

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2022-23)

(सत्रहवीं लोक सभा)

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

चौदहवा प्रतिवेदन

अनुदानों की मांगें
(2023-24)



लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

13 मार्च, 2023/ 22 फाल्गुन, 1944(शक)

चौदहवा प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति
(2022-23)

(सत्रहवीं लोक सभा)

रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अनुदानों की मांगें
(2023-24)

13 मार्च 2023 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया।
13 मार्च 2023 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया।



लोकसभा सचिवालय
नईदिल्ली

13 मार्च, 2023/22 फाल्गुन, 1944(शक)

विषयसूची

		PAGE
समिति की संरचना		(ii)
प्राक्कथन		(iv)
प्रतिवेदन		
भाग 1		
	अध्याय I	1
	प्रस्तावना	1
	अध्याय II	3
	बजट विश्लेषण	3
	वार्षिक योजना 2023-24	9
	आंतरिक संसाधन	13
	अतिरिक्त बजटीय संसाधन (आईबीआर)	15
	राष्ट्रीय रेल संरक्षाकोष (आरआरएसके)	17
	निधियों का विनियोजन	22
	मूल्यहासआरक्षित निधि (डीआरएफ)	26
	विकास निधि	27
	पूँजी निधि	28
	पेंशन निधि	29
	सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)	30
	रेलवे राजस्व	33
	परिचालनिक अनुपात	35
	वास्तविक लक्ष्य की तुलना में उपलब्धियां	36
	रेल विद्युतीकरण	38
	सुरक्षा से संबंधित कार्य	43
	सड़क संरक्षा कार्य –ऊपरी सड़क पुल /निचली सड़क पुल	44
	चलस्टॉक	45
	बजट 2022-23 में की गई घोषणाएं	51
	बजट 2023-24 में की गई घोषणाएं	56
	रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास	58
	वरिष्ठ नागरिकों को छूट	59
भाग 2		
	सिफारिशें/टिप्पणियाँ	60
अनुलगन		
I.	अनुलग्नक – एक	76
II.	अनुलग्नक – दो	82
III.	अनुलग्नक – तीन	84
परिशिष्ट		
I.	रेल संबंधी स्थायी समिति की दिनांक 21.02.2023 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश	85
II.	रेल संबंधी स्थायी समिति की दिनांक 06.03.2023 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश	89

श्री राधा मोहन सिंह - सभापति

सदस्य

लोक सभा

2. डा. फारूक अब्दुल्ला
3. श्री टी. आर. बालू
4. श्रीमती रंजनबेन धनंजय भट्ट
5. श्री ए. एच. खान चौधरी
6. श्री कोटागिरी श्रीधर *
7. श्री रमेश चन्द्र कौशिक
8. श्री सुरेश कोडिकुन्नील
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 रसुलु पोथूगन्टी
16. श्री मुकेश राजपूत
17. श्रीमती शताब्दी राय
18. श्री 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 अजित कुमार भूयां
25. श्री अहमद, अशफाक करीम
26. श्री खीरू महतो
27. डा. प्रशांत नन्दा
28. श्रीमती फूलो देवी नेताम
29. सुश्री सरोज पाण्डेय
30. श्री संदीप कुमार पाठक
31. डा. सुमेर सिंह सोलंकी

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

* दिनांक 16.11.202 के लोकसभा समाचार भाग-दो, संख्या-5382 द्वारा 16.11.2022 से नामांकित ।

लोक सभा सचिवालय

- | | | |
|------------------------|---|---------------------|
| 1. श्रीमती सुमन अरोरा | - | संयुक्त सचिव |
| 2. श्रीमती माया लिंगी | - | निदेशक |
| 3. श्री आर. एल. यादव | - | अपर निदेशक |
| 4. श्री कुणाल कु. 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 की अनुदानों की मांगों (2023-24) के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति का यह चौदहवा प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

2. समिति ने रेल संबंधी अनुदानों की मांगों (2022-23) जो कि 03 फरवरी 2023 को सभा के पटल पर रखी गई थी, पर विचार किया। यह प्रतिवेदन समिति के समक्ष 21.02.2023 को रेल मंत्रालय के प्रस्तुत तथ्यों और आंकड़ों तथा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों द्वारा दिए गए साक्ष्य पर आधारित है। समिति ने 06.03.2023 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 (2022-23)" 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;

6 मार्च, 2023

15 फाल्गुन, 1944(शक)

राधा मोहन सिंह

सभापति,

रेल संबंधी स्थायी समिति

प्रतिवेदन

भाग-1 अध्याय-1

प्रस्तावना

2017-18 में रेल बजट का विलय आम बजट में करने के बाद, संघ के अन्य मंत्रालयों/विभागों की तरह, रेल ही मंत्रालय भी केंद्रीय वित्त/बजट का अभिन्न अंग है। व्यापक रूप, रेलवे के राजस्व व्यय को रेलवे की राजस्व प्राप्तियों से पूरा किए जाना प्रत्याशित है। राजस्व व्यय की तुलना में अतिरिक्त राजस्व प्राप्तियों को मुख्य रूप से पूंजीगत व्यय के लिए आंतरिक संसाधनों के रूप में उपयोग करने के लिए विकास निधि, पूंजी निधि, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) और ऋण सेवा निधि जैसी रेलवे आरक्षित निधियों में रखा जाता है। रेलवे के पूंजीगत व्यय को आंतरिक संसाधन सृजन के अलावा सामान्य राजकोष से सकल बजटीय सहायता, बाजार से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों और भागीदारी से पूरा किया जाता है।

2. रेल अभिसमय समिति (1991) के दूसरे प्रतिवेदन में यथा अंतर्विष्ट सिफारिशों के अनुसार, वर्ष 1992-93 से रेलवे पूंजी निधि चालू हो गई है। इस निधि में विनियोजन राजस्व अधिशेष से किया जाता है और इसका उद्देश्य पूंजीगत परिसंपत्तियों पर खर्च किए जाने वाले धन की व्यवस्था करना है। इसके, अतिरिक्त, दो वर्तमान निधियों अर्थात् दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा एवं यात्री सुविधाएं निधि और राजस्व आरक्षित निधि की पुनर्संरचना संरक्षा और यात्री सुविधाओं संबंधी कार्यों के खर्च को पूरा करने के लिए किया गया है।

3. सरकार का उद्देश्य भारतीय रेल को अर्थव्यवस्था का विकास इंजन बनाना है। इसके लिए, सरकार संरक्षा, गति और यात्रियों की सेवा पर ध्यान केंद्रित करते हुए निवेश बढ़ा रही है और आधुनिक प्रौद्योगिकी ला रही है, जो वार्षिक योजना के उद्देश्यों/प्रमुख क्षेत्रों के अनुरूप बढ़ते हुए पूंजीगत व्यय से स्पष्ट है। अवसंरचना निर्माण, संवर्धन और आधुनिकीकरण भारतीय रेल के लिए महत्वपूर्ण क्षेत्र हैं।

4. भारतीय रेल ने अपने लिए महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किए हैं और इसे प्राप्त करने के लिए पूरी तरह से तैयार है। इसके लिए, भारतीय रेल ने परियोजनाओं के प्राथमिकीकरण और उन्हें समय पर पूरा करने के लिए कई कदम उठाए हैं यथा भारतीय रेल ने राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की है। राष्ट्रीय रेल योजना का उद्देश्य माल ढुलाई में रेलवे की हिस्सेदारी को 40% से अधिक तक बढ़ाने के लिए परिचालन क्षमता और वाणिज्यिक नीति पहल दोनों के आधार पर रणनीति तैयार करना है। परियोजनाओं की मंजूरी और निष्पादन में सभी मंत्रालयों और विभागों के बीच तालमेल और टीम वर्किंग लाने के लिए बोर्ड और फील्ड

स्तर पर भारतीय रेल में गति-शक्ति इकाइयां बनाई गई हैं। इसने क्षेत्रीय रेलों, अन्य मंत्रालयों और राज्य सरकार की इकाइयों/निदेशालयों के लिए परियोजनाओं की सिंगल विंडो क्लियरेंस की सुविधा प्रदान की है। इसने फील्ड में परियोजनाओं की डिलीवरी के संदर्भ में परिणाम दिखाना शुरू कर दिया है जैसे रेलवे लाइन के निर्माण की गति 2009-14 में 4 किमी प्रति दिन से बढ़कर वर्तमान में 11 किमी प्रति दिन हो गई है।

5. राष्ट्रीय रेल योजना के अनुवर्ती के रूप में, भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 28 तक रेल अवसंरचना और नेटवर्क में विस्तार की एक महत्वाकांक्षी योजना तैयार की है ताकि वित्त वर्ष 30 (मिशन 3000 एमटी) तक 3000 मीट्रिक टन के पूर्ण टन भार के लक्ष्य को प्राप्त किया जा सके। मिशन 3000 एमटी के तहत, 8.45 लाख करोड़ रु. के अनुमानित पूंजीगत व्यय के साथ 1200 से अधिक कार्यों को 5 वर्षों के भीतर पूरा करने के लिए चिह्नित किया गया है/प्राथमिकता दी गई है, जो निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

6. यात्रियों की सुरक्षा और रेलवे संपत्तियों का सुरक्षित रखरखाव भारतीय रेल की सर्वोच्च प्राथमिकता है। यात्रियों की सुरक्षा पर निरंतर ध्यान देने के साथ 22.83 प्रतिशत वृद्धि के साथ बजट अनुमान (2023-24) में 32,500 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

7. वार्षिक योजना 2023-24 के मुख्य उद्देश्य/प्रमुख क्षेत्र अवसंरचना के विकास के लिए आवश्यक परियोजनाओं/कार्यों का निष्पादन, थ्रूपुट संवर्धन, टर्मिनल सुविधाओं का विकास, स्टेशनों का पुनर्विकास, गाड़ियों की गति में वृद्धि, गाड़ियों के सुरक्षित संचलन के लिए सिगनलिंग प्रणाली में सुधार और नेटवर्क क्षमता का निर्माण करना है जो रेलवे को अपने मॉडल शेयर को बढ़ाने में मदद करेगा। इन परियोजनाओं/कार्यों में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को पूरा करना, महत्वपूर्ण मार्गों की खंडीय गति में वृद्धि, सिगनलिंग में सुधार, मल्टी ट्रैकिंग/नई लाइन/आमान परिवर्तन कार्य, इंजन उत्पादन और लोको शेड की क्षमता में वृद्धि, चल स्टॉक का समावेश करना, ऊर्जा प्रबंधन, रेलवे विद्युतीकरण, दूरसंचार क्षमता में वृद्धि, टर्मिनल सुविधा में सुधार, आरओबी/आरयूबी का प्रसार, पुलों का पुनर्यापन, मेट्रो परिवहन (उपनगरीय), मुंबई अहमदाबाद हाई स्पीड रेल, और रेलपथ नवीकरण को बढ़ाना शामिल है।

8. भारतीय रेल के वार्षिक परिव्यय में काफी वृद्धि की गई है और 2014-15 के दौरान 58,719 करोड़ रुपए के औसत वार्षिक परिव्यय को 2023-24 (ब.अ.) में बढ़ाकर 2,60,200 करोड़ कर दिया गया है।

अध्याय-दो

बजट विश्लेषण

9. वर्ष 2017-18 में रेल बजट का आम बजट में विलय होने के बाद से रेल प्राप्तियां और व्यय आम बजट के दस्तावेजों का हिस्सा बन गए हैं। रेलवे का व्यय अब भारत सरकार के अन्य मंत्रालयों/विभागों की तरह वित्त मंत्रालय की अनुदान मांगों का हिस्सा है। रेलवे का पूरा व्यय अब 'राजस्व' और 'पूँजी' उप-वर्गों के अंतर्गत 'अनुदानों की मांग संख्या 85' में सम्मिलित है।

10. वर्ष 2023-24 के लिए रेल मंत्रालय से संबंधित मांगों को 3 फरवरी, 2023 को लोकसभा में रखा गया। इन मांगों का विवरण निम्नवत हैं:

(हजार रुपए में)

क्रम संख्या	ब्योरे	कुल मांग (2022-23)	
		स्वीकृत	प्रभारित
	राजस्व		
1	भारतीय रेल - नीति निर्माण, निर्देशन, अनुसंधान और अन्य विविध संगठन।	2594,51,00	5,50,00
2	रेलों पर सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	9631,18,99	2,92,70
3	रेलपथ और निर्माण कार्यों की मरम्मत और अनुरक्षण	18725,69,97	40,65
4	रेल इंजनों की मरम्मत और अनुरक्षण	6883,25,19	-
5	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	19742,83,71	-
6	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	9975,58,55	10,00,00
7	परिचालन व्यय - चल स्टाक और उपस्कर	21127,43,87	-
8	परिचालन व्यय - यातायात	45695,95,29	6,00
9	परिचालन व्यय - ईंधन	34889,19,04	2,60,00
10	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	9094,86,45	3,00
11	विविध संचालन व्यय	8413,51,04	411,45,55
12	भविष्य निधि, पेंशन और अन्य सेवाएं निवृत्ति लाभ	68699,87,90	12,10
13	निधियों में विनियोग	73826,00,00	-
14	अन्य परिवहन सेवाएं	1267,51,00	-

	कुल राजस्व	330567,42,00	433,10,00
	पूंजी		
15	परिसंपत्तियां - अधिग्रहण, निर्माण और बदलाव	440409,78,00	219,29,00
	सकल योग (राजस्व + पूंजी)	770977,20,00	652,39,00

11. रेलवे बजट विवरण कुल राजस्व प्राप्तियों, राजस्व और निर्माण कार्य व्यय, व्यय पर अतिरिक्त प्राप्तियों का वितरण और विभिन्न निधियों यथा मूल्यहास आरक्षित निधि, विकास निधि, पेंशन निधि, पूंजी निधि, आरआरएसके और रेलवे सुरक्षा निधि की स्थिति को दर्शाता है।

12. रेलवे की राजस्व प्राप्तियों में यात्रियों से होने वाली आय, अन्य कोचों से होने वाली आय (जिसमें पार्सल और सामान शामिल हैं), माल डिब्बों से होने वाली आय और विविध आय जैसे किराया, खानपान से प्राप्तियाँ, बाहरी निकायों से ब्याज और रखरखाव शुल्क, भूमि और हवाई क्षेत्रों का वाणिज्यिक उपयोग, चल स्टॉक और स्टेशन भवनों पर वाणिज्यिक प्रचार, वित्त मंत्रालय द्वारा महत्वपूर्ण रेलवे लाइनों के परिचालन घाटे की प्रतिपूर्ति, आदि शामिल हैं।

13. अन्य विविध प्राप्तियां भी होती हैं यथा आवेदन पत्र की बिक्री और परीक्षा शुल्क आदि से रेलवे भर्ती बोर्ड को हुई प्राप्तियां तथा अधिशेष मुनाफे में सरकार का हिस्सेदारी जिसमें सब्सिडी वाली रेलवे की उन कंपनियों से होने वाली प्राप्तियां शामिल हैं जिनमें सरकार का कोई पूंजीगत हित नहीं है। कुल राजस्व और विविध प्राप्तियां मिलकर रेलवे की कुल प्राप्तियां बनाती हैं।

14. कमाई का वह हिस्सा जो वित्तीय वर्ष के दौरान रेलवे को देय होता है, परंतु वास्तव में वसूल नहीं किया गया है, उसे एक "उचंत" खाते में रखा जाता है। रेलवे द्वारा व्यय राजस्व खाते और निर्माण खाते से किया जाता है।

15. राजस्व खाते में रेलवे के विभिन्न विभागों द्वारा उनके दैनिक कामकाज में किए गए सामान्य संचालन व्यय और अन्य विविध व्यय यथा रेलवे बोर्ड, लेखापरीक्षा, सर्वेक्षण तथा अन्य विविध स्थापनों आदि पर व्यय शामिल होते हैं। राजस्व खाते में मूल्यहास आरक्षित निधि और पेंशन निधि के विनियोग भी शामिल होते हैं।

16. भारतीय रेलवे का वित्तपोषण मुख्य रूप से निम्नलिखित तीन स्रोतों से होता है:

(i) सरकार से बजटीय सहायता।

(ii) आंतरिक संसाधन (रेलवे भूमि को पट्टे पर देने से यात्री और माल ढुलाई आय, अन्य कोचों से आय, अन्य गौण शीर्षों और आरआरबी आय)।

(iii) बाह्य बजटीय संसाधन (ईबीआर) (जिसमें बाजार उधार, पीपीपी, संस्थागत वित्तपोषण और प्रत्यक्ष विदेशी निवेश शामिल हैं)।

भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा किया गया निवेश

17. 1987-88 से, भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड (भारेविनि), जो रेल मंत्रालय (एमओआर) के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत एक पूर्णतः सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है, रेलों में पूंजीगत व्यय को वित्तपोषित करने के लिए बाजार ऋण जुटा रहा है। भारेविनि द्वारा जुटाई गई बाजार निधियां रेलवे की योजना के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईसीआर) का हिस्सा बनती है और उनका चल स्टाक और परियोजनाओं में निवेश किया जाता है, जिन्हें भारेविनि द्वारा रेल मंत्रालय को पट्टे पर दिया जाता है।

18. वित्त वर्ष 2015-16 से वित्तपोषण एक नए स्रोत यथा अतिरिक्त बजटीय स्रोत (संस्थागत वित्त) अथवा ईबीआर-आईएफ शुरू किया गया है। ईबीआर-आईएफ निधि दीर्घकालिक निधि है, जिन्हें दोहरीकरण और विद्युतीकरण परियोजनाओं जैसे रेलों के थ्रुपुट संवर्धन परियोजनाओं को वित्तपोषित करने के लिए उपयोग किया जा रहा है, जिन्हें संसाधनों के आभाव में पर्याप्त रूप से वित्तपोषित नहीं किया जाता है।

19. वर्ष 2023-24 के लिए रेल मंत्रालय हेतु आरआरएसके के सकल बजटीय संसाधन अंशदान के रूप में 10,000 करोड़ रुपये, निर्भया फंड के लिए 200 करोड़ रुपए और भारतीय रेल द्वारा उनके आंतरिक संसाधनों से दिए जाने वाले 1,000 करोड़ रुपए के योगदान सहित 2,60,200 करोड़ रुपये का कुल पूंजी परिव्यय रखा गया है। आम बजट 2023-24 में रेलवे के लिए 2.40 लाख करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। यह अब तक का सर्वाधिक परिव्यय है जो 2013-14 में रेलवे के लिए किए गए परिव्यय का लगभग 9 गुना है। 2023-24 के लिए प्रस्तावित पूंजी परिव्यय निम्नवत है:

योजना का वित्तपोषण

वित्तपोषण घटक	राशि (करोड़ रुपए में)
सकल बजटीय सहायता *	2,40,200
आंतरिक संसाधन **	3000
बाह्य बजटीय संसाधन (पी)	17,000
कुल	2,60,200

- * आरआरएसके के लिए सकल बजटीय संसाधन योगदान 10,000 करोड़।
- * निर्भया फंड 200 करोड़।
- ** आरआरएसके के लिए भारतीय रेलवे का 1000 करोड़ का योगदान शामिल है।

20. सकल बजटीय सहायता (जीबीएस), आंतरिक संसाधन (आईआर) और अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) की हिस्सेदारी और 2020-21, 2021-22 का वास्तविक व्यय, 2022-23 (31.01.2020 तक) के बजट अनुमान, संशोधित अनुमान और वास्तविक व्यय, तथा 2023-24 के बजट अनुमान को निम्नलिखित तालिका में दिखाया गया है -

(करोड़ रुपए में)

	वास्तविक 2020-21	वास्तविक 2021-22	ब.अ. 2022- 23	सं.अ. 2022- 23	वास्तविक 2022-23 (31.01.23 तक)	ब.अ. 2023- 24
सकल बजटीय सहायता	29923*	117508	137300	159300	134406	240200
कुल पूंजीगत व्यय प्रतिशत	46.60	61.75	55.85	64.94	81.66	92.31
आंतरिक संसाधन	2062	1654	7000	4300	1377	3000
कुल पूंजीगत व्यय प्रतिशत	0.87%	0.86	2.84	1.75	0.83	3
बाह्य बजटीय संसाधन	123196	71066	101500	81700	28,804	17000
कुल पूंजीगत व्यय प्रतिशत	52.51%	37.35	41.29	33.30	17.50	0.06
कुल पूंजीगत व्यय	155181	190268	245800	245300	1,64,587	260200

*रेल्वे के 79,398 करोड़ रुपए ऋण को छोड़कर

21. सकल बजटीय सहायता, आंतरिक संसाधन और अतिरिक्त बजटीय सहायता की हिस्सेदारी में संशोधित अनुमान 2022-23 और बजट अनुमान 2023-24 के बीच अंतर का प्रतिशत निम्नवत है:

शीर्ष	सं.अ. 2022-23	सं.अ. 2023-24	अंतर का प्रतिशत
सकल बजटीय सहयोग	159300	240200	+ 50.08
आंतरिक संसाधन	4300	3000	-30.02
बाह्य बजटीय संसाधन	81700	17000	-79.20
कुल पूंजीगत व्यय	245300	260200	+6.01

22. उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 2023-24 के केंद्रीय बजट में 2023-24 के बजट अनुमान की तुलना में 2022-23 के संशोधित अनुमान में 80,900 करोड़ अर्थात् 50.08% की भारी और ऐतिहासिक वृद्धि की गई है। जबकि आंतरिक संसाधन सृजन के संदर्भ में, 2022-23 के 4300 करोड़ के सं.अ. की तुलना में 2023-24 में 3000 करोड़ रुपए के ब.अ. का प्रावधान करके 1,300 करोड़ रुपये की भारी कमी की गई है। हालांकि, बजट में अतिरिक्त बजटीय संसाधन के संदर्भ में 2022-23 के सं.अ. में 64,700 करोड़ रुपये अर्थात् 79.20 की भारी कमी की गई है।

23. जब सं.अ. (2022-23) स्तर पर जीबीएस में वृद्धि और सं.अ. (2022-23) स्तर पर आंतरिक संसाधनों और ईबीआर में भारी कमी के कारणों/कारकों के बारे में पूछा गया तो, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नवत बताया:

“संशोधित अनुमान 2022-23 में, सामान्य राजकोष से मिलने वाली जीबीएस को 22000 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 159300 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है। सितंबर, 2022 तक अवसंरचना कार्यों की तीव्र गति और उपयोगिता मूल्यांकन की मजबूत प्रवृत्ति के कारण संशोधित अनुमान स्तर पर सरकार से अधिक जीबीएस प्राप्त हुआ। आंतरिक संसाधन खंड में, 2022-23 के बजट अनुमान के 7000 करोड़ रुपये की तुलना में, संशोधित अनुमान प्रावधान को 4300 करोड़ रुपये तक सीमित कर दिया गया है। अधिक परिचालन के कारण कर्मचारी लागत और ईंधन बिल जैसे कार्यों और परिचालनिक व्यय में तीव्र वृद्धि हुई है। बजट अनुमान चरण में 170000 करोड़ रुपये पर परिकल्पित साधारण संचालन व्यय बढ़कर 181000 करोड़ रुपये हो गया। इसी तरह, ईंधन के लिए कुल प्रावधान जो कि बजट अनुमान 2022-23 में 29283 करोड़ रुपये था, संशोधित अनुमान 2022-23 में बढ़कर 36409 करोड़ रुपये हो गया है। इसलिए राजस्व लक्ष्य में वृद्धि के बावजूद, उच्च कार्य संचालन व्यय के कारण, रेलवे योजना वित्तपोषण के लिए आंतरिक संसाधनों में पर्याप्त धन का विनियोग नहीं कर सकी। परिणामस्वरूप, आंतरिक संसाधनों के तहत पूंजीगत व्यय में कमी आई है। जहां तक ईबीआर के तहत ऋण का संबंध है, ऋण से परिव्यय में कोई कमी नहीं आई है। ऋण से ईबीआर, जो बजट अनुमान 2022-23 में 66500 करोड़ रुपये था, को संशोधित अनुमान 2022-23 में 67000 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है।

इसलिए, यद्यपि बजट अनुमान स्तर पर योजना को वास्तविक रूप से तैयार करने के प्रयास किए जा रहे हैं, ऊपर उल्लेख किए गए कारकों के कारण पूंजीगत व्यय के लिए पर्याप्त धन का प्रावधान नहीं हो पाता है।”

24. यह पूछे जाने पर कि कोविड-19 महामारी के बाद गाड़ी परिचालन के सामान्य होने के बाद वित्त के संदर्भ में प्रतिप्राप्ति अनुपात और चुनौतियां क्या रही और रेलवे इन चुनौतियों से कैसे निपटा तथा क्या सभी सेवाओं को पुनः बहाल/सामान्य कर दिया गया है, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“2022-23 में राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति उत्साहजनक है और रेल परिचालन कोविड 19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव से तेजी से उबर रहा है। जनवरी 2023 के अंत तक, कुल यातायात प्राप्तियां 2019-20 (कोविड पूर्व चरण) की अवधि की तुलना में 10.4% की सीएजीआर को दर्शाती हैं।

महामारी के प्रतिकूल प्रभाव से निपटने के लिए, सरकार ने 2020-21 में कोविड संबंधित संसाधनों की कमी को पूरा करने के लिए 63,000 करोड़ रुपये का विशेष ऋण और 2019-20 में लोक लेखा में प्रतिकूल शेष राशि के परिसमापन के लिए 16,398 करोड़ रुपये का विशेष ऋण दिया। रेलवे ने 2020-21 में विशेष वित्तपोषण [ईबीआर (एस)] का सहारा लिया है और क्षमता वृद्धि और अन्य संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए पर्याप्त संसाधन सुनिश्चित करने के लिए 50,515 करोड़ रुपये का उपयोग किया है।

2021-22 में, रेलवे प्राप्तियों पर महामारी का प्रतिकूल प्रभाव जारी रहने के कारण, सरकार ने रेलवे को प्राप्तियों से अधिक राजस्व व्यय करने की अनुमति दी है।

कोविड के बाद, रेलवे का परिचालन सामान्य हो गया है और यहां तक कि सामान्य वृद्धि भी हासिल कर ली है। रेलवे ने 2021-22 में बढ़त के साथ 184 मीट्रिक टन माल का लदान किया और 2022-23 में 84 मीट्रिक टन का अतिरिक्त लदान करने की संभावना है। यात्री राजस्व पुनः कोविड-पूर्व स्तर पर पहुंच गया है।

25. यात्री और माल यातायात से प्राप्त राजस्व के आंकड़े निम्नवत हैं:

	वास्तविक क 2019- 20	वास्तविक क 2020- 21	वास्तविक क 2021- 22	बजट अनुमान 2022- 23	संशोधित अनुमान 2022- 23	वास्तविक 2022- 23(जनवरी'2 3 के अंत तक)	बजट अनुमान 2023- 24	2022- 23 के संशोधित अनुमान की तुलना में 2023- 24 के बजट अनुमान में % वृद्धि
यात्री	50,669	15,248	39,214	58,500	64,000	52,140	70,000	9.4%
माल	113,488	117,232	1,41,096	1,65,000	1,65,000	1,32,828	179,500	8.8%

26. उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि अन्य वर्षों की तुलना में वर्ष 2020-21 एवं 2021-22 के वास्तविक यात्री यातायात में भारी गिरावट आई है। ऐसा कोविड महामारी के कारण था जब यात्री ट्रेनों की सेवाएं लगभग निलंबित कर दी गई थीं। (2022-23 के) 64,000 करोड़ रुपये के संशोधित लक्ष्य की तुलना में, यह (जनवरी 2023 तक) 52,140 करोड़ रुपये की बेहतर वसूली दर्शाता है। हालांकि, माल ढुलाई खंड में, रेलवे ने पिछले वर्षों में मजबूत प्रदर्शन किया था। इसे स्पष्ट करने के क्रम में, मंत्रालय ने आगे निम्नवत बताया:

“लॉकडाउन के दौरान, 2019-20 से 2020-21 के अंत में, बड़े पैमाने पर यात्री गाड़ियों को बंद दिया गया था, जबकि माल यातायात परिचालन जारी रही। 2020-21 में लॉकडाउन में ढील के बाद, यात्री सेवाओं को कोविड प्रतिबंधों के साथ धीरे-धीरे पुनः शुरू किया गया और सामान्य बनाया गया। बहरहाल, कोविड प्रतिबंधों के बावजूद इस अवधि के दौरान माल ढुलाई का प्रदर्शन जबर्दस्त रहा। रेलवे ने 2021-22 में बढ़त के साथ 184 मीट्रिक टन माल का लदान किया और 2022-23 में 84 मीट्रिक टन का अतिरिक्त लदान करने की संभावना है। उपरोक्त का प्रभाव राजस्व के रुझानों में देखा जा सकता है।”

वार्षिक योजना 2023 -24

27. वर्ष 2023-24 के लिए वार्षिक योजना निम्नवत है:

क्र. सं.	शीर्ष	वार्षिक योजना						
		2020-21		2021-22		2022-23		2023-24
		सं. अ.	वास्तविक	सं. अ.	वास्तविक	सं. अ.	वास्तविक (31.1.2023)	ब. अ.
1	सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) [जिसमें शामिल है]	29250	29923	11730 0	11750 7	15930 0	13440 6	24020 0
2	पूंजी	29250	29926	81700	81670	11430 0	10364 7	18520 0
3	रेल संरक्षा निधि	0	-3	20600	11105	35000	23374	45000
4	आरआरएसके अंशदान	0	0	15000	24732	10000	7385	10000
5	आंतरिक संसाधन [जिसमें शामिल हैं]	3875	2062	2500	1694	4300	1377	3000
6	सीएफ					1300		
7	डीआरएफ	750	672	1000	661	1000	521	1000

8	डीएफ	1125	1076	1500	1033	1000	856	1000
9	आरआरएसके अंशदान	2000	314			1000		1000
10	कुल आरआरएसके (4+9)	2000	314	15000	24732	11000	7385	11000
11	बाजार ऋण (बांड)	34567	29110	32952	28171	36500	12842	
12	बाजार ऋण (संस्थागत वित्त)	28000	27635	37248	32507	30500	10087	
13	बाजार ऋण (ईबीआर/विशेष)	51000	50515					
14	कुल बाजार ऋण (11 + 12 + 13)	113567	107260	70200	60678	67000	22929	0
15	ईबीआर (पी) के माध्यम से वित्तपोषण	15000	15935	25000	10388	14700	5875	17000
16	कुल योजना आकार	161692	155180	215000	190267	245300	164587	260200

28. संशोधित अनुमान 2022-23 और बजट अनुमान 2023-24 में योजना शीर्ष-वार पूंजीगत व्यय परिव्यय निम्नवत है:

(करोड़ रुपए में)

	सं. अ. 2022-23	ब. अ. 2023-24	सं. अ. की तुलना में वृद्धि
नई लाइनें	30875	37710	22%
आमान परिवर्तन	3870	4600	19%
दोहरीकरण	42526	30749	-28%
यातायात सुविधाएं	4930	6865	39%
कंप्यूटरीकरण	462	425	-8%
रेल अनुसंधान	107	62	-43%
चल स्टॉक	60569	51510	-15%
पट्टे पर दी गई संपत्ति	18898	22229	18%
सड़क संरक्षा कार्य - समपार	750	700	-7%
सड़क संरक्षा कार्य- आरओबी/आरयूबी	6945	8000	15%
रेलपथ नवीकरण	15388	17297	12%

पुल संबंधी कार्य	1215	1255	3%
सिगनल और दूरसंचार कार्य	2428	4198	73%
विद्युतीकरण परियोजनाएं	8030	8070	0%
अन्य विद्युत कार्य, टीआरडी सहित	6826	4590	-33%
मशीनरी और संयंत्र	538	740	38%
उत्पादन इकाइयों सहित कारखाने	2671	4601	72%
कर्मचारी कल्याण	463	629	36%
ग्राहक सुविधाएं	6008	16805	180%
पीएसयू/जेवी/एसपीवी और अन्य आदि में निवेश।	28981	34354	19%
अन्य निर्दिष्ट कार्य	857	1300	52%
प्रशिक्षण/मानव संसाधन विकास	154	305	98%
महानगरीय परिवहन परियोजनाएं	3536	5000	41%
इन्वेंटरी (शुद्ध)	350	250	-29%
क्रेडिट या वसूली	2078	2042	-2%
कुल पूंजीगत व्यय	245300	260200	6%

29. उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 2022-23 के संशोधित अनुमान की तुलना में 2023-24 के बजट अनुमान में 180% की वृद्धि 'ग्राहक सुविधाएं' शीर्ष में, प्रशिक्षण/मानव संसाधन विकास मद में 98% वृद्धि और उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाओं में 72% वृद्धि देखी गई है। जबकि दोहरीकरण में 28%, रेलवे अनुसंधान में 43% और चल स्टॉक में 15% की कमी देखी गई है। इस संबंध में, मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“मंत्रालय वित्तीय स्थिति में सुधार करने और आंतरिक संसाधन सृजन को बढ़ाने के लिए लगातार प्रयास कर रहा है। इन प्रयासों में, कोयले जैसी बड़ी वस्तुओं के परिवहन में बेहतर समन्वय के लिए मंत्रालय, क्षेत्रीय और मंडल स्तर पर व्यापार विकास इकाइयों (बीडीयू) की स्थापना के माध्यम से 'वस्तु बास्केट' का विस्तार करने, अधिकाधिक यातायात बढ़ाने हेतु प्रभावी और अभिनव विपणन रणनीतियां बनाने, अतिरिक्त क्षमता का निर्माण करने और चल स्टॉक आदि सहित मौजूदा रेल अवसंरचना का इष्टतम उपयोग करके राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम करने के उद्देश्य से की गई पहल शामिल हैं। कुल राजस्व में वृद्धि करने के लिए यात्री इंटरफ़ेस में सुधार करने, किराए और मालभाड़े की दरों का आवधिक युक्तिकरण करने और रेलवे में गैर-किराया राजस्व स्रोतों की हिस्सेदारी बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित किया जा रहा है।”

30. 'ग्राहक सुविधाओं' में इस अप्रत्याशित वृद्धि के पीछे के तर्क और जिन क्षेत्रों में धन का उपयोग किया गया था, उनके बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में, निम्नवत बताया:

"रेल मंत्रालय ने नई शुरू की गई 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत विकास के लिए देश भर में 1275 रेलवे स्टेशनों की पहचान की है, जिसमें इस योजना के तहत 50 स्टेशनों पर इंजीनियरिंग, खरीद और निर्माण (ईपीसी) संबंधी संविदाएं पहले ही दी जा चुकी हैं। 9 स्टेशनों के लिए ईपीसी निविदाएं प्रदान की गई हैं। चूंकि, इस योजना के तहत विकास/पुनर्विकास के लिए बड़ी संख्या में स्टेशनों की पहचान की गई है, इसलिए बजट आवंटन में काफी वृद्धि की गई है।"

31. वार्षिक योजना 2023-24 के मुख्य उद्देश्यों/प्रमुख क्षेत्रों के संबंध में, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नानुसार प्रस्तुत किया:

"वार्षिक योजना 2023-24 के मुख्य उद्देश्य/प्रमुख क्षेत्र अवसंरचना विकास, थ्रूपुट वृद्धि, टर्मिनल सुविधाओं के विकास, स्टेशनों के पुनर्विकास, गाड़ियों की गति में वृद्धि, रेलगाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार और नेटवर्क क्षमता का सृजन करने के लिए आवश्यक परियोजनाओं/कार्यों का निष्पादन हैं, जिससे रेलवे को अपने मोडल हिस्से को बढ़ाने में मदद मिलेगी।

इन परियोजनाओं/कार्यों में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को पूरा करना, महत्वपूर्ण मार्गों की खंडीय गति में वृद्धि, सिग्नलिंग और दूरसंचार में सुधार, मल्टी-ट्रैकिंग/नई लाइन/ आमामान परिवर्तन कार्य, इंजन उत्पादन और लोको शेड की क्षमता में वृद्धि, चल स्टॉक का समावेश करना, ऊर्जा प्रबंधन, रेलवे विद्युतीकरण, टर्मिनल सुविधा में सुधार, आरओबी/आरयूबी प्रसार, पुलों का पुनर्वास, मेट्रो परिवहन (उपनगरीय), मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल और रेलपथ नवीकरण में वृद्धि शामिल है।

भारतीय रेल के लिए अवसंरचना सृजन, संवर्धन और आधुनिकीकरण प्रमुख क्षेत्र हैं। भारतीय रेल ने अपने लिए महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किए हैं और इसे प्राप्त करने के लिए पूरी तरह से तैयार है। इस आशय के लिए, भारतीय रेलवे ने परियोजना को प्राथमिकता देने और समय पर वितरण के लिए कई कदम उठाए हैं जैसे:

- भारतीय रेल ने राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की है। राष्ट्रीय रेल योजना का उद्देश्य माल ढुलाई में रेलवे की हिस्सेदारी को 40% से अधिक तक बढ़ाने के लिए परिचालन क्षमता और वाणिज्यिक नीति पहल दोनों के आधार पर रणनीति तैयार करना है।

- परियोजनाओं की मंजूरी और निष्पादन में सभी मंत्रालयों और विभागों के बीच तालमेल और टीम वर्किंग लाने के लिए बोर्ड और फील्ड स्तर पर भारतीय रेल में गति-शक्ति इकाइयां बनाई गई हैं। इसने क्षेत्रीय रेलों, अन्य मंत्रालयों और राज्य सरकार की इकाइयों/निदेशालयों के लिए परियोजनाओं की सिंगल विंडो क्लीयरेंस की सुविधा प्रदान की है। इसने फील्ड में परियोजनाओं की डिलीवरी के संदर्भ में परिणाम दिखाना शुरू कर दिया है जैसे रेलवे लाइन के निर्माण की गति 2009-14 में 4 किमी प्रति दिन से बढ़कर वर्तमान में 11 किमी प्रति दिन हो गई है।
- राष्ट्रीय रेल योजना के अनुवर्ती के रूप में, भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 28 तक रेल अवसंरचना और नेटवर्क में विस्तार की एक महत्वाकांक्षी योजना तैयार की है ताकि वित्त वर्ष 30 (मिशन 3000 एमटी) तक 3000 मीट्रिक टन के पूर्ण टन भार को प्राप्त किया जा सके। मिशन 3000 एमटी के तहत, 8.45 लाख करोड़ रु. के अनुमानित पूंजीगत व्यय के साथ 1200 से अधिक कार्यों को 5 वर्षों के भीतर पूरा करने के लिए चिह्नित किया गया है/प्राथमिकता दी गई है, जो निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

आंतरिक संसाधन

32. मंत्रालय ने पिछले तीन वर्षों के लिए रेलवे की आंतरिक संसाधन सृजन का ब्यौरा प्रस्तुत किया है जो निम्नानुसार हैं:-

(करोड़ रु. में)

वास्तविक 2020-21	वास्तविक 2021-22	ब. अ. 2022- 23	सं. अ. 2022-23	वास्तविक 2022-23 (31.01.23 तक)	ब. अ. 2023-24
2,062	1,694	7,000	4,300	1,377	3000

33. आंतरिक संसाधनों में साल-दर-साल गिरावट की प्रवृत्ति देखी गई। बजट अनुमान 2022-23 7,000 करोड़ रुपये था, जिसे काफी कम कर दिया गया और संशोधित अनुमान स्तर पर 4,300 करोड़ रुपये पर रखा गया। यहां तक कि 2023-24 के बजट अनुमान में और भारी कमी की गई और इसे 3,000 करोड़ रुपये पर रखा गया है, जो 30.20% की कमी को दर्शाता है (यानी 2022-23 के संशोधित अनुमान के 4300 करोड़ रुपये से 1300 करोड़ रुपये)।

34. यह नोट करते हुए कि कोविड-19 महामारी के बाद ट्रेन सेवाओं के सामान्य होने के बाद भी आंतरिक संसाधनों में साल-दर-साल गिरावट की प्रवृत्ति जारी है समिति द्वारा मंत्रालय से पिछले कुछ वर्षों

में साल-दर-साल आंतरिक संसाधनों के सृजन में गिरावट के कारणों, संशोधित अनुमान 2022-23 में बजटीय आवंटन में कमी का औचित्य, रेलवे के आंतरिक संसाधनों को बढ़ाने के लिए की गई ठोस पहल के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नानुसार उत्तर दिया:

“रेलवे के आंतरिक संसाधनों से पूंजीगत व्यय में अंशदान का निर्धारण, सभी अनिवार्य राजस्व व्ययों को पूरा करने के बाद, मुख्य रूप से रेलवे के आंतरिक संसाधन सृजन के आधार पर किया जाता है।

बजट अनुमान 2022-23 में 7000 करोड़ रुपये का आंतरिक संसाधन लक्ष्य 170000 करोड़ रुपये के अनुमानित साधारण कार्य संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) को ध्यान में रखते हुए तय किया गया था। बहरहाल, यातायात में वृद्धि और एचएसडी कीमतों व अन्य अनिवार्य व्यय में भारी वृद्धि के कारण परिचालनिक लागत में वृद्धि के कारण, ओडब्ल्यूई प्रावधान को 181000 करोड़ रुपये तक बढ़ाना पड़ा। इस प्रकार, संशोधित अनुमान में राजस्व प्राप्तियों के लक्ष्य को 2022-23 के 239600 करोड़ रुपये के बजट अनुमान की तुलना में 242693 करोड़ रुपये तक बढ़ाने के बावजूद, रेलवे पूंजीगत व्यय में आंतरिक सृजन का अंशदान संशोधित अनुमान में कम होकर 4300 करोड़ रुपये हो गया।

