम बजट के साथ विलय के बाद, जिसका उद्देश्य राजमार्गों, रेलवे और अंतर्देशीय जलमार्गों के साथ बहु-मॉडल परिवहन योजना की सुविधा प्रदान करनी थी, रेलवे की बजटीय प्रक्रिया के संदर्भ में आमूल-चूल परिवर्तन किया है और रेलवे के लिए एक अलग बजट पेश करने की दशकों पुरानी विक्टोरियन विरासत को समाप्त कर दिया है। रेलवे का व्यय अब भारत सरकार के अन्य मंत्रालयों/विभागों के समान वित्त मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का एक हिस्सा है। समिति ने रेल मंत्रालय के वर्ष 2021-22 की अनुदान मांगों की विस्तृत जांच की जिसे दिनांक 03 फरवरी, 2021 को सभा पटल पर रखा गया था। समिति के समक्ष, रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श और रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत लिखित उत्तरों के आधार पर समिति कतिपय निष्कर्षों पर पहुंची है, जिन पर आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।

वार्षिक योजना वर्ष 2021-22

2. समिति नोट करती है कि वर्ष 2021-22 का बजट बहुत ही कठिन परिस्थितियों में प्रस्तुत किया गया है। दुनिया भर में कोविड-19 महामारी ने सामान्य रूप से, जन जीवन और विशेषरूप से, परिवहन क्षेत्र को प्रभावित किया। 167 वर्षों के इतिहास में पहली बार, भारतीय रेलवे को दिनांक 21-03-2020 को अपने पूरे यात्री परिवहन सेवा को निलंबित करना पड़ा। भारतीय रेलवे के वर्ष 2020-21 के राजस्व लक्ष्य बुरी तरह प्रभावित हुए जिससे सकल यातायात प्राप्ति, यात्रियों से आय, माल ढुलाई आय और आंतरिक संसाधन सृजन में गिरावट का प्रवृत्ति दिखाई दिया।

समिति पाती है कि वर्ष 2021-22 के लिए वार्षिक योजना परिव्यय 2,15,058 करोड़ रुपये है जिसे मोटे तौर पर 1,07,300 करोड़ रुपये की सकल बजटीय सहायता, 7500 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन और 1,00,258 करोड़ रुपये की अतिरिक्त बजटीय सहायता के तहत बाजार उधार, जिसमें 31000 करोड़ रुपये की

ईबीआर (आईआरएफसी-बॉन्ड) और 35000 करोड़ रुपये की ईबीआर-निजि सरकारी भागीदारी (पीपीपी) और 34258 करोड़ रुपये का ईबीआर (संस्थागत वित्त) शामिल है, के माध्यम से वित्तपोषित किया जाएगा। वार्षिक योजना 2021-22 को जीबीएस (50 प्रतिशत), आईआर (3 प्रतिशत) और ईबीआर (47 प्रतिशत) के माध्यम से वित्तपोषित किया जाएगा। पिछले कुछ वर्षों में भारत में रेल नेटवर्क के विस्तार पर लगातार बल दिया जा रहा है, जिसके अनुरूप वर्ष दर वर्ष उच्चतर परिव्यय किया रहा है और 2021-22 के दौरान अब तक का सबसे अधिक परिव्यय किया गया है। समिति इस सकारात्मक कदम की सराहना करती है और मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह इस बढ़े हुए आवंटन के लाभों का पूरी तरह से दोहन करे और क्षमता संवर्धन की गति को तीव्र करे। समिति आशा करती है कि पूंजी परिव्यय में वृद्धि को न्यायसंगत तरीके से किया जाएगा और इसका उपयोग उन क्षेत्रों/परियोजनाओं में किया जाएगा जो वित्त के संदर्भ में इष्टतम लाभ प्रदान करेंगे और साथ ही सामाजिक सेवा दायित्वों को पूरा करेंगे। इसलिए, समिति, मंत्रालय से यह सुनिश्चित करने की सिफारिश करती है कि उनकी ओर से निधियों की उपलब्धता के साथ ही कड़े वित्तीय अनुशासन का पालन किया जाए और उनकी ओर से इसकी कड़ी निगरानी की जाए ताकि संसाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित किया जा सके, साथ ही लागत में वृद्धि या विलम्ब के बिना निर्धारित समय सीमा में वास्तविक लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सके।

सकल बजटीय सहायता

3. समिति की जांच से यह पता चलता है कि जहां 2020-21 के दौरान जीबीएस का हिस्सा, संशोधित अनुमान के स्तर पर बजट के 44 प्रतिशत से कम होकर 18 प्रतिशत हो गया है जिसे इस कमी को ईबीआर (विशेष) के तहत किए गए 51,000 करोड़ रुपये के प्रावधान द्वारा पूरा किया गया था। इसके साथ ही कुल बजट में रेलवे के आंतरिक राजस्व का हिस्सा बीई के 5 प्रतिशत से सिकुड़कर आरई पर केवल 2 प्रतिशत रह गया। समिति पाती है कि पिछले कुछ वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा आंतरिक संसाधनों के सृजन में तेजी से गिरावट आई है जिसके परिणामस्वरूप बाजार से उधारी पर अधिक निर्भरता हुई है जिसके दीर्घावधि में प्रतिकूल परिणाम होंगे। इस तथ्य का संज्ञान लेते हुए कि पिछले कुछ वर्षों में जीबीएस का योगदान लगातार बढ़ रहा है समिति यह महसूस करती है कि आंतरिक राजस्व के हिस्से से कम होते योगदान से रेलवे के विकास में बाधा नहीं आनी चाहिए। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि नीति (नेशनल इंस्टीट्यूशन फॉर ट्रांसफॉर्मिंग इंडिया) आयोग/वित्त मंत्रालय को जीबीएस के तहत तब तक अधिक आवंटन करने पर विचार करना चाहिए जब तक कि रेलवे आंतरिक संसाधनों के सृजन को बजटीय योजना के अनुरूप लाने में सफल न हो जाए ताकि रेलवे को प्रगति के एक कुशल वाहक के रूप में बदलने के साथ-साथ अर्थव्यवस्था की संचयी मांगों को पूरा करने के अपने उद्देश्य को प्रभावी ढंग से पूरा किया जा सके।

आंतरिक राजस्व सृजन

4. समिति यह पाती है कि रेलवे में आंतरिक राजस्व सृजन, वार्षिक योजना वर्ष 2021-22 का केवल 34 प्रतिशत है, जो सकारात्मक संकेतक नहीं है। पिछले वर्षों के रूझान से पता चलता है कि हाल के वर्षों में मंत्रालय, पर्याप्त आंतरिक संसाधनों का सृजन नहीं कर पाया है। जहां तक वर्ष 2017-18 का संबंध है, वास्तविक आंतरिक राजस्व सृजन 3070 करोड़ रुपये था जो कुल पूंजीगत व्यय का केवल 3.01 प्रतिशत था। इसके अलावा, वर्ष 2018-19 के लिए, आंतरिक संसाधनों में मामूली वृद्धि हुई और यह 4663 करोड़ रुपये अथवा परिव्यय का 3.5 प्रतिशत था। समिति यह नोट करके चिंतित है कि बाद के वर्षों में रेलवे इन कम आंकड़ों को भी बनाए रखने में सक्षम नहीं था और आंतरिक संसाधनों का हिस्सा वर्ष 2019-20 में अत्यंत कम होकर 1.14 प्रतिशत तक गिर गया था। वर्ष 2020-21 के दौरान आंतरिक संसाधनों के तहत प्रावधान अभी भी अत्यंत कम अर्थात् 2.3 प्रतिशत था। मंत्रालय द्वारा आंतरिक संसाधनों में इस गिरावट के लिए उत्तरदायी मुख्य कारणों में 7वें केंद्रीय वेतन आयोग के बोझ को बताया गया है और भत्तों के भुगतान के संबंध में अतिरिक्त बोझ से यह और अधिक बढ़ गया, जिसके कारण वर्ष 2017-18 के बाद से कर्मचारियों को किए जाने वाले भुगतान में तेजी से वृद्धि होना, राजस्व व्यय के एक प्रमुख भाग में कमी की गुंजाईश नहीं होना, अर्थव्यवस्था के प्रमुख क्षेत्र के विकास की गति आवधिक रूप से मंद होना जिससे आईआर की माल ढुलाई प्रभावित हुई और सतत् रूप से विस्तार हो रहे सड़क यातायात के कारण रेल के यात्री परिवहन और माल की ढुलाई को कड़ी प्रतिस्पर्धा मिलना भी है। इसके अतिरिक्त, समिति को यह बताया गया कि आंतरिक संसाधनों द्वारा सृजित निधियों से चार महत्वपूर्ण आवश्यकताओं अर्थात् मूल्यहास के लिए आरक्षित निधि, विकास निधि, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) के विनियोगों को पूरा किया जाता है। इनमें से किसी भी निधि का कम प्रावधान करने से प्रणाली की उत्पादकता, परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और उन्नयन/विकास कार्यों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, जिसे करने का जोखिम रेलवे नहीं ले सकता। समिति इस बात पर बल देना चाहती है कि आंतरिक संसाधनों से राजस्व के सृजन में किसी भी कमी से रेलवे को बजटीय सहायता या उधारी के रूप में अतिरिक्त बजटीय सहायता पर निर्भर होने को बाध्य होना पड़ेगा जिससे अंततः अतिरिक्त ब्याज देयता को वहन करना पड़ेगा। अतः समिति, मंत्रालय से आग्रह करती है कि उन सभी संभावित क्षेत्रों का पता लगाये और उनकी समीक्षा करे ताकि वह अपने आंतरिक संसाधनों को बढ़ा सके और जहां तक संभव हो बजट/ईबीआर पर निर्भर रहने से बचे। समिति इस बात पर जोर देती है कि मंत्रालय को आंतरिक संसाधनों को पूर्ण करने के लिए तथा रेलवे वित्त दबाव में नहीं आए इसके लिये अन्य वाणिज्यिक व्यवहार्य रास्तों की खोज करने के अलावा समग्र वितरण तंत्र में अंतर्विष्ट कमियों को दूर करने, लाभकारी परियोजनाओं को शुरू करने और पूरा करने को प्राथमिकता देने का प्रयास करना चाहिए। समिति रेलवे द्वारा

