

13

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2022-23)

सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

[रेल मंत्रालय के 'अनुदानों की मांगों' (2022-23) पर रेल संबंधी स्थायी समिति (सत्रहवीं लोक सभा) के ग्यारहवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियां पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई]

तेरहवां प्रतिवेदन



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

22 दिसंबर, 2022/14 पौष, 1944 (शक)

तेरहवां प्रतिवेदन

रेल संबधी स्थायी समिति
(2022-23)

सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

[रेल मंत्रालय के 'अनुदानों की मांगों' (2022-23) पर रेल संबधी स्थायी समिति (सत्रहवीं लोक सभा) के ग्यारहवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियां पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई]

22.12.2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।

22.12.2022 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

22 दिसंबर, 2022/14 पौष, 1944 (शक)

विषय सूची

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

भाग-एक

अध्याय-एक	प्रतिवेदन.....	7
अध्याय-दो	टिप्पणियां/ सिफारिशें जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है.....	11
अध्याय-तीन	टिप्पणियां/ सिफारिशें जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही करना नहीं चाहती.....	41
अध्याय-चार	टिप्पणियां/ सिफारिशें जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किये हैं और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है.....	42
अध्याय-पांच	टिप्पणियां/ सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं.....	43

परिशिष्ट

परिशिष्ट-एक	रेल संबंधी स्थायी समिति की 21.12.2022 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश.	44
-------------	---	----

परिशिष्ट

परिशिष्ट-एक	"रेल संबंधी स्थायी समिति के ग्याहरवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का विश्लेषण.....	46
-------------	---	----

रेल संबंधी स्थायी समिति की संरचना (2022-23)

श्री राधा मोहन सिंह - सभापति

सदस्य

लोक सभा

2. डॉ. फारूख अब्दुल्ला
3. श्री टी. आर. बालू
4. श्रीमती रंजनबेन भट्ट
5. श्री अबु हसीम खान चौधरी
6. श्री श्रीधर कोटागिरी*
7. श्री रमेश चन्द्र कौशिक
8. श्री कोडिकुन्नील सुरेश
9. श्री कौशलेन्द्र कुमार
10. सुश्री दिया कुमारी
11. श्री धैर्यशील संभाजीराव माणे
12. श्रीमती जसकौर मीना
13. सुश्री चन्द्राणी मुर्मु
14. श्रीमती केशरी देवी पटेल
15. श्री रामलु पोथुगन्ती
16. श्री मुकेश राजपूत
17. श्रीमती शताब्दी राय (बनर्जी)
18. प्रो. अच्युतानंद सामंत
19. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
20. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव
21. श्री गोपाल जी ठाकुर

राज्य सभा

22. श्री नरहरी अमीन
23. श्री छ. उदयनराजे भोंसले
24. श्री अजीत कुमार भुयान
25. श्री अहमद अशफाक करीम
26. श्री खीरू महतो
27. डॉ. प्रशांत नन्दा
28. श्रीमति फूलो देवी नेतम
29. सुश्री सरोज पाण्डेय
30. श्री संदीप कुमार पाठक
31. डा. सुमेर सिंह सोलंकी

@ दिनांक 04.10.2022 के लोक सभा समाचार भाग-दो, संख्या-5296 द्वारा 13.09.2022 से गठित।

* दिनांक 16.11.2022 के लोक सभा समाचार भाग-दो सं. 5382 के द्वारा श्री एन. रेड्डपा, संसद सदस्य (लोक सभा) के स्थान पर दिनांक 16.11.2022 से समिति के सदस्य नामनिर्दिष्ट किए गए।

सचिवालय

- | | | | |
|----|---------------------------|---|---------------------|
| 1. | श्रीमती सुमन अरोड़ा | - | संयुक्त सचिव |
| 2. | श्रीमती माया लिंगी | - | निदेशक |
| 3. | श्री आर.एल. यादव | - | अपर निदेशक |
| 4. | श्रीमति अर्चना श्रीवास्तव | - | उप सचिव |
| 5. | श्री कुणाल के. सिंह | - | सहायक समिति अधिकारी |

प्राक्कथन

मैं, रेल संबंधी स्थायी समिति (2022-23) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्रतिवेदन प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर रेल मंत्रालय के 'अनुदानों की मांगों' (2022-23) पर ग्यारहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों / सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई संबंधी समिति का तेरहवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

2. ग्यारहवां प्रतिवेदन लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और राज्य सभा में 14.03.2022 को सभा पटल पर रखा गया। प्रतिवेदन में 23 सिफारिशों/टिप्पणियां अंतर्विष्ट थीं। रेल मंत्रालय ने सभी सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में अपने की गई कार्रवाई टिप्पण 30.06.2022 को भेज दिया था।

3. समिति ने 21.12.2022 को हुई अपनी बैठक में की-गई-कार्रवाई संबंधी प्रारूप प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया। बैठक का कार्यवाही सारांश **अनुलग्नक** में दिया गया है।

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

5. रेल संबंधी स्थायी समिति (सत्रहवीं लोक सभा) के ग्यारहवें प्रतिवेदन में अन्तर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण **परिशिष्ट** में दिया गया है।

नई दिल्ली;
21 दिसंबर, 2022
पौष, 1944 (शक)

राधा मोहन सिंह
सभापति,
रेल संबंधी स्थायी समिति

अध्याय - एक

प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति का यह प्रतिवेदन "रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2022-23)" विषय के संबंध में अपने ग्यारहवें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई के संबंध में हैं।

2. ग्यारहवां प्रतिवेदन 14.03.2022 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और राज्य सभा के पटल पर रखा गया। इसमें 23 सिफारिशें/टिप्पणियां अंतर्विष्ट हैं। सभी सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में की-गई-कार्रवाई टिप्पण प्राप्त हो गए हैं और उन्हें निम्नवत् रूप से श्रेणीबद्ध किया गया है :-

(एक) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है :

पैरा संख्या- 1, 2, 3, 4,5, 6, 7, 8, 9,10, 11,12,13, 14, 15, 16, 17,18,19, 20, 21, 22 और 23

कुल: 23

प्रतिशत: 100%

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

शून्य

कुल: शून्य

प्रतिशत: 00

(तीन) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और उन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है:

शून्य

कुल: शून्य

प्रतिशत: 00

(चार) सिफारिशें/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए है:

शून्य

कुल: शून्य

प्रतिशत: 00

3. समिति यह विश्वास करती है कि सरकार द्वारा स्वीकार की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन को सर्वाधिक महत्व दिया जाएगा। समिति यह चाहती है कि इस प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट

सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्यवाही टिप्पण को इस प्रतिवेदन के प्रस्तुत किए जाने के तीन माह के भीतर समिति को उपलब्ध कराया जाए।

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

क. वार्षिक योजना

सिफारिश (पैरा सं. 4)

5. समिति ने नोट किया था कि हर साल रेलवे की योजना का आकार मौलिक रूप से बढ़ रहा था, लेकिन वे इसका पूर्ण उपयोग नहीं कर पा रहे थे, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे परियोजनाओं में भारी कमी आई थी। अतः, समिति ने सिफारिश की थी कि रेलवे को पिछले वर्षों के दौरान शुरू किए गए संरचनात्मक सुधारों का पालन करना चाहिए, ताकि रेलवे नेटवर्क के अनुमानित विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए आवंटन का अधिकतम उपयोग किया जा सके।

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

" हाल के वर्षों में संशोधित अनुमान स्तर की तुलना में बजट अनुमान स्तर पर पूंजीगत व्यय की कमी आमतौर पर संशोधित अनुमान चरण की तुलना में बजट अनुमान चरण में परिकल्पित आंतरिक संसाधनों के कम प्रक्षेपण के कारण होती है। ऐसा सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में कर्मचारियों की लागत और पेंशन व्यय में अत्यधिक वृद्धि और बाद में रेलवे राजस्व पर कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण हुआ है।

विगत में ब.अ., सं.अ. और वास्तविक जैसे विभिन्न बजटीय चरणों में पूंजीगत व्यय के लिए आबंटन में कमी-बेशी के बावजूद, पूंजीगत व्यय में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि हुई है। पिछले तीन वर्षों में पूंजीगत व्यय के अंतर्गत निधियों का उपयोग निम्नानुसार है-

(रु. करोड़ में)

सं.अ. 2018-19	1,46,058
वास्तविक 2018-19	1,33,377
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	91.3%
सं.अ. 2019-20	1,53,252

सं.अ. 2018-19	1,46,058
वास्तविक 2019-20	1,48,064
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	96.6%
सं.अ. 2020-21	1,61,692
वास्तविक 2020-21	1,55,181
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	96.0%

यह देखा गया कि 2018-19 से 2020-21 के दौरान संशोधित अनुमान की निधियों का उपयोग क्रमशः 91.3%, 96.6% और 96% है। 100% से कम निधियों का उपयोग कई कारणों से किया जाता है जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ संविदा की विफलता, संबंधित राज्य सरकारों से भूमि की अनुपलब्धता, समय पर स्वीकृतियों का प्राप्त न होना आदि शामिल है।

रेलवे बजट अनुमान 2022-23 में रखे गए 2,45,800 करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएगी।"

7. समिति नोट करती है कि हाल के वर्षों में पूंजीगत व्यय में कमी साधारणतया ब.अ. चरण की तुलना में सं.अ. स्तर पर आंतरिक संसाधनों के कम दर्शाए जाने के कारण होती है, जिसके लिए मंत्रालय ने 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में पेंशन व्यय के परिणामस्वरूप कर्मचारियों की लागत में तीव्र वृद्धि और रेलवे राजस्व पर कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव को जिम्मेदार ठहराया था। वर्ष 2018-19 में, रेलवे ने 1,46,058 करोड़ रुपये के आवंटन के मुकाबले 91.3% अर्थात् 1,33,377 करोड़ रुपये का उपयोग किया था। वर्ष 2019-20 में, निर्धारित निधि का उपयोग बढ़कर 96.6% हो गया अर्थात् 1,53,252 करोड़ रुपये के आवंटन के मुकाबले 1,48,064 करोड़ रुपये व्यय किए गए। वर्ष 2020-21 में व्यय में गिरावट का रुझान पाया गया, जो 1,61,692 करोड़ रुपये के लक्ष्य के मुकाबले 96.0 प्रतिशत अर्थात् 1,55,181 करोड़ रुपये बना रहा। समिति मंत्रालय से सहमत है कि यह कमी कोविड महामारी के प्रतिकूल प्रभावों के कारण हो सकती है और लक्षित राजस्व का सृजन करने में रेलवे सफल नहीं हो पाया। समिति नोट करती है कि रेलवे द्वारा निर्धारित राशि के उपयोग को बढ़ाने के प्रयास किए जा रहे हैं, तथापि, समिति ऐसे महत्वपूर्ण पहलू पर मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत की गई टिप्पणियों पर सुझाव देती है कि शतप्रतिशत निधियों का उपयोग किया जाए। साथ ही संबंधित राज्य सरकारों से भूमि की अनुपलब्धता, समय पर मंजूरी आदि न प्राप्त होना

जैसे कई कारणों से होने वाले विलंब को दूर करने का प्रयास किया जाए। इसलिए, समिति अपनी सिफारिशों को दोहराती है और मंत्रालय को रेल नेटवर्क के अनुमानित विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए बजट अनुमान 2022-23 के कैपेक्स लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सक्रिय कदम उठाने हेतु बल देती है।

ख. आंतरिक राजस्व सृजन

(सिफारिश सं. 6)

8. समिति ने नोट किया था कि पिछले वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा आंतरिक संसाधनों के उत्पादन में लगातार गिरावट आई है जो बाजार ऋण पर अधिक निर्भर हो गया है। समिति ने यह भी नोट किया था कि रेलवे ने पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में माल ढुलाई राजस्व में 22.9% की और यात्री खंड में 306% की प्रभावशाली वृद्धि दर्ज की थी, जो कि कोविड महामारी से प्रभावित था। समिति सशंकित थी कि माल और यात्री राजस्व में प्रभावशाली वृद्धि दर्ज करने के बाद भी पिछले वर्ष की वास्तविक उपलब्धियों के बावजूद रेलवे 2021-22 के लिए निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त नहीं कर सकेगा। आंतरिक संसाधन सृजन का लाभ उठाने के लिए रेलवे द्वारा शुरू किए गए विभिन्न उपायों को ध्यान में रखते हुए समिति ने चाहा था कि मंत्रालय एयर स्पेस के मुद्रीकरण और खाली भूमि आदि जैसे अन्य वाणिज्यिक अवसरों की तलाश करने के अलावा लाभकारी परियोजनाओं को पूरा करने और शुरू करने को प्राथमिकता दे। अतः समिति ने यह भी सुझाव दिया था कि रेलवे प्राप्त उपलब्धियों का एक डाटाबेस बनाये और इसकी सूचना समिति को भी दी जाए तथा इस दिशा किए जा रहे प्रयासों को बढ़ा दिया जाए ताकि इच्छित उद्देश्यों को पूरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व सुनिश्चित किया जा सके।

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

" रेलवे के आंतरिक संसाधनों से पूंजीगत व्यय में योगदान मुख्य रूप से रेलवे के आंतरिक संसाधन सृजन के आधार पर निर्धारित किया जाता है, जो आंतरिक संसाधन खंड से पूंजीगत व्यय की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए सभी अनिवार्य राजस्व खर्चों को पूरा करने के बाद होता है।

माननीय समिति को इस बात की जानकारी है कि यातायात राजस्व में आनुपातिक वृद्धि के बिना 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में कर्मचारी लागत और पेंशन व्यय में तीव्र वृद्धि होने के कारण 2016-17 और 2017-18 में आंतरिक संसाधन सृजित करने में रेलवे की क्षमता बाधित हुई थी।

कार्य संचालन व्यय स्थिर होने और रेलवे राजस्व में वृद्धि होने से, वर्ष 2018-19 में आंतरिक संसाधन सृजन में कुछ सुधार देखा गया। लेकिन कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण राजस्व सृजन अनुमान से कम होने के परिणामस्वरूप 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में आंतरिक संसाधन सृजित करने की रेलवे क्षमता गंभीर रूप से बाधित हुई है।

मंत्रालय वित्तीय स्थिति में सुधार करने और आंतरिक संसाधन सृजित करने के लिए निरंतर आधार पर उपाय कर रहा है। इस प्रयास में, राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम करने और नियंत्रण योग्य राजस्व व्यय को कम करने के उद्देश्य से अनेक पहलें की गई हैं। राजस्व बढ़ाने के उपायों में, अन्य उपायों के साथ-साथ, उत्तरोत्तर अधिक-से-अधिक यातायात थ्रूपुट प्राप्त करना, कमोडिटी बास्केट का विस्तार करना, अधिक-से-अधिक यातायात को प्राप्त करने के लिए प्रभावी और अभिनव विपणन रणनीतियां, अतिरिक्त क्षमता का सृजन और चल स्टॉक सहित मौजूदा रेल अवसंरचना का इष्टतम उपयोग, उत्पादकता और दक्षता में वृद्धि, यात्री इंटरफेस में सुधार, किराया और माल ढुलाई दरों का आवधिक यौक्तिकरण और रेलवे के कुल राजस्व में गैर-किराया राजस्व स्रोतों की हिस्सेदारी बढ़ाने पर ध्यान केन्द्रित करना शामिल है। व्यय नियंत्रण उपायों में कठोर अर्थव्यवस्था और मितव्ययिता उपाय, बेहतर मानव-शक्ति योजना, बेहतर परिसंपत्ति उपयोग, इन्वेंट्री प्रबंधन, ईंधन की खपत को उपयुक्त बनाना आदि शामिल हैं।