इस संशोधित कमी का रेलवे के कुल पूंजीगत व्यय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है क्योंकि संशोधित अनुमान को संवर्धित जीबीएस की सहायता से लगभग बजट अनुमान के स्तर पर बनाए रखा गया है।

मंत्रालय वित्तीय स्थिति और आंतरिक संसाधन सृजन में सुधार लाने के लिए सतत आधार पर उपाय कर रहा है। इस प्रयास में राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम करने के उद्देश्य से की गई पहलकदमियां शामिल हैं जैसे कोयले जैसी थोक पण्यों के परिवहन के लिए बेहतर समन्वय मंत्रालय, क्षेत्रीय और मंडल स्तरों पर व्यापार विकास इकाइयों (बीडीयू) के सृजन के माध्यम से पण्यों का विस्तार करना, अधिक यातायात को आकर्षित करने के लिए प्रभावी और अभिनव विपणन नीतियां, अतिरिक्त क्षमता का सृजन और चल स्टॉक आदि सहित मौजूदा रेल अवसंरचना का इष्टतम उपयोग करना। कुल राजस्व में वृद्धि करने के लिए यात्री इंटरफेस में सुधार करने, किराया और माल भाड़े का आवधिक युक्तिकरण करने और रेलवे में गैर-किराया राजस्व स्रोतों की हिस्सेदारी बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित किया जा रहा है।

व्यय नियंत्रण उपायों में सख्त आर्थिक और मितव्ययिता उपाय, बेहतर जन-शक्ति योजना, बेहतर परिसंपत्ति उपयोग, तालिका प्रबंधन, ईंधन की खपत का इष्टतमीकरण करना आदि शामिल हैं।

इन सभी चल रहे उपायों के परिणामस्वरूप, 2022-23 में राजस्व प्राप्तियों का रुझान उत्साहजनक रहा है और यह कोविड 19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव से उबर गया है। जनवरी 2023 के अंत तक, कुल

यातायात प्राप्तियों में 2019-20 (कोविड-पूर्व चरण) की तदनुसूची अवधि की तुलना में 10.4% की सीएजीआर की वृद्धि हुई है। इसलिए, रेलवे को 2022-23 और 2023-24 में बेहतर वित्तीय निष्पादन करने की आशा है। तदनुसार, संशोधित अनुमान 2022-23 और बजट अनुमान 2023-24 में परिचालनिक अनुपात का लक्ष्य 2021-22 के 107.39 प्रतिशत की तुलना में क्रमशः 98.22 प्रतिशत और 98.45 प्रतिशत रखा गया है।”

पिछले तीन वर्षों में भारतीय रेलवे के कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों का प्रतिशत हिस्सा नीचे दिया गया है:

	2019-20	2020-21	2021-22
कुल पूंजीगत व्यय (करोड़ रु. में)	148064	155181	190267
आंतरिक संसाधन (करोड़ रु.में)	1685	2062	1694
कुल पूंजीगत व्यय के % के रूप में आंतरिक संसाधन	1.14%	1.33%	0.89%

रेलवे माल यातायात में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाने का इरादा रखता है जिससे पूंजी निवेश के लिए अधिक आंतरिक सृजन की अनुमति मिलेगी।

अतिरिक्त बजट संसाधन (ईबीआर)

35. पिछले तीन वर्षों के लिए रेलवे के अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) का ब्यौरा इस प्रकार है:

(करोड़ रु. में)

वास्तविक 2020-21	वास्तविक 2021-22	ब. अ. 2022-23	सं. अ. 2022-23	ब. अ. 2023-24
1,23,196	71,066	1,01,500	81,700	17000 (ईबीआर)(पी)

36. जब उनसे इस ईबीआर से प्राप्त किए जाने वाले व्यय का ब्यौरा प्रस्तुत करने के बारे में पूछा गया, तो उनके लिखित उत्तरों में मंत्रालय ने निम्नानुसार जानकारी दी:

“बजट अनुमान 2023-24 में ईबीआर से पूरा किए जाने वाले व्यय का विवरण नीचे दिया गया है-

(करोड़ रू. में)

योजना-शीर्ष	ब. अ. 2023-24
नई लाइनें	5860
यातायात सुविधाएं	150
चल स्टॉक	4000
सड़क सुरक्षा कार्य – आरओबी / आर यूबी	600
अन्य विद्युत कार्यों का विवरण टीआरडी	2940
ग्राहक सुविधाएं	3450
कुल (ईबीआर)	17000

37. वर्ष 2022-23 में 81,700 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान की तुलना में बजट अनुमान 2023-24 में ईबीआर को 17,000 करोड़ रुपये पर रखा गया है, अर्थात 79.20% की भारी कमी। रेलवे की वित्तीय स्थिति पर इस घटे ईबीआर के प्रभाव के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया :

“बजट अनुमान 2023-24 में जीबीएस, जो 240,200 करोड़ रुपये है, संशोधित अनुमान से 80,900 करोड़ रुपये अधिक है। उच्च जीबीएस को उन परियोजनाओं के लिए रखा गया है, जिन्हें पहले ईबीआर (आईएफ) और ईबीआर (बॉन्ड) के माध्यम से वित्तपोषित किया गया था। सामान्य राजकोष से जीबीएस में वृद्धि को देखते हुए, रेलवे ने ईबीआर के अंतर्गत ऋण का सहारा नहीं लिया है ताकि पट्टा प्रभारों/ब्याज देयताओं की बचत की जा सके। ईबीआर खंड के अंतर्गत परिव्यय, ईबीआर (पी) के तहत सार्वजनिक/निजी भागीदारियों और अन्य हितधारकों से अनुमानित निवेश के लिए है। संवर्धित जीबीएस के माध्यम से संवर्धित निवेश के परिणामस्वरूप, रेलवे की पुनर्भुगतान देनदारियों में वृद्धि किए बिना रेलवे की अपनी क्षमता में वृद्धि होगी। इससे रेलवे को वित्तीय रूप से संधारणीय बनने में सहायता मिलेगी।”

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)

38. आरआरएसके का सृजन 20,000 करोड़ रुपये के वार्षिक योगदान के साथ सुरक्षा संबंधी निहितार्थ के साथ नवीकरण/प्रतिस्थापन के कार्यों के निष्पादन के लिए निधियों को बचाए रखने हेतु 5 वर्षों के लिए 2017-18 में किया गया था। (सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) से 15,000 करोड़ रुपये और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5,000 करोड़ रुपये)

39. 2017-18 में 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' (आरआरएसके) के सृजन का उद्देश्य महत्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करना और दुर्घटनाओं को रोकना था, जिसमें मानव रहित समपार भी शामिल थे।

40. 2017-18 में 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' (आरआरएसके) की स्थापना के बाद से, विभिन्न योजना-शीर्षों के अंतर्गत व्यय निम्नानुसार हैं:

योजना शीर्ष	वास्तविक 2017-18	वास्तविक 2018-19	वास्तविक 2019-20	वास्तविक 2020-21	वास्तविक 2021-22	सं . अ . 2022-23	ब . अ . 2023-24
यातायात सुविधाएं	654.02	498.23	370.78	0.02	476.93	800.00	700.00
रेल अनुसंधान						1.00	1.00
चल स्टॉक	1099.10	1637.28	1116.15	830.59	2798.26	2000.00	1600.00
समपार	535.99	678.60	570.25				
ऊपरी सड़क पुल	3175.23	3488.82	2334.15	2.19	1736.18	1500.00	1900.00
रेलपथ नवीकरण	8903.99	9697.31	8314.30	0.17	16262.45	2041.21	1400.00
पुल संबंधी कार्य	451.34	516.72	752.59	1.33	1286.13	1200.00	1200.00
सिगनल और दूरसंचार कार्य	1201.01	1461.29	1536.60	5.43	2058.25	2048.12	2178.12
अन्य विद्युत							

कार्य	18.76	47.02	301.10		488.53	400.00	800.00
कर्षण	331.4	302.7					
वितरण कार्य	8	7					
मशीनरी और संयंत्र	127.10	179.82	162.94		349.48	188.79	240.00
कारखाने व उत्पादन इकाइयां	240.96	202.67	256.08		354.82	300.00	380.00
कर्मचारी कल्याण							
ग्राहक सुविधाएं	462.55	795.10	870.12	1447.19	1176.02	1400.00	1150.00
अन्य निर्दिष्ट कार्य		42.00	141.17		329.44	305.00	510.00
प्रशिक्षण/मानव संसाधन विकास	58.00	48.01	73.38		58.00	125.00	250.00
क्रेडिट (-)	1168.80	1580.31	1775.73	1972.65	2642.96	1309.12	1309.12
कुल	16090.73	18015.32	15023.88	314.25	24731.53	11000.00	11000.00

**2020-21 में, आरआरएसके से वित्तपोषित कार्यों को ईबीआर (एस) के अंतर्गत धन आवंटित किया गया था।*

41. वर्ष 2017 से आरआरएसके निधि के माध्यम से किए गए प्रमुख क्षेत्रों/कार्यों को प्रस्तुत करने के लिए कहे जाने पर, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार प्रस्तुत किया:

“आरआरएसके के तहत, आरंभ में, बिबेक देबरॉय रिपोर्ट में निर्धारित 30 महत्वपूर्ण कोटियों में फैले कार्यों के लिए 20,000 करोड़ रुपये का परिव्यय आवंटित किया गया था। बजटीय निगरानी के लिए,

इन कार्यों को आगे 14 से अधिक योजना शीर्षों में वर्गीकृत किया गया है। प्राथमिक जोर टक्करों, पटरी से उतरने और मानव रहित समपारों पर दुर्घटनाओं (भारतीय रेल पर 90% दुर्घटनाओं के कारण) को कम करने पर है। 2017 से आरआरएसके निधि के माध्यम से प्रमुख क्षेत्रों में किए गए कार्य निम्नानुसार हैं:-

- i. सिविल इंजीनियरी कार्य) अचल अवसंरचना मुख्य रूप से :रेलपथ, पुल, अल्ट्रासाउंड टेस्टिंगरेल / वेल्ड सिस्टम आदि।
 - ii. समपारसबवे आदि को हटाने सहित समपारों पर स/आरयूबी/आरओबी/रक्षा कार्य।
 - iii. एस एंड टी कार्य :गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली, गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली, इंटरलॉकिंग के मानकों का उन्नयन आदि।
 - iv. यांत्रिक और बिजली इंजीनियरीवैगन और कोच डिजाइन ;, एसी ईएमयू इंजन अनुरक्षण, चालक दल प्रबंधन प्रणाली आदि।
 - v. बिजली इंजीनियरीओएचई ;, मास्टपोर्टल/, ट्रांसफार्मर, केबल, अर्थिंग, पैनल, वायरिंग आदि का प्रतिस्थापन।
 - vi. स्टेशनों पर संरक्षा कार्यएफओबी ;, हाई लेवल प्लेटफॉर्म, अंतर प्लेटफॉर्म आवागमन आदि के लिए ट्रॉली मार्ग।
 - vii. मानव संसाधन विकास अग्रिम पंक्ति के कर्मचारियों का प्रशिक्षण और :उनकी निगरानी।”
42. आरआरएसके के अंतर्गत प्राथमिक ध्यान टक्करों, ट्रेनों के पटरी से उतरने और मानव रहित समपार दुर्घटनाओं (भारतीय रेलों में 90 प्रतिशत दुर्घटनाओं का कारण) को कम करने पर है। वर्ष 2017-18 में आरआरएसके के सृजन के बाद से, परिणामी ट्रेन दुर्घटनाओं और उनमें होने वाली मौतों की संख्या में काफी कमी आई है, जैसा कि निम्न तालिका से देखा जा सकता है-

वर्ष	परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या	मौतों की संख्या	दुर्घटना प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर (एपीएमटीकेएम)
2017-18	73	58	0.06
2018-19	59	37	0.05
2019-20	55	5	0.05
2020-21	22*	4	0.03
2021-22	35	17	0.03

**कोविड महामारी के कारण गाड़ी यातायात में कमी के कारण वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 22 हो गई।*

43. आरआरएसके के आरंभ होने के बाद से ही इसमें विनियोजन कम हो रहा है। यह देखते हुए कि निधि के सृजन का उद्देश्य महत्वपूर्ण संरक्षा संबंधी कार्यों को वित्तपोषित करना था, यह पूछे जाने पर कि क्या निधि के सृजन का उद्देश्य विफल हो गया, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार प्रस्तुत किया:

“आरआरएसके का सृजन 2017-18 में 20,000 करोड़ रु. के वार्षिक अंशदान (जीबीएस से 15000 करोड़ रुपये और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5000 करोड़ रुपये) के साथ संरक्षा संबंधी उद्देश्यों के लिए नवीकरण/प्रतिस्थापन कार्यों के निष्पादन हेतु धनराशि जुटाने के लिए 5 वर्षों के लिए किया गया था। बहरहाल, 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिश के कार्यान्वयन और रेलवे के संसाधनों पर कोविड 19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण, रेलवे आरआरएसके को कोई/वांछित राशि का विनियोजन नहीं कर सकी। वित्त मंत्रालय ने 2021-22 में अतिरिक्त जीबीएस अंशदान के रूप में 10,000 करोड़ रुपये भी प्रदान किए हैं। इस प्रकार, आंतरिक संसाधन सृजन से अपर्याप्त योगदान के बावजूद, जीबीएस से निर्बाध अंशदान के साथ, संरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यय प्रभावित नहीं हुआ है।

आरआरएसके के माध्यम से संरक्षा कार्यों के वित्तपोषण के कारण संरक्षा संकेतकों में समग्र सुधार को ध्यान में रखते हुए और निष्पादित किए जाने वाले लंबित संरक्षा संबंधी कार्यों को ध्यान में रखते हुए, सरकार ने जीबीएस से 45,000 करोड़ रुपये का कुल प्रावधान करके आरआरएसके की अवधि को 2022-23 से और 5 वर्ष के लिए बढ़ा दिया।”

44. रेलवे द्वारा की गई प्रगति के आधार पर, नीति आयोग ने आरआरएसके के कार्यान्वयन की सराहना की है और कहा कि आरआरएसके के कार्यान्वयन के बाद, रेलवे में संरक्षा पहलुओं में सुधार हुआ है। आयोग की सिफारिश पर, सरकार ने अगले पांच वर्षों के लिए अर्थात् 2021-22 से 2025-26 के लिए आरआरएसके की अवधि में वृद्धि की है। जब इस पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए कहा गया, तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नानुसार प्रस्तुत किया गया:

“नीति आयोग ने आरआरएसके की संरक्षा और कार्यान्वयन पर रेलवे की प्रगति की सराहना की है और कहा है कि आरआरएसके के कार्यान्वयन के बाद संरक्षा संकेतकों में सुधार हुआ है। नीति आयोग की सिफारिश पर, सरकार ने जीबीएस से 45,000 करोड़ रुपये के अंशदान के साथ आरआरएसके की अवधि 2021-22 से आगे पांच वर्ष के लिए बढ़ाने पर सहमति व्यक्त की है। यह कोष 2022-23 और

2023-24 में परिचालन में है। जीबीएस और आंतरिक संसाधनों से संशोधित अनुमान 2022-23 और बजट अनुमान 2023-24 दोनों में 11,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।”

45. आरआरएसके के अंतर्गत हुई प्रगति/उपलब्धियों के संबंध में मंत्रालय ने एक लिखित उत्तर में निम्नानुसार प्रस्तुत किया है:

“2017-18 में 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष' (आरआरएसके) के सृजन का उद्देश्य महत्वपूर्ण संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करना और दुर्घटनाओं को रोकना था, जिसमें मानव रहित समपार भी शामिल थे। उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार, निम्नलिखित तालिका के अनुसार परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या में काफी कमी आई है:

क्र. सं.	विवरण	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
1	कोटि वार परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं					
i	पटरी से उतरने की घटना की संख्या	54	46	40	17	27
ii	टक्करों की संख्या	3	0	5	1	2
iii	चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाओं की संख्या	3	3	1	1	1
iv	बिना चौकीदार वाले समपारों पर दुर्घटनाओं की संख्या	10	3	0	0	0
v	अग्नि दुर्घटनाओं की संख्या	3	6	8	3	4
vi	विविध दुर्घटनाएँ	0	1	1	0	1
	कुल	73	59	55	22*	35
2	गाड़ी दुर्घटनाओं का कारण वार विश्लेषण					
i	रेलवे कर्मचारियों की विफलता	43	41	44	16	20
ii	रेलवे कर्मचारियों से इतर विफलता	18	9	6	5	4

iii	उपकरण की विफलता	3	3	4	0	5
iv	आकस्मिक	5	6	1	0	3
v	तोड़-फोड़	2	0	0	0	1
vi	विभिन्न कारक	2	0	0	0	0
vii	स्थापित नहीं किया जा सका/किसी को जिम्मेदार नहीं ठहराया जा सका	0	0	0	1	2
viii	जांच जारी	0	0	0	0	0
	कुल	73	59	55	22	35
3	दुर्घटना प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर (एपीएमटीके)	0.06	0.05	0.05	0.0 3	0.03

** कोविड महामारी के कारण गाड़ी यातायात में कमी के कारण वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 22 हो गई।”*

निधियों का विनियोजन

46. रेलवे द्वारा विभिन्न निधियां प्रशासित की जा रही हैं। जबकि मूल्यहास आरक्षित निधि रेलवे परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए है, विकास निधि यात्री सुविधाओं, श्रम कल्याण कार्यों आदि पर पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए है। पूंजी निधि आईआरएफसी से बाजार उधार के प्रमुख घटक और पूंजी प्रकृति के कार्यों के ऋण सेवा दायित्वों को पूरा करने के लिए है। मंत्रालय पेंशन निधि के प्रशासन के साथ-साथ सेवानिवृत्त लोगों को पेंशन भुगतान का वित्तपोषण भी करेगा।

47. पिछले तीन वर्षों के दौरान बीई, आरई और वास्तविक को दर्शाने वाले विभिन्न रेल निधियों से विनियोजनों का सारणीबद्ध ब्यौरा निम्नानुसार है:

(करोड़ रु. में)

	2019-20			2020-21			2021-22		
	बजट अनुमान	संशोधित अनुमा	वास्तविक	बजट अनुमान	संशोधित अनुमा	वास्तविक	बजट अनुमान	संशोधित अनुमा	वास्तविक

		न			न			न		
पेंशन निधि										
	1 अप्रैल को आरंभिक शेष	1984	196	196	156	-28398	-28398	179	3268	3268
	निधि में विनियोग	50600	48950	21308	53760	80049	80521	53900	49600	48700
	निधि से निकासी	51000	49000	49188	53000	51000	48435	54000	52500	51935
	शेष राशि पर ब्याज	103	10	-715	31	-472	-420	4	62	55
	31 मार्च को अंतिम शेष	1687	156	-28398	947	179	3268	84	429	88
मूल्यहास आरक्षित निधि										
	1 अप्रैल को आरंभिक शेष	959	718	718	348	834	834	506	585	585
	निधि में विनियोग	700	600	600	1000	400	400	1000	700	200
	निधि से निकासी	1000	1000	524	1000	750	672	1000	1000	661
	शेष राशि पर ब्याज	47	30	39	20	22	24	17	15	12
	31 मार्च को अंतिम शेष	705	348	834	368	506	585	523	300	136
विकास निधि										
	1 अप्रैल को आरंभिक शेष	617	248	248	68	519	519	206	1016	1016
	निधि में विनियोग	1000	1311	1389	1500	800	1547	1561	875	0
	निधि से निकासी	1500	1500	1137	1500	1125	1076	1500	1500	1033
	शेष राशि पर ब्याज	21	9	19	4	12	26	8	24	17
	31 मार्च को अंतिम शेष	138	68	519	72	206	1016	275	415	0
पूंजी निधि - रेलवे										
	1 अप्रैल को आरंभिक शेष	395	381	381	402	400	400	414	414	414
	निधि में विनियोग	3035	0	0	0	0	0	0	0	0
	निधि से निकासी	3000	0	0	0	0	0	0	0	0
	शेष राशि पर ब्याज	24	22	20	23	14	14	14	14	14
	31 मार्च को अंतिम शेष	454	402	400	426	414	414	428	428	428
कर्ज चुकाती निधि										
	1 अप्रैल को आरंभिक शेष	204	204	204	216	215	215	222	222	222
	निधि में विनियोग	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	निधि से निकासी	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	शेष राशि पर ब्याज	12	12	11	12	7	7	8	8	7
	31 मार्च को अंतिम शेष	216	216	215	228	222	222	230	230	230
रेल संरक्षा निधि										
	1 अप्रैल को आरंभिक शेष	147	141	141	141	505	509	505	512	512
	जीबीएस से निधि में विनियोग	15250	17250	17250	18500			20600	20600	20600
	राजस्व से निधि में विनियोग									
	निधि से निकासी	15250	17250	16886	18500		-3	20600	20600	21106
	31 मार्च को अंतिम शेष	147	141	505	141	505	512	505	512	7