उठाए गए कदमों के माध्यम से आंतरिक संसाधनों के सृजन में वृद्धि की अपेक्षा करती है और चाहती है कि रेलवे इन उपायों को पूरे जोश के साथ कार्यान्वित करें तथा समिति को इससे अवगत कराया जाए ।

अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर)

5. समिति नोट करती है कि रेलवे परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी प्रधान हैं जिन्हें निष्पादन के लिए जीबीएस से भारी निवेश की आवश्यकता होती है। चूंकि पिछले कुछ वर्षों से आंतरिक राजस्व सृजन में गिरावट देखी गई है और बजटीय सहायता भी सीमित रही है, इसलिए रेलवे के पास अपनी परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए ईबीआर का सहारा लेने के अलावा कोई विकल्प नहीं है । समिति नोट करती है कि पिछले कुछ वर्षों के दौरान ईबीआर वित्तपोषण में वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई दी है जो जीबीएस में ईबीआर पर रेलवे की निर्भरता को इंगित करता है । समिति की राय में, रेलवे को ईबीआर के ब्याज और अन्य देनदारियों के कारण बड़ी राशि का भुगतान करना पड़ता है। समिति नोट करती है कि 2020-21 के स.अनु. के 128567 करोड़ रुपए के विपरित 2021-22 में ब.अ., ईबीआर 100258 करोड़ रुपए रखा गया है। समिति, रेलवे क वित्तपोषण पैटर्न से संतुष्ट नहीं है, जहां कैएपीईईएक्स का लगभग आधा ईबीआर के वित्तपोषण पर आधारित है, जो रेलवे के समग्र वित्त के लिए हानिकारक है। अतः समिति चाहती है कि मंत्रालय आंतरिक राजस्व के सृजन को बढ़ाने के लिए गहन उपाय करे ताकि ईबीआर पर निर्भरता को यथासंभव दूर किया जा सके ।

रेलवे निधि

6. समिति नोट करती है कि रेलवे अपने विकास कार्यों को पोषित करने के लिए विभिन्न निधियों का रखरखाव करता है जैसे मूल्यहास के लिए आरक्षित निधि, विकास निधि, रेलवे सुरक्षा कोष और पूंजी कोष। समिति आगे नोट करती कि डीआरएफ के लिए 2018-19 में 534 करोड़ रुपये, 2019-20 में 524 करोड़ रुपये और जनवरी 2021 तक 503 करोड़ रुपये का विनियोग किया गया है। मूल्यहास और विकास निधियों के लिए कम प्रावधान के कारण बहुत पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण, सुरक्षा, यातायात कार्यों आदि से संबंधित कार्यों के थ्रो-फॉरवर्ड के जमा होने के परिणामस्वरूप हो सकता है, समिति को यह बताया गया कि हाल के वर्षों में डीआरएफ के विनियोगों में इस तथ्य के आलोक में कमी आई है कि आरआरएसके से शुरु किए जाने के साथ नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का एक प्रमुख हिस्सा जिनके सुरक्षा पहलु है का वित्तपोषण उससे हो रहा है। अभी कुछ समय के लिए डीआरएफ केवल नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों की पहचान कर रहा है। समिति मंत्रालय द्वारा दिए गए आश्वासन को नोट करती है कि आरआरएसके के 2021-22 से आगे जारी नहीं रहने की स्थिति में ऐसे सभी कार्यों को डीआरएफ से फिर से वित्तपोषित करना होगा। इसलिए समिति यह सिफारिश करती है कि समय-समय पर धन का प्रबंध किए बिना मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उपलब्ध निधियों का रणनीतिक रूप से निवेश किया जाए और वर्तमान परिसंपत्तियों का ईष्टतम उपयोग किया जाए।

समिति यह भी सिफारिश करना चाहेगी कि रेलवे को उच्च राजस्व सृजित करने के दृष्टिगत अपने कार्य मॉडल की फिर से जांच करे ताकि वह विभिन्न निधियों के अंतर्गत बढ़े हुए आवंटन को प्राप्त कर सके।

पेंशन निधि

7. मंत्रालय को पेंशन निधि के साथ-साथ सेवानिवृत्त लोगों की पेंशन के भुगतान का वित्तपोषण भी करना पड़ता है। समिति पाती है कि स.अ. 2019-20 के दौरान, पेंशन के विनियोग का लक्ष्य जो 49,188 करोड़ रुपये था, प्राप्त नहीं किया जा सका और वास्तविक केवल 20,708 करोड़ रुपये थे जिसके परिणामस्वरूप पेंशन फंड में 28,398 करोड़ रुपये का प्रतिकूल समापन शेष (प्रतिकूल शेष राशि पर ब्याज भुगतान देयता सहित) था। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कोविड-19 महामारी और लॉकडाउन के कारण 2020-21 में रेलवे के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा और इसके परिणामस्वरूप रेलवे 51,000 करोड़ रुपये के पेंशन व्यय अनुमान के विरुद्ध रेलवे राजस्व से पेंशन निधि के लिए केवल 523 करोड़ रुपये का विनियोग कर सका। समिति को बताया गया कि कोविड-19 संबंधित संसाधन अंतर के लिए 63,000 करोड़ रुपये का विशेष ऋण और लोक लेखा में होने वाले प्रतिकूल संतुलन को समाप्त करने के लिए 16,398 करोड़ रुपये का विशेष ऋण रेलवे को दिया गया जिसे तदनुसार स.अ. 2020-21 में पेंशन निधि के लिए विनियोजित किया गया है। इस संबंध में समिति दोहराती है कि उन्होंने अपने तीसरे प्रतिवेदन (17वीं लोक लेखा) में इच्छा व्यक्त की थी कि रेल बजट के आम बजट में विलय होने के परिणामस्वरूप वित्त मंत्रालय रेलवे की पेंशन देयताओं का कम से कम एक हिस्सा वहन करने की व्यवहार्यता का पता लगाए ताकि रेलवे को कुछ राहत मिल सके। समिति दोहराना चाहेगी कि रेलवे इस मामले को वित्त मंत्रालय के साथ सक्रिय रूप से उठाए।

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)