आशा है कि 2022-23 कोविड प्रभाव से मुक्त एक सामान्य वर्ष होगा, जिसमें यात्री यातायात में उचित वृद्धि होने के साथ-साथ कोविड पूर्व स्तर पर लौट आएगा और 1,475 मीट्रिक टन के अब तक के उच्चतम माल लोडिंग लक्ष्य के आधार पर, रेलवे ने बजट अनुमान 2022-23 में 7,360 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन सृजन का अनुमान लगाया है। परिसंपत्ति मुद्रीकरण के माध्यम से गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) जुटाने की प्रक्रिया, जो 2020-21 और 2021-22 के दौरान कोविड प्रभाव के कारण शुरू नहीं हो सकी थी, को भी आगे बढ़ाया जाएगा।

रेलवे ने विजन 2024 के तहत परियोजनाओं की प्राथमिकता निर्धारित की है और सभी उच्च प्राथमिकता वाली परियोजनाओं को 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा है। इस विजन के तहत 58 अति महत्वपूर्ण, 68 महत्वपूर्ण, 114 यातायात सुविधा और 100% विद्युतीकरण परियोजनाएं हैं जिन्हें 2024 तक पूरा करने के लिए चिन्हित किया गया है।

उच्च प्राथमिकता वाले कार्यों पर खर्च करने पर ध्यान देने और पूरी तरह से यातायात की जरूरतों के आधार पर है आगे की मंजूरी देने के साथ-साथ उन्हें चालू करने में तेजी लाने से थ्रो-फारवर्ड में कमी आएगी।

रेलवे की सभी उपलब्धियों का डेटाबेस रखा जाता है और भारतीय रेल सांख्यिकीय विवरण, भारतीय रेल वार्षिक बुक और भारतीय रेल वार्षिक रिपोर्ट और लेखा जैसे वार्षिक प्रकाशनों में प्रकाशित किए जाते हैं। रेलवे की कुछ प्रमुख क्षेत्रों की अन्य उपलब्धियों का भी केंद्रीय बजट दस्तावेजों में उल्लेख किया जाता है।"

10. समिति को इस बात की जानकारी है कि कोविड-19 महामारी और 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में, कर्मचारियों की लागत और पेंशन व्यय में तेज वृद्धि के कारण रेलवे का आंतरिक राजस्व सृजन गंभीर रूप से प्रभावित हुआ है। समिति नोट करती है कि सरकार ने आंतरिक राजस्व बढ़ाने के लिए कई कदम उठाए हैं। समिति यह भी नोट करती है कि इस बात का अनुमान लगाते हुए कि यह वर्ष एक सामान्य और कोविड मुक्त वर्ष होगा, रेलवे ने वित्तीय वर्ष 2022-23 के दौरान 1475 मीट्रिक टन माल ढुलाई का लक्ष्य रखा है। समिति यह नोट कर प्रसन्न है कि रेलवे ने 'विजन 2024' के तहत परियोजना को प्राथमिकता दी है और सभी उच्च प्राथमिकता वाले कार्यों को पूरा करने और यातायात संबंधी आवश्यकताओं के आधार पर आगे की मंजूरी के साथ-साथ उनके चालू करने में तेजी लाने का लक्ष्य रखा है, जिससे 'थ्रो फार्वर्ड' कम होगा। समिति चाहती है कि आरंभिक राजस्व सृजन में सुधार के लिए परिसंपत्ति मौद्रिकरण के माध्यम से गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) जुटाने की प्रक्रिया का व्यावहारिक रूप से समाधान किया जाना चाहिए। समिति को इस मामले में उठाए गए कदमों के बारे में जानकारी से अवगत कराया जाए।

ग. अतिरिक्त बजटीय संसाधन

(सिफारिश सं. 8)

11. यह देखते हुए कि हाल के वर्षों के दौरान, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों में सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) का एक बड़ा हिस्सा शामिल था, जो साल-दर-साल बढ़ रहा था, और रेलवे परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी गहन हैं और निष्पादन के लिए बड़ी मात्रा में निवेश की आवश्यकता है और समिति ने पाया था कि पिछले वर्षों के दौरान, आंतरिक संसाधनों में कमी के कारण उधार और ईबीआर पर निर्भरता बढ़ी थी और इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को मूल पुनर्भुगतान के अलावा भारी ब्याज देनदारियों को पूरा करना पड़ा था, समिति मंत्रालय के इस तर्क से सहमत नहीं थी कि समग्र आवंटन (ईबीआर) की फिर से संशोधित अनुमान चरण में समीक्षा की जाएगी। अतः, समिति ने मंत्रालय को इस तथ्य को ध्यान में रखने के लिए आगाह किया था कि उधार पर बढ़ती निर्भरता से मूलधन और ब्याज भुगतान जैसे और परिणाम होंगे जो रेलवे की समग्र वित्तीय स्थिति को और खराब कर सकते हैं। इसलिए, समिति ने सुझाव दिया था कि रेलवे को आंतरिक राजस्व सृजन में पर्याप्त वृद्धि के लिए गंभीर प्रयास करने होंगे ताकि ईबीआर के उधार घटक पर अत्यधिक निर्भरता धीरे-धीरे कम हो।

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

" वृहत सामाजिक सेवा दायित्व वहन करने के कारण पर्याप्त मात्रा में आंतरिक संसाधन सृजित करना रेलवे की बाध्यता है। हालांकि, सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में कर्मचारी लागत और पेंशन व्यय में अधिक वृद्धि होने के कारण 2016-17 और 2017-18 में और उसके बाद 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में रेलवे के राजस्व पर कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेलवे की आंतरिक संसाधन सृजित करने की क्षमता बाधित हुई थी। 2022-23 एक सामान्य वर्ष होने की आशा में, रेलवे ने 7,360 करोड़ रुपये का आंतरिक संसाधन जुटाने का लक्ष्य रखा है जिसमें से 7,000 करोड़ रु. बजट अनुमान 2022-23 में पूंजीगत व्यय के लिए आवंटित किए गए हैं।

रेलवे की अवसंरचनागत परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी साध्य होने के कारण निष्पादन के लिए पूंजीगत व्यय के रूप में भारी निधियों की आवश्यकता होती है, जो सरकार के सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में आती है और बाजार से ऋण, हितधारकों के साथ साझेदारी और उद्योग, राज्यों तथा अन्य प्राधिकरणों से निजी निवेश और रेलवे के आंतरिक संसाधन के रूप में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) द्वारा पूरी की जाती है। परियोजनाओं का समय पर क्रियान्वयन और माल तथा यात्रियों की आवाजाही के लिए कुशल परिवहन सुविधा प्रदान करना राष्ट्र की प्राथमिकता है। यद्यपि, हाल के वर्षों में जीबीएस में काफी वृद्धि हुई है, परन्तु यह रेलवे की निवेश जरूरतों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। आंतरिक संसाधनों की कमी को देखते हुए, ईबीआर पर निर्भरता अपरिहार्य हो जाती है। बहरहाल, यह उल्लेख किया गया है कि ईबीआर - भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से बाजार ऋण का निवेश मुख्य रूप से दोहरीकरण और विद्युतीकरण की क्षमता वृद्धि परियोजनाओं और चल स्टॉक अर्थात् लोकोमोटिव, कोच और वैगन की प्राप्ति के लिए किया जाता है। दोहरीकरण और विद्युतीकरण के अलावा, बाजार ऋण से प्राप्त धन का उपयोग कम से कम 10% प्रतिफल की दर वाली आमामान परिवर्तन, यातायात सुविधाओं, नई लाइनों और कारखानों के तहत लाभकारी क्षमता आवर्धन परियोजनाओं के लिए किया जाता है। परिसंपत्तियों को पट्टे पर देकर प्राप्त ऋण सामान्यतः केवल लाभकारी परियोजनाओं के लिए है और इसका सावधानी से और उन क्षेत्रों में उपयोग करने की प्राथमिकता दी जा रही है जिससे सुनिश्चित लाभ प्राप्त हो सके। मंत्रालय उत्तरोत्तर अधिक-से-अधिक बाजार ऋण से उत्पन्न बढ़ते ऋण सेवा दायित्वों के प्रति सचेत है और आवश्यकता के अनुसार इसे कड़ाई से विनियमित करने के लिए कदम उठा रहा है।

आशा की जाती है कि बढ़ा हुआ निवेश शीघ्र ही प्रतिफल देगा और रेलवे ऋण सेवा दायित्वों को पूरा करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजित करने और पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों से अधिक योगदान करने की स्थिति में होगा।"

13. समिति अपनी परियोजनाओं के कार्यान्वयन और माल और यात्रियों की आवाजाही के लिए समयबद्ध कुशल परिवहन सुविधा के लिए प्राथमिकता के संदर्भ में मंत्रालय द्वारा किए गए प्रयासों को गंभीरता से लेती है। अत्यधिक पूंजी गहन होने के कारण रेल अवसंरचना परियोजनाओं के निष्पादन के लिए पूंजीगत व्यय के रूप में, बड़ी धनराशि की आवश्यकता होती है जो सरकार से जीबीएस के रूप में आती है और बाजार आदि से उधार के रूप में ईबीआर द्वारा अनुपूरक निधियाँ जुटाई जाती है। हालांकि, मंत्रालय को आशा है कि बढ़ा हुआ निवेश जल्द ही प्रतिफल देगा और ऋण चुकौती दायित्वों के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन उत्पन्न कर पाएगा तथा आंतरिक संसाधनों से कैपेक्स में अधिक योगदान दे पाएगा, फिर भी, समिति नोट करती है कि ऐसी अवसंरचना परियोजनाओं, जिनके लिए बड़ी पूंजी की आवश्यकता होती है, से शायद ही वांछित परिणाम जल्द प्राप्त हों। इसलिए, अपनी पिछली सिफारिश को दोहराते हुए, समिति चाहती है कि मंत्रालय आंतरिक संसाधनों की वृद्धि के लिए कड़े सुधारात्मक उपाय करने पर जोर दे ताकि ईबीआर पर उसकी निर्भरता को कम किया जा सके।

घ. सवारी डिब्बों की खरीद

(सिफारिश सं. 16)

14. समिति ने नोट किया था कि रेलवे के स्वामित्व वाला केवल एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम (मैसर्स ब्रेथवेट) है जिसके माध्यम से वैगनों की आवश्यकता का केवल एक भाग ही पूरा किया जाता है जबकि वैगनों की खरीद अधिकतर निजी वैगन बिल्डरों से खुली निविदा की प्रक्रिया के माध्यम से की जाती है। यह ध्यान में रखते हुए कि समर्पित माल-यातायात गलियारा (डीएफसी) का कार्य सरकार और रेलवे की शीर्ष प्राथमिकताओं में से एक है और दो गलियारे पहले ही चालू हो चुके हैं, इसलिए भविष्य में माल ढुलाई की मांग को पूरा करने के लिए विभिन्न प्रकार के वैगनों की अधिक मांग होगी, समिति ने सिफारिश की थी कि डीएफसी और प्रतिस्थापन के लिए वैगनों की समग्र आवश्यकता का विवेकपूर्ण मूल्यांकन किया जाना चाहिए ताकि वैगनों की अपेक्षित खरीद और उनके इष्टतम उपयोग के लिए पहले से ही सुधारात्मक उपाय किए जा सकें।

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

"कोविड काल के बाद अर्थव्यवस्था में सुधार थोक और गैर-थोक क्षेत्रों में बेहतर मांग परिदृश्य की उम्मीद है। इसे ध्यान में रखते हुए, रेलवे ने मांग को पूरा करने के लिए अगले 3 वर्षों में 1 लाख नए वैगनों को शामिल करने की कार्रवाई की है। क्षमता संवर्धन के महत्वपूर्ण कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने की कार्रवाई भी की जा रही है।"

16. समिति ने अपने मूल प्रतिवेदन में, डीएफसी के खुलने के मद्देनजर, विभिन्न प्रकार के वैगनों की संभावित जरूरत पर अपनी उत्सुकता जताई थी और वैगनों की खरीद के लिए अग्रिम रूप से तैयार प्रतिस्थापन सहित भविष्य की आवश्यकताओं का आकलन करने की सिफारिश की थी। समिति यह भी नोट करती है कि रेलवे के एकमात्र सरकारी उपक्रम मैसर्स ब्रेथवेट, रेलवे वैगनों का एकमात्र आपूर्तिकर्ता है। समिति रेलवे द्वारा अपनी मांग को पूरा करने के लिए तीन वर्षों के भीतर एक लाख नए वैगनों को शामिल करने के क्रम में किए गए प्रयासों को नोट करती है। समिति पाती है कि रेलवे के प्रयास सही दिशा में है और वह यह उम्मीद करती है कि वैगनों की मांग उम्मीद के मुताबिक और समयबद्ध तरीके से पूरी की जाएगी। समिति चाहती है कि इस संबंध में की गई प्रगति की उच्चतम स्तर पर बारीकी से निगरानी की जाए। समिति यह भी चाहती है कि उसे इस मामले में हुई प्रगति से भी अवगत कराया जाए।

ड. विद्युत् इंजन

(सिफारिश सं. 17)

17. समिति ने नोट किया था कि रेलवे बड़ी (बीजी) लाइनों पर शतप्रतिशत विद्युतीकरण की ओर बढ़ रहा है और इस प्रकार डीजल लोकोमोटिव की आवश्यकता में काफी कमी आएगी जबकि इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव की आवश्यकता काफी हद तक बढ़ जाएगी। इसके अतिरिक्त, डीएफसी को आरंभ करने और 400 नई वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनों के चालू होने के मद्देनजर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव की मांग बढ़ेगी। यह नोट करते हुए कि रेलवे में डीजल इंजनों को इलेक्ट्रिक या दोहरी पद्धति में परिवर्तित करने की प्रक्रिया चल रही है जिसमें उन्हें कुछ हद तक सफलता मिली है समिति सशंकित थी कि वर्तमान गति के साथ, जब तक विनिर्माण इकाइयों की क्षमता में वृद्धि नहीं की जाएगी, तब तक लोको की जितनी संख्या में आवश्यकता होगी, उसे पूरा नहीं किया जा सकेगा। अतः समिति ने सिफारिश की थी है कि विद्युत इंजनों की मौजूदा और भविष्य की मांगों का आकलन/परिकल्पना की जाए ताकि इंजनों की आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से पूरा किया जा सके।

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

" विद्युत इंजनों का उत्पादन पिछले कुछ वर्षों से लगातार बढ़ रहा है ताकि विद्युतीकरण की बढ़ी हुई गति के अनुरूप अतिरिक्त विद्युत इंजनों की आवश्यकता को पूरा किया जा सके जैसा कि नीचे दी गई तालिका से देखा जा सकता है:

भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों द्वारा उत्पादित विद्युत इंजनों की संख्या	सीएलडब्ल्यू + दानकुनी	बीएलडब्ल्यू	पीएलडब्ल्यू	कुल	प्रति वर्ष औसत उत्पादन
2009-10 to 2013-14	1230	0	0	1230	246
2014-15 to -2020-21	2395	719	56	3170	473
2021-22 (फरवरी तक)	433	331	104	868	868

- विद्युतीकरण की बढ़ी हुई गति के अनुरूप विद्युत इंजनों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनारस रेल इंजन कारखाना (बीएलडब्ल्यू), वाराणसी और पटियाला रेल इंजन कारखाना (पीएलडब्ल्यू), पटियाला को विद्युत इंजनों के विनिर्माण की जिम्मेदारी सौंपी गई थी।
- बीएलडब्ल्यू और पीएलडब्ल्यू को दिनांक 18-02-2022 के पत्र द्वारा 2022-23 और 2023-24 के लिए क्रमशः 450 और 200 विद्युत इंजनों के उत्पादन का लक्ष्य सौंपा गया है। 2021-22 (फरवरी तक) के दौरान, पीएलडब्ल्यू और बीएलडब्ल्यू ने क्रमशः 104 और 331 विद्युत इंजनों का विनिर्माण किया है।"