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)										
1 अप्रैल को आरंभिक शेष	9	18	18	18	195	191	195	876	876	
राजस्व से निधि में विनियोग	5000	2500	201	5000	2000	1000	5000	5000	0	
अन्य स्रोतों से निधि में विनियोग	15000	15000	15000	15000			15000	20000	25000	
निधि से निकासी	20000	17500	15024	20000	2000	314	20000	25000	24732	
31 मार्च को अंतिम शेष	9	18	195	18	195	876	195	876	1144	

2020-21 में कोविड संबंधित संसाधनों के अंतर के लिए 63000 करोड़ रुपये का विशेष ऋण और 2019-20 के प्रतिकूल शेष के परिसमापन के लिए 16398 करोड़ रु. शामिल हैं।

48. निधियों के विनियोजन में भिन्नता/विसंगति के कारणों के संबंध में रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नानुसार प्रस्तुत किया है -

“वर्ष 2019-20 के लिए, वास्तविक बजट अनुमान में भिन्नता के निम्नवत कारण हैं:

- वर्ष के अंतिम कुछ दिनों में रेल परिचालनों पर कोविड-19 के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेल राजस्व में गिरावट के कारण अपर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन के कारण पेंशन निधि में कम विनियोग।
- कम आंतरिक संसाधनों के सृजन के कारण और पूंजीगत व्यय के लिए डीआरएफ से कम व्यय की आवश्यकता के कारण भी डीआरएफ के लिए कम विनियोग।
- कम आंतरिक संसाधनों के सृजन के कारण आरआरएसके में कम विनियोग।
- पूंजीगत व्यय के लिए अधिक व्यय की आवश्यकता के कारण डीएफ के लिए अधिक विनियोग।
- अपर्याप्त आंतरिक संसाधनों के कारण सीएफ में कोई विनियोग नहीं।

संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में भिन्नता

- वर्ष के अंतिम कुछ दिनों में रेल परिचालनों पर कोविड-19 के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेल राजस्व में गिरावट के कारण अपर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन के कारण पेंशन निधि में कम विनियोग।
- पूंजीगत व्यय के लिए अधिक व्यय की आवश्यकता के कारण डीएफ के लिए अधिक विनियोग।

- निधि में विनियोग के लिए आंतरिक संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण आरआरएसके में कम विनियोग।

वर्ष 2020-21 के लिए, वास्तविक बजट अनुमान में भिन्नता के निम्नवत कारण हैं:

- रेल परिचालनों पर कोविड-19 के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेल राजस्व में गिरावट के फलस्वरूप अपर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन के कारण पेंशन निधि में कम विनियोग।
- कम आंतरिक संसाधनों के सृजन के कारण और पूंजीगत व्यय के लिए डीआरएफ से कम व्यय आवश्यकता के कारण भी डीआरएफ के लिए कम विनियोग।
- कम आंतरिक संसाधनों के उत्पादन के कारण आरआरएसके में कम विनियोग।
- पूंजीगत व्यय के लिए अधिक व्यय की आवश्यकता के कारण डीएफ के लिए अधिक विनियोग।

संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में भिन्नता

- रेल परिचालनों पर कोविड-19 के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेल राजस्व में गिरावट के कारण अपर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन के कारण पेंशन निधि में कम विनियोग।
- वास्तविक व्यय को पूरा करने के साथ-साथ भविष्य के पूंजीगत व्यय की आवश्यकता के लिए शेष निधि बनाए रखने के लिए डीएफ के लिए अधिक विनियोग की आवश्यकता थी।
- आरआरएसके के लिए कम विनियोग निधि में विनियोग के लिए आंतरिक संसाधनों की अनुपलब्धता के कारण था।

वर्ष 2021-22 के लिए बजट अनुमान की तुलना में वास्तविक में भिन्नता के निम्नवत कारण हैं:

- पेंशन निधि में कम विनियोग किया गया क्योंकि रेल मंत्रालय की प्राप्तियां कम थीं और वित्त मंत्रालय ने प्राप्तियों की तुलना में अतिरिक्त व्यय की अनुमति दी है। इसलिए विनियोग वास्तविक पेंशन व्यय के लिए सीमित था।
- डीआरएफ, आरआरएसके और डीएफ के लिए गैर-विनियोग निधि के विनियोग के लिए आंतरिक संसाधनों के सृजन की अनुपलब्धता के कारण था।

संशोधित अनुमान की तुलना में वास्तविक में भिन्नता

- पेंशन निधि में कम विनियोग किया गया क्योंकि रेल मंत्रालय की प्राप्तियां कम थीं और वित्त मंत्रालय ने प्राप्तियों की तुलना में अतिरिक्त व्यय की अनुमति दी है। इसलिए विनियोग वास्तविक पेंशन व्यय तक सीमित था।
- निधि में विनियोग के लिए आंतरिक संसाधनों के सृजन की अनुपलब्धता के कारण डीआरएफ और डीएफ में कोई विनियोग नहीं किया गया है।

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)

49. वर्ष 2021-22 के बजट अनुमान में मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोग 800 करोड़ रुपये था, जिसे संशोधित अनुमान चरण पर घटाकर 500 करोड़ रुपये कर दिया गया। वर्ष 2022-23 के लिए इस निधि का बजट अनुमान, 2021-22 में 500 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान की तुलना में 1,500 करोड़ रुपये की वृद्धि करके 2,000 करोड़ रुपये रखा गया था। वर्ष 2023-24 के लिए, इस निधि को घटाकर 1,000 करोड़ रुपये कर दिया गया है। इन अत्यधिक विविधताओं और विशेष रूप से आरआरएसके के सृजन को ध्यान में रखते हुए डीआरएफ के अधिदेश/उपयोगिता के संबंध में, मंत्रालय ने एक लिखित उत्तर में निम्नानुसार तर्क दिया:

" मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) का अधिदेश रेलवे परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन और नवीकरण पर पूंजीगत व्यय को पूरा करना है।

डीआरएफ में विनियोग रेलवे राजस्व से होता है। रेलवे संसाधनों के कम आंतरिक सृजन के कारण अपेक्षित निधियों का विनियोग करने में सक्षम नहीं है। चूंकि रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार है (जैसा कि लदान में वृद्धि से स्पष्ट है), अतः यह आशा की जाती है कि रेलवे आवश्यक निधियां प्रदान करने में सक्षम होगी।

रेलवे की संरक्षा बढ़ाने और संरक्षा योजनाओं के नए मूल्यांकन, योजना और कार्यान्वयन सहित वर्तमान चुनौतियों का सामना करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए और साथ ही मूल्यांकन किए गए संरक्षा कार्यों को कार्यान्वित करने के लिए सुनिश्चित वित्तपोषण करने के लिए, सरकार ने 2017-18 से 5 वर्षों में 1 लाख करोड़ रुपये के प्रतिबद्ध वित्तपोषण के साथ एक समर्पित आरक्षित निधि अर्थात् राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) गठन किया गया है, जिसमें जीबीएस से वार्षिक अंशदान का 75% और

रेलवे के आंतरिक अंशदान का 25% है। रेलवे के संरक्षा निष्पादन पर आरआरएसके के सकारात्मक प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, सरकार ने 45,000 करोड़ रुपये के जीबीएस के कुल प्रावधान के साथ 2022-23 से आरआरएसके का संचालन और 5 वर्षों के लिए बढ़ा दिया है।

चूंकि डीआरएफ से पूर्व में वित्तपोषित अधिकांश संरक्षा संबंधित नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों को आरआरएसके में हस्तांतरित कर दिया गया है, इसलिए डीआरएफ के लिए विनियोग विशेष रूप से डीआरएफ से निष्पादित कार्यों की कम आवश्यकता के अनुरूप किया गया है। इस प्रकार, डीआरएफ के लिए विनियोग अब आवश्यकता आधारित है और संसाधन उपलब्धता के अधधीन है।"

50. एक विशिष्ट प्रश्न कि क्या आरआरएसके से किए जाने वाले किसी कार्य का वित्तपोषण कभी डीआरएफ से /अन्य निधि में किया गया है, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

"2017-18 में आरआरएसके की शुरुआत से पहले, प्रतिस्थापन और नवीकरण के सभी कार्यों को डीआरएफ में प्रभारित किया गया था, जबकि परिचालन दक्षता में सुधार और अन्य उन्नयन और विकासात्मक कार्यों से संबंधित कार्यों को डीएफ में प्रभारित किया गया था। वर्तमान में, संरक्षा कारणों से नवीकरण, प्रतिस्थापन, उन्नयन आदि के सभी निर्धारित कार्यों को आरआरएसके में प्रभारित किया जा रहा है। डीआरएफ का उपयोग मुख्य रूप से उन कार्यों को निधि प्रदान करने के लिए किया जाता है जिनका नवीकरण किया जाना है लेकिन गाड़ी परिचालन की संरक्षा के लिए आवश्यक नहीं हैं।"

विकास निधि

51. यह नोट करते हुए कि विकास निधि के संबंध में संशोधित अनुमान (2021-22) में भारी कमी (लगभग 50%) की गई है, अर्थात् 2021-22 के बजट अनुमान से 875 करोड़ रुपये की कमी की गई है जोकि 1561 करोड़ रुपये है। 2022-23 के लिए बजट अनुमान 1,000 करोड़ रुपये था, जिसे संशोधित अनुमान स्तर पर बढ़ाकर 1092.77 करोड़ रुपये कर दिया गया था। 2023-24 के लिए बजट अनुमान 1,210 करोड़ है। बजट अनुमान/संशोधित अनुमान में अंतर के कारणों और इस निधि से जिन विकासात्मक परियोजनाओं/कार्यों को लक्षित किया गया है, उनके बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने एक लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

"विकास निधि (डीएफ) यात्रियों और रेल उपभोगताओं की सुविधाओं, श्रम कल्याण कार्यों, अलाभकारी परिचालन सुधारों और कम मूल्य के संरक्षा कार्यों पर पूंजीगत व्यय को पूरा करने के लिए है। इस निधि का विनियोग इस निधि से पूंजीगत व्यय की वार्षिक आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए रेलवे के शुद्ध राजस्व से किया जाता है। निर्दिष्ट प्रकृति के अनुमोदित कार्यों, मुख्य रूप से यात्री सुविधाओं, कर्मचारी

सुविधाओं, कम्प्यूटरीकरण और अन्य निर्दिष्ट कार्यों को 2022-23 और 2023-24 में इस निधि के माध्यम से निष्पादित करने का लक्ष्य रखा गया है।

बजट अनुमान स्तर पर डीएफ के लिए प्रावधान आमतौर पर आंतरिक संसाधन सृजन के आकलन के आधार पर वर्ष की शुरुआत से बहुत पहले तय किया जाता है। संसाधनों की उपलब्धता और निधि से व्यय की आवश्यकता के आधार पर संशोधित अनुमान चरण पर इसकी समीक्षा करके घटाया/बढ़ाया जाता है।"

पूंजीगत निधि

52. रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों के अनुसार, वर्ष 2017-18, 2018-19, 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में पूंजीगत निधि में विनियोग 0 (शून्य) रहा है। 2022-23 के बजट अनुमान में 2,360 करोड़ रुपये आवंटित किए गए थे, जिसे संशोधित किया गया था और संशोधित अनुमान स्तर पर घटाकर 1,300 करोड़ रुपये कर दिया गया था। 2023-24 के बजट अनुमान में इस निधि के लिए दोबारा कोई धनराशि विनियोजित नहीं की गई है।

53. इस निधि के अधिदेश के संबंध में, लगभग 50% राशि के शून्य विनियोग/निकासी आदि का कारण, अधिदेशित उपयोग से इतर कहीं और निधि का उपयोग करने से पहले वित्त मंत्रालय के अनुमोदन के संबंध में रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में, निम्नानुसार प्रस्तुत किया गया है:

" पूंजीगत निधि (सीएफ) का अधिदेश, भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) से बाजार ऋण के मुख्य घटक के ऋण सेवा दायित्वों को पूरा करना और पूंजीगत कार्यों पर व्यय करना है। इस निधि का विनियोग अनिवार्य राजस्व व्यय को पूरा करने के बाद भारतीय रेल के शुद्ध राजस्व से किया जाता है।

वर्ष 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान रेलवे के आंतरिक संसाधनों पर दबाव था। इसलिए, आईआरएफसी को पट्टा प्रभागों के पूंजीगत घटक के लेखा भुगतान पर दायित्व को पूरा करने के लिए रेलवे राजस्व से अपेक्षित राशि को पूंजीगत निधि में विनियोजित नहीं किया जा सका। अनिवार्य भुगतान होने के नाते, यह जीबीएस से किया गया था। इस मुद्दे की जांच करते हुए, आरसीसी (2014) ने "आईआरएफसी की भूमिका और भारतीय रेल की विकास आवश्यकताओं के वित्तपोषण में एसपीवी पद्धति के उपयोग" पर अपनी चौथी रिपोर्ट में इस प्रक्रिया पर आपत्ति जताई थी। तदनुसार, अपनी 13वीं रिपोर्ट के की गई कार्रवाई संबंधी नोट (एटीएन) पैरा 6 में, आरसीसी ने सिफारिश की थी कि रेलवे की लेखा नीति को आबंटन के सीमा नियमों के अनुरूप तत्काल संशोधित/अद्यतन किया जाना चाहिए ताकि कार्यों की पूंजीगत प्रकृति को कानूनी रूप से भी जीबीएस से वित्तपोषित किया जा सके। तदनुसार, पूंजी और

पूँजीगत निधि के आबंटन के नियमों से संबंधित कोडल प्रावधानों को बोर्ड के दिनांक 25.07.2017 के पत्र सं.2002/एसी-11/1/3 के माध्यम से संशोधित किया गया था, जिसमें पूँजी निधि के अंतर्गत पर्याप्त निधि उपलब्ध न होने की स्थिति में आईआरएफसी को पूँजी (जीबीएस) से पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक के भुगतान की अनुमति दी गई थी।

7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के अनुसरण में, कर्मचारियों की लागत और पेंशन व्यय में तेजी से वृद्धि हुई थी। इससे रेलवे के अपरिहार्य राजस्व व्यय को पूरा करने के बाद शुद्ध राजस्व में कमी आई। इसलिए, रेलवे आंतरिक संसाधनों से सीएफ को वांछित निधि विनियोग करने की स्थिति में नहीं थी। आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के प्रमुख घटक का भुगतान अपरिहार्य होने के कारण, इसका भुगतान जीबीएस से किया जाना था। पूँजीगत प्रकृति के व्यय के लिए जीबीएस का उपयोग कोडल प्रावधान के अनुसार है।

विभिन्न बजटीय स्तर पर सीएफ को निधि के विनियोग के लिए प्रावधान मुख्य रूप से इन चरणों में आकलित संसाधन स्थिति के आधार पर लिया जाता है। जब तक रेलवे संसाधनों की स्थिति में स्पष्ट रूप से सुधार नहीं होता है, तब तक रेलवे के पास जीबीएस से पट्टा प्रभार के प्रमुख घटक का भुगतान करने के अलावा कोई विकल्प नहीं है। संशोधित अनुमान के दौरान, 1,300 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है जिसका उपयोग भविष्य में पट्टा प्रभार और अन्य लाभकारी कार्यों के पूँजीगत घटक का भुगतान करने के लिए किया जाएगा।"

पेंशन निधि

54. यह नोट करते हुए कि पेंशन निधि में विनियोग रेलवे के कुल संचलन व्यय का बड़ा हिस्सा है। बजट अनुमान 2021-22 में पेंशन निधि का विनियोग 53,400 करोड़ रुपये था जिसे संशोधित अनुमान स्तर पर घटाकर 49,100 करोड़ रुपये कर दिया गया। 2022-23 के लिए बजट अनुमान 60,100 करोड़ रुपये था, जिसे संशोधित अनुमान स्तर पर संशोधित किया गया था और 56,100 करोड़ रुपये किया गया था। 2023-24 के लिए बजट अनुमान 70,616 करोड़ रुपये है, जो 2022-23 के संशोधित अनुमान की तुलना में 14,516 करोड़ रुपये (25.92%) अधिक है। 31.12.2022 तक वास्तविक व्यय के कमी के रुझान के कारणों और वर्ष 2023-24 के लिए बजट अनुमान को उच्चतर स्तर अर्थात् 70,616 करोड़ रूपए रखने के पीछे औचित्य के बारे में पूछे जाने पर रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नवत् बताया:

"रेलवे आमतौर पर पेंशन निधि (पीएफ) में पर्याप्त राशि का विनियोग करने का प्रयास करती है ताकि मौजूदा देनदारियों को 'पे एज यू गो' के आधार पर पूरा किया जा सके। संशोधित अनुमान 2021-22

में पीएफ के विनियोग में हुई कमी कम व्यय, आंतरिक संसाधन की स्थिति और पेंशन निधि में उपलब्ध शेष राशि के आकलन के अनुरूप थी।

2022-23 में, जनवरी, 2023 के अंत तक पेंशन व्यय 4,8108 करोड़ रुपये है और वर्ष के अंत तक लगभग 56,000 करोड़ रुपये होने का आकलन किया गया है। तदनुसार, संसाधन स्थिति के साथ-साथ पेंशन व्यय के आधार पर, 2022-23 के बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में पीएफ के विनियोग को कम किया गया है।

2023-24 के बजट अनुमान में, पेंशन व्यय 62,000 करोड़ रुपये आंकलन किया गया था। बहरहाल, आरक्षित निधि के सृजन की दृष्टि से, रेलवे ने राजस्व से पेंशन निधि में 70,616 करोड़ रुपये का विनियोग करने का अनुमान लगाया है।"

55. रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) की जांच करते समय समिति द्वारा अपने तीसरे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए भारत सरकार द्वारा पेंशन निधि के आंशिक वित्तपोषण के संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नवत् बताया:

"जैसा कि माननीय समिति ने अपने विभिन्न प्रतिवेदनों में सिफारिश की थी, भारत सरकार द्वारा भारतीय रेल की पेंशन निधि का आंशिक रूप से वित्तपोषण करने के लिए प्रस्ताव वित्त मंत्रालय को भेजे गए थे। बहरहाल, वित्त मंत्रालय द्वारा इस पर सहमति नहीं दी गई थी। वर्ष 2019-20 और 2020-21 के दौरान भारतीय रेल की पेंशन निधि के विनियोग में कमी आई थी, जिसके लिए वित्त मंत्रालय ने 79,398 करोड़ रुपये का ऋण दिया है (भारतीय रेल को पेंशन सहायता प्रदान करने या आंशिक रूप से पेंशन का वित्तपोषण करने के अलावा)। बहरहाल, 2021-22 में, सरकार (वित्त मंत्रालय) ने रेलवे को राजस्व प्राप्तियों से अधिक राजस्व व्यय करने की अनुमति दी है जिसका उपयोग पेंशन व्यय को पूरा करने के लिए किया गया था।"

सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

56. रेलवे की राजस्व प्राप्तियों में माल यातायात, यात्री यातायात, अन्य कोचिंग आय, जिसमें पार्सल, सामान और विविध अन्य आय जैसे किराया, खानपान रसीदें, गैर-रेलवे निकायों से ब्याज और रखरखाव शुल्क, भूमि और हवाई क्षेत्र का व्यावसायिक उपयोग तथा चल स्टॉक और स्टेशन भवनों आदि पर वाणिज्यिक प्रचार शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, आवेदन पत्र और परीक्षा शुल्क आदि की बिक्री से रेलवे भर्ती बोर्ड की रसीदें जैसी विविध रसीदें हैं।

पिछले पाँच वर्षों की सकल यातायात प्राप्तियाँ (जीटीआर) नीचे तालिका में दी गई हैं:

वर्ष	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक
2018-19	2,00,840	1,96,714	1,89,907
2019-20	2,16,675	2,05,833	1,74,357
2020-21	2,25,613	1,46,309	1,40,571
2021-22	2,17,110	2,01,750	1,91,206
2022-23	2,39,600	2,42,693	

57. उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि जीटीआर के लिए बजट अनुमान लक्ष्यों को संशोधित अनुमान स्तर पर लगातार कम की ओर संशोधित किया गया है। उदाहरण के लिए, यद्यपि 2018-19 के दौरान बजट अनुमान स्तर पर 2,00,840 करोड़ रुपये का लक्ष्य रखा गया था, इसे संशोधित अनुमान स्तर पर घटाकर 1,96,714 करोड़ रुपये कर दिया गया, जबकि वास्तविक लक्ष्य 1,89,907 करोड़ रुपए रहा। इसी तरह, बजट अनुमान 2019-20 में जीटीआर 2,16,675 करोड़ रुपये से संशोधित अनुमान स्तर पर कम होकर 2,05,833 करोड़ रुपये हो गया, जबकि वास्तविक 1,74,357 करोड़ रुपए रहा।