8. समिति पाती है कि सुरक्षा के लिए एक समर्पित निधि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) की स्थापना 2017-18 में पांच वर्ष की अवधि में एक लाख करोड़ रुपये की कायिक निधि के साथ सुरक्षा संबंधी लंबित कार्यों को निपटाने के लिए की गई थी। यह रेलमार्ग नवीकरण/सुरक्षा, पुलों के सुदृढ़ीकरण, मानवरहित समपार समाप्त करने, अनुरक्षण सुविधाओं के उन्नयन, संकेतन व्यवस्था में सुधार और पूर्णरूपेण एलएचबी/यात्री डिब्बों/आईसीएफ यात्री डिब्बों में सीबीसी 'रेट्रो फिटमेंट' अपनाने के लिए वित्तपोषण हेतु अपेक्षित थी। समिति यह भी पाती है कि इसके अधिदेश के अनुसार आरआरएसके का वार्षिक वित्तपोषण अग्रलिखित माध्यमों से किया जाता है-

(i) अतिरिक्त बजटीय सहायता (5,000 करोड़ रुपये), (ii) केन्द्रीय सड़क और अवसंरचना निधि से रेलवे के हिस्से से अंशदान, (10,000 करोड़ रुपये)। लेकिन, यह देखने में आया है कि 2017-18 में इसकी

स्थापना के समय से ही, वास्तविक उपयोग सतत रूप से लक्षित उपयोग आंकड़ों से कम रहा है। यह इस बात से स्पष्ट है कि 2017-18 में सं.अ. 20,000 करोड़ रुपए रखा गया था जबकि वास्तविक व्यय 16,089 करोड़ रुपए या लगभग 20 प्रतिशत कम था। इसी प्रकार, 2018-19 के दौरान, वास्तविक व्यय आबंटन का लगभग 90% था। 2019-20 के दौरान, वास्तविक व्यय 15023 करोड़ रुपए था जबकि संशोधित आबंटन 17500 करोड़ था। समिति पाती है कि 2020-21 के दौरान संसाधनगत बाधाओं के कारण आंतरिक संसाधन खंड के केवल 2000 करोड़ रुपए का प्रस्ताव किया गया था। समिति यह नोट करने के लिए बाध्य है कि आंतरिक संसाधन उपयोग से वित्तपोषण में काफी अंतर रहा है। समिति समझती है कि चूंकि आरआरएसके की स्थापना सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक एकल शीर्ष बनाने के लिए की थी, अतः ऐसी कमी भारतीय रेल की अधिशेष सृजन की योग्यता में कमी को दर्शाती है। समिति का यह भी मानना है कि रेलवे को समग्र कार्यनिष्पादन तंत्र में इस अंतर्निहित कमी को दूर करने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि इस निधि की स्थापना का उद्देश्य निष्फल न हो। अतः, समिति सिफारिश करती है कि सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देने के लिए सुरक्षा उद्देश्यों हेतु आरआरएसके का वित्तपोषण और उससे व्यय उच्चतम स्तर पर सुनिश्चित किया जाए।

निवल राजस्व

9. समिति नोट करती है कि 2016-17 से प्रत्येक वर्ष रेलवे की वास्तविक कमाई भी अनुमानित कमाई से कम रही है। 2016-17 के दौरान निवल राजस्व 4913 करोड़ रुपए था जो 2017-18 में घटकर 1665.61 करोड़ रुपए हो गया। अगले वर्ष यह तेजी से बढ़कर 3773.89 करोड़ रुपए हो गया और 2019-20 में पुनः घटकर 1589.62 करोड़ रुपए हो गया। समिति यह भी पाती है कि इन सभी वर्षों में संग्रहण बजटीय लक्ष्यों से काफी कम था जो स्पष्ट दर्शाता है कि या तो इस संबंध में अव्यवहारिक अनुमान लगाए या वित्त वर्ष के दौरान संग्रहण उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए मंत्रालय के प्रयासों में कमी रही। मंत्रालय द्वारा निवल राजस्व में कमी के लिए जिम्मेदार बताए गए कारणों के बावजूद, समिति का दृढ़ मत है कि रेलवे के लिए निवल राजस्व के लिए व्यवहारिक लक्ष्य निर्धारित करना और उन्हें प्राप्त करने के लिए कड़े प्रयास करना आवश्यक है। अतः, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय ऐसे उपचारात्मक कदम उठाए जिससे कमियों को दूर किया जा सके और निवल राजस्व में गिरावट को रोका जा सके और इसके साथ ही रेल राजस्व सृजित करने और उनमें वृद्धि के लिए उपाय और साधन तलाश करें। समिति यह सुझाव भी देना चाहती है कि प्रस्तावित लक्ष्यों की इष्टतम प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय को राजस्व प्राप्तियों की नियमित आधार पर कड़ाईपूर्वक और निष्ठापूर्वक निगरानी करनी चाहिए।

प्रचालन अनुपात (ओआर)

10. रेलवे की वित्तीय स्थिति समझने और उसका समग्र कार्यनिष्पादन दर्शाने के लिए प्रचालन अनुपात (ओआर) एक प्रभावी उपाय है। प्रचालन अनुपात दर्शाता है कि रेलवे एक रुपया कमाने के लिए कितना खर्च करती है। उदाहरणार्थ, 98.36% का प्रचालन अनुपात जैसाकि 2019-20 में देखा गया था, दर्शाता है कि 100 रुपए कमाने के लिए रेलवे को 98.36 रुपए खर्च करने होंगे जिसका अर्थ है एक अत्यल्प अधिशेष। समिति पाती है कि वित्त वर्ष 2015-16 में रेलवे का प्रचालन अनुपात नियमित रूप से गिरता रहा है। वित्त वर्ष 2016-17 में प्रचालन अनुपात तेजी से बढ़कर 96.5% हो गया जो 2017-18 में 98.4% होकर और भी बढ़ता हो गया। परवर्ती वर्षों में प्रचालन अनुपात सतत रूप से अधिक रहा है। वर्ष 2020-21 के लिए, प्रचालन अनुपात 131.4% होने का अनुमान है। समिति पाती है कि 2021-22 के लिए रेलवे ने 96.15% प्रचालन अनुपात का लक्ष्य निर्धारित किया है। समिति का मत है कि बढ़ते प्रचालन अनुपात को रोकने के लिए यह आवश्यक है कि रेलवे अपने प्रचालनों में दक्षता में वृद्धि करने और उच्चतर रेल राजस्व प्राप्त करने के लिए एक दीर्घकालिक योजना रणनीति तैयार करे। अतः, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को अपने अवांछित और अनुत्पादक व्यय पर कड़ी और सतत रोक लगाते हुए अपने वित्तपोषण की निगरानी करे और उसका विवेकपूर्वक प्रबंधन करे ताकि निकट भविष्य में प्रचालन अनुपात एक स्वीकार्य स्तर तक पहुंच सके।

माल ढुलाई प्रचालन

11. समिति नोट करती है कि माल ढुलाई भारतीय रेल का मुख्य आधार है क्योंकि रेलवे का लगभग 85% राजस्व माल ढुलाई आय से आता है। फिर भी, हाल के वर्षों में माल ढुलाई व्यवसाय में कमी आई है जिसका कारण है एक संरक्षणवादी 'फ्रेट बास्केट' पर अति-निर्भरता और यात्री खंड में होने वाली हानियों को पूरा करने के लिए माल ढुलाई व्यवसाय से प्राप्त लाभों का उपयोग करते हुए प्रति राजसहायता (क्रॉस सब्सिडी) देना। अतः, समिति को संदेह है माल ढुलाई लागत में वृद्धि करने से आय पर प्रपाती प्रभाव होगा और अपनी माल ढुलाई क्षमता में विस्तार करने के रेलवे के प्रयास भी व्यर्थ हो जाएंगे। समिति का मानना है कि भारतीय रेल को उच्च संभाव्यता वाले क्षेत्रों से माल ढुलाई प्राप्त करने के लिए प्रमुख उपायों की पहचान करनी चाहिए। अतः, समिति सिफारिश करती है कि माल ढुलाई व्यवसाय में वृद्धि के दृष्टिकोण से, रेलवे को अपनी मौजूदा क्षमता का एक वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य ढंग से एक परिष्कृत बाजार-अभिमुख तरीके से प्रचालन करना चाहिए। समिति यह भी सिफारिश करना चाहती है कि भारतीय रेल को थोक माल परिवहन पर अपनी निर्भरता कम करनी चाहिए और उसके स्थान अपने माल ढुलाई प्रचालनों को देश में सकल माल परिवहन का वृहत्तर हिस्सा प्राप्त करने पर केन्द्रित करे। इस संबंध में, समिति रेल मंत्रालय से सड़क परिवहन की तुलना में रेल परिवहन