19. समिति नोट करती है कि बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) और पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स (पीएलडब्ल्यू) को 2022-23 और 2023-24 के लिए क्रमशः 450 और 200 इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के निर्माण करने के लक्ष्य दिए गए थे और 2021-22 की अवधि के दौरान फरवरी, 2022 तक क्रमशः 104 और 331 इलेक्ट्रिक लोको का निर्माण किया था। समिति का दृढ़ विश्वास है कि इलेक्ट्रिक लोको के निर्माण को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए क्योंकि 100% विद्युतीकरण, डीएफसी प्रारंभ होने और हाल ही में घोषित वंदे भारत ट्रेनों आदि की शुरुआत के लक्ष्य को प्राप्त करने के बाद इन लोको की मांग कई गुना बढ़ जाएगी। इसलिए, समिति अपनी पूर्ववर्ती सिफारिश को दोहराती है और मंत्रालय को अपनी उत्पादन इकाइयों की क्षमता और इलेक्ट्रिक लोको की संभावित आवश्यकता पर कड़ी निगरानी रखने पर बल देती है।

अध्याय –दो

टिप्पणियां/सिफारिशें, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है

सिफारिश (पैरा सं. 1)

दुनिया में तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क होने के नाते भारतीय रेल 68,103 किलोमीटर से अधिक के रूट के साथ देश में सुरक्षित, कुशल और विश्व स्तरीय परिवहन प्रणाली प्रदान करने का प्रयास कर रहा है। 1853 में बोरी बंदर (बॉम्बे) से ठाणे तक 34 किलोमीटर के छोटे से रन-वे के साथ शुरू करके इसने अपने नेटवर्क का काफी विस्तार किया है और वर्तमान में यह बढ़कर 68,103 रूट किलोमीटर तक पहुंच गया है। जिसमें ब्रॉड गेज, मीटर गेज और नैरो गेज शामिल हैं। 2017-18 में आम बजट के साथ रेल बजट के विलय के बाद, रेल मंत्रालय केंद्रीय बजट का एक अभिन्न अंग बन गया है। व्यापक रूप से यह अपेक्षा की जाती है कि रेलवे के राजस्व व्यय को रेलवे की राजस्व प्राप्तियों से पूरा किया जाए। रेलवे अभिसमय समिति (1991- द्वूसरा प्रतिवेदन) की सिफारिशों के अनुसरण में रेलवे पूंजी निधि 1992-93 से लागू हो गया है। निधि का विनियोग राजस्व अधिशेष से होता है और इसका आशय पूंजीगत प्रकृति की परिसंपत्तियों पर व्यय को वित्तपोषित करने का है। रेलवे का कैपेक्स में बड़े पैमाने पर वृद्धि की गयी है और 2009-14 के दौरान औसत वार्षिक कैपेक्स 45,980 करोड़ रुपए का था जिसे 2022-23 के बजट अनुमान में बढ़ाकर 2,45,800 करोड़ रुपए कर दिया गया है, जो अब तक का सर्वाधिक है।

सरकार का उत्तर

तथ्यात्मक है। अतः कोई कार्रवाई अपेक्षित नहीं है।

सिफारिश (पैरा सं. 2)

रेल मंत्रालय की वर्ष 2022-23 की अनुदानों की मांगों को 2 फरवरी, 2022 को सभा पटल पर रखा गया था। समिति ने रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2022-23) की विस्तृत संवीक्षा की। समिति के समक्ष रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों के साथ समिति के विचार-विमर्श के दौरान रेलवे द्वारा प्रस्तुत किए गए लिखित उत्तरों से समिति को भारतीय रेल के प्रमुख मुद्दों की जानकारी मिली।

सरकार का उत्तर

तथ्यात्मक। अतः कोई कार्रवाई अपेक्षित नहीं है।

सिफारिश (पैरा सं. 3)

समिति यह समझती है की 2022-23 का केन्द्रीय बजट रेलवे के लिए कई संदर्भ में अति विशिष्ट रहा है यथा:

- (i) वर्ष 2022-23 के लिए रेलवे की वार्षिक योजना 2,45,800 करोड़ रुपये की है, जो रेलवे द्वारा प्रस्तावित अब तक की सर्वाधिक राशि है।
- (ii) 'एक स्टेशन-एक उत्पाद' जिसका उद्देश्य रेलवे स्टेशनों पर प्रदर्शन और बिक्री हेतु आउटलेट प्रदान करके भारत के स्वदेशी और विशेष उत्पादों और शिल्प को प्रोत्साहित करना है।
- (iii) लॉजिस्टिक लागत कम करने और निर्यात प्रतिस्पर्धा को बढ़ाने के लिए 'गति शक्ति मास्टर प्लान' आदि। वर्ष 2022-23 के लिए रेलवे ने जिन प्रमुख क्षेत्रों पर ध्यान दिया है वे निम्नवत हैं: -
 - > कवच-एक स्वदेशी 'ट्रेन चेतावनी और सुरक्षा प्रणाली' (टीडब्ल्यूपीएस) की शुरूआत।
 - > डोर टू डोर सेवा प्रदान करने हेतु रेल पार्सल के परिवहन के लिए रेलवे और डाक का एकीकरण।
 - > 400 वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनों की शुरूआत।

उपरोक्त के आलोक में, समिति अब 2022-23 के लिए मंत्रालय की अनुदान मांगों के कुछ विशिष्ट घटकों पर विचार करेगी।

सरकार का उत्तर

तथ्यात्मक। बजट घोषणाओं के कार्यान्वयन के लिए वर्ष के दौरान पहल की जाती है और तदनुसार कार्रवाई की जाएगी।

सिफारिश (पैरा सं. 4)

समिति ने पाया कि रेल बजट मुख्य रूप से तीन अलग-अलग स्रोतों से वित्त पोषित है यथा केंद्र सरकार से बजटीय सहायता, अतिरिक्त बजटीय संसाधन (मुख्य रूप से उधार) और इसमें संस्थागत वित्तपोषण, सरकारी निजी भागीदारी तथा प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और स्वयं अपने आंतरिक संसाधन (माल और यात्री राजस्व, विविध अन्य आय और रेलवे भूमि को पट्टे पर देना आदि) शामिल है। समिति आगे नोट करती है कि वर्ष 2022-

23 के लिए रेल मंत्रालय की वार्षिक योजना 2,45,800 करोड़ रुपये आंकी गई और इसमें 1,37,300 करोड़ रुपये की सकल बजटीय सहायता, 5,000 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन और 1,01,500 करोड़ रुपये के अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) (1,01,500 करोड़ रुपये की आंतरिक और अतिरिक्त बजटीय सहायता अर्थात् 7000 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन, 31,000 करोड़ रुपये के बाजार उधार (आईआरएफसी), पीपीपी के माध्यम से जुटाई गई 35,000 करोड़ रुपये की निधि और 35,500 करोड़ रुपये का ईबीआर (संस्थागत वित्त) शामिल हैं इसमें निर्भया फंड के लिए 200 करोड़ रुपये शामिल हैं, जो कि पिछले वर्ष की योजना आकार से 14.3% अधिक है। समिति नोट करती है कि हर साल रेलवे की योजना का आकार तेजी से बढ़ रहा है लेकिन वे इसका उपयोग नहीं कर पा रहे हैं, इसके परिणामस्वरूप बड़ी संख्या में रेलवे परियोजनाओं को आगे लाया गया है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को उन संरचनात्मक सुधारों का पालन करना चाहिए जो उन्होंने पिछले वर्षों के दौरान शुरू किए हैं, ताकि रेलवे नेटवर्क के अनुमानित विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण के लिए अधिकतम आवंटन का उपयोग किया जा सके। समिति आशा करती है कि रेलवे इस बढ़े हुए आवंटन का पूरा फायदा उठाएगा और क्षमता वृद्धि की गति को विवेकपूर्ण तरीके से तेज करेगा और परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा करेगा। समिति यह भी आशा करती है कि पूंजीगत परिव्यय में वृद्धि को न्यायोचित ठहराया जाए और उन क्षेत्रों/परियोजनाओं में उनका सर्वोत्तम उपयोग किया जाए जहां वित्त के साथ-साथ सामाजिक दायित्वों को पूरा करने के संदर्भ में उनका इष्टतम उपयोग होता है।

सरकार का उत्तर

हाल के वर्षों में संशोधित अनुमान स्तर की तुलना में बजट अनुमान स्तर पर पूंजीगत व्यय की कमी आमतौर पर संशोधित अनुमान चरण की तुलना में बजट अनुमान चरण में परिकल्पित आंतरिक संसाधनों के कम प्रक्षेपण के कारण होती है। ऐसा सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में कर्मचारियों की लागत और पेंशन व्यय में अत्यधिक वृद्धि और बाद में रेलवे राजस्व पर कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण हुआ है।

विगत में ब.अ., सं.अ. और वास्तविक जैसे विभिन्न बजटीय चरणों में पूंजीगत व्यय के लिए आबंटन में कमी-बेशी के बावजूद, पूंजीगत व्यय में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि हुई है। पिछले तीन वर्षों में पूंजीगत व्यय के अंतर्गत निधियों का उपयोग निम्नानुसार है-

सं.अ. 2018-19	1,46,058
वास्तविक 2018-19	1,33,377
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	91.3%
सं.अ. 2019-20	1,53,252
वास्तविक 2019-20	1,48,064
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	96.6%
सं.अ. 2020-21	1,61,692
वास्तविक 2020-21	1,55,181
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	96.0%

यह देखा गया कि 2018-19 से 2020-21 के दौरान संशोधित अनुमान की निधियों का उपयोग क्रमशः 91.3%, 96.6% और 96% है। 100% से कम निधियों का उपयोग कई कारणों से किया जाता है जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ संविदा की विफलता, संबंधित राज्य सरकारों से भूमि की अनुपलब्धता, समय पर स्वीकृतियों का प्राप्त न होना आदि शामिल है।

रेलवे बजट अनुमान 2022-23 में रखे गए 2,45,800 करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएंगी।

सिफारिश (पैरा सं. 5)

समिति नोट करती है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान, संशोधित अनुमानों के स्तर पर बजट अनुमानों को लगातार कम किया जा रहा है जबकि वास्तविक व्यय कहीं भी कम किए गए संशोधित अनुमान स्तरों से भी मेल नहीं खाता। इस प्रकार, पिछले तीन लगातार वर्षों के दौरान रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन से पता चलता है कि संशोधित अनुमान (आरई) स्तर पर कम किए गए आवंटन का भी पूरी तरह से उपयोग नहीं किया जा सका। हालांकि समिति कोविड के समय जब रेलवे परिचालन निलंबित कर दिया गया था, के दौरान लगाए गए प्रतिबंध की बात को स्वीकारती है, फिर भी समिति उनका ध्यान अनुदानों की मांगों (2021-22) की जांच के दौरान मंत्रालय के प्रतिनिधियों के वक्तव्य की ओर आकर्षित करना चाहती है जिसमें उन्होंने उल्लेख किया था कि उन्होंने ढांचागत विकास के लिए निर्धारित लक्ष्यों को पार कर लिया है, जिसमें अन्य बातों के साथ- साथ विद्युतीकरण, नई लाइनें, आमामन-परिवर्तन, दोहरीकरण/तिहराकरण आदि शामिल हैं। समिति की राय है कि

रेलवे की मंशा अधिक बजटीय आवंटन खर्च करने की है। इसलिए, उन्हें विश्वास है कि रेलवे वर्ष 2022-23 के लिए 2,45,800 करोड़ रुपये के बजट आवंटन का ईष्टम उपयोग करने के अपने प्रयासों को तेज करेगा।

सरकार का उत्तर

पिछले तीन वर्षों के दौरान पूंजीगत व्यय के अंतर्गत संशोधित अनुमान चरण में आबंटित निधियों का उपयोग निम्नानुसार है -

(रु. करोड़ में)

सं.अ. 2018-19	1,46,058
वास्तविक 2018-19	1,33,377
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	91.3%
सं.अ. 2019-20	1,53,252
वास्तविक 2019-20	1,48,064
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	96.6%
सं.अ. 2020-21	1,61,692
वास्तविक 2020-21	1,55,181
% सं.अ. प्रावधान का उपयोग	96.0%

यह देखा गया कि 2018-19 से 2020-21 के दौरान संशोधित अनुमान की निधियों का उपयोग क्रमशः 91.3%, 96.6% और 96% है। 100% से कम निधियों का उपयोग कई कारणों से किया जाता है जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ संविदा की विफलता, संबंधित राज्य सरकारों से भूमि की अनुपलब्धता, समय पर स्वीकृतियों का प्राप्त न होना आदि शामिल है।

रेलवे बजट अनुमान 2022-23 में रखे गए 2,45,800 करोड़ रुपये के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाएगी।

सिफारिश (पैरा सं. 6)

समिति इस बात से चिंतित है कि पिछले वर्षों में, रेलवे द्वारा आंतरिक संसाधनों के सृजन में लगातार गिरावट आई है, उदाहरण के लिए, वर्ष 2019-20 में, 5000 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान (आरई) की तुलना में वास्तविक केवल 33% अर्थात् 1,685.09 करोड़ रुपये था। इसी तरह, वर्ष 2021-22 में, 2,500 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान (आरई) के मुकाबले वास्तविक व्यय (ईई) 1,422.95 करोड़ रुपये रहा, जिसके

कारण बाजार से उधार पर अधिक निर्भरता हो गयी है, जिसका दीर्घकाल में बहुत खराब प्रभाव पड़ने वाला है। उदाहरण के लिए, 2020-21 के दौरान कुल पूंजी परिव्यय में आंतरिक संसाधनों का योगदान 7,500 करोड़ रुपये था जिसे संशोधित अनुमान (आरई) स्तर पर कम कर 1,685 करोड़ रुपये कर दिया गया और वास्तविक 2,062.04 करोड़ रुपये था। यह प्रवृत्ति 2021-22 में भी दोहरायी गयी जब बजट अनुमान (बीई) को फिर से 7,500 करोड़ रुपये पर निर्धारित किया गया था, जिसे संशोधित अनुमान (आरई) स्तर पर घटाकर 2,500 करोड़ रुपये कर दिया गया था और 31.01.22 तक वास्तविक 1,422.95 करोड़ रुपये था। समिति ने नोट किया कि रेलवे ने पिछले साल की इसी अवधि की तुलना में माल ढुलाई राजस्व में 22.9% और यात्री खंड में 306% की प्रभावशाली वृद्धि दर्ज की है, जो कोविड महामारी से प्रभावित था। समिति को इस बात की आशंका है कि पिछले वर्ष की वास्तविक उपलब्धियों और माल ढुलाई तथा यात्री राजस्व में प्रभावशाली वृद्धि दर्ज करने के बाद भी रेलवे 2021-22 के लिए निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त कर लेगा। समिति का मानना है कि आंतरिक राजस्व सृजन में लगातार कमी कुछ अंतर्निहित कमियों की ओर इशारा करती है। वास्तव में, पर्याप्त सरकारी सहायता की उपलब्धता और बाजार उधारों के माध्यम से निधियों के निवेश के बावजूद पर्याप्त संसाधन सृजित नहीं कर पा रहे हैं जो कि एक चिंता का विषय है। आंतरिक संसाधन सृजन का लाभ उठाने के लिए रेलवे द्वारा शुरू किए गए विभिन्न उपायों को ध्यान में रखते हुए समिति चाहती है कि मंत्रालय एयर स्पेस के मुद्रीकरण और खाली भूमि आदि जैसे अन्य वाणिज्यिक अवसरों की तलाश करने के अलावा लाभकारी परियोजनाओं को पूरा करने और शुरू करने को प्राथमिकता दे। समिति यह भी चाहती है कि रेलवे प्राप्त उपलब्धियों का एक डाटाबेस बनाये और इसकी सूचना समिति को भी दी जाए तथा इस दिशा किए जा रहे प्रयासों को बढ़ा दिया जाए ताकि इच्छित उद्देश्यों को पूरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व सुनिश्चित किया जा सके।