58. आगामी वर्षों अर्थात् 2020-21 और 2021-22 में यह रुझान जारी रहा। यद्यपि, 2020-21 के दौरान, संशोधित अनुमान, 2,25,613 करोड़ रुपये के बजट अनुमान से काफी कम होकर 1,46,309 करोड़ रुपये रह गया, जो लगभग 79,304 करोड़ रुपये या लगभग 35% की कमी है। 2021-22 में, जीटीआर के बजट अनुमान को संशोधित अनुमान स्तर पर घटाकर 2,01,750 करोड़ रुपए कर दिया गया जबकि वास्तविक 1,91,206 करोड़ रुपए रहा। 2021-22 के वास्तविक में 2020-21 के वास्तविक की तुलना में 50,635 करोड़ रुपए का तीव्र परिवर्तन देखा गया जो मुख्य रूप से कोविड-19 महामारी के बाद यात्री रेल संचालन के सामान्य होने के कारण था।

इस संबंध में, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नवत् बताया:

" बजट अनुमान के लक्ष्य, मूल रूप से वित्तीय वर्ष की शुरुआत से पहले कतिपय पूर्वानुमानों पर किए गए अनुमान हैं। इन्हें बाद में बजट तैयार करने के एक भाग के रूप में वर्ष के दौरान प्राप्त रुझानों को ध्यान में रखते हुए संशोधित अनुमान के स्तर पर संशोधित किया जाता है। बजट अनुमान के स्तर पर एक वर्ष के लिए यातायात प्राप्तियों के लक्ष्यों को यातायात योजना के साथ-साथ वर्ष के दौरान किए गए/किए जाने वाले अन्य टेरिफ और गैर-टेरिफ उपायों को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जाता है। इसके अलावा, राजस्व के लिए बजट अनुमान के लक्ष्यों को सामान्यतः यथोचित रूप से चुनौतीपूर्ण स्तर पर रखा जाता है ताकि पूरे तंत्र को एकजुट करके इन लक्ष्यों को

प्राप्त करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके। चूंकि भारतीय रेल की अधिकांश यातायात प्राप्तियां (लगभग 90%) रेलवे राजस्व के दो प्रमुख खंडों अर्थात् यात्री और मालभाड़े से प्राप्त होती हैं, अतः सकल यातायात प्राप्तियों के लक्ष्यों को बढ़ाने या घटाने में संशोधन काफी हद तक वर्ष के दौरान इन खंडों के अंतर्गत हुए निष्पादन पर निर्भर करता है। इसके अलावा, 2019-20, 2020—21 और 2021-22 का कोविड-19 महामारी का प्रतिकूल प्रभाव पड़ा जिससे अनुमानों का पुनर्मूल्यांकन हुआ। बहरहाल, 2022-23 में, यह देखा जा सकता है कि प्राप्तियों में वृद्धि की हितकारी प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में जीटीआर के लक्ष्य को बढ़ाकर संशोधित किया गया है।"

59. साक्ष्य के दौरान, अध्यक्ष और सीईओ, रेलवे बोर्ड ने समिति के समक्ष निम्नानुसार साक्ष्य दिया:

"..... वर्तमान वर्ष में 6 बिलियन 565 मिलियन की तुलना में 2023-24 में यात्री खंड में, यात्री बुकिंग की प्रत्याशित वृद्धि 7 बिलियन 475 मिलियन यात्री आंकी गई है।"

60. यात्री और माल यातायात से प्राप्त राजस्व के आंकड़े इस प्रकार हैं:

	2020-21			2021-22			2022-23			2023-24
	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक व्यय	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक व्यय।	ब.अ.	सं.अ.	वास्तविक व्यय (31.01.2023 तक)	ब.अ.
यात्री	61000	15000	15248	61000	44375	39214	58500	64000	52140	70000
मालभाड़ा	147000	124184	117232	137810	145275	141096	165000	165000	132828	179500

61. जैसा कि उपलब्ध कराए गए आंकड़ों से देखा जा सकता है, बजट अनुमान 2020-21 में यात्री आय को 61,000 करोड़ रुपये रखा गया था, जो कि यात्री गाड़ियों की प्रतिबंधित सेवा के कारण संशोधित अनुमान स्तर पर कम होकर 15,000 करोड़ रुपये हो गया था। बजट अनुमान 2022-23 में, यात्री आय को 61,000 करोड़ रूपए रखा गया था जिसे फिर से कम करके 44,375 करोड़ रूपए जबकि वास्तविक 39,214 करोड़ रूपए रहा। 2022-23 में यात्री आय को बजट अनुमान स्तर पर 58500 करोड़ रूपए रखा गया था जिसे संशोधित अनुमान चरण पर 5,500 करोड़ रूपए बढ़ाकर 64,000 करोड़ रूपए किया गया जबकि जनवरी, 2023 तक वास्तविक आय 52,140 करोड़ रूपए रही। 2023-24 के लिए बजट अनुमान 70,000 करोड़ रूपए रखा गया है।

62. मालभाड़ा आय में 2021-22 बजट अनुमान हेतु 1,37,810 करोड़ रूपए को संशोधित अनुमान स्तर पर बढ़ाकर 145275 करोड़ रूपए किया गया और वास्तविक आय 1,41,096 करोड़ रूपए थी। 2022-23

के दौरान बजट अनुमान और संशोधित अनुमान 1,65,000 करोड़ रुपये रखा गया और जनवरी, 2023 तक वास्तविक 1,32,828 करोड़ रुपये थी। 2023-24 के लिए बजट अनुमान 1,79,500 करोड़ रुपये रखा गया है जो रेलवे द्वारा मालभाड़ा आय में सबसे अधिक अनुमान है।

63. संशोधित अनुमान और वास्तविक के बीच अंतर के कारणों को स्पष्ट करने तथा बजट अनुमान चरण पर लक्ष्यों को उच्चतर स्तर पर रखने के औचित्य, जिसे संशोधित अनुमान चरण पर कम ही किया जाना है और अंततः संशोधित लक्ष्यों को न प्राप्त करने के कारणों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नवत् बताया:

" माननीय समिति इस बात को समझ सकती है कि वर्ष 2020-21 और 2021-22 कोविड-19 महामारी से प्रभावित हुए थे, जिसके परिणामस्वरूप यात्री राजस्व अस्थिर रहा। बहरहाल, 2022-23 में, वर्ष के दौरान प्रचलन को ध्यान में रखते हुए, बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान 2022-23 में यात्री राजस्व लक्ष्य में वृद्धि की गई है। जहां तक माल-भाड़ा राजस्व का संबंध है, यह विभिन्न पण्य, औसत गमन दूरी और आर्थिक गतिविधि के समग्र निष्पादन जैसे कई कारकों से जुड़ा हुआ है। बहरहाल, माल-भाड़े प्राप्तियों में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि हुई है। "

रेल राजस्व

64. व्यय से अधिशेष रेलवे प्राप्तियों की अधिकता शुद्ध राजस्व है। पिछले पाँच वर्षों के रेल राजस्व का विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:

क्र.सं.	वर्ष	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक
1	2018-19	12990	6014	3773.86
2	2019-20	9035	3811	1589.62*
3	2020-21	6500	2800	2547.48*
4	2021-22	6561	875	-15024.58
5	2022-23	5360	2393	

65. शुद्ध राजस्व के संबंध में मंत्रालय ने आगे स्पष्ट किया कि रेलवे अपने राजस्व से पेंशन निधि के लिए अपेक्षित राशि का विनियोग करने में सक्षम नहीं थी। 2019-20 के अंत तक पेंशन निधि में 28,398 करोड़ रुपये की प्रतिकूल शेष राशि थी। 2020-21 में, पेंशन निधि में 79,398 करोड़ रुपये का विशेष ऋण विनियोजित किया गया था। शुद्ध राजस्व की गणना राजकोषीय वर्ष के अंत में ही की जाती है।

66. जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, शुद्ध राजस्व पिछले पांच वर्षों से असंगत रहा है। इसके अतिरिक्त, पिछले पांच वर्षों में, बजट अनुमानों को संशोधित अनुमान चरण पर भारी रूप से कम किया जा रहा है, और यहां तक कि कम किए गए लक्ष्य भी कहीं भी वास्तविक से मेल नहीं खाते हैं। संशोधित अनुमानों के साथ-साथ वास्तविक शुद्ध राजस्व में इस भारी कमी के कारणों के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने निम्नानुसार प्रस्तुत किया है:

"हाल ही के दिनों में, 2016-17 और 2017-18 में 7वें केन्द्रीय वेतन आयोग के कार्यान्वयन के बाद कर्मचारी की लागत में तेजी से वृद्धि और 2019-20 से 2021-22 के दौरान महामारी के प्रतिकूल प्रभाव ने रेलवे को शुद्ध राजस्व बढ़ाने के जारी प्रयासों को सीमित कर दिया है। बहरहाल, चालू वर्ष 2022-23 में, प्राप्तियों के रेलवे रुझान में वसूली को ध्यान में रखते हुए, रेलवे का शुद्ध राजस्व लक्ष्य 2021-22 में (-)15,025 करोड़ रुपये के मुकाबले 2,393 करोड़ रुपये रखा गया है।

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 खंड से आता है, इसलिए ये दोनों खंड राजस्व जुटाने के लिए फोकस क्षेत्र रहे हैं।

बहरहाल, मंत्रालय वित्तीय स्थिति और शुद्ध राजस्व सुधारने के लिए निरंतर आधार पर उपाय कर रहा है। इस प्रयास में राजस्व प्राप्तियों को अधिकतम करने और नियंत्रणीय राजस्व व्यय को कम करने के उद्देश्य से विभिन्न पहलकदमियां की गई हैं। राजस्व बढ़ाने के उपायों में, अन्य बातों के साथ-साथ, उत्तरोत्तर उच्च यातायात थ्रूपुट को लक्षित करना, पण्यों का विस्तार करना, अधिक से अधिक यातायात को आकर्षित करने के लिए प्रभावी और अभिनव विपणन रणनीतियां, चल स्टॉक सहित मौजूदा रेल अवसंरचना की अतिरिक्त क्षमता का सृजन करना और उनका इष्टतम उपयोग करना, उत्पादकता और दक्षता में वृद्धि, यात्री इंटरफेस में सुधार, किराया और माल ढुलाई दरों का आवधिक युक्तिकरण और रेलवे के कुल राजस्व में गैर-किराया राजस्व स्रोतों की हिस्सेदारी बढ़ाने पर ध्यान केंद्रित करना शामिल हैं।

व्यय नियंत्रण उपायों में कड़े आर्थिक और मितव्ययिता उपाय, बेहतर जन-शक्ति योजना, बेहतर परिसंपत्ति उपयोग, इन्वेन्ट्री प्रबंधन, ईंधन की खपत का इष्टतमीकरण करना आदि शामिल हैं।"

परिचालनिक अनुपात

67. भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति परिचालनिक अनुपात द्वारा निर्धारित की जाती है। परिचालनिक अनुपात इंगित करता है कि भारतीय रेल, 1 रुपये कमाने के लिए कितना खर्च करती है। अतः, परिचालनिक अनुपात का कम आंकड़ा भारतीय रेल तंत्र की सुदृढ़ वित्तीय स्थिति के संकेत के रूप में माना जाता है। पिछले पांच वर्षों में परिचालनिक अनुपात की समग्र स्थिति नीचे दी गई है:

क्र.सं.	वर्ष	बजट अनुमान	संशोधित अनुमान	वास्तविक
1	2018-19	92.8	96.2	97.29
2	2019-20	95.0	97.46	98.36*
3	2020-21	96.28	96.96	97.45*
4	2021-22	96.15	98.93	107.39
5	2022-23	96.98	98.22	

68. मंत्रालय ने आगे स्पष्ट किया है कि रेलवे के परिचालन अनुपात की गणना उस वर्ष के अंत में की जाती है जब पूरे वर्ष के वित्तीय निष्पादन को संकलित किया जाता है। वर्तमान वर्ष के सं.अ. में परिचालन अनुपात का लक्ष्य 98.22% है। कोविड के कारण संसाधनों की कमी होने के कारण, रेलवे ने 2019-20 और 2020-21 में पेंशन निधि में अपेक्षित राशि से कम राशि का विनियोग किया। वास्तविक 2019-20 और 2020-21 में रेलवे राजस्व से पेंशन निधि के लिए विनियोग के अपेक्षित स्तर के साथ, परिचालन अनुपात 114.19% और 131.55% रहेगा।

69. परिचालनिक अनुपात के लिए ब.अ. 2023-24 को ध्यान में रखते समय अनुमानित कारण/कारक और 2022-23 की तुलना में 2023-24 में उच्च परिचालनिक अनुपात के कारणों के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

" रेलवे चालू वर्ष में महामारी के प्रभाव से उबर चुका है और 2023-24 में बेहतर निष्पादन की आशा है। बजट अनुमान 2023-24 में 98.45% का परिचालन संबंधी अनुपातिक लक्ष्य, वर्ष 2022-23 के संशोधित अनुमान में 98.22% से मामूली रूप से अधिक है। उल्लेखनीय है कि रेलवे ने निधि शेष के लिए 62,000 करोड़ रुपये के अनुमानित पेंशन व्यय की तुलना में रेलवे राजस्व से पेंशन निधि में 70516 करोड़ रुपये के विनियोग करने का अनुमान लगाया है। "

70. रेल वित्त की अच्छी स्थिति को दर्शाने वाले परिचालनिक अनुपात को कम करने के लिए उपयुक्त मापदंड और परिचालनिक अनुपात को अनुमेय सीमा तक कम करने के लिए किए जा रहे दीर्घकालिक उपायों के सम्बन्ध में मंत्रालय ने एक लिखित उत्तर में निम्नवत् उत्तर दिया:

" एक वर्ष में रेलवे के लिए परिचालन अनुपात को उचित/यथोचित माना जाना चाहिए, यदि यह अपने राजस्व व्यय को पूरा करने के पश्चात एक वर्ष के दौरान आंतरिक संसाधनों से रेलवे के पूंजीगत व्ययों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त शुद्ध राजस्व सुनिश्चित करता है।

जबकि, रेलवे की परिचालनिक अनुपात की युक्तिसंगतता को देखते हुए, रेलवे द्वारा वहन किए जा रहे निरंतर बढ़ते सामाजिक सेवा दायित्वों की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए। जो कि 2021-22 में 49,854 करोड़ रुपए था जो रेलवे के परिचालनिक अनुपात पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है।

जहां तक दीर्घकालिक उपायों का संबंध है, रेलवे द्वारा समर्पित माल गलियारों, दोहरीकरण/चौहरीकरण और विद्युतीकरण आदि जैसे क्षमता सुधार कार्यों पर बल दिया जा रहा है। अंतिम मील संबंधी चालू परियोजनाओं और प्राथमिकता वाली परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए रिंग फेंसड आवंटन किया जा रहा है जिससे क्षमता संवर्धन परियोजनाओं के साथ-साथ इन परियोजनाओं के यातायात थूपट में काफी हद तक बढ़ोतरी होगी और इस प्रकार रेलवे राजस्व में वृद्धि करती हैं। इनसे यथोचित स्तर तक परिचालनिक अनुपात में सुधार होने की आशा है।"

वास्तविक लक्ष्य की तुलना में उपलब्धियां

71. वास्तविक लक्ष्य की तुलना में उपलब्धियां निम्नवत् हैं:

निगरानी योग्य लक्ष्यों की प्रगति - रेल मंत्रालय							
मद/इकाई	वार्षिक लक्ष्य 2020-21	उपलब्धि 2020-21	वार्षिक लक्ष्य 2021-22	उपलब्धि 2021-22	वार्षिक लक्ष्य 2022-23	उपलब्धि 2022-23 (31.12.22 तक)	वार्षिक लक्ष्य 2023-24
नई लाइनें (किमी)	500	286	300	287	300	1467 (डीएफसी सहित)	600
दोहरीकरण (किमी)	2650	1614	1600	1985	1700	1929	2800
आमान परिवर्तन (टीकेएम)	600	470	500	636	500	117	150
विद्युतीकरण परियोजनाएं (मार्ग कि.मी.)	6000	6015	6000	6366	6500	2686	6500

चल स्टॉक							
रेल इंजन (डीजल+इलेक्ट्रिक लोको) (अदद)	750	754	981	965	685	703	1190
माल डिब्बे(अदद)	10000	10062	9600	8386	21000	11787	26000
सवारी डिब्बे(अदद)	6200	6277	8115	6838	5500	3738	6978
रेलपथ नवीनीकरण	3200	4363	3600	4275	4200	3852	4800

नई लाइनें

72. उपरोक्त तालिकाओं से यह देखा जा सकता है कि 2020-21 के दौरान लक्ष्य 500 किमी पर निर्धारित किया गया था, जबकि उपलब्धि 286 किमी थी। 2021-22 के दौरान, लक्ष्य 300 किमी पर निर्धारित किया गया था, जबकि उपलब्धि 287 किमी थी। 2022-23 के लिए लक्ष्य 300 किमी पर निर्धारित किए गए थे। दिसंबर 2022 तक, 1467 किमी (1318 किमी डीएफसी सहित) नई लाइनें बिछाई गई हैं। वर्ष 2023-24 के लिए मंत्रालय द्वारा 600 किमी का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

दोहरीकरण

73. दोहरीकरण के संदर्भ में, 2020-21 के दौरान, 2600 किमी का लक्ष्य निर्धारित किया गया था और उपलब्धि केवल 1614 किमी थी। वर्ष 2021-22 और 2022-23 के लिए, रेलवे ने निर्धारित 1600 किमी और 1700 किमी की तुलना में क्रमशः 1985 किमी और 1929 किमी (दिसंबर 2022 तक) प्राप्त किया है, यह रेलवे द्वारा एक उल्लेखनीय उपलब्धि है। 1600 किमी का लक्ष्य और उपलब्धि 1985 किमी के बराबर थी जो वर्ष के लिए निर्धारित लक्ष्य से अधिक थी। 2023-23 में दोहरीकरण का 2800 किमी का लक्ष्य रखा गया है।

74. साक्ष्य के दौरान, अध्यक्ष और सीईओ, रेलवे बोर्ड ने समिति के समक्ष निम्नवत् बताया:

"... ..महोदय, 2021-22 में शुरू किए गए कुल 2,910 किलोमीटर की तुलना में नई लाइन, दोहरीकरण अथवा आमान परिवर्तन के लिए 3,989 किलोमीटर को 2022-23 के दौरान जनवरी, 2023 के अंत तक शुरू किया गया है। यह एक वर्ष में नई लाइन, दोहरीकरण अथवा आमान परिवर्तन परियोजनाओं का उच्चतम आरम्भ है। परियोजनाओं के आरम्भ की गति में कुछ साल पहले के चार किलोमीटर प्रति दिन की तुलना में 12 किलोमीटर प्रति दिन सुधार हुआ है।"

रेल विद्युतीकरण

75. भारतीय रेल ने 2023 तक 100% विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा है। जैसा कि ऊपर की तालिका से देखा जा सकता है कि 2020-21 और 2021-22 के बाद से, रेलवे ने तय लक्ष्य की तुलना में अधिक आरकेएम को विद्युतीकृत किया था। वित्त वर्ष 2022-23 के लिए 6500 किमी लक्ष्य के संबंध में, 31.12.2022 तक वास्तविक उपलब्धि केवल 2686 किमी थी। वर्ष 2023-24 के लिए मंत्रालय द्वारा 6500 किमी का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

76. इस संबंध में अब तक की गई प्रगति और क्या रेलवे इस लक्ष्य को प्राप्त कर पाएगा, और निर्धारित समय के भीतर लक्ष्य को पूरा करने के लिए किए जा रहे उपायों और अभी तक प्राप्त किए जाने वाले कार्यों के प्रतिशत के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में, निम्नानुसार प्रस्तुत किया गया है:

“01.02.2023 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के ब्राड गेज नेटवर्क के 65,141 रूट कि.मी. में से 55,622 मार्ग किलोमीटर (अर्थात् 85.39%) का विद्युतीकरण किया गया है। वर्तमान में, विद्युतीकरण कार्य शेष ब्राड गेज रूटों का निष्पादन विभिन्न चरणों में हैं और उस मिशन मोड में पूरा करने की योजना बनाई गई है।

रेल विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए, किए गए अन्य उपायों में, भारतीय रेल (आईआर) के मौजूदा पूरे ब्राड गेज नेटवर्क (बीजी) के विद्युतीकरण के लिए मंजूरी देना, निर्माण कार्यों के बेहतर निष्पादन के लिए इंजीनियरिंग खरीद और निर्माण (ईपीसी) से संबंधित संविदा देना, सक्रिय परियोजना निगरानी तंत्र, संविदा देने/अनुमानों की स्वीकृति और उच्चतम स्तर पर गहन निगरानी के लिए फील्ड इकाइयों को अधिक अधिकार सौंपना शामिल हैं।