को आकर्षक बनाने के लिए अंतिम छोर तक संपर्क विकसित करने और आवश्यकतानुसार हस्तक्षेप के लक्ष्य से एक सुगठित योजना तैयार करने का अनुरोध करती है।

समिति समझती है कि यात्री किरायों में राजसहायता के संचयी स्तर गैर-आनुपातिक मांग सृजित हो रहे थे जिसके परिणामस्वरूप रेल मार्गों पर अत्यधिक भीड़ हो रही थी और प्रदान की जाने वाली सेवाओं के स्तर में कमी आ रही थी। यात्री यातायात के लिए यह परिणामी अतिरेक मांग के कारण माल ढुलाई की गति, विशेषतः एचडीएन पर, और कम हो रही थी। इस प्रयोजनार्थ, समिति का मत है कि रेलवे को केवल माल ढुलाई से प्राप्त होने वाले राजस्व में वृद्धि करने के लिए ही नहीं बल्कि वहन क्षमता में वृद्धि करने के लिए भी, समर्पित माल ढुलाई गलियारा परियोजनाओं को सर्वोच्च प्राथमिकता देनी चाहिए। यह नोट करते हुए कि पूर्वी और पश्चिमी माल ढुलाई गलियारों के कतिपय खंड चालू हो चुके हैं, समिति सिफारिश करती है कि समर्पित माल ढुलाई गलियारों को निर्धारित समयसीमा में पूरा किया जाए ताकि इन परियोजनाओं के उद्देश्य ही निरर्थक न हो जाएं।

समिति नोट करती है कि 'कॉनकोर' स्थापित करने का उद्देश्य उपभोक्ताओं के लिए सामान उठाने और उसे उसके दरवाजे पर पहुंचाने को सुविधाजनक बनाना था। लेकिन, मौजूदा प्रवृत्ति दर्शाती है कि माल ढुलाई सेवाओं द्वारा सामान को केवल भांडागारों तक पहुंचाया जाता है और वहां से उसे उपभोक्ताओं को ही ले जाना पड़ता है। इसके विपरीत, सड़क सुविधाएं सामान को मूल स्थान से उठाती हैं और उसे दरवाजे तक पहुंचाती हैं। समिति का मत है कि यदि रेलवे सड़क परिवहन की भांति ही सामान को दरवाजे तक पहुंचाने का कोई तंत्र विकसित कर लेता है तो उसके खोए हुए ग्राहक उसे निश्चित रूप से वापस मिल जाएंगे जिससे निश्चित ही रेलवे के राजस्व में कई गुणा वृद्धि होगी। अतः, समिति मंत्रालय को सुझाव देती है कि वह सक्रिय रूप से कार्य करे और तदनुसार सुधारात्मक कदम उठाए।

यात्री यातायात

12. समिति नोट करती है कि माल ढुलाई यातायात की तुलना में यात्री खंड से यातायात प्राप्तियां सदैव ही कम रही हैं। 2018-19 के दौरान यात्रियों से आय 51066.65 करोड़ रुपए थी जो 2019-20 में घटकर 50669.09 करोड़ रुपए हो गई। 2020-21 में बजट अनुमानों को सं.अ. स्तर पर तार्किक रूप से 6,000 करोड़ रुपए से घटाकर 15000 करोड़ रुपए कर दिया गया। लेकिन, जैसाकि रेलवे ने जानकारी दी है, कोविड-19 के दौरान यात्री रेलगाड़ियां निलंबित होने के कारण वास्तविक आय (जनवरी, 2021 के अंत तक केवल 9529 करोड़ रुपए थी। यात्रियों से आय में कमी के लिए बताए गए कुछ कारणों में रेलवे का सामाजिक दायित्व और गैर-लाभकारी मार्गों पर रेलगाड़ी चलाया जाना है। समिति नोट करती है कि हाल की कोविड महामारी के कारण यात्रियों से आय में कमी आई है जब यात्री रेलगाड़ियों को काफी लंबी अवधि के लिए निलंबित कर दिया

गया था और ये अब तक भी पूरी तरह चालू नहीं हुई है। समिति का मत है कि रेलवे को अपने राजस्व में वृद्धि करने के लिए विभिन्न राज्यों में आचार मानकों को ध्यान में रखते हुए यात्री सेवाएं पुनः आरंभ करने पर विचार करना चाहिए। समिति आशा करती है कि एक बार यात्री रेलगाड़ियों के का पूर्णरूपेण पुनः चालू होने पर यात्री खंड आय में सुधार होगा।

समिति नोट करती है कि पारंपरिक रूप से भारतीय रेल की प्रशुल्क नीति में अत्यधिक राजसहायता प्राप्त यात्री और अन्य 'कोचिंग' सेवाओं के कारण होने वाली हानियों को प्रति राज-सहायता और माल ढुलाई संचालन से प्राप्त राजस्व से पूरा किए जाने के सिद्धांत का अनुसरण किया जाता है। ऐसा देखा गया है कि ऐसे परिदृश्य में रेलवे की समग्र किराया संरचना क्षमता विसतार तथा ज्यादा सुविधाएं प्रदान करने के लिए आवश्यक अधिशेष सृजित करने में असमर्थ है। समिति का मानना है कि यात्री किराया और माल ढुलाई दर, दोनों ही मांग-सह-बाजार संचालित होनी चाहिए और भिन्न-भिन्न खंडों के लिए भिन्न-भिन्न रूप से निर्धारित की जानी चाहिए। अतः, समिति सिफारिश करती है कि माल ढुलाई खंड पर भार को कम करने के लिए मंत्रालय यात्री किरायों का विवेकपूर्ण समायोजन करे।

रेलवे विस्तार – नई लाइनें, आमान परिवर्तन, पटरियों का नवीकरण और दोहरीकरण

13. समिति नोट करती है कि 2021-22 के रेलवे बजट में क्षमता सृजन मुख्य क्षेत्रों में से एक है। समिति यह भी नोट करती है कि नई लाइनों के लिए 3,10,278 करोड़ रुपए, आमान परिवर्तन के लिए 36,294 करोड़ रुपए, दोहरीकरण कार्यों के लिए 2,17,508 करोड़ रुपए, पटरियों के नवीकरण के लिए 41,057 करोड़ रुपए और रेलवे विद्युतीकरण के लिए 25,288 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। संचयी रूप से रेल विस्तार कार्यों के लिए 6.3 लाख करोड़ रुपए का विशाल प्रावधान है। समिति पाती है कि रेल विस्तार कार्यों की गति देने के लिए रेलवे ने अनेक उपचारात्मक उपाय किए गए हैं। समिति का दृढ़ मत है कि नई लाइनें, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और पटरियों का नवीकरण एक दीर्घावधि आस्ति और प्रमुख राजस्ववर्धक है, अतः, यह आवश्यक है कि रेलवे को नेटवर्क विस्तार की बाधाओं की पहचान करने और उन्हें दूर करने के लिए उचित विवेक का प्रयोग करना चाहिए ताकि निर्धारित समय में लक्षित वृद्धि प्राप्त की जा सके।

समिति यह भी नोट करती है कि 2019-20 के दौरान नई लाइनों के संबंध में 300 किमी. के लक्ष्य की तुना में उपलब्धि 359.71 किमी. थी। 2020-21 के लिए, 300 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी, 2021 तक 196 किमी. लाइन बिछाई जा चुकी हैं। दोहरीकरण के संबंध में, 2019-20 में 2450 किमी. के लक्ष्य की तुलना में 1458.22 किमी. की उपलब्धि रही। 2020-21 में, 1400 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी, 2021 तक 998 किमी. के दोहरीकरण की उपलब्धि प्राप्त की जा चुकी है। आमान परिवर्तन के संबंध में, 2019-20 के