सरकार का उत्तर

रेलवे के आंतरिक संसाधनों से पूंजीगत व्यय में योगदान मुख्य रूप से रेलवे के आंतरिक संसाधन सृजन के आधार पर निर्धारित किया जाता है, जो आंतरिक संसाधन खंड से पूंजीगत व्यय की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए सभी अनिवार्य राजस्व खर्चों को पूरा करने के बाद होता है।

माननीय समिति को इस बात की जानकारी है कि यातायात राजस्व में आनुपातिक वृद्धि के बिना 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में कर्मचारी लागत और पेंशन व्यय में तीव्र वृद्धि होने के कारण 2016-17 और 2017-18 में आंतरिक संसाधन सृजित करने में रेलवे की क्षमता बाधित हुई थी। कार्य संचालन व्यय स्थिर होने और रेलवे राजस्व में वृद्धि होने से, वर्ष 2018-19 में आंतरिक संसाधन सृजन में कुछ सुधार देखा गया। लेकिन कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण राजस्व सृजन अनुमान से कम

होने के परिणामस्वरूप 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में आंतरिक संसाधन सृजित करने की रेलवे क्षमता गंभीर रूप से बाधित हुई है।

मंत्रालय वित्तीय स्थिति में सुधार करने और आंतरिक संसाधन सृजित करने के लिए निरंतर आधार पर उपाय कर रहा है। इस प्रयास में, राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम करने और नियंत्रण योग्य राजस्व व्यय को कम करने के उद्देश्य से अनेक पहलें की गई हैं। राजस्व बढ़ाने के उपायों में, अन्य उपायों के साथ-साथ, उत्तरोत्तर अधिक-से-अधिक यातायात थ्रूपुट प्राप्त करना, कमोडिटी बास्केट का विस्तार करना, अधिक-से-अधिक यातायात को प्राप्त करने के लिए प्रभावी और अभिनव विपणन रणनीतियां, अतिरिक्त क्षमता का सृजन और चल स्टॉक सहित मौजूदा रेल अवसंरचना का इष्टतम उपयोग, उत्पादकता और दक्षता में वृद्धि, यात्री इंटरफेस में सुधार, किराया और माल ढुलाई दरों का आवधिक यौक्तिकरण और रेलवे के कुल राजस्व में गैर-किराया राजस्व स्रोतों की हिस्सेदारी बढ़ाने पर ध्यान केन्द्रित करना शामिल है। व्यय नियंत्रण उपायों में कठोर अर्थव्यवस्था और मितव्ययिता उपाय, बेहतर मानव-शक्ति योजना, बेहतर परिसंपत्ति उपयोग, इन्वेंट्री प्रबंधन, ईंधन की खपत को उपयुक्त बनाना आदि शामिल हैं।

आशा है कि 2022-23 कोविड प्रभाव से मुक्त एक सामान्य वर्ष होगा, जिसमें यात्री यातायात में उचित वृद्धि होने के साथ-साथ कोविड पूर्व स्तर पर लौट आएगा और 1,475 मीट्रिक टन के अब तक के उच्चतम माल लोडिंग लक्ष्य के आधार पर, रेलवे ने बजट अनुमान 2022-23 में 7,360 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन सृजन का अनुमान लगाया है। परिसंपत्ति मुद्रीकरण के माध्यम से गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) जुटाने की प्रक्रिया, जो 2020-21 और 2021-22 के दौरान कोविड प्रभाव के कारण शुरू नहीं हो सकी थी, को भी आगे बढ़ाया जाएगा।

रेलवे ने विजन 2024 के तहत परियोजनाओं की प्राथमिकता निर्धारित की है और सभी उच्च प्राथमिकता वाली परियोजनाओं को 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा है। इस विजन के तहत 58 अति महत्वपूर्ण, 68 महत्वपूर्ण, 114 यातायात सुविधा और 100% विद्युतीकरण परियोजनाएं हैं जिन्हें 2024 तक पूरा करने के लिए चिन्हित किया गया है।

उच्च प्राथमिकता वाले कार्यों पर खर्च करने पर ध्यान देने और पूरी तरह से यातायात की जरूरतों के आधार पर है आगे की मंजूरी देने के साथ-साथ उन्हें चालू करने में तेजी लाने से थ्रो-फारवर्ड में कमी आएगी।

रेलवे की सभी उपलब्धियों का डेटाबेस रखा जाता है और भारतीय रेल सांख्यिकीय विवरण, भारतीय रेल वार्षिक बुक और भारतीय रेल वार्षिक रिपोर्ट और लेखा जैसे वार्षिक प्रकाशनों में प्रकाशित किए जाते हैं। रेलवे की कुछ प्रमुख क्षेत्रों की अन्य उपलब्धियों का भी केंद्रीय बजट दस्तावेजों में उल्लेख किया जाता है।

सिफारिश (पैरा सं. 7)

समिति ने नोट किया कि 2022-23 के बजट में, रेलवे ने नई लाइनों के प्रभावी और तेजी से कार्यान्वयन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण आदि के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं और एचडीएन/एचयूएन आदि पर सुपर क्रिटिकल, क्रिटिकल, मल्टी-ट्रैकिंग परियोजनाओं के रूप में वर्गीकृत क्षमता वृद्धि की परियोजनाओं को प्राथमिकता दी है। समिति ने पाया कि 2019-20 में, रेलवे ने नई लाइनों, आमान परिवर्तन, सिग्नल और दूरसंचार, ग्राहक सुविधाओं, मशीनरी और संयंत्र और पीएसयू/जेवी/एसपीवी (सरकारी और गैर-सरकारी) के संबंध में लक्ष्यों को पार करके अच्छा प्रदर्शन किया था, जबकि अगले वर्ष यानी 2020-21 में इसके लिए निर्धारित लक्ष्य, या तो प्राप्त नहीं किए जा सके या कम हासिल किए जा सके। समिति ने नोट किया कि 58 सुपर क्रिटिकल परियोजनाओं में से 35 पूरी हो चुकी हैं और शेष 23 अभी भी पूरा होने का इंतजार कर रही हैं। इसी प्रकार, 68 महत्वपूर्ण परियोजनाओं में से, मात्र 6 परियोजनाएं या 8.8% ही अब तक पूर्ण हो पायी हैं और शेष 57 परियोजनाएं पर काम चल रहा है। यद्यपि, रेलवे के अनुसार, उन्होंने अपनी परियोजनाओं को प्रभावी ढंग से और तेजी से कार्यान्वित करने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं, फिर भी समिति का दृढ़ मत है कि जब तक रेलवे इस दिशा में सही ढंग से प्रयास नहीं करता है, तब तक वास्तविक लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया जा सकता। इसलिए, वे चाहते हैं कि मंत्रालय सख्त उपाय करे और निर्धारित समय-सीमा के भीतर इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कड़ी निगरानी रखे।

सरकार का उत्तर

वित्त वर्ष 2020-21 में, 2100 किमी के लक्ष्य के मुकाबले 2370 किमी खंडों को चालू किया गया। वित्त वर्ष 2020-21 में चालू किए गए खंड वित्त वर्ष 2019-20 (2226 किमी) में चालू किए गए खंडों के मुकाबले में अधिक हैं।

वित्त वर्ष 2021-22 में, 2400 किमी के लक्ष्य की तुलना में, रेलवे 2904 किमी खंडों को चालू करने का लक्ष्य हासिल करने में सक्षम रहा है।

58 अति महत्वपूर्ण परियोजनाओं (कुल 3750 किमी, जिसकी लागत 40,000 करोड़ रुपये है) में से 16,500 करोड़ रुपये की लागत से कुल 1557 किमी की लंबाई की 39 परियोजनाएं चालू कर दी गई हैं;

68 महत्वपूर्ण परियोजनाओं में से (75,700 करोड़ रुपये की लागत से कुल लंबाई 6,913 किमी) 6119 करोड़ रुपये की लागत से कुल 566 किमी लंबाई की 12 परियोजनाएं चालू कर दी गई हैं।

रेल मंत्रालय ने अवसंरचना परियोजनाओं के निष्पादन को समयबद्ध तरीके से पूरा करने के सख्त उपाय किए हैं: -

- अवसंरचना परियोजनाओं का तेजी से कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए, रेलों को प्रमुख परियोजनाओं के लिए मुख्य परियोजना प्रबंधकों की व्यवस्था करने की प्रणाली अपनाने के लिए दिनांक 06.05.2022 के पत्र के माध्यम से निर्देश जारी किए गए हैं, जिन्हें प्रमुख परियोजना स्थलों के नजदीक ठहराया जाएगा और मामलों का तुरंत समाधान सुनिश्चित करने का कार्य/समन्वयन सौंपा जाएगा। ;
- दिनांक 04.03.2022 के पत्र द्वारा भी दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं जिनमें क्षेत्रीय रेलवे को इंजीनियरिंग प्रोक्योरमेंट कंस्ट्रक्शन (ईपीसी) संबंधी निविदाएं जारी करने के लिए, चाहे निविदा का मूल्य कुछ भी हो; शक्तियां प्रदान की गई हैं।
- इच्छित लाभ प्राप्त करने के लिए परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने और निर्माण संगठन को त्वरित निर्णय लेने के लिए सशक्त बनाने के लिए, प्रमुख प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण को दिनांक 10.05.2022 के पत्र के माध्यम से अधिक शक्तियां दी गई हैं;
- ईपीसी ठेकों के लिए परियोजना प्रबंधन सेवाएं (पीएमएस) प्रदान करने हेतु प्रस्ताव अनुरोध (आरएफपी) का एक मॉडल दस्तावेज दिनांक 05.05.2022 के पत्र के माध्यम से जारी किया गया है।
- विभिन्न राज्य सरकारों के मुख्यमंत्रियों को पत्र भेजे गए हैं जिनमें राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण में विलंब संबंधी मुद्दों के समाधान में व्यक्तिगत हस्तक्षेप की मांग की गई है और लागत साझा की जाने वाली रेलवे परियोजनाओं में राज्य के हिस्से को जमा करने के लिए कहा गया है।
- समग्र हित में यह सुनिश्चित करने के लिए कि परियोजनाओं को बिना लागत वृद्धि के समय पर पूरा किया जाए, रेलवे में विभिन्न स्तरों (फील्ड स्तर, मंडल स्तर, क्षेत्रीय स्तर और बोर्ड स्तर) पर बहुत अधिक निगरानी की जाती

है और परियोजनाओं की प्रगति में बाधा डालने वाले लंबित मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकार और संबंधित अधिकारियों के साथ नियमित बैठकें की जाती हैं।

- वित्त वर्ष 2022-23 के लिए, नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए 67,001 करोड़ रुपये का अब तक का अधिकतम बजट परिव्यय प्रस्तावित किया गया है जो 2009-14 के औसत वार्षिक बजट परिव्यय से 481% अधिक है;

रेल मंत्रालय समिति की इस सिफारिश से सहमत है कि मंत्रालय को इन परियोजनाओं को निर्धारित समय सीमा के भीतर पूरा करने के लिए कड़े कदम उठाने चाहिए और कड़ी निगरानी करनी चाहिए। बहरहाल, वित्त वर्ष 2020- 2021 और वित्त वर्ष 2021-22 में चालू किए गए खंडों ने निर्धारित लक्ष्यों को पार कर लिया है।

सिफारिश (पैरा सं. 8)

समिति ने नोट किया कि हाल के वर्षों के दौरान, सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) में अतिरिक्त बजटीय संसाधन एक बड़े हिस्से के रूप में शामिल था, जो साल-दर-साल बढ़ रहा है। वर्ष 2019-20 में, संशोधित अनुमान(आरई) में 83,247.33 करोड़ रुपये का अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) प्रदान किया गया था। 2020-21 में संशोधित अनुमान(आरई) में यह 1,28,567 करोड़ रुपये रखा गया था। 2021-22 के पिछले बजट में, 1,00,258 करोड़ रुपये के बजट अनुमान (बीई) की तुलना में संशोधित अनुमान (आरई) स्तर पर अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) के रूप में 95,200 करोड़ रुपये निर्धारित किए गए थे। वर्ष 2022-23 के बजट अनुमान में इसे अब तक के उच्चतम अर्थात् 1,01,500 करोड़ रुपये रखा गया है। समिति ने नोट किया कि रेल परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी गहन हैं और इनके निष्पादन के लिए भारी मात्रा में निवेश की आवश्यकता है। समिति यह महसूस करती है कि रेलवे के आंतरिक संसाधन काफी कम हो गए हैं और सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) केवल एक निश्चित सीमा तक निधियां प्रदान कर सकता है। अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) का सहारा अत्यधिक पूंजी गहन रेलवे परियोजना को निधि प्रदान करने के लिए किया जाता है जिसके निष्पादन के लिए भारी निवेश की आवश्यकता होती है। समिति पाती है कि इन वर्षों के दौरान, आंतरिक संसाधनों में कमी के कारण उधार और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) पर निर्भरता बढ़ी है और इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को मूल चुकौती के अलावा भारी ब्याज देनदारियों को पूरा करना पड़ता है। समिति इस तथ्य की भी अनदेखी नहीं कर सकती कि भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) को भुगतान पूंजीगत निधि के बजाय बजटीय सहायता से किया गया था। समिति मंत्रालय के इस तर्क से संतुष्ट नहीं है कि समग्र आबंटन

(ईबीआर) की पुनः संशोधित अनुमान (आरई) स्तर पर समीक्षा की जाएगी। इसलिए समिति ने मंत्रालय को इस तथ्य को ध्यान में रखने के लिए आगाह किया है कि उधारों पर बढ़ती निर्भरता से मूलधन और ब्याज भुगतान जैसे और परिणाम होंगे जो रेलवे की समग्र वित्तीय स्थिति को और अधिक अवमूल्यित कर सकते हैं। अतः रेलवे को आंतरिक राजस्व सृजन में पर्याप्त वृद्धि करने की दिशा में गंभीर प्रयास करने होंगे ताकि अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) के उधार लेने वाले घटक पर अत्यधिक निर्भरता धीरे-धीरे कम हो सके।

सरकार का उत्तर

वृहत सामाजिक सेवा दायित्व वहन करने के कारण पर्याप्त मात्रा में आंतरिक संसाधन सृजित करना रेलवे की बाध्यता है। हालांकि, सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में कर्मचारी लागत और पेंशन व्यय में अधिक वृद्धि होने के कारण 2016-17 और 2017-18 में और उसके बाद 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में रेलवे के राजस्व पर कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेलवे की आंतरिक संसाधन सृजित करने की क्षमता बाधित हुई थी। 2022-23 एक सामान्य वर्ष होने की आशा में, रेलवे ने 7,360 करोड़ रुपये का आंतरिक संसाधन जुटाने का लक्ष्य रखा है जिसमें से 7,000 करोड़ रु. बजट अनुमान 2022-23 में पूंजीगत व्यय के लिए आवंटित किए गए हैं।