01.02.2023 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के 9,519 (14.61%) रूट किलोमीटर ब्राड गेज (बीजी) रूट का विद्युतीकरण किया जाना शेष है जो निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

77. वर्ष 2023-24 के लिए केंद्रीय क्षेत्र स्कीमों/शीर्षों और प्रस्तावित आवंटन पर गत तीन वर्षों के लिए वास्तविक व्यय की तुलना में वित्तीय आवंटन नीचे दिया गया है।

योजना शीर्ष वार परिव्यय (पूँजीगत व्यय)

(करोड़ रु. में)

योजना गत शीर्ष	सं.अ.	वास्तविक	सं.अ.	वास्तविक	सं.अ.	वास्तविक	सं.अ.	ब.अ.
	2019-20	2019-2	2020-21	2020-21	2021-22	2021-22	2022-23	2023-24
नई लाइनें	8480.86	12929.36	15009.74	14978.21	19071.83	21353.50	26014.07	31850.00
आमान परिवर्तन	3193.30	4218.53	3515.96	4065.41	3038.09	2899.82	3870.00	4600.00
दोहरीकरण	23828.44	22688.83	22231.24	24553.36	32478.77	32458.22	42526.06	30749.40
यातायात सुविधाएं-यार्ड रीमॉडेलिंग एवं अन्य	1691.89	1634.24	1741.05	1246.91	4273.44	2679.72	4740.00	6715.00
कम्प्यूटरीकरण	423.45	282.81	563.00	390.02	485.05	317.80	462.16	425.00
रेल अनुसंधान	43.58	26.80	50.10	57.26	23.48	30.82	107.00	61.50
चल स्टॉक	41692.97	37339.34	41881.29	32627.07	43433.11	41680.34	60198.86	47510.00
पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियां – पूँजीगत घटकों का भुगतान	10557.53	10462.21	11966.72	11948.25	14702.00	14580.80	18898.00	22228.57
सड़क संरक्षा निर्माण कार्य – समपार	546.50	570.61	800.03	544.92	731.00	450.35	750.00	700.00
सड़क संरक्षा निर्माण कार्य – ऊपरी/निचले सड़क पुल	3697.31	3521.74	5449.73	4139.19	3862.13	4225.25	6000.00	7400.00
रेलपथ नवीकरण	8461.71	9390.55	10500.01	13522.65	15229.72	16557.87	15388.05	17296.84
पुल कार्य, सुरंग कार्य पहुंच मार्ग	752.58	781.50	878.63	772.40	1365.49	1302.18	1215.00	1255.00
सिग्नलिंग एवं दूरसंचार कार्य	1374.82	1622.62	1858.45	1908.61	2332.41	2145.08	2428.47	4198.22
विद्युतीकरण परियोजनाएं	7603.55	7145.46	6600.75	6147.78	8171.51	6967.20	8030.22	8070.00
टीआरडी सहित अन्य विद्युतीकरण कार्य	483.61	482.86	739.70	652.89	662.81	628.21	676.17	1650.00
मशीनरी एवं संयंत्र	434.65	458.38	758.85	676.75	866.59	898.18	537.91	740.00

उत्पादन इकाइयों सहित कारखानें	2026.10	2124.69	2176.69	2339.37	2513.34	2669.93	2671.46	4600.50
कर्मचारी कल्याण	516.84	481.28	505.00	470.40	518.96	473.35	462.56	628.82
उपभोक्ता सुविधाएं	1881.39	1903.10	2675.99	2582.92	2351.42	1995.75	3824.20	13355.00
केंद्रीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रम/संयुक्त उद्यम/एसपीवी और अन्य आदि में निवेश	16634.98	16924.88	15620.00	15629.65	32244.41	25750.57	28980.87	34353.55
अन्य विनिर्दिष्ट कार्य	708.94	455.83	830.64	483.41	862.24	543.02	856.82	1300.00
प्रशिक्षण/ मानव साधन	102.55	85.73	150.00	86.93	144.93	76.13	154.00	305.00
इन्वेंट्री (निवल)	1580.00	1515.18	1693.50	1548.05	2000.00	2524.31	3536.00	5000.00
महानगर परिवहन परियोजनाएं	200.00	915.50	0.00	686.09	250.00	-122.45	350.00	250.00
नई लाइनें (निर्माण) - लाभांश मुक्त परियोजनाएं	3300.00							
ईबीआर (भागीदारी)	17776.33	12609.38	15000.00	15935.02	25000.00	10388.41	14700.00	17000.00
ऋण या वसूलियां	1641.92	2506.94	1505.09	2812.47	1612.69	3207.30	2077.88	2042.40
कुल पूंजीगत व्यय	156351.96	148064.47	161691.98	155181.05	215000.04	190267.06	245300.00	260200.00

78. रेल विस्तार परियोजनाओं, विशेषरूप से नई लाइनों, आमान परिवर्तन, ट्रैक नवीनीकरण, दोहरीकरण और रेल विद्युतीकरण की परियोजनाओं के 'थ्रो फॉरवर्ड' के संबंध में, मंत्रालय ने निम्नानुसार विवरण प्रस्तुत किया:

"01.04.2022 की स्थिति के अनुसार नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण के संबंध में 'थ्रो फॉरवर्ड' निम्नानुसार है: -

योजना शीर्ष	परियोजनाओं की संख्या	कुल लंबाई एनएल/जीसी/डीएल (किमी)	मार्च '22 तक आरंभ की गई रेल लाइनों की गई लंबाई (किमी)	दिनांक 01.04.22 की स्थिति के अनुसार रेल लाइनों की शेष लंबाई (किमी)	लागत (करोड़)	मार्च '22 तक कुल व्यय (करोड़)	01.04.22 की स्थिति के अनुसार 'श्रो फॉरवर्ड' (करोड़)
नई लाइनें	183	20,937	2,831	18,106	399,625	113,189	86,436
आमान परिवर्तन	42	5,667	3,488	2,179	50,250	19,235	31,015
दोहरीकरण	227	22,719	5,199	17,520	283,212	102,196	81,016
कुल	452	49,323	11,518	37,806	733,087	2,34,620	4,98,467

विद्युतीकरण: 01.04.2022 की स्थिति के अनुसार, 'श्रो फॉरवर्ड' 12,894 किलोमीटर की लागत रु. 16,700 करोड़ है।

ट्रेक नवीनीकरण: 01.04.2022 की स्थिति के अनुसार, 'श्रो फॉरवर्ड' 9,090 किलोमीटर की लागत रु. 54,402 करोड़ है।"

79. 'श्रो फॉरवर्ड' को कम करने के लिए उठाए गए सुधारात्मक कदमों के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार उल्लेख किया:

"रेल मंत्रालय द्वारा अवसंरचनात्मक परियोजनाओं के निष्पादन को समयबद्ध रूप से पूरा करने के लिए सख्त उपाय किए गए हैं। इन उपायों से पिछले 8 वर्षों में लगभग 4 कि.मी. प्रति वर्ष से चालू वर्ष में लगभग 12 कि.मी. प्रति वर्ष तक कमीशनिंग की प्रगति हुई है। इन उपायों में शामिल हैं:-

- रेलों के सभी विभागों के बीच तालमेल और सभी मंत्रालयों, राज्यों और जोनल रेलों के लिए सिंगल विंडो क्लीयरेंस के लिए पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान की घोषणा के तुरंत पश्चात् भारतीय रेल ने रेलवे बोर्ड में बहु-अनुशासनात्मक गति शक्ति निदेशालय की स्थापना की है। भारतीय रेल के सभी 68 मंडलों में इसी प्रकार की गति शक्ति इकाइयां भी स्थापित की गई हैं।
- अवसंरचनात्मक परियोजनाओं के तेजी से कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए, रेलों ने स्टेशन के मुख्य अभियंताओं और प्रमुख परियोजनाओं के समीप अन्य अधिकारियों को बेहतर समन्वय और मुद्दों के त्वरित समाधान सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए हैं।
- निविदा मूल्य ध्यान दिए बिना इंजीनियरिंग खरीद निर्माण (ईपीसी) निविदाएं आमंत्रित करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को सशक्त बनाने के लिए दिशानिर्देश भी जारी किए गए हैं। इसके तेजी से कार्यान्वयन के लिए ईपीसी और परियोजना प्रबंधन सेवा (पीएमएस) का एक मॉडल दस्तावेज जारी किया गया है।

- वांछित लाभ प्राप्त करने के लिए परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने और विनिर्माण संगठनों को शीघ्र निर्णय लेने के लिए सशक्त बनाने के लिए, मुख्य प्रशासनिक अधिकारियों को संवर्धित शक्तियाँ प्रदान की गई हैं।
- भूमि अधिग्रहण और वानिकी मंजूरी और लागत में हिस्सेदारी की रेल परियोजनाओं में राज्य के हिस्से को जमा करने से संबंधित मुद्दों के समाधान के लिए उच्चतम स्तर पर व्यक्तिगत हस्तक्षेप की मांग करने वाली राज्य सरकारों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई की जा रही है।
- यह सुनिश्चित करने के लिए कि परियोजनाएँ, लागत वृद्धि के बिना समय पर पूरी हों, समग्र हित में रेलों में विभिन्न स्तरों (क्षेत्र स्तर, मंडल स्तर, ज़ोनल स्तर और बोर्ड स्तर) पर निगरानी बढ़ा दी गई है और लंबित मुद्दों, जो परियोजनाओं की प्रगति में बाधा डाल रहे हैं, को हल करने के लिए सभी हितधारकों के साथ नियमित बैठकें आयोजित की जाती हैं।
- वित्त वर्ष 2023-24 के लिए, भारतीय रेल के लिए अब तक का सर्वाधिक 2.4 लाख करोड़ रुपये का बजट परिव्यय प्रस्तावित किया गया है।

रेलपथ नवीनीकरण कार्यों में सुधार के लिए उठाए गए कदम हैं

- उन्नत गुणवत्ता के साथ-साथ रेलपथ नवीनीकरण की प्रगति में सुधार के लिए, पीक्यूआरएस, टीआरटी और टी-28 आदि जैसी रेलपथ संबंधी मशीनों के उपयोग के माध्यम से पटरियां बिछाने की गतिविधियों का मशीनीकरण।
- स्टील अर्थॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ गहन समन्वयन के द्वारा पटरियों की आपूर्ति की मात्रा में सुधार किया गया है।
- प्रगति और संरक्षा में संवर्धन करने के लिए 10 रेल/20 रेल पैनलों की अधिकतम आपूर्ति।

80. भविष्य की चुनौतियों, विशेष रूप से महत्वाकांक्षी परियोजनाओं जैसे बुलेट ट्रेन, सेमी-हाई स्पीड ट्रेन इत्यादि को पूरा करने के लिए रेलवे द्वारा की जाने वाली पहल और पाइपलाइन के अंतर्गत आने वाली परियोजनाओं के विवरण के संबंध में, एक अन्य प्रश्न में, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार बताया:

“वर्तमान में, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएचएसआर) परियोजना देश में एकमात्र स्वीकृत हाई स्पीड रेल परियोजना है, जो जापान सरकार की तकनीकी और वित्तीय सहायता से क्रियान्वित की जा रही है।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने निम्नलिखित सात (7) हाई स्पीड रेल (एचएसआर) गलियारों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने का कार्य राष्ट्रीय उच्च गति रेल निगम लिमिटेड (एनएचएसआरसीएल) को सौंपा है। डीपीआर अध्ययन के विभिन्न चरणों में हैं:-

- (i) दिल्ली-वाराणसी
- (ii) दिल्ली-अहमदाबाद
- (iii) दिल्ली-अमृतसर
- (iv) मुंबई-नागपुर
- (v) मुंबई-पुणे-हैदराबाद
- (vi) चेन्नई-बैंगलोर-मैसूर

(vii) वाराणसी-हावड़ा

अभी तक उपर्युक्त किसी भी गलियारे के कार्य को स्वीकृति नहीं दी गई है। अत्यधिक पूंजी लगने के कारण, किसी भी हाई स्पीड रेल परियोजना की स्वीकृति विभिन्न कारकों जैसे तकनीकी व्यवहार्यता, आर्थिक संभाव्यता और संसाधनों की उपलब्धता आदि पर निर्भर करती है।”

81. **सुरक्षा से संबंधित कार्य**

कवच स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली है, जिसे भारतीय रेल के अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा भारतीय वेंडरों के सहयोग से स्वदेशी रूप से विकसित किया गया है। आत्मनिर्भर भारत के दृष्टिकोण से, कवच को राष्ट्रीय स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली के रूप में अपनाया गया है। कवच निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर चलने वाली गाड़ी में लोको चालक की सहायता करता है। यह घने कोहरे जैसे खराब मौसम के दौरान चलने वाली गाड़ी में लोको चालक की भी मदद करता है। कवच लोको चालक द्वारा ओवर स्पीडिंग के मामले में ब्रेक के स्वचालित रूप से लगाता है।

मंत्रालय ने बताया कि कवच को भारतीय रेल के लगभग 35000 आरकेएम सभी उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) और अत्यधिक उपयोग किए जाने वाले नेटवर्क (एचयूएन) पर लागू करने की योजना है, जिसके लिए कार्यों को स्वीकृति दे दी गई है। वर्तमान में, दक्षिण मध्य रेलवे के 1455 आरकेएम पर कवच प्रणाली लागू की गई है। इसके अलावा, भारतीय रेलवे के दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई मंडल के 3000 आरकेएम पर कवच कार्य दिए गए हैं और कार्य प्रगति पर है।

कवच प्रणाली प्रतिष्ठित अंतर्राष्ट्रीय सुरक्षा मूल्यांकनकर्ताओं (आईएसए) द्वारा सेफ्टी एंटीग्रेटी लेवल-4 के लिए प्रमाणित है, जिसका अन्य देशों की समान सुरक्षा प्रणालियों में पालन किया जाता है। कवच के परिचालनात्मक सुधार का कार्य शुरू कर दिया गया है जिसमें अल्ट्रा हाई फ्रीक्वेंसी (यूएचएफ) संचार से एलटीई-4जी संचार में परिवर्तन करना शामिल है।

82. मंत्रालय ने आगे बताया कि कवच फिट की गई गाड़ियों की कवच वाले खंडों में लोको पायलट का खतरे का सिगनल पार करने और टक्कर के कारण दुर्घटना का कोई मामला रिपोर्ट नहीं किया गया है।

83. इस सुविधा के साथ शेष मार्गों को कवर करने के लिए वर्षवार लक्ष्य और वित्त वर्ष 2022-23 में किए जाने वाले प्रस्तावित कार्य के बारे में पूछे जाने पर, मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“लगभग 35,000 मार्ग किमी को कवर करने वाले भारतीय रेल के उच्च घनत्व (एचडीएन) और उपयोगिता अत्यधिक उपयोग वाले मार्गों पर कवच कार्य की मंजूरी दे दी गई है। दिसंबर, 2022 में दिल्ली-मुंबई और दिल्ली हावड़ा गलियारों (लगभग 3,000 मार्ग किमी) के लिए कवच की निविदाएं प्रदान कर दी गई है और 2024 के दौरान, पूरा करने की योजना है। इसके अलावा, चरणबद्ध तरीके से भारतीय रेल के संपूर्ण चल स्टॉक और नेटवर्क को कवर किया जाएगा।”

84. साक्ष्य के दौरान, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ ने समिति के समक्ष निम्नवत बताया:

“...सुरक्षित ट्रेन संचालन पर ध्यान केंद्रित करते हुए, 2022-23 के संशोधित अनुमान 26,458 करोड़ रुपये की तुलना में सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिए 32,500 करोड़ रुपये का आवंटन प्रस्तावित किया गया है। सिग्नल और टेलीकॉम के लिए उच्च आवंटन कवच और स्वचालित

सिग्नलिंग के कार्यान्वयन में तेजी लाएगा। स्टेशन विकास सहित ग्राहक सुविधाओं के लिए वित्तीय वर्ष 2023-24 में आवंटन 13,355 करोड़ रुपये है, जो 2022-23 के संशोधित अनुमान से तीन गुना से अधिक है।”

सड़क संरक्षा कार्य -ऊपरी सड़क पुल /निचली सड़क पुल

85. गत तीन वर्षों की स्थिति के अनुसार सड़क सुरक्षा कार्यों (लेवल क्रॉसिंग) और ऊपरी सड़क पुल /निचले सड़क पुल के संबंध में, निर्धारित वास्तविक और वित्तीय लक्ष्य और उपलब्धियां निम्नानुसार हैं:

वास्तविक लक्ष्य एवं उपलब्धियां (संख्याओं में आंकड़े)

क्र. सं.	मद	2019-20		2020-21		2021-22		2022-23	
		लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति	लक्ष्य	प्रगति (जनवरी, 23 तक)
1	बिना चौकीदार वाले समपारों की समाप्ति	#		#		#		#	
2	चौकीदार वाले समपारों को बंद किया जाना	1000	1273	1000	961	1000	867	1000	618
3	ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलों/सबवे का निर्माण	1500	1315	1100	1133	1100	994	1000	768

#ब्राड गेज पर सभी बिना चौकीदार वाले समपारों को जनवरी 2019 में समाप्त कर दिया गया था।

वित्तीय लक्ष्य एवं निधियों की उपयोगिता (आंकड़े-करोड़ रु. में)

क्र. सं.	मद	2019-20		2020-21		2021-22		2022-23		
		आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय	आबंटन	व्यय (जनवरी 23 तक)	
1	पीएच--30 (ऊपरी सड़क पुल/ निचले सड़क पुल कार्य)	ब.अ.	5350		4350		5500		6500	3084
		सं.अ.	3697	3522	5294	4140	3862	4225	5916	
2	पीएच-29 (समपार संबंधी निर्णय कार्य)*	ब.अ.	700		700		800		1000	351
		सं.अ.	547	571	742	545	731	450	734	

* नोट: प्रमुख भाग सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग से संबंधित है।

86. भारतीय रेलवे में लेवल क्रॉसिंग (मानवयुक्त) के संबंध में वर्तमान स्थिति और लेवल क्रॉसिंग को हटाने के लिए निर्धारित लक्ष्यों के संबंध में, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तरों में निम्नवत बताया है:

“भारतीय रेल द्वारा संरक्षा और गतिशीलता में सुधार के लिए जितना संभव हो सके समपार (चौकीदार सहित) को समाप्त करने के लिए प्रयास किया जा रहा है। 01.04.2022 की स्थिति के अनुसार, 18746 चौकीदार वाले समपार थे, जिनमें से 618 चौकीदार वाले समपारों को इस वित्त वर्ष 2022-23 में जनवरी, 2023 तक समाप्त कर दिया गया है। ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलों का निर्माण, समपारों को बंद करने के लिए राज्य सरकार की सहमति और लागत में साझेदारी करने, जहां भी लागू हो, पहुंच मार्गों के लिए अतिक्रमण मुक्त भूमि की उपलब्धता, तकनीकी व्यवहार्यता, उपयोगी सुविधाओं का स्थानांतरण, राज्य की एजेंसियों द्वारा पर्याप्त धन का आवंटन, जन समर्थन इत्यादि पर निर्भर करता है। अतः इन ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलों के कार्य को पूरा करने के लिए समय-सीमा तय करना संभव नहीं है।”

87. आरयूबी में जलभराव से संबंधित समस्याओं और किए गए उपायों के बारे में पूछे जाने पर और रेलवे इस तरह की समस्या से कैसे निपटता है, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

“जोनल रेलवे ने 1624 अदद निचले सड़क पुलों (आरयूबी) की पहचान की है जहां जल जमाव की समस्या दर्ज थी। इनमें से 1398 का कार्य पूरा हो गया है और शेष 226 का कार्य मानसून से पहले पूरा हो जाएगा।”

चल स्टॉक

88. चल स्टॉक की मुख्य श्रेणियों में शामिल हैं :

- (i) इंजन
- (ii) सवारी डिब्बे
- (iii) माल डिब्बे
- (iv) ईएमयू/एमईएमयू/ट्रेन सेडट
- (v) डीईएमयू

89. गत तीन वर्षों के लिए चल स्टॉक के संबंध में निर्धारित वित्तीय और वास्तविक लक्ष्य और उपलब्धियां निम्नानुसार हैं:

वित्तीय लक्ष्य और उपलब्धियां

(करोड़ रु. में)

	संशोधित अनुमान	वास्तविक व्यय
2020-21	41181.29	32627.07
2021-22	43433.11	41680.34
2022-23 जनवरी 23 तक (व्यय)	60198.86	34007.37

वास्तविक लक्ष्य और उपलब्धियां

(आँकड़ें सं. में)

चल स्टॉक	वर्ष					
	2020-21		2021-22		2022-23	
	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक जनवरी 23 तक
सवारी डिब्बे	4802	4920	8115	7151	7520	4644
इंजन	906	963	1181	1214	1390	970
माल डिब्बे	10000	10062	9600	8386	21000	14026