दौरान 400 किमी. के लक्ष्य की तुलना में 408.49 किमी. आमान परिवर्तन किया गया। 2020-21 में 400 किमी. के आमान परिवर्तन के लक्ष्य में से जनवरी, 2021 तक 299 किमी. आमान परिवर्तन किया जा चुका है। 4000 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी, 2021 तक 3279 किमी. पटरियों का नवीकरण किया जा चुका है। समिति वास्तविक लक्ष्यों की प्राप्ति में रेलवे की इन उपलब्धियों की प्रशंसा करती और आशा व्यक्त करती है कि रेलवे वर्ष 2020-21 के लिए नई लाइनों, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन और पटरियों के नवीकरण के लिए निर्धारित वास्तविक लक्ष्य प्राप्त करने में सक्षम होगा।

रेल विद्युतीकरण

14. समिति ने नोट किया कि रेलवे ने 2023 तक ब्रॉड गेज (बीजी) मार्गों पर 100 प्रतिशत विद्युतीकरण किए जाने का लक्ष्य रखा है। समिति ने पाया कि अब तक 42354 किमी अर्थात् 65.47 प्रतिशत बीजी नेटवर्क का विद्युतीकरण किया जा चुका है। वर्ष 2020-21 के दौरान 6000 किलोमीटर के लक्ष्य के मुकाबले, जनवरी'2021 तक की उपलब्धि 3279 किलोमीटर या लगभग 50 प्रतिशत रही है। समिति मंत्रालय के इस कथन की ओर भी उनका ध्यान आकर्षित करना चाहेगी कि 'कोविड' अवधि के दौरान, रेलवे के कार्यों को तेज गति से कार्यान्वित किया गया था। समिति महसूस करती है कि उपलब्धि में इस तरह की कमी से बचा जा सकता था। लक्ष्यों को हासिल करने पर अपनी आशंका व्यक्त करते हुए, समिति ने इच्छा व्यक्त की है कि रेलवे 2023 तक ब्रॉड गेज लाइनों पर 100% विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त करने में तेजी लाने के लिए और अधिक कड़े कदम उठाए। समिति यह भी चाहती है कि रेलवे विद्युतीकरण प्रक्रिया पूरी होने पर अपेक्षित रेलवे रोलिंग स्टॉक और अन्य लॉजिस्टिक प्रावधानों के लिए भी योजना बनाए।

राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन (एनआईपी)

15. समिति नोट करती है कि राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन का उद्देश्य देश में आधारभूत संरचना को बढ़ाना और रोजगार पैदा करना है। प्रस्तुत जानकारी के आधार पर समिति ने नोट किया कि वर्तमान में एनआईपी के अधीन 670 रेल परियोजनाओं की पहचान की गई हैं, जिनमें से 470 कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। समिति ने रेलवे द्वारा की गई पहल की सराहना की और भरोसा व्यक्त किया कि मंत्रालय निर्धारित राशि का पूरी तरह से उपयोग करेगा और समयबद्ध तरीके से वित्तीय और वास्तविक लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए कड़ी निगरानी सुनिश्चित करेगा।

हरित रेल

16. समिति ने नोट किया कि बजट भाषण में की गई घोषणा के अनुसार, भारतीय रेल को 'हरित रेल' में परिवर्तित किए जाने पर ध्यान केंद्रित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए विभिन्न पहलें जैसे दिसंबर 2023

तक बीजी मार्गों का 100% विद्युतीकरण, 2030 तक 'नेट ज़ीरो कार्बन उत्सर्जन' का लक्ष्य हासिल करना, रेलवे की प्रमुख कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों का 'हरित औद्योगिक इकाइयां' आदि के रूप में मूल्यांकन और रेटिंग प्रस्तावित हैं। समिति यह नोट करके खुश है कि पिछले 2 वर्षों में 600 से अधिक रेलवे स्टेशनों को पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए आईएसओ: 14001 से प्रमाणित किया गया है। समिति यह भी नोट करती है कि रेलवे कर्षण शक्ति की आवश्यकता हेतु सोलर प्लांट स्थापित करने के लिए रेलवे की अपनी अप्रयुक्त खाली भूमि पार्सल का उपयोग करने की योजना है। समिति इन पहलों की सराहना करती है और यह चाहती है कि रेलवे जल्द से जल्द इन पहलों को पूरा करने के लिए एक समयबद्ध योजना तैयार करे।

किसान रेल

17. 2020-21 के बजट घोषणाओं में से एक था, 'किसान रेल' शुरू किए जाने की पहल करना जिससे उत्पादन क्षेत्रों या अधिशेष वाले क्षेत्रों से उपभोग क्षेत्रों या कमी वाले क्षेत्रों में फल, सब्जियां, मांस, पॉल्ट्री, मछलियाँ और डेयरी उत्पादों सहित शीघ्र खराब होने वाले उत्पादों की आवाजाही के लिए और आवाजाही के दौरान न्यूनतम क्षति हो। समिति ने नोट किया कि अगस्त 2020 से रेलवे ने 208 किसान रेल सेवाएं संचालित की हैं। समिति ने आगे यह भी नोट किया कि किसान रेल को अधिक उपयोगकर्ता अनुकूल बनाने के लिए मंत्रालय कई उपाय कर रहा है। समिति ने रेलवे की इस पहल की सराहना की और इच्छा जताई कि रेलवे को पूरे देश में किसान रेल के नेटवर्क का विस्तार करना चाहिए और इसके माध्यम से ढुलाई किए जाने वाले सामग्री की प्रकृति में विविधता लानी चाहिए। समिति ने यह इच्छा भी व्यक्त की कि संभावित ग्राहक-आधार को बढ़ाने के लिए अंतिम छोर तक संपर्क प्रदान किया जाना चाहिए।

आरयूबी में जल भराव

18. समिति यह पाती है कि रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ उनकी बैठकों के दौरान, देश के लगभग सभी हिस्सों का प्रतिनिधित्व करने वाले सदस्यों द्वारा आरयूबी में जलभराव का मुद्दा उठाया गया है। इस खतरे ने इन आरयूबी से गुजरने वाले उपयोगकर्ताओं के लिए गंभीर समस्या पैदा कर दी है। इस मामले पर समिति ने अपनी पिछली रिपोर्टों में चर्चा भी की है। समिति ने नोट किया कि रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों के लगातार आश्वासन के बावजूद, इस दिशा में बहुत कम कार्य किया गया है। अतः समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय इस मामले में तत्काल कार्रवाई करे और समिति को इस संबंध में की गई कार्रवाई के बारे में सूचित करे।

भारतीय रेल पर कोविड -19 का प्रभाव

19. समिति ने नोट किया कि इस तथ्य के बावजूद कि कोविड-19 महामारी के कारण यात्री सेवा के निलंबित होने से रेलवे का वित्तीय संकट और अधिक बढ़ गया है, फिर भी रेलवे ने भारत के लोगों को विशेष रूप से सबसे गरीब लोगों को इस अत्यंत कठिन और चुनौतीपूर्ण समय के दौरान अद्वितीय सेवा प्रदान करके

सभी बाधाओं को पार कर लिया । महामारी के शुरुआती महीनों से महाराष्ट्र, गुजरात और पंजाब जैसे राज्यों से श्रमिकों के बड़े पैमाने पर पलायन की समस्या का समाधान करने के लिए भारतीय रेल ने 63.13 लाख प्रवासियों/फंसे हुए यात्रियों को उनके गंतव्य तक पहुंचाने के लिए 4,621 'श्रमिक स्पेशल' ट्रेनें संचालित कीं। यह कार्य इसलिए और अधिक चुनौतीपूर्ण बन गया क्योंकि इतने बड़े समूह को कोविड-19 प्रोटोकॉल के अंतर्गत निर्धारित प्रतिबंधों का पालन करते हुए स्थानांतरित करना पड़ा। रेलवे ने इस अवधि के दौरान 2 करोड़ से अधिक लोगों के लिए भोजन भी उपलब्ध कराया।

समिति ने आगे यह नोट किया कि हमारे प्रवासी कार्य बल को परिवहन की सुविधा प्रदान करने के अलावा, रेलवे ने चिकित्सा उपकरणों, दवाओं और अन्य आवश्यक वस्तुओं के परिवहन को सुनिश्चित करने के लिए विशेष पार्सल सेवाएं चलाकर कोविड -19 महामारी के खिलाफ भारत की लड़ाई में उस समय सराहनीय सेवाएं भी प्रदान की जिस समय राष्ट्रव्यापी लॉक-डाउन के कारण सभी प्रकार के परिवहन को निलंबित कर दिया गया था। समिति यह भी पाती है कि एहतियात के तौर पर और राज्यों के स्वास्थ्य ढांचे को बढ़ाने के लिए भारतीय रेल ने 5601 रेलवे डिब्बों को कोविड क्वारंटाइन और आइसोलेशन केंद्रों के रूप में उपयोग किए जाने के लिए परिवर्तित किया था।