रेलवे की अवसंरचनागत परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी साध्य होने के कारण निष्पादन के लिए पूंजीगत व्यय के रूप में भारी निधियों की आवश्यकता होती है, जो सरकार के सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में आती है और बाजार से ऋण, हितधारकों के साथ साझेदारी और उद्योग, राज्यों तथा अन्य प्राधिकरणों से निजी निवेश और रेलवे के आंतरिक संसाधन के रूप में अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) द्वारा पूरी की जाती है। परियोजनाओं का समय पर क्रियान्वयन और माल तथा यात्रियों की आवाजाही के लिए कुशल परिवहन सुविधा प्रदान करना राष्ट्र की प्राथमिकता है। यद्यपि, हाल के वर्षों में जीबीएस में काफी वृद्धि हुई है, परन्तु यह रेलवे की निवेश जरूरतों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। आंतरिक संसाधनों की कमी को देखते हुए, ईबीआर पर निर्भरता अपरिहार्य हो जाती है। बहरहाल, यह उल्लेख किया गया है कि ईबीआर - भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से बाजार ऋण का निवेश मुख्य रूप से दोहरीकरण और विद्युतीकरण की क्षमता वृद्धि परियोजनाओं और चल स्टॉक अर्थात् लोकोमोटिव, कोच और वैगन की प्राप्ति के लिए किया जाता है। दोहरीकरण और विद्युतीकरण के अलावा, बाजार ऋण से प्राप्त धन का उपयोग कम से कम 10% प्रतिफल की दर वाली आमामान परिवर्तन, यातायात सुविधाओं, नई लाइनों और कारखानों के तहत लाभकारी क्षमता आवर्धन परियोजनाओं के लिए किया जाता है। परिसंपत्तियों को पट्टे पर देकर प्राप्त ऋण सामान्यतः

केवल लाभकारी परियोजनाओं के लिए है और इसका सावधानी से और उन क्षेत्रों में उपयोग करने की प्राथमिकता दी जा रही है जिससे सुनिश्चित लाभ प्राप्त हो सके। मंत्रालय उत्तरोत्तर अधिक-से-अधिक बाजार ऋण से उत्पन्न बढ़ते ऋण सेवा दायित्वों के प्रति सचेत है और आवश्यकता के अनुसार इसे कड़ाई से विनियमित करने के लिए कदम उठा रहा है।

आशा की जाती है कि बढ़ा हुआ निवेश शीघ्र ही प्रतिफल देगा और रेलवे ऋण सेवा दायित्वों को पूरा करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजित करने और पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों से अधिक योगदान करने की स्थिति में होगा।

सिफारिश (पैरा सं. 9)

समिति ने नोट किया कि भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात 2018-19 से लगातार उच्च, यानी 97% से ऊपर रहा है। उदाहरण के लिए, वर्ष 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के दौरान परिचालन अनुपात क्रमशः 97.29, 98.36 और 97.45 रहा है। इसके अलावा, वर्ष 2021-22 के लिए, इसे बजट अनुमान (बीई) के 96.15% से संशोधित करके 98.93% कर दिया गया है। वर्ष 2022-23 के लिए 96.98 प्रतिशत का लक्ष्य रखा गया है। समिति को जानकारी है कि प्रचालन अनुपात कुल यातायात आय और कुल कार्यशील व्यय का एक फलन है और इसे बेहतर बनाने का कोई भी प्रयास यातायात आय को अधिकतम करने और नियंत्रणीय कार्यशील व्यय को कम करने के इर्द-गिर्द घूमता है। वे यह भी जानते हैं कि कोविड महामारी के कारण, रेलवे को संसाधनों की कमी का सामना करना पड़ा जिसके परिणामस्वरूप परिचालन अनुपात में तेजी से वृद्धि दिखाई दे रही है। समिति पाती है कि संसाधन अंतर को कम करने के लिए, वित्त मंत्रालय ने कुल 79,398 करोड़ रुपये (कोविड से संबंधित संसाधन अंतर के लिए विशेष ऋण के रूप में 63000 करोड़ रुपये और पेंशन निधि में प्रतिकूल शेष राशि को समाप्त करने के लिए 16,398 करोड़ रुपये का एक और ऋण) प्रदान किए हैं। कोविड से संबंधित संसाधन अंतर के कारण, रेलवे ने 2019-20 और 2020-21 में पेंशन फंड में आवश्यकता से कम राशि का विनियोजन किया। इसके अतिरिक्त, रेलवे ने पिछले तीन वर्षों में से पूंजी निधि में कोई भी राशि का विनियोजन नहीं किया है और आईआरएफसी के मुख्य घटक का भुगतान भी सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के माध्यम से किया जा रहा है। समिति का मत है कि यदि सरकार द्वारा पेंशन निधि का भुगतान नहीं किया गया होता और पूंजी निधि में विनियोग लक्षित सीमा तक किया जाता तो प्रचालन अनुपात बहुत अधिक होता। समिति का यह मत है कि प्रचालन अनुपात को कम करने के लिए और परिवहन के अन्य साधनों का उपयोग करने वाले अपने यात्रियों को पुनः प्राप्त करने अलावा प्रचालन में दक्षता बढ़ाने के लिए रेलवे को अपने रणनीतिक दृष्टिकोण की समीक्षा करने तथा एक दीर्घकालिक रणनीति अपनाने की आवश्यकता है। अतः,

समिति यह सिफारिश करती है कि मंत्रालय को और अधिक राजकोषीय अनुशासन का पालन करना चाहिए और लीकेज को दूर करना चाहिए तथा अवांछित/अनुत्पादक व्यय पर कड़ी नजर रखते हुए रेलवे वित्त की बेहतर निगरानी और प्रबंधन विवेकपूर्ण ढंग से किया जाना चाहिए ताकि निकट भविष्य में प्रचालन अनुपात को उचित स्तर पर लाया जा सके।

सरकार का उत्तर

रेलवे का परिचालन अनुपात 2015-16 में 90.5% से घटकर 2016-17 में 96.5% और 2017-18 में 98.4% हो गया क्योंकि यातायात राजस्व में वृद्धि 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसार कर्मचारी लागत और पेंशन व्यय में तीव्र वृद्धि के अनुपात में नहीं हुई। कर्मचारी लागत स्थिर होने और राजस्व में वृद्धि होने के परिणामस्वरूप, 2018-19 में परिचालन अनुपात में 97.3% का मामूली सुधार हुआ। परिचालन अनुपात में और सुधार लाने की दृष्टि से, रेलवे ने 2019-20 के बजट अनुमान में 95 प्रतिशत का लक्ष्य रखा था। बहरहाल, कोविड -19 महामारी और लॉक डाउन के प्रतिकूल प्रभाव से, 2019-20 और 2020-21 में रेलवे का राजस्व आवश्यकता से कम हो गया, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे ने आवश्यक राशि से कम राशि को रेलवे राजस्व से पेंशन निधि में विनियोजित किया। परिचालन अनुपात की गणना के मानक फार्मूले के अनुसार, पेंशन निधि में कम विनियोग करने से, 2019-20 और 2020-21 में रेलवे का परिचालन अनुपात क्रमशः 98.36% और 97.45% था। बहरहाल, 2019-20 और 2020-21 में रेलवे राजस्व से पेंशन निधि में आवश्यक विनियोग करने से, परिचालन अनुपात क्रमशः 114.19% और 131.55% होता। इस तथ्य का खुलासा केन्द्रीय बजट दस्तावेजों में किया गया।

बजट अनुमान 2021-22 में परिचालन अनुपात का लक्ष्य 96.15% था। यह उस वर्ष के यातायात राजस्व अनुमानों पर आधारित था, जिसमें महामारी के पूर्ण रूप से नियंत्रित होने, यात्री सेवाओं के सामान्य होने, यात्री बुकिंग उचित वृद्धि के साथ कोविड पूर्व स्तर पर वापस आने और न्यूनतम संचालन व्यय की आशा थी। बहरहाल, महामारी की निरंतरता ने राजस्व प्राप्तियों का अनुमान गलत साबित कर दिया। रेलवे के राजस्व पर महामारी के निरंतर प्रतिकूल प्रभाव के कारण संशोधित अनुमान 2021-22 में परिचालन अनुपात लक्ष्य को 98.93% पर पुनःनिर्धारित कर दिया गया है। इसके अलावा, महामारी के पूर्ण रूप से नियंत्रित होने तथा उचित वृद्धि के साथ यात्री सेवाओं एवं बुकिंग के कोविड पूर्व स्तर पर वापस आने से 2022-23 में एक सामान्य वर्ष होने की प्रत्याशा में, बजट अनुमान 2022-23 में 96.98% का बेहतर परिचालन अनुपात का लक्ष्य रखा गया है।

भारतीय रेलवे ने राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) तैयार की है, जो मौजूदा स्तर से 2030 तक माल ढुलाई में अपने मोडल शेयर को 45% तक बढ़ाने के लिए अवसंरचनात्मक क्षमता के सृजन के साथ-साथ नीतिगत

सुधार की एक दीर्घकालिक योजना है। रेलवे ने एनआरपी के भाग के रूप में, 2024 तक पर्याप्त क्षमता बढ़ाने के लिए विजन 2024 के तहत क्षमता वृद्धि कार्यों को प्राथमिकता दी है। इस विजन के तहत 58 अति महत्वपूर्ण, 68 महत्वपूर्ण कार्यों की पहचान की गई।

क्षमता वृद्धि तेज गति से होने के कारण, रेलवे से माल ढुलाई ग्राहकों के लिए अधिक आकर्षक होती जा रही है, जैसा कि 2020-21 में 1231 मीट्रिक टन से 2021-22 में लगभग 1415 मीट्रिक टन माल ढुलाई में रिकॉर्ड वृद्धि से स्पष्ट है। महामारी के बावजूद, माल ढुलाई में यह अभूतपूर्व वृद्धि एक स्पष्ट संकेत है कि रेलवे 2030 तक माल ढुलाई में 45% मॉडल हिस्सेदारी हासिल करने के पथ पर है। व्यय में वर्तमान यौक्तिकरण के परिणामस्वरूप, रेलवे को परिचालन अनुपात में एक पर्याप्त स्तर तक सुधार होने की उम्मीद है।

सिफारिश (पैरा सं. 10)

समिति नोट करती है कि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष की स्थापना वर्ष 2017-18 में 5 वर्षों की अवधि में 1 लाख करोड़ रुपये (प्रत्येक वर्ष 20,000 करोड़ रुपये) की कायिक निधि के साथ महत्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों, जैसे, चल स्टॉक, समपार, सड़क उपरिगामी/अद्योगामी पुल, ट्रैक नवीकरण, पुल कार्य, सिग्नल और दूरसंचार कार्यों, अन्य इलेक्ट्रिकल कार्यों, टीआरडी कार्यों, मशीनरी और प्लांट, कार्यशालाओं और प्रशिक्षण/मानव संसाधन विकास के लिए की गई थी। राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष का वित्तपोषण पैटर्न बजटीय सहायता से 5,000 करोड़ रुपये, रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5,000 करोड़ रुपये और केंद्रीय सड़क और अवसंरचना कोष से 10,000 करोड़ रुपये था। मंत्रालय के अनुसार, 2021-22 तक 74,444.18 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है, जिसमें जीबीएस से 70,000 करोड़ रुपये और आंतरिक संसाधनों से 4,444.18 करोड़ रुपये का योगदान रहा है। समिति पाती है कि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में, आंतरिक संसाधनों से 25000 करोड़ रुपये के वित्तपोषण की तुलना में, रेलवे केवल 4,444.18 करोड़ रुपये का योगदान करने में सक्षम रहा है। समिति आगे नोट करती है कि आगामी वित्तीय वर्ष 2022-23 के दौरान जीबीएस से 10,000 करोड़ रुपये और आंतरिक संसाधनों से 2,000 करोड़ रुपये के योगदान के साथ 12,000 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। समिति का यह सुविचारित मत है कि भारतीय रेल की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए निधियों के इच्छित बड़े निवेश किए गए हैं। अतः, रेलवे के लिए यह अनिवार्य हो जाता है कि वह अपने राजस्व को बढ़ाने के लिए ठोस प्रयास करे ताकि वह आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में अपने हिस्से के 2000 करोड़ रुपये का अंशदान कर सकें और निधि के सृजन का उद्देश्य ठीक से पूरा हो सके।

सरकार का उत्तर

सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसार 2016-17 और 2017-18 में कर्मचारी लागत और पेंशन व्यय में तीव्र वृद्धि होने से रेलवे का आंतरिक संसाधन सृजन बुरी तरह प्रभावित हुआ था। इन वर्षों के दौरान, यद्यपि व्यय में तेजी से वृद्धि हुई, परन्तु यातायात राजस्व में उसके अनुरूप वृद्धि नहीं हुई। इसके अलावा, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 के दौरान महामारी के कारण रेलवे के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। इस प्रकार, अपर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन के कारण, रेलवे 2017-18 से 2021-22 के दौरान आरआरएसके में अपना पूरा हिस्सा देने में सक्षम नहीं था। बहरहाल, वित्त मंत्रालय ने संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए इसके हिस्से के अलावा 2021-22 में 10,000 रुपये की अतिरिक्त धनराशि प्रदान की है।

वित्त वर्ष 2022-23 के लिए, आरआरएसके के लिए 12,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिसमें से 10,000 करोड़ रुपये सरकार के सकल बजटीय समर्थन से और 2,000 करोड़ रुपये रेलवे के आंतरिक संसाधनों से हैं। आरआरएसके के लिए आंतरिक संसाधनों से 2,000 करोड़ रुपये का प्रावधान बजट अनुमान 2022-23 में रेलवे के राजस्व/व्यय अनुमानों पर आधारित है, जो यह मानते हुए है कि महामारी के पूर्ण रूप से नियंत्रित होने और यात्री सेवाएं तथा बुकिंग उचित वृद्धि के साथ कोविड पूर्व स्तर पर वापस लौटने और लोडिंग में निरंतर वृद्धि, जिसे 1475 मीट्रिक टन का लक्ष्य रखा गया है, के साथ यह एक सामान्य वर्ष होगा। बजटीय लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाए जाएंगे।

सिफारिश (पैरा सं. 11)

समिति नोट करती है कि रेलवे द्वारा कई रेल निधियों को प्रशासित किया जा रहा है। जबकि मूल्यहास आरक्षित निधि रेलवे परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है, विकास निधि यात्री सुविधाओं, श्रम कल्याण कार्यों आदि पर पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए किया जाता है। पूंजी निधि आई आर एफ सी से बाजार ऋण लेने के प्रमुख घटक और पूंजी प्रकृति के कार्यों के ऋण सेवा दायित्वों को पूरा करने के लिए है। मंत्रालय को पेंशन निधि के साथ-साथ सेवानिवृत्त लोगों को पेंशन भुगतान का वित्तपोषण भी करना होता है।

- (i) मूल्यहास आरक्षित निधि - समिति ने नोट किया कि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के प्रचालन के दौरान, मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के लिए विनियोग नाममात्र का था क्योंकि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के पास सुनिश्चित वित्त पोषण का एक स्रोत था। समिति आगे यह नोट करती है कि यद्यपि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष का गठन पांच वर्षों के लिए किया गया था और अब यह अपने अंतिम वर्ष में है, वर्ष 2022-23 के दौरान फिर से 12,000

करोड़ रुपये के आवंटन का प्रावधान किया गया है। राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के संभावित प्रचलन को ध्यान में रखते हुए, समिति की इच्छा है कि मूल्यहास आरक्षित निधि को दरकिनार नहीं किया जाना चाहिए, यदि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष को 2021-22 के बाद भी जारी रखा जाता है, तो रेलवे को 2,000 करोड़ रुपये के विनियोग के लिए तैयार रहना चाहिए, जैसा कि वर्ष 2022-23 के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि के लिए बजट अनुमान में प्रावधान किया गया है, ताकि सुरक्षा निहितार्थ वाले नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों को फिर से मूल्यहास आरक्षित निधि से वित्त पोषित किया जा सके।