90. चल स्टॉक के संबंध में शुरू किए गए/प्रस्तावित नए तकनीकी नवाचारों के विवरण प्रस्तुत करने के संबंध में, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार प्रस्तुत किया:

“1. सेमी-हाई स्पीड वंदे भारत (गाड़ी-सेट) को शामिल करना:-

एक. भारतीय रेल में वर्तमान में दस वंदे भारत गाड़ियां चल रही हैं, जैसा कि निम्नानुसार दर्शाया गया है :-

क. 2019 से नई दिल्ली - वाराणसी और नई दिल्ली - श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच दो वंदे भारत गाड़ियां चल रही हैं।

ख. हाल ही में मुंबई सेंट्रल-गांधी नगर कैपिटल, नई दिल्ली-अंब अंदौरा, चेन्नई-मैसूर, बिलासपुर-नागपुर, हावड़ा-न्यू जलपाईगुड़ी, सिकंदराबाद-विशाखापटनम, मुंबई-शोलापुर और मुंबई-शिरडी के बीच उन्नत संरक्षा सुविधाओं, बेहतर सवारी सूचकांक और यात्री सुविधाओं के साथ वंदे भारत गाड़ियों के आठ नए और उन्नत संस्करण शुरू किए गए हैं।

दो. भारतीय रेल ने अपनी उत्पादन इकाइयों (आईसीएफ, आरसीएफ और एमसीएफ) में आरंभिक 104 रिक वंदे-भारत गाड़ियों के उत्पादन करने की योजना बनाई है।

तीन. उपरोक्त के अलावा, भारतीय रेल ने अपनी उत्पादन इकाइयों में 400 वंदे भारत गाड़ियों (स्लीपर संस्करण) का चरणबद्ध रूप में उत्पादन करने की योजना बनाई है, जिसमें विभिन्न प्रौद्योगिकी भागीदारों को निविदाओं के माध्यम से चुना जाएगा।

चार. बजट 2023-24 में वंदे-भारत के अतिरिक्त 1000 रिक सामान्य रूप से 08 डिब्बों की संरचना अर्थात् 8000 वंदे-भारत कोच के लिए मंजूरी का प्रस्ताव दिया गया है।

2. हैरिटेज के लिए हाइड्रोजन :

एक. भारतीय रेल (आईआर) द्वारा विभिन्न हैरिटेज/पहाड़ी मार्गों पर 80 करोड़ रुपये प्रति गाड़ी की अनुमानित लागत और 70 करोड़ रुपये प्रति मार्ग की आधारभूत अवसंरचना पर "हैरिटेज के लिए हाइड्रोजन" के तहत 35 (पैंतीस) हाइड्रोजन गाड़ियां चलाने की परिकल्पना की गई है।

दो. इसके अलावा, भारतीय रेल द्वारा 111.83 करोड़ रुपये की लागत पर आधारभूत अवसंरचना के साथ मौजूदा डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (डेमू) रिक पर हाइड्रोजन ईंधन सेल

के रेट्रोफिटमेंट के लिए एक पायलट परियोजना का कार्य प्रदान किया गया है, जिसे उत्तर रेलवे के जींद-सोनीपत खंड पर संचालित करने की योजना है।

तीन. उत्तर रेलवे के जींद-सोनीपत खंड पर पहले प्रोटोटाइप का फील्ड परीक्षण 2023-2024 में शुरू किया जाना अपेक्षित है।

3. विस्टाडोम कोच:

एक. विस्टाडोम कोच में चौड़े बॉडी साइड खिड़की के साथ-साथ छत में पारदर्शी भाग के माध्यम से मनोरम दृश्य देख सकते हैं, जिससे यात्री उन स्थानों की प्राकृतिक सुंदरता का आनंद ले सकते हैं जहां वे यात्रा करते हैं।

दो. इस समय, भारतीय रेल पर विभिन्न आमान लाइनों के 87 अदद विस्टाडोम कोच संचालित किए जा रहे हैं।

तीन. 22-23 में कुल 40 विस्टाडोम कोचों के निर्माण की योजना है।

चार. उपरोक्त के अलावा, बजट 2023-24 के तहत भी 50 विस्टाडोम कोच का निर्माण प्रस्तावित किए गए हैं।

4. एनएमजीएच/ एनएमजीएचएस कोचों की शुरूआत:

एक. भारतीय रेल में ऑटोमोबाइल वाहनों पारवहन के लिए रेल डिब्बों की मांग में वृद्धि हुई है। तदनुसार, ऑटोमोबाइल को लेन जाने वाले वाहनों के रेल यातायात में हिस्सेदारी के लिए, मौजूदा आईसीएफ प्रकार के सवारी डिब्बों को रूपांतरित करके एनएमजी कोचों के उत्पादन पर बल दिया गया है।

दो. हांलाकि, एनएमजीएच कोचों की गति क्षमता 75 किमी प्रति घंटा है, एनएमजीएचएस कोचों को 110 किमी प्रति घंटे की उच्च गति क्षमता के साथ शुरू किया गया था जिससे लाइन क्षमता में वृद्धि होगी।

तीन. इसके बाद, 110 किमी प्रति घंटे की गति की क्षमता वाले एनएमजीएचएस कोच और साइड एंट्री की व्यवस्था शुरू की गई है।

चार. वर्ष 2022-23 में 250 एनएमजीएच और 358 एनएमजीएचएस कोचों का उत्पादन किया गया है।

पांच. बजट 2023-24 के तहत 4000 आईसीएफ कोचों को एनएमजीएचएस में परिवर्तित करने का प्रस्ताव है।

5. ईएमयू/मेमू और कोलकाता मेट्रो:

नव निर्मित इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) गाड़ियां, मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (एमईएमयू) गाड़ियां और कोलकाता मेट्रो को सामान्य तकनीकी विशेषताओं के साथ शुरू किया गया है:-

- ऊर्जा कुशल पुनर्जनी ब्रेकिंग सुविधाओं के साथ आईजीबीटी आधारित 3-चरण नोदन तन्त्र को शुरू करना

- माइक्रोप्रोसेसर आधारित गाड़ी नियंत्रण और प्रबंधन प्रणाली (टीसीएमएस)
- संक्षारण रोधी स्टेनलेस स्टील कार बॉडी
- जीपीएस आधारित यात्री उद्घोषणा सह यात्री सूचना प्रणाली की स्थापना। इस प्रणाली में यात्रियों को आने वाले स्टेशन/गंतव्य स्टेशन के बारे में स्पीकर पर उद्घोषणा के साथ-साथ एलईडी/एलसीडी स्क्रीन पर दृश्यात्मक प्रदर्शन के माध्यम से सूचित किया जाता है।
- टच-स्क्रीन ड्राइवर डिस्प्ले यूनिट में सभी मूल इकाइयों जैसे लाइट्स अथवा पंखे आदि के प्रमुख उपकरणों के ठीक से कार्य करने की लाइव स्थिति प्रदर्शित होती है।
- यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, सवारी डिब्बों के साथ-साथ ड्राइवर कैब में भी क्लोज सर्किट टेलीविजन कैमरे लगाए गए हैं। इन कैमरों से लाइव स्ट्रीमिंग ड्राइवर/गार्ड की कैब में डिस्प्ले पर प्रदर्शित होती है।
- सिग्नल संबंधी गतिविधियों को रिकॉर्ड करने के लिए फ्रंट व्यू सीसीटीवी कैमरे और प्लेटफॉर्म की स्थिति रिकॉर्ड करने के लिए ड्राइवर कैब के दोनों ओर रियर व्यू कैमरे लगाए गए हैं।
- आपातकालीन टॉक बैक प्रणाली/पैनिक बटन। इस बटन को दबाकर यात्री आपात स्थिति में गार्ड/चालक से संपर्क कर सकते हैं।
- यात्रियों की सुविधा के लिए सौंदर्यपूर्ण आलीशान आंतरिक सज्जा।
- एर्गोनॉमिक रूप से डिज़ाइन किया गया ड्राइवर का डेस्क।
- बेहतर रोशनी के लिए सवारी डिब्बों में ऊर्जा कुशल एलईडी लाइटों की व्यवस्था।
- पूर्ण वातानुकूलित ईएमयू रेक भी शुरू किए गए हैं।
- स्वचालित दरवाजों के साथ पूर्ण रूप से वातानुकूलित अंडर-स्लंग, कोलकाता मेट्रो रेक, शुरू से अंत तक गलियारा, गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली से सज्जित और पूर्ण रूप से सस्पेंडेड कर्षण मोटर शुरू की गई।
- मुख्य लाइन गाड़ियों में निम्नलिखित तकनीकी सुधार किए गए हैं:
- स्टेशनों और गाड़ियों में शोर और वायु प्रदूषण को कम करने के लिए ईओजी गाड़ियों को एचओजी गाड़ियों में परिवर्तित किया गया। पावर कारों में उपयोग किए जाने वाले डीजल की खपत में भी काफी कमी आने की अपेक्षा है। सभी एलएचबी ईओजी गाड़ियों को एचओजी अनुरूपी गाड़ियों में परिवर्तित कर दिया गया है। अभी तक सभी 1742 गाड़ियों (1199 रेक) को एचओजी प्रणाली में परिवर्तित कर दिया गया है।
- सवारी डिब्बों में वीवीवीएफ आधारित रिवर्स चक्रण आरएमपीयू।

6. उच्च हॉर्सपावर के नए डिजाइन के एचपी फ्रेट विद्युत इंजन का विकास:

(क) भारतीय रेल ने विद्युत इंजनों के लिए 1995 में उपयोग की गई जीटीओ प्रोद्योगिकी प्राप्त की गई थी। 4500/6000 टन भार वहन करने के लिए मालगाड़ियों की गति बढ़ाने हेतु उपयुक्त लोकोमोटिव प्रोद्योगिकी को उन्नत करने की आवश्यकता है। 4500/6000 टन मालगाड़ियों के लिए उपयुक्त अत्याधुनिक उच्च हॉर्सपावर इंजन, आधुनिक और अनुकूलित डिजाइन वाला होगा और इसमें अधिक वहन क्षमता, उच्च गति, विश्वसनीयता और उच्च ऊर्जा कुशलता संबंधी विशेषताएं होंगी।

(ख) इन इंजनों में आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस (एआई) और मशीन लर्निंग आधारित ऊर्जा संबंधी इष्टतमीकरण जैसी विशिष्ट एकीकृत विशेषताएं, जो रेलगाड़ी चालकों को अपनी गाड़ियों को सुचारू और ऊर्जा-कुशल रूप से संचालित करने में सहायक होती हैं, उपकरणों के दोष निदान के लिए स्मार्ट विशेषताओं के साथ एआई आधारित डिजिटल ट्रेकिंग, ठहरावों की कम दूरी के कारण चल स्टॉक की परिचालनिक कुशलता में सुधार लाने में सहायक तथा इस प्रकार गाड़ियों के बीच दूरी को कम करने की क्षमता, इलेक्ट्रॉनिक रूप से नियंत्रित न्यूमेटिक ब्रेक/इलेक्ट्रो न्यूमेटिक (ईसीपी/ईपी) वाला आधुनिक सुरक्षा और परिचालनिक उप-प्रणालियों के साथ एकीकृत वाहन नियंत्रण इकाई अर्थात् वितरित पावर वायरलेस कंट्रोल सिस्टम (डीपीडब्ल्यूसीएस)/कवच/एंड ऑफ ट्रेन टेलीमेट्री (ईओटीटी) आदि हैं।

7. शंटिंग, छोटे सेवाओं के लिए नए विद्युत ऊर्जा इंजन (1400 एचपी)

भारतीय रेल शंटिंग, अवर सेवाओं (1400 एचपी) के लिए नए विद्युत ऊर्जा इंजन तैयार करने की योजना बना रहा है। मौजूदा शंटिंग इंजन डीजल चालित इंजन हैं। रेलवे नेटवर्क के 100% विद्युतीकरण के परिणामस्वरूप इस प्रणाली से डीजल की आवश्यकता भी समाप्त हो जाएगी। शंटिंग इंजन मुख्य रूप से स्टेशनों/यार्ड क्षेत्रों में संचालित किए जाते हैं। इससे ग्रीन दिल्ली अथवा ग्रीन मेट्रो की परियोजना के रूप में दिल्ली और अन्य मेट्रो क्षेत्रों को हरा-भरा बनाने में सहायता मिलेगी। इसका मुख्य उद्देश्य, मौजूदा डब्ल्यूडीएस6 डीजल शंटिंग इंजनों की तुलना में बेहतर निष्पादन में सक्षम विद्युत हाइब्रिड शंटिंग इंजन के साथ डीजल शंटिंग इंजनों के बेड़े को परिवर्तित करना है। इससे शंटिंग कार्य में डीजल ईंधन की खपत कम होगी और रेलवे के राजस्व की बचत होगी।

8. नई वैगन डिजाइन नीति - रेल मंत्रालय द्वारा मौजूदा वस्तुओं के अधिक कुशल और किफायती पारवहन तथा पण्य भंडार के विस्तार की आगामी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भारतीय रेल में नवीनतम तकनीकी प्रगति को शामिल करते हुए निजी क्षेत्र के नए वैगन डिजाइन शुरू करने में तेजी लाने के लिए संशोधित नई वैगन डिजाइन नीति जारी की गई है।

9. अधिक ऊंचाई वाले ऑटोकार वाहक माल डिब्बों का डिजाइन और विकास - आरडीएसओ ने एक अधिक ऊंचाई वाले ऑटोकार वाहक माल डिब्बों का डिजाइन विकसित किया है जिसमें एसयूवी को निचले और ऊपरी दोनों डेक में ले जा सकता है, जिसके

परिणामस्वरूप मौजूदा माल डिब्बों की तुलना में नए डिज़ाइन वाले माल डिब्बे में एसयूवी के थ्रूपुट में वृद्धि होगी।

10. रोल ऑन रोल ऑफ (आरओ-आरओ) माल डिब्बों का विकास: - आरडीएसओ ने ट्रक, स्टील कॉइल, फ्लैट और कंटेनर जैसी बहु पण्यों के पारवहन के लिए रोल ऑन रोल ऑफ (आरओ-आरओ) माल डिब्बे विकसित किए हैं। ये माल डिब्बे 975 मिमी की कम ऊंचाई वाले 60 टन भार क्षमता के लिए डिज़ाइन किए गए हैं और भारतीय रेल पर आईएसओ कंटेनरों और ट्रकों के पारवहन की सक्षमता प्राप्त होती है।

11. नए डिजाइन स्टील कॉइल माल डिब्बे (बीएफएनवी) - स्टील कॉइल्स के कुशल परिवहन के लिए नए डिजाइन वाले स्टील कॉइल वैगन विकसित किए गए हैं। नए डिजाइन में कॉइल्स के साइड लदान/उतराई की सुविधा है और इसमें मौजूदा माल डिब्बों की तुलना में अधिक वहन क्षमता है।”

91. रेलवे द्वारा डीजल/विद्युत ड्युअल इंजनों का उत्पादन किया जा रहा है। एकल सेवा इंजन की तुलना में इन इंजन के कोडल आयु के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने बताया कि ड्युअल डीजल इंजनों की कोडल एकल सेवा विद्युत इंजन के समान ही 35 वर्ष है।

92. यह पूछे जाने पर कि अब तक कितने डीजल इंजनों को विद्युत इंजनों में परिवर्तित किया गया है, रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार प्रस्तुत किया:

“कुल 08 पुराने डीजल इंजनों को 04 यूनिटों में परिवर्तित किया गया है।”

93. डीजल इंजनों को विद्युत इंजनों में रूपांतरण/परिवर्तन की लागत प्रभावशीलता पर एक विशिष्ट प्रश्न में, मंत्रालय ने निम्नानुसार सूचित किया:

“डीजल इंजनों के विद्युत इंजनों में रूपांतरण की आर्थिक व्यवहार्यता की जांच की गई थी और यह पाया गया कि वर्तमान रूप में रूपांतरण योजना आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं है।”

94. साक्ष्य के दौरान, 'हाई एचपी' माल इंजनों के निर्माण के संबंध में, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ ने समिति के समक्ष निम्नानुसार साक्ष्य दिया:

“.....महोदय, एक अन्य विशेषता 9,000 एचपी के इलेक्ट्रिक माल इंजनों का विनिर्माण और रखरखाव है। दाहोद स्थित रेलवे कारखाने को 11 वर्षों की अवधि में 1,200 उच्च एचपी, अर्थात् 9,000 एचपी इलेक्ट्रिक इंजनों के निर्माण के लिए स्थापित करने का प्रस्ताव है। प्रौद्योगिकी भागीदार लोकोमोटिव की 95 प्रतिशत उपलब्धता और 1,50,000 किलोमीटर इंजनों का समस्या मुक्त संचालन सुनिश्चित करेगा। देश में विनिर्माण सहायक स्वदेशीकरण के विकास को प्रोत्साहित करेगा, जो 'मेक इन इंडिया' पहल को बढ़ावा देगा। इस कारखाने के अलावा 'हाई एचपी' इंजनों की और खरीद के लिए भी प्रावधान किया गया है।”

95. डीएफसी के लिए एलएचबी सवारी डिब्बे और कैरिज वैगन के उत्पादन की स्थिति के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"वर्तमान में डीएफसीसीआईएल नेटवर्क में परिचालन केवल भारतीय रेल (आईआर) द्वारा किया जा रहा है। भारतीय रेल का मौजूदा चल स्टॉक भी डीएफसी नेटवर्क पर चल रहा है। इसलिए, डीएफसी के लिए चल स्टॉक की अलग से कोई उत्पादन की योजना नहीं है। एलएचबी सवारी डिब्बे यात्री रेल डिब्बे होते हैं और डीएफसी केवल माल यातायात के लिए होते हैं, इसलिए एलएचबी कोच का उत्पादन डीएफसी से संबंधित नहीं है। वर्तमान तिथि तक, डीएफसी से एलएचबी/कैरिज वैगनों की कोई मांग प्राप्त नहीं हुई है। जब भी प्राप्त होगा, उत्पादन कार्यक्रमों में इसकी योजना बनाई जाएगी।"

बजट घोषणाएं (2022-23)

96. केंद्रीय बजट 2022-23 के दौरान, 400 नई वंदे भारत गाड़ियों के परिचालन की घोषणा की गई है। जब उनके विनिर्माण और परिचालन सहित उनकी वर्तमान स्थिति के बारे में पूछा गया तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में 400 वंदे-भारत रैकों के विनिर्माण की योजना चरणबद्ध रूप में बनाई गई है, जिनमें विभिन्न तकनीकी साझेदारों को विभिन्न निविदाओं के माध्यम से चुना जाएगा। एमसीएमए (विनिर्माण सह अनुरक्षण अनुबंध) के साथ सभी निविदाएं पहले ही मंगवाई जा चुकी हैं।

भारतीय रेल (आईआर) ने 17.02.2023 तक, 10 जोड़ी वंदे भारत एक्सप्रेस सेवाएं शुरू की हैं, जो कि निम्नानुसार हैं:

1. 22435/22436 वाराणसी-नई दिल्ली एक्सप्रेस
2. 22439/22440 नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा एक्सप्रेस
3. 20901/20902 मुंबई सेंट्रल-गांधीनगर कैपिटल एक्सप्रेस
4. 22447/22448 नई दिल्ली-अंब अंदौरा एक्सप्रेस
5. 20607/08 एमजीआर चेन्नई-मैसूर एक्सप्रेस
6. 20825/26 बिलासपुर-नागपुर एक्सप्रेस
7. 22301/02 हावड़ा-न्यू जलपाईगुड़ी एक्सप्रेस
8. 20833/34 विशाखापटनम-सिकंदराबाद एक्सप्रेस
9. 22223/22224 सीएसएमटी-साईनगर शिर्डी एक्सप्रेस
10. 22225/22226 सोलापुर-सीएसएमटी एक्सप्रेस"

97. बजट भाषण (2023-24) के दौरान यह घोषणा की गई है कि 504 वंदे भारत गाड़ियां निर्माण स्तर में हैं। जब आईसीएफ, आरसीएफ और मॉडर्न कोच फैक्ट्री को दिए गए खरीदे के ऑर्डर तथा वर्तमान स्थिति तथा वंदे भारत गाड़ियों की विनिर्माण क्षमता और क्या वह इन रेलगाड़ियों की मांग को पूरा करने के लिए व्यवहार्य है तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत बताया:

"वंदे भारत एक्सप्रेस के 10रेक नियमित सेवा में हैं)नई दिल्ली-वाराणसी, नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी, मुंबई सेंट्रल-गांधीनगर, नई दिल्ली-अम्ब अंदौरा, चेन्नई-मैसूर, बिलासपुर-नागपुर, हावड़ा-न्यू जलपाईगुड़ी, सिकंदराबाद-विशाखापत्तनम, मुंबई-सोलापुर, मुंबई-साईनगर शिर्डी।