भारतीय रेल द्वारा कोविड महामारी के खिलाफ विशेष रूप से जानलेवा वायरस के विरुद्ध लड़ाई में महत्वपूर्ण भूमिका को संज्ञान में लेते हुए, समिति रेलवे द्वारा इस कठिन दौर में प्रदान की गयी अतुलनीय सेवाओं की प्रशंसा करना चाहेगी। यह समिति स्पष्ट और बेबाक शब्दों में कहना चाहेगी कि भारतीय रेल ने राष्ट्रीय संपत्ति के रूप में अपनी भूमिका के अनुरूप पूरी दुनिया में अपने समकक्षों के लिए अनुकरणीय पहल की है।

नई दिल्ली;
मार्च, 2021
फाल्गुन, 1942(शक)

राधा मोहन सिंह
सभापति,
रेल संबंधी स्थायी समिति

अनुलग्नक-I

रेल निधि शेष												
	2017-18			2018-19			2019-20			2020-21		ब.अ. 2021-22
	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक	ब.अ.	सं.अ.	
पेंशन निधि												
1 अप्रैल को अथशेष	1058	775	775	253	1974	1974	1984	196	196	156	-28398	179
निधि में विनियोग	44000	44700	46398	48100	47900	44880	50600	48950	21308	53760	80049	53900
निधि से निकासी	45000	45250	45275	48000	48000	46718	51000	49000	49188	53000	51000	54000
शेष राशि पर ब्याज	..	29	77	17	111	61	103	10	-715	31	-472	4
31 मार्च को इतिशेष	58	253	1974	371	1984	196	1687	156	-28398	947	179	84
मूल्यहास आरक्षित निधि												
1 अप्रैल को अथशेष	233	464	465	285	712	712	959	718	718	348	834	506
निधि में विनियोग	5200	5200	1740	700	700	500	700	600	600	1000	400	1000
निधि से निकासी	5000	5400	1526	500	500	534	1000	1000	524	1000	750	1000
शेष राशि पर ब्याज	..	21	33	22	47	40	47	30	39	20	22	17
31 मार्च को इतिशेष	433	285	712	507	959	718	705	348	834	368	506	523
विकास निधि												
1 अप्रैल को अथशेष	390	425	429	450	583	583	617	248	248	68	519	206
निधि में विनियोग	2000	1500	1506	1000	1000	750	1000	1311	1389	1500	800	1561
निधि से निकासी	2000	1500	1381	1000	1000	1108	1500	1500	1137	1500	1125	1500
शेष राशि पर ब्याज	..	24	28	26	34	23	21	9	19	4	12	8
31 मार्च को इतिशेष	390	450	583	476	616	248	138	68	519	72	206	275
पूंजी निधि - रेलवे												
1 अप्रैल को अथशेष	1087	340	340	1311	360	360	395	381	381	402	400	414
निधि में विनियोग	5948	4925	0	6990	14	0	3035	0	0	0	0	0
निधि से निकासी	6000	4000	0	5000	0	0	3000	0	0	0	0	0
शेष राशि पर ब्याज	..	46	20	133	21	21	24	22	20	23	14	14
31 मार्च को इतिशेष	1036	1311	360	3434	395	381	454	402	400	426	414	428

ऋण सेवा निधि												
1 अप्रैल को अथशेष	803	933	933	163	193	193	204	204	204	216	215	222
निधि में विनियोग	0	..	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
निधि से निकासी	0	800	771	0	0	0	0	0	0	0	0	0
शेष राशि पर ब्याज	0	31	31	9	11	11	12	12	11	12	7	8
31 मार्च को इतिशेष	803	163	193	173	204	204	216	216	215	228	222	230
रेल संरक्षा निधि												
1 अप्रैल को अथशेष	18	23	160	23	147	147	147	301	141	141	505	505
सकल बजटीय सहायता से निधि का विनियोग	10668	11375	11375	12180	13000	13000	15250	17250	17250	18500		20600
निधि से निकासी			160									
निधि से निकासी	10668	11375	11548	12180	13000	13006	15250	17250	16886	18500		20600
31 मार्च को इतिशेष	18	23	147	23	147	141	147	301	505	141	505	505
राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)												
1 अप्रैल को अथशेष	0	0	0	0	9	9	9	18	18	18	195	195
राजस्व से निधि का विनियोग	5000	5000	1100	5000	5000	3024	5000	2500	201	5000	2000	5000
अन्य स्रोतों से निधि का विनियोग	15000	15000	15000	15000	15000	15000	15000	15000	15000	15000		15000
निधि से निकासी	20000	20000	16091	20000	20000	18015	20000	17500	15024	20000	2000	20000
31 मार्च को इतिशेष	0	0	9	0	9	18	9	18	195	18	195	195

इसमें 2020-21 में कोविड संबंधी संसाधनों को पूरा करने के लिए 63,000 करोड़ रुपए के विशेष ऋण और 2019-20 के प्रतिकूल शेष राशि के परिसमापन के लिए 16,398 करोड़ रुपए शामिल हैं

राजस्व को बढ़ाने और व्यय को नियंत्रित करने के उपाय

1. राजस्व बढ़ाने के उपाय:

1.1 फ्रेट राजस्व

- आय में अपर्याप्त वृद्धि का मुख्य कारण ग्राहकों की मांग को पूरा करने की क्षमता में भारी कमी है। इससे निपटने के लिए, क्षमता को बढ़ाने के लिए कैपेक्स काफी बढ़ गया है।
- दोहरीकरण (डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडॉर सहित), आमाम परिवर्तन, यातायात सुविधाएं, विद्युतीकरण और सिगनल प्रणाली के आधुनिकीकरण आदि जैसी क्षमता विकास परियोजनाओं को अधिक वित्तयन के साथ वरीयता दी जा रही और इन पर नियमित रूप से निगरानी रखी जा रही है ताकि ऐसी परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किया जा सके और गाड़ी परिचालन को बढ़ी हुई क्षमता प्रदान की जा सके और इस प्रकार राजस्व भी बढ़ाया जा सके।
- रखरखाव अवधि को बढ़ाने और परिचालन समय को कम करने के लिए एकीकृत तरीके से ब्लॉक्स (शेडो ब्लॉक) का प्रयोग किया जा सकता है;
- धन के सुनिश्चित आवंटन के साथ अंतिम मील परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान केंद्रित है ताकि ऐसी परियोजनाओं को चालू करने से वित्तीय रिटर्न प्राप्त हो सके।
- फ्रेट लदान में गुणात्मक बढ़ोतरी – मौजूदा थोक वस्तुओं का हिस्सा खर्च करके और गैर पारंपरिक कार्गो को आकर्षित करके वित्त वर्ष 2024 तक 2024 मिलियन टन का लक्ष्य है।
- फ्रेट बास्केट का विविधिकरण – कच्चा लोहा, फ़लाई ऐश, चीनी, राइस ब्रान, रेत, एगोर उत्पाद, आटोमोबाइल
- मण्डल, ज़ोनल और बोर्ड स्तर पर व्यवसाय विकास इकाई को स्थापित करना।
- फ्रेट स्टॉक की गति को एम्पटी स्थिति में 100 कि.मी.प्र.घं. तक बढ़ाना और लोडेड स्थिति में 75 कि.मी.प्र.घं. तक बढ़ाना।
- शून्य आधारित समयसारणी के माध्यम से उच्चतर गति को संस्थानिक रूप दिया जा रहा है।
- भीड़भाड़ वाले नेटवर्क में फ्रेट गाड़ियों के लिए समर्पित पथ का सृजन करना, यात्री यातायात और रख-रखाव पद्धतियों के विनियमन और यौक्तिकीकरण द्वारा फ्रेट कॉन्वाय को चिह्नित मार्गों पर चलाया जा रहा है।
- शून्य आधारित समय-सारणी के साथ समयसूचीबद्ध पार्सल गाड़ियों को अधिक से अधिक बढ़ाया जाए।
- निजी साईडिंग के सह-उपयोग पर पाबन्दियाँ हटा दी गई है – इन्हें निजी फ्रेट टर्मिनल की अनुमति प्रदान कर दी गई है।
- 405 गुड्स शेड को कंक्रीट की सतह, एयरपोर्ट के प्रकार की लाइटिंग, बेहतर पहुंच मार्ग, बेहतर श्रम सुविधाओं आदि से सुधार गया है।
- फ्रेट यातायात को बढ़ाने के मद्देनजर फ्रेट दरों को युक्तिसंगत बनाना –छोटे आकार के कार्गो पार्सल को रेलवे की ओर आकर्षित करने के लिए मिनी-रेक/टू-पॉइंट रेक पर 5% अधिशुल्क को वापस ले लिया गया है। ऐसे रेकों के लदान और यातायात पर लगी अन्य प्रतिबंधात्मक शर्तों को हटा लिया गया है।
- निम्नलिखित रियायतों को अनुमोदित किया गया है:
 - ✓ लंबी गमन दूरी – कोयला, कच्चा लोहा और तैयार स्टील पर 15 से 20%
 - ✓ छोटी गमन दूरी – सभी कार्गो (कोयले और कच्चे लोहे के अलावा) पर 10 से 50%
 - ✓ कंटेनर यातायात – लोडेड होने पर 5% और एम्पटी होने पर 25%