- (ii) पूंजी निधि - समिति ने नोट किया कि पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2018-19, 2019-20 और 2020-21 के दौरान, पूंजी निधि में 0 (शून्य) विनियोग किया गया है। मंत्रालय के अनुसार अपर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन के कारण पूंजी निधि के लिए कोई विनियोग नहीं किया जा सका और इस प्रकार इन वर्षों के दौरान निधि से कोई व्यय नहीं किया जा सका। आईआरएफसी से बाजार उधारी के मुख्य घटक के अनिवार्य भुगतान का प्रावधान इन वर्षों में जीबीएस से किया गया। समिति का मत है कि जीबीएस से आईआरएफसी को भुगतान करने से रेलवे को दो मामलों में नुकसान उठाना पड़ता है, अर्थात् (एक) आई आर एफ सी को ब्याज का भुगतान और (४) अगले वित्त वर्ष के लिए अंतर को कम करने के लिए आई आर एफ सी से पर्याप्त मात्रा में धन जुटाना, दूसरे, इच्छित परियोजनाओं को प्रभावित करना जिसके लिए उन निधियों को आवंटित किया गया है (आई आर एफ सी को मूल के रूप में दिए गए जीबीएस का हिस्सा)। इसलिए समिति सिफारिश करती है कि ऋण के जाल में फंसने के बजाय, रेलवे को अपने आंतरिक संसाधन सृजन को बढ़ाने के लिए ईमानदार प्रयास करने चाहिए।
- (iii) पेंशन निधि - समिति नोट करती है कि पेंशन निधि खाते में विनियोग रेलवे के कुल कार्यशील व्यय का बड़ा हिस्सा है। समिति आगे यह नोट करती है कि हर साल, सं.अ. स्तर पर पेंशन निधि के लिए विनियोग कम करके संशोधित किया जाता है। समिति मंत्रालय द्वारा बताए गए कारणों को नोट करती है कि पेंशन निधि से संभावित व्यय के आधार पर और निधि के तहत उच्च निधि शेष राशि बनाने के लिए 2021-22 के ब.अ. में 53,400 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया था। तथापि, व्यय की प्रवृत्ति और सरकार (वित्त मंत्रालय) द्वारा सलाह दिए जाने पर समग्र सीमा को ध्यान में रखते हुए, सं.अ. स्तर पर प्रावधान को घटाकर 49,100 करोड़ रुपये कर दिया गया था। जनवरी, 2022 के अंत तक पेंशन व्यय 44,901 करोड़ रुपये है। बजट दस्तावेजों को देखने पर, समिति ने पाया कि रेलवे को वर्ष 2021-22 के दौरान 79,398 करोड़ रुपये का ब्याज मुक्त ऋण प्राप्त हुआ है ताकि कोविड वैश्विक महामारी से संबंधित संसाधन अंतर को पूरा किया जा सके। पूरी राशि का उपयोग पेंशन निधि में किया गया था। समिति यह पाती है कि पेंशन निधि में 53,400 करोड़ रुपये के प्रस्तावित विनियोग के लिए भी वित्त मंत्रालय के स्पष्ट आरक्षण को देखने के बाद रेल मंत्रालय ने पेंशन निधि के व्यय के लिए पूरे ऋण का उपयोग किया है। समिति का विचार है कि यदि इस राशि के एक भाग का उपयोग पूंजी निधि को

वित्तपोषित करने के लिए किया गया होता, तो पूरा परिदृश्य भिन्न होता। इसलिए, समिति का सुझाव है कि यदि उक्त ब्याज मुक्त ऋण बिना किसी शर्त के हो तो इसके एक भाग का उपयोग चालू वित्त वर्ष की शेष अवधि के दौरान अर्थात् मार्च, 2002 तक आईआरएफसी को मूल घटक के भुगतान के लिए किया जाए ताकि बढ़ते ब्याज के बोझ से बचा जा सके।

- (iv) समिति ने अपनी पिछली सिफारिशों को दोहराते हुए, इच्छा व्यक्त की है कि विशेषरूप से साल-दर-साल बढ़ रहे सामाजिक सेवा दायित्वों और कोविड-19 महामारी के बाद के कारण घटते आंतरिक संसाधन सृजन को रेखांकित करते हुए रेलवे द्वारा वित्त मंत्रालय को रेलवे पेंशन संबंधी देनदारियों के कम से कम एक भाग को वहन करने के लिए तैयार करने के लिए जोरदार प्रयास किए जाएं, ताकि रेलवे को कम से कम वर्ष 2034-35 तक कुछ राहत प्रदान की जा सके, जब तक वर्ष 2004 में लागू की गई नई पेंशन योजना (एनपीएस), जिसमें सरकार के पेंशन बिल को कम करने की परिकल्पना की गई है, वर्ष 2034-35 के आसपास परिणाम देना शुरू कर देगी।

सरकार का उत्तर

डीआरएफ को अलग नहीं किया गया है, लेकिन 2017-18 के बाद से डीआरएफ में कम विनियोग रहा है क्योंकि गतायु परिसंपत्तियों के बैकलॉग को क्लियर करने के लिए सरकार की सकल बजटीय सहायता और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से योगदान के साथ 2017-18 से सरकार ने 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' (आरआरएसके) नामक एक नई निधि का सृजन किया है। संरक्षा संबंधी अधिकांश नवीनीकरण और प्रतिस्थापन संबंधी कार्य जो पहले डीआरएफ के माध्यम से वित्तपोषित होते थे, अब आरआरएसके के माध्यम से वित्तपोषित किए जाते हैं। आरआरएसके 12,000 करोड़ रु. (10,000 करोड़ रु. जीबीएस से और 2,000 करोड़ रु. रेलवे के आंतरिक संसाधनों से) के व्यय प्रावधान के साथ ब.अ. 2022-23 में परिचालित है। साथ ही, ब.अ. 2022-23 में डीआरएफ में 2,200 करोड़ रु. (रेलवे राजस्व से 2,000 करोड़ रुपये और पूंजी से 200 करोड़ रुपये) के विनियोग का प्रावधान किया गया है, जिसमें इस निधि से 2,000 करोड़ रुपये के व्यय का प्रावधान किया गया है। डीआरएफ में इस विनियोग को बनाए रखने का प्रयास किया जाएगा।

यद्यपि यह मंत्रालय माननीय समिति से सहमत होगा कि आईआरएफसी को जीबीएस से पट्टा प्रभारों के मूल घटक के पुनर्भुगतान की व्यवस्था कोई उचित परिपाटी नहीं है, लेकिन रेलवे के आंतरिक संसाधनों पर निरंतर दबाव के आलोक में, प्रथम सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने और उसके बाद कोविड-19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण, रेलों ने इस व्यवस्था का सहारा लिया है क्योंकि यह एक अनिवार्य भुगतान है और आवंटन के नियमों के अनुसार, पट्टा प्रभारों के भुगतान के लिए पूंजी निधि की कमी को

पूरा करने के लिए पूंजी का उपयोग किया जा सकता है। आने वाले वर्षों में संसाधन की स्थिति में सुधार के साथ, रेलवे का प्रयास इस व्यय को (आंशिक रूप से या पूर्ण रूप से) पूंजीगत निधि से पूरा करने का होगा। 2022-23 में रेलवे के संसाधनों की स्थिति में सुधार की आशा में, रेलवे ने ब.अ. 2022-23 में आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के मूल घटक के पुनर्भुगतान के दायित्व के भाग के रूप में 2,000 करोड़ रुपये के व्यय के लिए रेलवे राजस्व से पूंजी निधि में 2,360 करोड़ रुपये के विनियोग का अनुमान लगाया है जबकि शेष व्यय को जीबीएस से पूरा किया जा रहा है।

ब.अ. चरण पर रेलवे राजस्व से विभिन्न रेलवे निधियों में निधियों का विनियोग इन निधियों से होने वाले व्यय के अनुमानों और ब.अ. में परिकल्पित संसाधनों की स्थिति के आधार पर तय किया जाता है। इन्हें वर्ष के पहले 7-8 महीनों के दौरान देखे गए राजस्व प्राप्तियों और व्यय के रुझानों के आधार पर सं.अ. चरण में पुनः समायोजित किया जाता है।

जहां तक 2021-22 का संबंध है, दिसंबर'20-जनवरी'21 के आसपास ब.अ. 2021-22 को अंतिम रूप देते समय पेंशन निधि में 53,400 करोड़ रुपये के अनुमानित विनियोग का निर्णय यह मानते हुए किया गया था कि वर्ष 2021-22 एक सामान्य वर्ष होगा जिसमें महामारी का कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं होगा। बहरहाल, रेलवे राजस्व पर महामारी के निरंतर प्रतिकूल प्रभाव के कारण, सं.अ. 2021-22 में पेंशन निधि में विनियोग को घटाकर 49,100 करोड़ रुपये कर दिया गया था। चूंकि सं.अ. के बाद महामारी की लहर के कारण रेलवे के राजस्व के रुझानों की गति धीमी हो गई है, इसलिए 2021-22 में पेंशन निधि में वास्तविक विनियोग संसाधनों की उपलब्धता पर आधारित होगा।

जहां तक सरकार द्वारा रेलवे को दिए गए 79,398 करोड़ रुपये के ऋण का संबंध है, उल्लेखनीय है कि यह ऋण विशेष रूप से 2019-20 में लोक लेखा (अर्थात् पेंशन निधि) में ऋणात्मक शेष राशि को समाप्त करने और उस वर्ष के लिए कोविड से संबंधित संसाधनों की कमी के मद्देनजर 2020-21 के अपरिहार्य खर्चों को पूरा करने के लिए 2020-21 में रेलवे को दिया गया था। 2020-21 में, रेलवे वर्ष के लिए पेंशन व्यय को पूरा करने के लिए रेलवे राजस्व से पर्याप्त राशि का विनियोग करने की स्थिति में नहीं थीं। इसलिए 2019-20 की ऋणात्मक शेष राशि की भरपाई करने के लिए और 51000 करोड़ रुपये के पेंशन व्यय को भी पूरा करने के लिए 2020-21 में पेंशन निधि में 79,398 करोड़ रुपये के ऋण की पूरी राशि को विनियोजित किया गया था, जैसा कि सं.अ. 2020-21 में परिकल्पित किया गया था। बहरहाल, चूंकि 2020-21 में वास्तविक पेंशन व्यय 48435 करोड़ रुपये था, इसलिए 2020-21 में 3268 करोड़ रुपये का समापन शेष था। यह राशि 2021-22 में पेंशन व्यय के

एक भाग को पूरा करने में सहायक होगी जब संसाधनों की कमी के कारण रेलवे राजस्व से पेंशन निधि में पर्याप्त विनियोग करना संभव नहीं होगा।

अनुदान की मांगें (रेलवे), 2020-21 पर तीसरी रिपोर्ट के पैरा 10 और अनुदान की मांगें (रेलवे), 2021-22 पर 7वीं रिपोर्ट के पैरा 7 में माननीय समिति की सिफारिशों के आलोक में, वित्त मंत्रालय (एमओएफ) से पेंशन देयता का एक हिस्सा, यदि पूर्ण नहीं हो, लेने पर विचार करने का अनुरोध किया गया था ताकि भारतीय रेल की वित्तीय व्यवहार्यता और स्थिरता सुनिश्चित की जा सके। बहरहाल, वित्त मंत्रालय ने रेल बजट के आम बजट के साथ विलय के दौरान केंद्रीय मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित व्यवस्था, जिसके अनुसार, रेलें अपने सभी राजस्व व्यय को पूरा करेंगी, जिसमें सामान्य कार्य संचालन व्यय, कर्मचारियों को देय वेतन एवं भत्ते और अपने राजस्व से पेंशन शामिल है, का हवाला देते हुए सहमति नहीं दी है।

इस रिपोर्ट में माननीय समिति की सिफारिश के अनुसरण में इस मुद्दे को फिर से वित्त मंत्रालय के सामने उठाया गया है।

सिफारिश (पैरा सं. 12)

समिति यह नोट करती है कि वर्ष 2023 तक शतप्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य प्राप्त करने के उद्देश्य से रेल विद्युतीकरण कार्य, रेल बजट के लिए एक प्रमुख क्षेत्र बना हुआ है। समिति यह नोट करती है कि रेलवे विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर है क्योंकि रेलवे ने वर्ष 2021-22 में 2849 किलोमीटर विद्युतीकृत मार्ग शुरू किया है और मार्च, 2022 तक 6000 किलोमीटर का लक्ष्य रखा है। तथापि, 30 जनवरी, 2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के बड़ी लाइन के 74.71% अर्थात् 43330 किलोमीटर रेल लाइन का विद्युतीकरण किया गया है। समिति यह जानकर प्रसन्न है कि रेलवे ने वर्ष 2020-21 के दौरान 6000 आरकेएम के लक्ष्य को पार कर लिया है और मार्च, 2022 तक 6000 आरकेएम के लक्षित लक्ष्य को प्राप्त कर लेगा। समिति कार्बन फुटप्रिंट को कम करने और वित्तीय आय को बढ़ावा देने के साथ-साथ परिवहन का अधिक पर्यावरण अनुकूल और टिकाऊ स्रोत प्रदान करने में रेलवे के योगदान की सराहना करती है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि आगामी वित्तीय वर्ष 2022-23 के लिए निर्धारित 6500 आरकेएम के लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए प्रयास किए जाएं।

सरकार का उत्तर

वित्त वर्ष 2021-22 के अंत में (अर्थात् 31.03.2022 तक), 52,247 मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) (80.20%) की बड़ी लाइन को विद्युतीकृत किया गया है।

2021-22 के दौरान, 6,000 मार्ग किलोमीटर के लक्ष्य की तुलना में कुल 6,366 मार्ग किलोमीटर की बड़ी लाइन के मार्गों का विद्युतीकरण किया गया है, जो कि भारतीय रेल के इतिहास में एक वर्ष में अब तक का **सर्वाधिक** विद्युतीकरण कार्य है, जो 2020-21 के दौरान 6,015 मार्ग किलोमीटर के पिछले सर्वश्रेष्ठ विद्युतीकरण कार्य को पार कर गया है। इस प्रकार, पिछले दो वर्षों में ही लगभग 6,200 मार्ग किलोमीटर प्रति वर्ष के औसत से 12,381 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है।

2022-23 के लिए, 6,500 मार्ग किलोमीटर के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया है। समिति की सिफारिश के अनुसार, 2022-23 के दौरान 6,500 मार्ग किलोमीटर के विद्युतीकरण को प्राप्त करने के लिए विद्युतीकरण की गति को बढ़ाने के लिए सभी उपाय किए जा रहे हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 13)

समिति यह जानकर प्रसन्न है कि रेलवे ने बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले समपारों को बहुत पहले ही समाप्त कर दिया है। समिति को यह भी आशा है कि सभी मीटर गेज तथा नैरो गेज पर आमान परिवर्तन चल रहे हैं, उन मार्गों पर भी आमान परिवर्तन के कार्य के एक हिस्से के रूप में सभी बिना चौकीदार वाले समपारों को भी हटा दिया जाएगा।

सरकार का उत्तर

बड़ी आमान (बीजी) पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों (यूएमएलसी) को 31.01.2019 तक समाप्त कर दिया गया था। आमान परिवर्तन कार्यों के दौरान मीटर आमान (एमजी) और छोटी आमान (एनजी) पर यूएमएलसी को समाप्त कर दिया जाएगा।

सिफारिश (पैरा सं. 14)

समिति इस बात की सराहना करती है कि रेलवे ने चौकीदार वाले समपारों को बंद करने के लक्ष्यों को पार कर लिया है, अर्थात् वर्ष 2018-19 के दौरान यह 400 के लक्ष्य से बढ़कर इस प्रकार के 631 समपारों को हटाया गया था, वर्ष 2019-20 में 1000 के लक्ष्य से बढ़कर 1273 समपारों को हटाया गया था।

आरओबी/आरयूबी/सबवे के निर्माण के मामले में भी, 2018-19 में यह उपलब्धि 1400 के लक्ष्य से बढ़कर 1477 था; 2018-19 में 1500 के लक्ष्य की तुलना में 1315 था; 2020-21 में 1100 के लक्ष्य के मुकाबले 1133 था। तथापि, वित्तीय लक्ष्यों और व्यय को देखते हुए, समिति पाती है कि उपर्युक्त वर्षों के दौरान समपार कार्यों में, 743 करोड़ रुपये के आबंटन की तुलना में, 678 करोड़ रुपये; 547 करोड़ रुपये की तुलना में 513 करोड़ रुपये; 598 करोड़ रुपये की तुलना में 545 करोड़ रुपये का व्यय हुआ था, और आरओबी /आरयूबी कार्यों के मामले में भी स्थिति समान थी, जहां आबंटन 4,637 करोड़ रुपये (आरई) हुआ था और व्यय 3,543 करोड़ रुपये (2018-19) रहा था, वर्ष 2019-20 में 3,697 करोड़ रुपये (आरई) आबंटन की तुलना में व्यय 3,520 करोड़ रुपये रहा और वर्ष 2020-21 में 4,170 करोड़ रुपये आबंटन (आरई) की तुलना में व्यय घटकर 4,140 करोड़ रुपये रहा। समिति यह समझने में असमर्थ है कि जब वास्तविक लक्ष्य निर्धारित लक्ष्यों से अधिक थे तो व्यय कैसे कम रहा। समिति जल्द से जल्द स्थिति से अवगत होना चाहेगी।

सरकार का उत्तर

व्यय पीएच-29 जिसमें समपार संबंधी कार्य जैसे सड़क सुधार, सिगनल कार्य, विद्युतीकरण आदि शामिल हैं। चूंकि, समपारों को कम किया जा रहा है, इसलिए इस मदद में व्यय में कमी हुई है। पीएच-30 के लिए, 2018-19 से 2021-22 के लिए व्यय का ब्यौरा नीचे दी गई तालिका में दिया गया है।

वर्ष	समाप्त किए गए चौकीदार वाले समपार	आरओबी/आरयूबी/सबवे का निर्माण	निधि उपयोगिता (पीएच-29) (रु. करोड़ में)	निधि उपयोगिता (पीएच-30) (रु. करोड़ में)
2018-19	631	1477	678	3543
2019-20	1273	1315	573	3520
2020-21	961	1133	545	4140
2021-22	867	994	450	4225

आरओबी/आरयूबी कार्यों के लिए 3,543 करोड़ रुपये से 4,225 करोड़ रुपये तक का व्यय किया गया है।

सिफारिश (पैरा सं. 15)

समिति पाती है कि रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ उनकी बैठकों के दौरान आरयूबी में जल जमाव का सिफारिश देश के लगभग सभी भागों से संसद सदस्यों द्वारा उठाया जाता है। समिति ने नोट किया है कि जोनल रेलवे ने 1368 आरयूबी की पहचान की है जहां जल भराव की समस्या की जानकारी दी गई थी। इसमें से 1328 का कार्य पूरा कर लिया गया है और शेष 40 का कार्य मानसून से पहले पूरा कर लिया जाएगा। समिति ने इस बात की सराहना करते हुए आशा व्यक्त की है कि 40 आरयूबी पर शेष कार्य समय से पूरा कर लिया जाएगा और यह इच्छा व्यक्त की है कि नई रेल लाइनों/डीएफसी को चालू करने की अन्य चल रही परियोजनाओं में उचित सावधानी बरती जाएगी ताकि जल जमाव की कोई समस्या न हो।

सरकार का उत्तर

आरयूबी के 40 कार्यों में से, 21 कार्यों को पहले ही पूरा कर लिया गया है और शेष 19 आरयूबी का कार्य मानसून से पहले पूरा कर लिया गया। आरयूबी में जल जमाव की समस्याओं को कम करने के लिए एक व्यापक दिशानिर्देश जारी किए गए हैं:

- (i) पर्याप्त जल निकासी व्यवस्था को नए आरयूबी/सबवे की योजना का अभिन्न अंग बना दिया गया है।
- (ii) मौजूदा आरयूबी/सब-वे में निकटतम पुल और नालों के लिए जल प्रवाह डायवर्जन, संपर्क सड़कों को शेड से ढकने की व्यवस्था, आरयूबी में प्रवेश स्थान पर हम्प की व्यवस्था जैसे व्यवहार्य उपचारात्मक उपाय,
- (iii) साइट की उपयुक्तता के अनुसार क्रॉस ड्रेनों की व्यवस्था, जोड़ों को सील करना आदि,
- (iv) जल जमाव आदि की स्थिति में जल की शीघ्रता से निकासी करने के लिए चिन्हित आरयूबी/एलएचएस में पम्पिंग की व्यवस्था भी की गई है।

सिफारिश (पैरा सं. 16)

समिति नोट करती है कि यद्यपि सवारी डिब्बों और लोकोमोटिवों की खरीद में रेलवे की उपलब्धि लक्ष्यों से अधिक है, लेकिन वैगनों के मामले में, लक्ष्यों को प्राप्त करने में कमी है। समिति को इस बात की जानकारी है कि रेलवे के स्वामित्व वाला केवल एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम (मैसर्स ब्रैथवेट) है जिसके माध्यम से वैगनों की आवश्यकता का केवल एक भाग ही पूरा किया जाता है जबकि वैगनों की खरीद अधिकतर निजी वैगन बिल्डरों से खुली निविदा की प्रक्रिया के माध्यम से की जाती है। समिति को यह भी जानकारी है कि वैगन की

आवश्यकताएं और उपयोग विभिन्न कारकों जैसे कमोडिटी प्रवाह, मालगाड़ी की गति, उपलब्ध लोकोमोटिव, रखरखाव संबंधी आवश्यकताओं आदि पर निर्भर करते हैं। चूंकि, समर्पित माल-यातायात गलियारा (डीएफसी) का कार्य सरकार और रेलवे की शीर्ष प्राथमिकताओं में से एक है और दो गलियारे पहले ही चालू हो चुके हैं, इसलिए भविष्य में माल ढुलाई की मांग को पूरा करने के लिए विभिन्न प्रकार के वैगनों की अधिक मांग होगी, समिति सिफारिश करती है कि डीएफसी और प्रतिस्थापन के लिए वैगनों की समग्र आवश्यकता का विवेकपूर्ण मूल्यांकन किया जाना चाहिए ताकि वैगनों की अपेक्षित खरीद और उनके इष्टतम उपयोग के लिए पहले से ही सुधारात्मक उपाय किए जा सकें।

सरकार का उत्तर

कोविड युग के बाद अर्थव्यवस्था में सुधार थोक और गैर-थोक क्षेत्रों में बेहतर मांग परिदृश्य की उम्मीद है। इसे ध्यान में रखते हुए, रेलवे ने मांग को पूरा करने के लिए अगले 3 वर्षों में 1 लाख नए वैगनों को शामिल करने की कार्रवाई की है। क्षमता संवर्धन के महत्वपूर्ण कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने की कार्रवाई भी की जा रही है।

सिफारिश (पैरा सं. 17)

समिति इस बात की सराहना करती है कि पिछले 5 वर्षों के दौरान लोकोमोटिव के अर्जन के लक्ष्यों को पार कर लिया गया है। समिति को इस बात की जानकारी है कि रेलवे बड़ी (बीजी) लाइनों पर शतप्रतिशत विद्युतीकरण की ओर बढ़ रहा है और इस प्रकार डीजल लोकोमोटिव की आवश्यकता में काफी कमी आएगी जबकि इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव की आवश्यकता काफी हद तक बढ़ जाएगी। इसके अतिरिक्त, डीएफसी को आरंभ करने और वर्ष 2022-23 के बजट भाषण में घोषित 400 नई वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेनों के चालू होने के मद्देनजर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव की मांग बढ़ेगी। समिति को ज्ञात हुआ है कि रेलवे में डीजल इंजनों को इलेक्ट्रिक या दोहरी पद्धति में परिवर्तित करने की प्रक्रिया चल रही है जिसमें उन्हें कुछ हद तक सफलता मिली है। निस्संदेह, यह सही दिशा में उठाया गया कदम है, परंतु लोको की भारी अतिरिक्त आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए समिति को आशंका है कि वर्तमान गति के साथ, जब तक विनिर्माण इकाइयों की क्षमता में वृद्धि नहीं की जाएगी, तब तक लोको की जितनी संख्या में आवश्यकता होगी, उसे पूरा नहीं किया जा सकेगा। अतः समिति सिफारिश करती है कि विद्युत इंजनों की मौजूदा और भविष्य की मांगों का आकलन/परिकल्पना की जाए ताकि इंजनों की आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से पूरा किया जा सके।

सरकार का उत्तर

विद्युत इंजनों का उत्पादन पिछले कुछ वर्षों से लगातार बढ़ रहा है ताकि विद्युतीकरण की बढ़ी हुई गति के अनुरूप अतिरिक्त विद्युत इंजनों की आवश्यकता को पूरा किया जा सके जैसा कि नीचे दी गई तालिका से देखा जा सकता है:

भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों द्वारा उत्पादित विद्युत इंजनों की संख्या	सीएलडब्ल्यू + दानकुनी	बीएलडब्ल्यू	पीएलडब्ल्यू	कुल	प्रति वर्ष औसत उत्पादन
2009-10 से 2013-14	1230	0	0	1230	246
2014-15 से - 2020-21	2395	719	56	3170	473
2021-22 (फरवरी तक)	433	331	104	868	868

- विद्युतीकरण की बढ़ी हुई गति के अनुरूप विद्युत इंजनों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनारस रेल इंजन कारखाना (बीएलडब्ल्यू), वाराणसी और पटियाला रेल इंजन कारखाना (पीएलडब्ल्यू), पटियाला को विद्युत इंजनों के विनिर्माण की जिम्मेदारी सौंपी गई थी।

बीएलडब्ल्यू और पीएलडब्ल्यू को दिनांक 18-02-2022 के पत्र द्वारा 2022-23 और 2023-24 के लिए क्रमशः 450 और 200 विद्युत इंजनों के उत्पादन का लक्ष्य सौंपा गया है। 2021-22 (फरवरी तक) के दौरान, पीएलडब्ल्यू और बीएलडब्ल्यू ने क्रमशः 104 और 331 विद्युत इंजनों का विनिर्माण किया है।

सिफारिश (पैरा सं. 18)

समिति नोट करती है कि 65 विद्युत इंजन, जिन्होंने अपनी कोडल लाइफ (35 साल) पूरी कर ली है, का इस्तेमाल गौण सेवाओं में किया जा रहा है। हालांकि संबंधित रेलवे के अधिकारी उन इंजनों की स्थिति का निरीक्षण करते हैं, फिर भी समिति अन्य संबंधित/जुड़ी हुई रेलवे संपत्ति की सुरक्षा/क्षति के बारे में चिंतित है कि उन इंजनों के खराब होने/विफलता के कारण कोई दुर्घटना न हो। अतः, समिति चाहती है कि जब भी इन इंजनों को सेवा में लगाया जाए, निरीक्षण अधिकारी द्वारा प्रत्येक बार पूरी तरह से उनकी जांच की जाए और इसके उपयोग के लिए एक उचित प्रमाणीकरण दिया जाए।

सरकार का उत्तर

31.01.2022 की स्थिति के अनुसार, गौण सेवाओं के लिए 65 विद्युत इंजनों का उपयोग किया जाता है।

इन रेल इंजनों ने 35 वर्ष की अपनी कोडल आयु पूरी कर ली है, बहरहाल, वे शंटिंग कार्य, कार्यरत रेलवे सामग्री गाड़ियों, विभागीय गाड़ियों आदि को चलाने जैसी सेवाओं में उपयोग करने के लिए उपयुक्त हैं।

इन इंजनों का संरक्षा जांचों सहित सभी निर्धारित अनुरक्षण निरीक्षण भी किया जाता है, ताकि गाड़ी परिचालन की विश्वसनीयता के साथ-साथ संरक्षा से समझौता न हो।

सिफारिश (पैरा सं. 19)

समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि रेल कार्गो को संभालने के लिए अतिरिक्त टर्मिनलों के विकास में उद्योग से निवेश को बढ़ावा देने के लिए, एक नई 'गति शक्ति मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति शुरू की गई है। आर्थिक प्रगति और सतत विकास के लिए एक परिवर्तनकारी दृष्टिकोण अपनाने के नाते, जीसीटी का उद्देश्य व्यापक राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी) के हिस्से के रूप में विभिन्न मंत्रालयों की मौजूदा सभी पहलों को बेहतर तालमेल के लिए विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों के लिए मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी के साथ एकीकृत करना है। उद्योग से मांग और कार्गो यातायात की संभावना के आधार पर जीसीटी का स्थान तय किया जा रहा है। अगले तीन वर्षों के दौरान जीसीटी के विकास के लिए अब तक 74 स्थानों की पहचान की गई है। समिति का मत है कि रेलवे को जीसीटी विकसित करने के लिए अपनी खाली भूमि का उपयोग करने की संभावना तलाशनी चाहिए ताकि वे अपनी बेकार पड़ी संपत्ति से धन जुटा सकें और उन्हें अतिक्रमण से बचा सकें।

सरकार का उत्तर

गैर-रेल भूमि पर गति शक्ति कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) विकसित किए जाने के लिए रेल द्वारा 74 स्थानों की अनंतिम रूप से पहचान की गई है। अगले तीन वित्तीय वर्षों में 100 जीसीटी विकसित करने का लक्ष्य रखा गया है।

इसके अलावा, कार्गो टर्मिनलों के विकसित किए जाने के लिए रेल की खाली भूमि का उपयोग करने की संभावनाओं की खोज के लिए समिति के सुझाव के संबंध में, उल्लेखनीय है कि जीसीटी नीति में रेल भूमि पर पूर्ण/आंशिक रूप से कार्गो टर्मिनल विकसित करने के लिए भी प्रावधान (नीति की अनुसूची '2') है। रेल भूमि पर पूर्ण या आंशिक रूप से विकसित होने वाले जीसीटी के लिए, रेल द्वारा भूमि खंडों की पहचान की जाएगी, और टर्मिनल के निर्माण तथा संचालन के लिए परिचालक का चयन खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से किया जाएगा।

रेल भूमि पर जीसीटी विकास के माध्यम से निवेश को प्रोत्साहित करने के लिए, मंडल उपयुक्त भूखंडों की पहचान कर रहे हैं, और कार्गो यातायात के लिए संभावित स्थानों की पहचान करने के लिए उद्योग और अन्य हितधारकों के साथ बैठकें भी कर रहे हैं।

सिफारिश (पैरा सं. 20)

समिति नोट करती है कि वित्त मंत्री ने अपने बजट भाषण में एक स्टेशन-एक उत्पाद योजना की घोषणा की जिसका उद्देश्य देश भर के रेलवे स्टेशनों पर प्रदर्शन और बिक्री आउटलेट मुहैया करके भारत के स्वदेशी और विशिष्ट उत्पादों और शिल्प को प्रोत्साहित करना है। समिति आगे नोट करती है कि इसकी कार्य योजना वाणिज्य मंत्रालय के संबंधित विभाग के साथ विचाराधीन है। समिति को लगता है कि यह समृद्ध भारतीय विरासत को प्रदर्शित करने के लिए एक अच्छा मंच साबित होगा और साथ ही यहाँ की यात्रा करने वाले लोगों को स्थानीय शिल्प, उत्पादों, भोजन और संस्कृति के बारे में ज्ञान प्राप्त होगा जो स्थानीय आपूर्ति श्रृंखला को बढ़ावा देगा और ऐसे उत्पादों के निर्माण में लगे स्थानीय और स्वदेशी समुदाय के लिए फायदेमंद होगा। इस पहल की सराहना करते हुए समिति चाहती है कि इस पहल में तेजी लाने के लिए, रेलवे को राज्य विकास आयुक्तों से संपर्क करना चाहिए जिनके साथ स्थानीय समुदायों/बुनकर/पेशे में लगे श्रमिकों का विवरण आसानी से उपलब्ध है। समिति यह भी चाहती है कि मंत्रालय इस अवधारणा के लिए आवश्यक तैयारी सुनिश्चित करे और तत्परता से कार्य करे।