✓ फ़्लाई ऐश – 40%

- औसत फ्रेट गति को दुगना करके और त्वरित टर्न अराउंड द्वारा मौजूदा माल डिब्बों परिसंपत्तियों के उपयोग को बढ़ाना
- नई डिज़ाइन – थोक उत्पादों के लिए लंबे माल डिब्बों के हल्के डिज़ाइन, डबल स्टैक वाले छोटे कंटेनर
- इंडस्ट्री विशिष्ट निर्माण – आईसीएफ कोचों को नवरूपांतरित गुड्स रेक (आटोमोबाइल), ऑटोकार माल डिब्बे, नश्य उत्पादों के लिए रेफ्रीजिरेटेड माल डिब्बे/किसान रेल, सल्ट के लिए फाइबर ग्लास कंटेनर।
- एकल पण्य सीजनल यातायात के लिए चिह्नित सर्किटों में किसान रेल चालू करना
- दादरी से जेएनपीटी/मूंदड़ा/पिपावाव के लिए प्रोटीन कंटेनर स्पेशल चालू किया गया है
- कंटेनरों में ले जाए जाने वाले पण्यों की नकारात्मक सूची को अलग किया जाए ताकि नए यातायात को आकर्षित करने के लिए कंटेनर ऑपरेटरों को लोचशीलता प्राप्त हो सके।
- पार्टियों को अग्रिम फ्रेट नीति के अंतर्गत लाना।
- अक्टूबर 2019 से व्यस्त अवधि प्रभार (15 प्रतिशत) नहीं लगाया जा रहा है।
- पीएफटी/साइडिंग प्रस्ताव को त्वरित क्लीयरेंस।
- लंबित एसटीएस प्रस्तावों में तेजी लाई जा रही है।
- जिन साइडिंग में रेक हैंडलिंग में 5 से 6 घंटे लग रहे थे वहां ईओएल प्रणाली का अनुपालन करते हुए टर्मिनल रूकौनी में कमी लाई गई है।
- सीसी + 6 और सीसी +4 मार्गों का सीसी +8 रेकों में उन्नयन।
- सीसी + 6 और सीसी +4 मार्गों पर प्रतिबंधित गति से सीसी +8 रेक चलाने की अनुमति।
- प्रीमियम रेकों की वैधता 12+3 दिन के मौजूदा स्तर से बढ़ाकर 15 +3 दिन करना। सीसी रेक के मामलों में वैधता 30+5 दिन के मौजूदा स्तर से बढ़ाकर 35 +5 दिन करना।

1.2 यात्री राजस्व

- घाटे कम करने के लिए यात्री किरायों में वर्गीकृत वृद्धि।
- सभी नई गाड़ियों को अधिक किराए के साथ चलाया जाएगा।
- पैसेंजर गाड़ियों का मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में रूपांतरण।
- 100% अधिभोगिता वाली सभी मौजूदा गाड़ियों में उच्च मांग- व्यस्त अवधि, सप्ताह, दिन और समय के दौरान अधिक किराया होगा।
- उच्च मांग अवधि में कोई रियायती यात्रा नहीं।
- दो नए कोच - 83 बर्थ वाले एसी 3 टियर और 100 सीटों वाले एसी जनरल श्रेणी।
- व्यस्त और त्योहार के दौरान जरूरत आधारित विशेष गाड़ियां।
- अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाकर ऑन-बोर्ड क्षमता में वृद्धि।
- अधिक लोकप्रिय गाड़ियों के लिए क्लोन/डुप्लिकेट विशेष गाड़ियां।
- भीड़भाड़ वाले मार्गों में यात्री गाड़ियों के स्थान पर मेमू गाड़ियां शामिल करना।
- उच्च यातायात घनत्व वाले सेक्टरों पर नई गाड़ियां/वैकल्पिक गाड़ियां।
- निर्धारित समय-सारणी के अनुसार फ्रेट/पार्सल ढुलाई के लिए प्रत्येक तेजस रेक के साथ उच्च क्षमता वाली पार्सल वैन लगाना।
- 150 जोड़ी यात्री गाड़ियों के परिचालन में निजी भागीदारी को शामिल करना।

1.3 गैर किराया राजस्व

- विज्ञापन और प्रचार राजस्व - रेल डिस्पले नेटवर्क, मांग पर सामग्री।
- मिशन मोड पर मार्गाधिकार मामलों में भूमि लाइसेंस शुल्क संशोधन और क्लीयरेंस।
- स्टेशन पुनर्विकास के माध्यम से उपयोगकर्ता शुल्क।
- परिसंपत्ति मुद्रीकरण- शिरोपरि विद्युतीकरण परिसंपत्ति बिक्री और लीज बैक, भूमि मुद्रीकरण, डीएफसी मुद्रीकरण, पीएसयू विनिवेश।

1.4 अन्य उपाय

- कोचिंग और माल इंजनों दोनों के लिए निरीक्षण कार्यक्रम का विस्तार करके लोको उपलब्धता में वृद्धि करना।
- गाड़ियों में एसएलआर रिक्त स्थान बढ़ाना।
- तीसरी पाली के काम शुरू करके कारखानों का उत्पादन बढ़ाया जाएगा।
- कू की उपलब्धता बढ़ाना।
- लदान में लोचशीलता प्राप्त करने के साथ-साथ डब्ल्यूटीआर में सुधार लाने के लिए खाली रैकों को कम चलाने के लिए बॉक्सन परीक्षा के सीसी बेस का संयोजन।

2. व्यय पर नियंत्रण के लिए महत्वपूर्ण किफ़ायती/आर्थिक उपाय:

2020-21 में व्यय सीमा को स्वीकृत बजट की तुलना में और कम किया गया।

- सुरक्षा से संबंधित पदों को छोड़कर नए पद सृजन पर रोक।
- कारखानों में जनशक्ति का युक्तिकरण।
- ओटी, टीए में 50% और अन्य नियंत्रणीय भत्तों में 33% से 50% की कमी।
- परिचालन/यातायात उत्पादन में कमी नियंत्रणीय भत्तों जैसे केएमए, एनडीए आदि में महत्वपूर्ण बचतों में प्रतिबिंबित होनी चाहिए।
- मल्टीटास्किंग के लिए मौजूदा जनशक्ति का उपयोग सुनिश्चित करने के लिए पुनर्तैनाती।
- बिक्री/निर्यात के माध्यम से 31 वर्ष से अधिक पुराने सभी डीजल लोको की ग्राउंडिंग।
- आउटसोर्सिंग गतिविधियों विशेष रूप से ओबीएचएस, लिनन प्रबंधन, स्टेशन की सफाई, लिफ्टों और एस्केलेटर में कर्मचारियों की तैनाती, स्टेशन उद्घोषणा आदि की गुण-दोष संबंधी समीक्षा।
- आरपीएफ द्वारा गैर-कोर गतिविधियों जैसे कॉलोनी सुरक्षा, भीड़ प्रबंधन आदि के तहत आउटसोर्सिंग की तत्काल समीक्षा की जाए।
- कर्षण में परिवर्तन के कारण ईंधन बचत की कड़ाई से निगरानी लागू करना।
- ऊर्जा संरक्षण उपायों के कारण ऊर्जा की खपत में कमी (इकाइयों में); रेलवे द्वारा "वितरण लाइसेंसधारी" के रूप में बिजली की खरीद; रेलवे विद्युतीकरण के अनुरूप डीजल खपत में कमी।
- यात्री, ईएमयू, डेमू और मालगाड़ियों के इंजनों के इंजन-वार ऊर्जा खपत के आंकड़ों का विश्लेषण और निगरानी।
- गैर-कर्षण ऊर्जा खपत को कम से कम 25% तक कम किया जाना चाहिए।
- महाप्रबंधक की मंजूरी के बिना डीजल अंडर वायर नहीं चलाया जाएगा।
- कोई नया फर्नीचर, अतिरिक्त वाहन, कंप्यूटर, प्रिंटर और ऐसी अन्य टीएंडपी वस्तुओं की खरीद नहीं की जानी चाहिए।
- मनोरंजन, प्रचार, यात्रा और बैठक के आयोजन जैसे खर्च में कटौती की जानी चाहिए।
- पुनः तैनात किए गए कर्मचारियों की तत्काल समीक्षा करें।
- शून्य आधारित सामग्री योजना - एएस/ईएआर की समीक्षा।

- अनिवार्य रूप से बदले जाने वाले चल स्टॉक की मदों की समय सीमा पूरी होने पर उनके तयशुदा प्रतिस्थापन से देखा जाएगा।
- खरीद को कम करने के लिए डीजल इंजनों के कलपुर्जों के मांगपत्रों की आलोचनात्मक समीक्षा।
- जोनल कार्यों में कटौती की जानी है, किसी फैसी आइटम की खरीद नहीं होगी।
- सभी राज्यों को ओपन एक्सेस मोड के तहत कवर किया जाएगा।
- बिजली कारों में डीजल की खपत को कम करने के लिए एचओजी में रूपांतरण के साथ होटल लोड करने के लिए और अधिक गाड़ियों को स्थानांतरित किया जाएगा। पावर कार एक प्रति रेक तक कम हो गई ।
- ई-ऑफिस/ई-डाक/वीसी शुरू होने से फाइल आदि भेजने के लिए कर्मचारियों की बुकिंग रोकी जाए। लेखन-सामग्री की वस्तुओं, कार्टिरज आदि 50% कम करना।
- यथासंभव अलाभप्रद शाखा लाइनों की समीक्षा करना और इन्हें बंद करना।
- वाहनों पर व्यय कम किया जाए। डीआरएम वाहनों यानी एमयूवी, ट्रक, सरकारी वाहनों आदि पर खर्च की शून्य आधारित समीक्षा कर सकते हैं।
- सुरक्षा और कोविड से संबंधित कार्यकलापों के अलावा अन्य सभी इम्प्रेस्ट राशि को 33-50% तक कम किया जाना चाहिए, कम उपयोग की गई इम्प्रेस्ट राशि को अभ्यर्पित किया जाना चाहिए ।

**रेल संबंधी स्थायी समिति (2020-21) की
पांचवीं बैठक का कार्यवाही सारांश**

समिति की बैठक शुक्रवार, 12 फरवरी, 2021 को 1400 बजे से 1535 बजे तक समिति कमरा सं.2, ब्लॉक-ए, संसदीय सौध विस्तार भवन, नई दिल्ली में हुई।

श्री राधा मोहन सिंह उपस्थित सभापति
-
सदस्य

लोक सभा

2. श्री टी. आर. बालू
3. श्री पंकज चौधरी
4. श्री कौशलेन्द्र कुमार
5. देव श्रीमती दिया कुमारी
6. श्रीमती जसकौर मीना
7. श्री सुनील कुमार मंडल
8. श्रीमती केसरी देवी पटेल
9. श्री एन. रेड्डप्प
10. श्री अच्युतानंद सामंत
11. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
12. श्री अरविन्द गणपत सावंत
13. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव
14. श्री कोडिकुन्नील सुरेश
15. श्री गोपाल जी ठाकुर
16. साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर

राज्य सभा

17. श्री नरहरि अमीन
18. श्री चौ. उदयनराजे भोंसले
19. श्री एन. गोकुलकृष्णन
20. श्रीमती फूलो देवी नेतम

सचिवालय

1. श्री प्रसेनजीत सिंह - संयुक्त सचिव
2. श्री अरूण के. कौशिक - निदेशक
3. श्री राम लाल यादव - अपर निदेशक

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधि

1.	श्री सुनीत शर्मा	अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड एवं भारत सरकार के पदेन प्रधान सचिव
2.	श्री नरेश सलेचा	सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड एवं भारत सरकार के पदेन सचिव
3.	श्री प्रदीप कुमार	सदस्य (अवसंरचना), रेलवे बोर्ड एवं भारत सरकार के पदेन सचिव
4.	श्री पी.एस. मिश्रा	सदस्य (प्रचालन और व्यापार विकास), रेलवे बोर्ड एवं भारत सरकार के पदेन सचिव
5.	श्री एन.पी. पाण्डेय	अपर सदस्य, बजट
6.	श्री संजय रस्तोगी	अपर सदस्य, योजना
7.	श्री आर.एन. सिंह	मुख्य कार्यकारी निदेशक, अवसंरचना

2. सर्वप्रथम, सभापति ने समिति की बैठक में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों का स्वागत किया। तत्पश्चात्, सभापति ने लोक सभा अध्यक्ष के निदेशों के निदेश 55, जो कार्यवाही की गोपनीयता बनाए रखने के संबंध में है, की ओर अधिकारियों का ध्यान आकर्षित किया।

3. तत्पश्चात्, समिति ने रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों का रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22) पर मौखिक साक्ष्य लिया। अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (रेलवे बोर्ड) ने समिति को राष्ट्रीय रेल योजना में अंतर्विष्ट इस वर्ष के रेल बजट में छुटकारा, अवसंरचनात्मक विकास और क्षमता वृद्धि आदि पर मुख्य रूप से जोर दिए जाने वाले क्षेत्र के बारे में संक्षिप्त जानकारी दी। उन्होंने समिति को बजटीय आवंटन के अधिकतम उपयोग के लिए किए जा रहे विभिन्न उपायों, समर्पित मालभाड़ा गलियारे की वर्तमान स्थिति, माल-भाड़ा ग्राहकों के लिए व्यापार विकास इकाई, प्रारूप राष्ट्रीय रेल योजना के संबंध में प्रारंभिक कार्य, सुरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए उपाय, विस्टा डोम कोचों का उत्पादन, विभिन्न चालू परियोजनाओं आदि के वित्तपोषण के बारे में अवगत कराया। उन्होंने रेल परिचालनों पर कोविड-19 महामारी के प्रभाव को भी संक्षिप्त में बताया। समिति ने, भावी परिस्थितियों के अनुकूल रेल प्रणाली की मुख्य विशेषताओं, परिचालन अनुपात को कम करने के लिए किए जा रहे उपायों, तथा 'आत्मनिर्भर भारत मिशन' आदि के बारे में भी जानकारी प्राप्त की। इसके अतिरिक्त अन्य विषयों जैसे यात्री रेल सेवाओं की बहाली, रेलवे अंडरपासों (आरयूबी) में जलभराव के समाधान के लिए किए जा रहे उपायों पर भी चर्चा की गई।

4. इसके बार, समिति ने रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) से संबंधित अन्य विषयों पर स्पष्टीकरण मांगें। अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड ने कुछ प्रश्नों का उत्तर दिया। सभापति ने, समिति के समक्ष उपस्थित होने तथा बहुमूल्य जानकारी प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी तथा मंत्रालय के अन्य अधिकारियों को धन्यवाद दिया और जिन प्रश्नों के उत्तर उपलब्ध नहीं थे मंत्रालय को उनके उत्तर एक सप्ताह के भीतर देने का निदेश दिया। साक्ष्य पूरा हुआ।

5. XXXX XXXX XXXX XXXX

6. कार्यवाही का शब्दशः रिकॉर्ड रखा गया है।

तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई।