सरकार का उत्तर

- 'एक स्टेशन एक उत्पाद' (ओएसओपी) रेल मंत्रालय की एक स्वतंत्र योजना है। इस योजना का उद्देश्य देश भर के रेलवे स्टेशनों पर सेल्स आउटलेटों के माध्यम से स्थानीय कारीगरों, कुम्हारों, बुनकरों/हथकरघा बुनकरों, शिल्पकारों आदि को कौशल विकास के माध्यम से आजीविका बढ़ाने के अवसर प्रदान करना है।
- इस योजना के अंतर्गत, रेल स्वदेशी/स्थानीय उत्पादों को प्रदर्शित करने, बेचने और उच्च दृश्यता देने के लिए स्थिर स्टॉल/कियोस्क, सुवाह्य ट्रॉलियां प्रदान करेगा।
- उत्पाद कैटगरी उस विशेष क्षेत्र के लिए स्थानीय/जीआई टैग वाली होगी और इसमें प्रसंस्कृत, अर्ध प्रसंस्कृत तथा क्षेत्र में स्थानीय रूप से तैयार/उगाए गए अन्य खाद्य उत्पादों सहित स्थानीय कारीगरों, बनकरों शिल्पकारों, आदिवासियों आदि द्वारा तैयार कलाकृतियों, हस्तशिल्प, कपड़ा और हथकरघा, खिलौने, चमड़े के उत्पाद, पारंपरिक उपकरण/ औजार, वस्त्र, रत्न और आभूषणों इसमें शामिल किए जाने की अनुमति होगी।
- स्वयं सहायता समूहों और समाज के कमजोर व्यक्तियों को प्रोत्साहित किया जाएगा।
 - योजना में भाग लेने के लिए नाममात्र पंजीकरण शुल्क ।
 - दिनांक 25.03.2022 को प्रत्येक क्षेत्रीय रेल में एक पायलट परियोजना शुरू की गई थी। वर्तमान में, इसके अंतर्गत 157 स्टेशनों को शामिल किया गया है।
 - इसके अतिरिक्त, क्षेत्रीय रेलों ने अधिकतम स्टेशनों पर ओएसओपी योजना के कार्यान्वयन के लिए उत्पादों की पहचान की है।
- वाणिज्यिक परिपत्र सं. 2022 का 12 के तहत दिनांक 20.05.2022 को ओएसओपी नीति जारी की गई।

सिफारिश (पैरा सं. 21)

समिति नोट करती है कि "भारत गौरव" रेलों का उद्देश्य भारत के नागरिकों और विश्व के समक्ष भारत की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत और शानदार ऐतिहासिक स्थानों को दर्शाना है। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल का उद्देश्य विशाल पर्यटन संभावनाओं का उपयोग करने के लिए थीम आधारित गाड़ियां चलाने के क्रम में पर्यटन क्षेत्र के पेशेवरों की मुख्य क्षमताओं का लाभ उठाना है। इस योजना के अंतर्गत, पंजीकृत सेवा प्रदाताओं को "राइट टू यूज़" मॉडल के तहत रैकों का प्रस्ताव दिया जाएगा और सेवा प्रदाताओं के पास एनआरसी (गैर-

रेलवे ग्राहक) योजना के माध्यम से उत्पादन इकाइयों से सीधे नए डिब्बों की खरीद का विकल्प भी होगा। 400 नए वंदे भारत रिक के लिए सवारी डिब्बों, अपनी कोडल आयु पूरी कर चुके मौजूदा सवारी डिब्बों के प्रतिस्थापन, पारंपरिक कोचों को एलएचबी और नए विस्टा डोम सवारी डिब्बों के साथ बदलने की आवश्यकता को देखते हुए समिति को आशंका है कि विनिर्माण इकाई की वर्तमान उत्पादन क्षमता इस लोड को संभाल नहीं पाएगी। अतः, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को एनआरसी क्षेत्र में नए प्रवेशकों के साथ प्रतिस्पर्धा करने से पहले अपने पहले से चल रहे कार्य पूरे कर लेने चाहिए।

सरकार का उत्तर

भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयां वंदे भारत, एलएचबी कोच और नए विस्टाडोम कोच आपूर्ति के मौजूदा कार्यभार के अलावा "भारत गौरव" गाड़ी संचालकों की मांगों को पूरा करने में सक्षम हैं।

अनुमानित ट्रेन सेवाओं की आवश्यकता के अनुसार 400 नए वंदे भारत के उत्पादन की योजना बनाई जाएगी।

सिफारिश (पैरा सं. 22)

समिति नोट करती है कि रेलवे देश की विशाल पर्यटक क्षमता का दोहन करने के लिए पर्यटन क्षेत्र के पेशेवरों का लाभ उठाकर थीम आधारित 'भारत गौरव' ट्रेनों की योजना बना रहा है, जिसके लिए पंजीकरण, रिक आवंटन और भुगतान के लिए भारत गौरव पोर्टल शुरू किया गया है। अब तक 09 सेवा प्रदाताओं ने पोर्टल पर अपना पंजीकरण कराया है। समिति यह भी नोट करती है कि ट्रेनों का प्रबंधन सेवा प्रदाताओं के हाथों में होगा जो यात्रा कार्यक्रम के विकास और ऑनबोर्ड सेवाओं के प्रावधान के लिए पूरी तरह से जिम्मेदार होंगे, वे थीम आधारित दौरे के विपणन के लिए भी जिम्मेदार होंगे। बहरहाल, ट्रेनों के रिक के रखरखाव और संचालन की जिम्मेदारी रेलवे की होगी। समिति का मानना है कि इस संबंध में समझौता ज्ञापन यात्रियों के अधिकारों, उनकी सुरक्षा, शिकायत निवारण तंत्र और दुर्घटना आदि के मामले में जिम्मेदारी/मुआवजे के निर्धारण के बारे में अच्छी तरह से सोचकर बनाया जाए। अतः, समिति चाहती है कि जिम्मेदारी सेवा प्रदाता को सौंपी जाए, लेकिन निगरानी तंत्र रेलवे के हाथों में होना चाहिए ताकि सेवा प्रदाता की ओर से कोई ढिलाई न हो।

सरकार का उत्तर

• भारतीय रेल ने भारत और दुनिया के व्यक्तियों को भारत की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत और शानदार ऐतिहासिक स्थानों के दर्शन करने के लिए थीम-आधारित टूरिस्ट सर्किट गाड़ियों यथा "भारत गौरव" गाड़ियों (बीजीटी) की शुरुआत की है। इस नीति के तहत, अब तक कुल 12 सेवा प्रदाताओं ने बीजीटी पोर्टल पर अपना पंजीकरण कराया है। भारत गौरव गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं के संबंध में भारतीय रेल और सेवा प्रदाताओं के बीच किए जाने वाले समझौते पर उचित विचार किया गया है। इस समझौते में, अन्य बातों के साथ-साथ, यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा सुनिश्चित करने संबंधी प्रावधान निम्नानुसार हैं:

• सेवा प्रदाता भारत गौरव ट्रेनों के संचालन के दौरान दुर्घटनाओं की रोकथाम के लिए सभी उचित सावधानी बरतेंगे और दुर्घटना पीड़ितों को सभी उचित सहायता तथा आपातकालीन चिकित्सा सहायता प्रदान करने और रेल प्रशासन की विभिन्न विभागों की आपातकालीन सेवाओं के साथ संपर्क करने में रेल प्रशासन की सहायता करेंगे;

• सेवा प्रदाता इस अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार अनुबंध अवधि के दौरान पर्यटकों और सवारी डिब्बों के लिए पर्याप्त बीमा कवर प्राप्त करेगा और बनाए रखेगा;

• सेवा प्रदाता पर्यटकों, सरकारी विभागों, मीडिया और अन्य एजेंसियों के साथ संवाद करने करने और सुझावों पर ध्यान देने के लिए एक जनसंपर्क इकाई बनाए रखेगा;

• सेवा प्रदाता, अनुबंध अवधि के दौरान, जीवन की हानि, शारीरिक चोट, सामान और सामान के संबंध में दावों सहित पर्यटकों द्वारा किए दावों और हानियों सहित बीमा कवर की खरीद और रखरखाव करेगा;

• सेवा प्रदाता द्वारा बुक किए गए पर्यटकों के कारण होने वाले सभी दावों को सेवा प्रदाता अपनी एकमात्र लागत और खर्च पर निपटाएगा।

• दुर्घटना की स्थिति में राहत एवं बचाव अभियान रेल प्रशासन द्वारा किया जायेगा। दुर्घटना की जांच रेल के नियमों के अनुसार की जाएगी। यदि दुर्घटना का कारण सेवा प्रदाता पाया जाता है, तो सेवा प्रदाता रेल के मानदंडों के अनुसार पर्यटकों को मुआवजा देगा। यद्यपि, अन्य मामलों में रेल प्रशासन द्वारा मानदंडों के अनुसार मुआवजा दिया जाएगा।

- भारतीय रेल अधिनियम की धारा 124 और धारा 124ए के अंतर्गत शामिल दुर्घटना/अप्रिय घटना के कारण होने वाली सभी देयता दुर्घटना जांच रिपोर्ट में स्थापित दुर्घटना के लिए जिम्मेदार पार्टी द्वारा वहन की जाएगी।

सिफारिश (पैरा सं. 23)

समिति यह जानकर प्रसन्न है कि भारतीय रेल ने चलने वाली ट्रेनों की संरक्षा बढ़ाने के लिए अपनी स्वदेशी स्वचालित ट्रेन सुरक्षा और चेतावनी (एटीपी) प्रणाली विकसित की है। प्रणाली को कवच के नाम से जाना जाता है। वे आगे नोट करते हैं कि कवच दक्षिण मध्य रेलवे क्षेत्र के 1200 किलोमीटर पर शुरू किया जा रहा है और इसे दिल्ली-मुंबई और दिल्ली- हावड़ा लाइन पर मार्च 2024 तक शुरू करने का लक्ष्य रखा गया है। समिति रेलवे की इस पहल की सराहना करती है और आशा करती है कि यह दुर्घटनाओं की दर को कम करने में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करेगी। इसलिए, समिति चाहती है कि आने वाले वर्षों में, सुरक्षा पर आवंटन बढ़ाया जाना चाहिए ताकि "कवच" को भारतीय रेलवे के पूरे क्षेत्रों/खंडों में लागू किया जा सके।

सरकार का उत्तर

आत्मानिर्भर भारत की दृष्टि की भावना का ध्यान रखते हुए, कवच को भारतीय रेल राष्ट्रीय स्वचालित गाड़ी सुरक्षा (एटीपी) के रूप में अपनाया गया है।

250 किमी के परीक्षण खण्ड के अलावा, वर्तमान में, कवच दक्षिण मध्य रेल के 1200 रूट किमी, बीदर-परली वैजनाथ-परभणी और मनमाड-परभणी-नांदेड़-सिकंदराबाद-गडवाल-धोने-गुंतकल खण्ड पर लागू किया जा रहा है।

31.03.2022 तक, दक्षिण मध्य रेल में 1098 किलोमीटर नेटवर्क मार्ग को कवच के तहत लाया गया है।

इसके अलावा, भारतीय रेल पर उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन)/अत्यधिक उपयोग किए गए नेटवर्क (एचयूएन) मार्गों पर 34000 रूट किलोमीटर से अधिक के लिए कवच के कार्यों को मंजूरी दी गई है। वर्तमान में, कवच को नई दिल्ली-मुंबई और नई दिल्ली-हावड़ा मार्गों पर शुरू किए की योजना है, जिसे मार्च, 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इसके अलावा, प्राप्त अनुभव के आधार पर शुरू करने की योजना बनाई जाएगी।

आवंटन – भारतीय रेल ने कवच प्रणाली को लागू करने के लिए वित्तीय वर्ष 2021-22 में 133.00 करोड़ रुपए की तुलना में वित्तीय वर्ष 2022-23 में 272.30 करोड़ रुपए का प्रवधान किया है।

अध्याय –तीन

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

-शून्य-

अध्याय –चार

टिप्पणियां/सिफारिशें, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और उन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है

-शून्य-

अध्याय –पाँच

टिप्पणियां/सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं

- शून्य -

नई दिल्ली;
21 दिसंबर, 2022
.....पौष, 1943 (शक)

राधा मोहन सिंह
सभापति
रेल सम्बन्धी स्थायी समिति

रेल संबंधी स्थायी समिति (2022-23) की
तीसरी बैठक का कार्यवाही सारांश

समिति की बैठक बुधवार, 21 दिसम्बर, 2022 को 1000 बजे से 1045 बजे तक समिति कमरा 'घ', संसदीय सौध, नई दिल्ली में हुई।

श्री राधा मोहन सिंह उपस्थित
-
सदस्य सभापति

लोक सभा

2. श्रीमती शताब्दी राय
3. डा. फारूक अब्दुल्ला
4. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
5. श्री कोटागिरी श्रीधर
6. गोपाल जी ठाकुर
7. श्री रमेशचन्द्र कौशिक
8. सुश्री दिया कुमारी
9. श्रीमती जसकौर मीना
10. सुश्री चन्द्राणी मुर्मु
11. श्रीमती केशरीदेवी पटेल
12. श्री अच्युतानंद सामंत

राज्य सभा

13. श्री नरहरि अमीन
14. श्रीमती फूलोदेवी नेतम
15. डा. प्रशांत नन्दा
16. डॉ. सुमेर सिंह सोलंकी

सचिवालय

1. श्रीमती सुमन अरोड़ा - सयुक्त सचिव
2. श्री राम लाल यादव - अपरनिदेशक

2. सर्वप्रथम, सभापति ने सदस्यों का समिति की बैठक में स्वागत किया। तत्पश्चात्, समिति ने "रेल मंत्रालय की अनुदानों के मांगों (2022-23) पर समिति के ग्यारहवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई संबंधी प्रारूप प्रतिवेदन को विचारार्थ लिया।

समिति ने उपरोक्त प्रतिवेदनों को मामूली संशोधन के साथ स्वीकार किया।

3. समिति ने सभापति को, प्रतिवेदन को अंतिम रूप देने और उसे संसद में प्रस्तुत करने के लिए प्राधिकृत किया।

4. XXXXXXXXXXX XXXXXXXX XXXXXXXX

तत्पश्चात् समिति की बैठक स्थगित हुई।

रेल मंत्रालय की "अनुदानों की मांगों" (2022-23) संबंधी गयारहवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण।

(एक)	सिफारिशों की कुल संख्या	23
(दो)	सिफारिशें, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है :	06
	पैरा सं. 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22 और 23	
	कुल का प्रतिशत	100%
(तीन)	सिफारिशें जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्रवाई नहीं करना चाहती	शून्य
	पैरा सं. शून्य	
	कुल का प्रतिशत	0%
(चार)	सिफारिशें जिनके संबंध में सरकार के उत्तर समिति ने स्वीकार नहीं किये हैं	शून्य
	पैरा सं. शून्य	
	कुल का प्रतिशत	0%
(पांच)	सिफारिशें, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं	शून्य
	पैरा सं. शून्य	
	कुल का प्रतिशत	0%