वंदे भारत के विनिर्माण के लिए जारी उत्पादन योजना निम्नानुसार हैं -

रेकों में उत्पादन कार्यक्रम				
वर्ष	सडिका	रेडिका	एमसीएफ	कुल
2022-23	31	2	2	35 (560 सवारी डिब्बे)
2023-24	46	10.5	10.5	67(1072 सवारी डिब्बे)
कुल				102

2022-23 में नियोजित 35 रेक के मुकाबले में, 08 रेक पहले ही तैयार किए जा चुके हैं।

400वंदे भारत रेकों के विनिर्माण की योजना चरणबद्ध तरीके से बनाई गई है, जिसमें विभिन्न निविदाओं के माध्यम से चुने जाने वाले प्रौद्योगिकी भागीदारों को शामिल किया गया है। इन 400रेकों का निर्माण भारतीय रेलवे द्वारा अपनी उत्पादन इकाइयों में करने की योजना है अर्थात मराठवाड़ा रेल कोच फैक्ट्री एमआरसीएफ)लातूर/(मध्य रेलवे में 120रेक, आईसीएफ/चेन्नई में 80रेक, रेल कोच नवीनीकरण कारखाना)आरसीएनके)(सोनीपत/(उत्तर रेलवे में 100रेक और मॉडर्न कोच फैक्ट्री/रायबरेली में 100रेक।"

98. बजट भाषण (2022-23) में, यह घोषणा की गई थी कि अगले तीन वर्षों में "100 गति शक्ति टर्मिनल" विकसित किए जाएंगे। जब उनकी स्थापना की वर्तमान स्थिति, पीपीपी मॉडल/संयुक्त उद्यम आदि के ब्योरे और इन टर्मिनलों से रेलवे की वित्तीय स्थिति किस सीमा तक प्रभावित होगी के बारे में पूछा गया, तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

"अब तक 30 गति-शक्ति कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) चालू किए जा चुके हैं और लगभग 84 अन्य स्थानों को जीसीटी के विकास के लिए अनंतिम रूप से चिन्हित किया गया है। जीसीटी को गैर-रेलवे भूमि पर विकसित करने के लिए, संचालक स्थान की पहचान करते हैं, और रेलवे से आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने के बाद टर्मिनल का निर्माण करते हैं। जीसीटी को पूर्णतया अथवा आंशिक रूप से रेलवे भूमि पर विकसित करने के लिए, भूमि खंड की पहचान रेलवे द्वारा की जाती है। इसके बाद, संचालक (जीसीटी के निर्माण और संचालन के लिए) को खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से चुना जाता है।

जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है, अब तक 30 जीसीटी चालू किए जा चुके हैं। इसके अलावा, तीन वित्त वर्षों (अर्थात् वर्ष 2024-25 तक) के भीतर 100 गति-शक्ति कार्गो टर्मिनल चालू करने का लक्ष्य है।

यह उम्मीद है कि 100 जीसीटी की स्थापना से लगभग 6,000 करोड़ रुपये का निवेश आएगा। इन टर्मिनलों से भारतीय रेलवे के लिए दस लाख टन से अधिक कार्गो यातायात के परिवहन की संभावना है।”

99. आम बजट (2022-23) में 'एक स्टेशन एक उत्पाद' योजना की घोषणा की गई थी। जब उनके कार्यान्वयन तंत्र, शामिल किए गए स्टेशनों की संख्या की वर्तमान स्थिति, यात्रियों से प्राप्त प्रतिक्रिया/फीडबैक और इस योजना को प्रोत्साहित करने के लिए रेलवे द्वारा शुरू किए गए प्रचार/जागरूकता अभियान के विवरण के बारे में पूछा गया, तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

“एक स्टेशन एक उत्पाद (ओएसओपी) योजना का उद्देश्य देश भर के रेलवे स्टेशनों पर बिक्री आउटलेट के माध्यम से स्थानीय कारीगरों, कुम्हारों, बुनकरों/हथकरघा बुनकरों, शिल्पकारों आदि को आजीविका के बेहतर अवसर प्रदान करना है।

प्रायोगिक परियोजना 19 स्टेशनों पर दिनांक 25.03.2022 से 15 दिनों के लिए शुरू की गयी थी और दिनांक 10.02.2023 की स्थितिनुसार 583 आउटलेट के साथ 536 स्टेशनों पर उत्तरोत्तर क्रियान्वित की गयी है। प्रायोगिक परियोजना से प्राप्त फीडबैक द्वारा ओएसओपीनीति के निर्माण हेतु निर्देश प्राप्त किया गया है, जिसे दिनांक 20.05.2022 को 2022 के वाणिज्यिक परिपत्र 12 के माध्यम से जारी किया गया है।

इस योजना के अंतर्गत, भारतीय रेल, राष्ट्रीय डिज़ाइन संस्थान, अहमदाबाद द्वारा विकसित डिज़ाइन के अनुसार स्टेशनों पर विशिष्ट रूप, नए अनुभव और लोगो के साथ डिज़ाइन किए गए बिक्री आउटलेट की व्यवस्था की जा रही है, जिनसे मामूली पंजीकरण शुल्क पर स्वदेशी / स्थानीय उत्पादों को प्रदर्शित करने, बिक्री करने और व्यापक दृश्यमानता मिलेगी।

उत्पादों की श्रेणी में उस स्थान के लिए स्वदेशी/स्थानीय होगी और इसमें स्थानीय कारीगरों, बुनकरों, शिल्पकारों, जनजातियों द्वारा बनाई गई कलाकृतियां, हस्तशिल्प, वस्त्र, हथकरघा, खिलौने, चमड़े के उत्पाद, परंपरागत उपकरण/उपस्कर, कपड़े, कीर्ती पत्थर, और आभूषण आदि तथा प्रसंस्कृत, अर्ध-प्रसंस्कृत और उस क्षेत्र में स्वदेशी रूप से विनिर्मित/उगाए गए अन्य खाद्य उत्पाद शामिल होंगे।

आउटलेट का आवंटन लाटरी द्वारा अनुक्रम के आधार पर उन सभी आवेदकों को किया जाता है, जो स्टेशनों पर योजना के उद्देश्यों को पूरा करते हैं।

ओएसओपीनीति में, यह परिकल्पना की गई है कि इस योजना का लाभ लक्षित समूहों तक पहुँचना चाहिए अर्थात् पिरामिड के निचले भाग तक पहुँचना चाहिए और सभी आवेदकों को अवसर प्रदान करना चाहिए। इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए, रेलवे प्राधिकारियों ने समाचारपत्रों में विज्ञापन,

सोशल मीडिया, सार्वजनिक घोषणाओं, प्रेस अधिसूचनाओं, कारीगरों के व्यक्तिगत दौरे आदि सहित विभिन्न सार्वजनिक आउटरीच उपायों को अपनाया है।”

100. 2022-23 के बजट भाषण में घोषित "भारत गौरव ट्रेनों" के ब्योरे, जिसमें उनके प्रबंधन, परिचालन मार्ग, किराया संरचना और यात्रियों को प्रदान की जा रही सुविधाएं शामिल हैं, आदि के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

“भारतीय रेल ने भारत की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत और शानदार ऐतिहासिक स्थानों को प्रदर्शित करने के उद्देश्य से दिनांक 23.11.2021 को 2021 के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 14 द्वारा जारी भारत गौरव ट्रेन (बीजीटी) नीति के अंतर्गत थीम-आधारित टूरिस्ट सर्किट गाड़ियां शुरू की हैं।

सेवा प्रदाता को अपने स्वयं के व्यवसाय मॉडल को अपनाने और पर्यटकों से लिए जाने वाले टैरिफ को तय करने की स्वतंत्रता होगी। सेवा प्रदाता रेल परिवहन, आवास, भोजन, स्थानीय दर्शनीय स्थलों की यात्रा आदि की सुविधा के साथ एक व्यापक पैकेज की पेशकश कर सकता है। सेवा प्रदाता बैक-एंड सेवाओं जैसे विपणन, टिकटों की बुकिंग, खानपान, आवास आदि के लिए करार करने के लिए स्वतंत्र होगी। भारतीय रेल के पास कोचों का स्वामित्व रहेगा और यह कोचों के रखरखाव और स्टैबलिंग सुविधाओं सहित परिचालन सहायता प्रदान करेगी।

रेल मंत्रालय ने दिनांक 14.11.2022 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 24 के माध्यम से भारत गौरव ट्रेन नीति के अंतर्गत बेहतर गुणवत्ता वाले एलएचबी कोचों के प्रावधान के माध्यम से घरेलू पर्यटन को बढ़ावा देने के प्रयासों पर जोर देने और भारत गौरव ट्रेन योजना के अंतर्गत रेल आधारित पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए रेलवे को देय प्रभारों में लगभग 33% की रियायत देने का निर्णय लिया है।

इसके अलावा, भारत गौरव ट्रेनों के परिचालन के लिए एलएचबी कोचों की भावी मांग को युक्तिसंगत बनाने के लिए, 13.02.2023 से, केवल आईआरसीटीसी को ही नए रेक का अनुरोध करने की अनुमति है। मौजूदा सेवा प्रदाता, जिन्होंने पहले ही अपना रेक अनुरोध दे दिया है/जिनको पहले ही रेक आवंटित हो चुके हैं, भारत गौरव ट्रेन नीति के अंतर्गत कार्य करना जारी रखेंगे।

पहली भारत गौरव ट्रेन अर्थात् शिरडी यात्रा को 14.06.2022 को कोयम्बटूर से मंत्रालयम और शिरडी तक तथा वापसी यात्रा लॉन्च की गयी थी और इसमें कुल 2,880 किमी की दूरी तय की गई थी।

अब तक, भारत गौरव ट्रेनों ने देश भर के विभिन्न पर्यटन स्थलों को कवर करते हुए निम्नलिखित मार्गों पर 19 फेरे लगाए हैं:

1. शिरडी साईं मंदिर यात्रा (यात्रा की तिथि- 14/06/2022): कोयम्बटूर - तिरुपुर - इरोड - सलेम - बैंगलोर, गंतव्य - मंत्रालयम-शिरडी और वापसी।
2. श्री रामायण यात्रा: नई दिल्ली अयोध्या सीतामढ़ी जनकपुर (नेपाल) -बक्सर -वाराणसी प्रयागराज चित्रकूट नासिक हम्पी रामेश्वरम - कांचीपुरम - भद्राचलम - दिल्ली सफदरजंग।
3. दिव्य काशी - आदि अमावस्या विशेष: मदुरै-चेन्नई-विजयवाड़ा- पुरी -कोलकाता-गया-वाराणसी - प्रयागराज -विजयवाड़ा-चेन्नई-मदुरै।

4. शिरडी साईं मंदिर यात्रा : कोयम्बटूर (यात्रा की तिथि- 05/08/2022) - तिरुपुर इरोड - सेलम- बैंगलोर, गंतव्य- मंत्रालयम - शिरडी और वापसी
5. ओणम हॉलिडे स्पेशल: मदुरै-मैसूर- होसपेट हैदराबाद औरंगाबाद- केवडिया / एकता नगर- मडगांव -मदुरै।
6. महालया अमावस्या विशेष: मदुरै- प्रयागराज -गया-वाराणसी - अयोध्या - नैमिषारण्य रोड - हरिद्वार -दिल्ली सफदरजंग -मथुरा-झांसी-मदुरै।
7. साईं मंदिर यात्रा (यात्रा की तिथि - 30.09.2022): कोयम्बटूर - मंत्रालयम - शिर्डी कोयम्बटूर 8. फ्रंटियर हॉलिडे स्पेशल: मदुरै - चेन्नई - हैदराबाद - अहमदाबाद - जयपुर - आगरा
8. फ्रंटियर हॉलिडे स्पेशल- मदुरै-चेन्नई-हैदराबाद - अहमदाबाद - जयपुर -आगरा-दिल्ली-अमृतसर- मडगांव - मंगलौर -चेन्नई -सुब्रह्मण्य रोड-मदुरै
9. कोयंबटूर कुंभकोणम कोयम्बटूर: कोयम्बटूर करूर - पोनमलाई-तंजावुर कुंभकोणम - कोयम्बटूर।
10. कर्नाटक भारत गौरव काशी दर्शन गाड़ी: (यात्रा की तिथि 11/11/2022) - केएसआर बेंगलुरु - वाराणसी- अयोध्या - प्रयागराज - केएसआर बेंगलुरु
11. सम्पूर्ण यात्रा : मदुरै-चेन्नई- सिकंदराबाद - मानिकपुर - प्रयागराज - अयोध्या -वाराणसी-गया- पुरी - रामेश्वरम -मदुरै-चेन्नई- सिकंदराबाद (कुल किलोमीटर-7069)
12. शिरडी साईं मंदिर यात्रा (यात्रा की तिथि- 22/11/2022): कोयम्बटूर - मंत्रालयम - शिर्डी - कोयम्बटूर (कुल किलोमीटर -2880)
13. कर्नाटक भारत गौरव काशी दर्शन (यात्रा की तिथि- 23/11/2022)केएसआर बेंगलुरु - वाराणसी- अयोध्या - प्रयागराज - केएसआर बेंगलुरु (कुल किलोमीटर -4672)
14. न्यू ईयर ईव साईं दर्शन : मदुरै - पंढरपुर - साईनगर शिरडी - मन्थरालयम - मदुरै (कुल किलोमीटर -3034)
15. शिरडी साईं मंदिर यात्रा (यात्रा की तिथि- 25/12/2022): कोयम्बटूर - मंत्रालयम-शिर्डी - कोयम्बटूर (कुल किलोमीटर -2880)
16. श्री जगन्नाथ यात्रा (यात्रा की तिथि -25/01/2023): नई दिल्ली (डीएसजे) - वाराणसी - जसीडीह - पुरी - गया - दिल्ली (कुल किलोमीटर -3689)।
17. 05 ज्योतिर्लिंग यात्रा (यात्रा की तिथि- 04.02.2023): जयपुर - नासिक - औरंगाबाद - पुणे - द्वारका - वेरावल - जयपुर (कुल किलोमीटर -4302)
18. शक्ति पीठ स्पेशल (यात्रा की तिथि- 09.02.2023): मदुरै - प्रयागराज - वाराणसी - गया - कामाख्या - कोलकाता - पुरी - मदुरै (कुल किलोमीटर - 6347)
19. महा शिवरात्रि स्पेशल काशी यात्रा (यात्रा की तिथि- 12.02.2023): कोयम्बटूर - सिकंदराबाद - प्रयागराज अयोध्या गया - वाराणसी - कोयम्बटूर (कुल किमी - 5288)।

बजट घोषणाएं (2023-24)

101. 2023-24 के बजट भाषण में, रेल कनेक्टिविटी के माध्यम से अवसंरचना के विकास के लिए थीम-आधारित अम्ब्रेला वर्क्स की घोषणा की गई है। प्रस्तावित थीम-आधारित अम्ब्रेला वर्क्स और उनके वित्तीय आबंटन का विवरण निम्नवत् है:

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	प्रस्तावित अम्ब्रेला निर्माण-कार्य	लागत/प्रस्तावित आबंटन
1	ऊर्जा गलियारों के लिए नई लाइन कनेक्टिविटी	80,000 करोड़
2	ऊर्जा गलियारों की क्षमता बढ़ाने के लिए दोहरीकरण/तिहरीकरण/क्वाड्रुपलिंग/फ्लाईओवर/बाईपास कार्य	45,000 करोड़
3	जनजाति गौरव कॉरिडोर	70,000 करोड़
4	पोर्ट के लिए नई लाइन कनेक्टिविटी	5,000 करोड़
5	50 हजार से अधिक आबादी वाले अन-कनेक्टेड कस्बों/शहरों के लिए रेल कनेक्टिविटी के लिए नई लाइनें	60,000 करोड़
6	पहाड़ी क्षेत्र और सीमावर्ती क्षेत्रों से कनेक्टिविटी के लिए नई लाइनें	1,20,000 करोड़
7	ऊर्जा गलियारों को छोड़कर पूरे भारतीय रेल में नई लाइन कनेक्टिविटी	35,000 करोड़
8	मौजूदा लाइनों की क्षमता बढ़ाने के लिए ऊर्जा गलियारों को छोड़कर भारतीय रेलवे पर दोहरीकरण/तिहरीकरण/क्वाड्रुपलिंग/फ्लाईओवर/बाईपास कार्य	75,000 करोड़
9	भारतीय रेलवे पर मीटर गेज/नैरो गेज लाइनों का आमामान परिवर्तन	7,000 करोड़

102. ऊपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है कि पहाड़ी क्षेत्र और सीमावर्ती क्षेत्रों से कनेक्टिविटी के लिए नई लाइनों के लिए 1,20,000 करोड़ रुपये का सबसे अधिक आबंटन किया गया है, ऊर्जा गलियारों के लिए नई लाइन कनेक्टिविटी के लिए 80,000 करोड़ रुपये और मौजूदा लाइनों की क्षमता बढ़ाने के लिए ऊर्जा गलियारों को छोड़कर भारतीय रेलवे पर दोहरीकरण/तिहरीकरण/चौगुनाकरण/फ्लाईओवर/बाईपास कार्यों के लिए 75,000 करोड़ रुपये आबंटित किए गए हैं।

103. 2023-24 के बजट भाषण में, यह भी घोषणा की गई है कि अंतिम और प्रथम मील पोर्ट कनेक्टिविटी के लिए एक सौ महत्वपूर्ण परिवहन अवसंरचनात्मक परियोजनाओं की पहचान 75000 करोड़ रुपये के निवेश के साथ की गई है, जिसमें निजी क्षेत्र से 15000 करोड़ रुपये शामिल हैं। जब इन अभिज्ञात परियोजनाओं के जोन-वार/पोर्ट-वार ब्योरे के बारे में पूछा गया और यह पूछा गया कि क्या इन परियोजनाओं को पीपीपी/संयुक्त उद्यम मॉडल के अंतर्गत विकसित किया जाएगा, तो रेल मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

“बजट की उपरोक्त घोषणा में सड़क परिवहन, राजमार्ग मंत्रालय जैसे अन्य मंत्रालयों/विभागों की परियोजनाएं शामिल हैं। रेल मंत्रालय ने 30835 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत के साथ 24

परियोजनाएं (डीपीआईआईटी द्वारा प्रदान की गई महत्वपूर्ण अवसंरचना की कमी के आधार पर) प्रदान की है। इन परियोजनाओं से भारतीय बंदरगाहों के साथ कनेक्टिविटी बढ़ेगी और रेलवे नेटवर्क के थ्रूपुट में भी वृद्धि होगी।

पोर्ट कनेक्टिविटी परियोजनाओं के परिणामस्वरूप देश भर के विभिन्न गंतव्य स्थानों के लिए माल ढुलाई तेज, किफायती, पर्यावरण अनुकूल और सुरक्षित परिवहन होगा, इसके परिणामस्वरूप राष्ट्र का समग्र आर्थिक विकास होगा।

रेल परियोजनाएं क्षेत्रीय रेलवे-वार स्वीकृत की जाती हैं न कि राज्य-वार/संघ राज्य-वार क्योंकि भारतीय रेल की परियोजनाएं राज्यों की सीमाओं के आर-पार फैली हो सकती हैं। लागत, व्यय और परिव्यय सहित सभी चालू रेल परियोजनाओं का जोन-वार ब्योरा भारतीय रेल की वेबसाइट अर्थात् www.indianrailways.gov.in> Ministry of Railways> Railway Board> about Indian Railways> Railway Board Directorates> Finance (Budget)> Rail Budget/Pink Book (year)> Railway-wise Works, Machinery and Rolling Stock Programme (RSP) पर सार्वजनिक रूप से उपलब्ध कराया गया है। योजना शीर्ष-11 के तहत 5,000 करोड़ रुपये की लागत से बंदरगाहों की कनेक्टिविटी लगभग 155 किलोमीटर लंबी के लिए नई लाइन का अम्ब्रैला कार्य बजट 2023-24 में शामिल किया गया है।

बजट मंजूरी के बाद, लाभप्रदता, अंतिम मील संपर्क और छूटे हुए लिंक और वैकल्पिक मार्गों के आधार पर भारतीय रेल के सभी जोनों में परियोजनाओं की योजना बनाई जाएगी। पोर्ट कनेक्टिविटी से संबंधित परियोजनाओं सहित रेलवे की अवसंरचनात्मक परियोजनाओं की स्वीकृति भारतीय रेल में सतत एवं निरंतर प्रक्रिया है।

इन परियोजनाओं की योजना सकल बजटीय सहायता के अंतर्गत बनाई जाती है।”

104. यह घोषणा की गई है कि रेलवे 'हाइड्रोजन फॉर हेरिटेज' पहल के तहत अपनी हेरिटेज हिल और टूरिस्ट रेलवे के लिए ईंधन के रूप में हाइड्रोजन का उपयोग करेगा, जिसके लिए उन्होंने हाइड्रोजन ट्रेनों का अधिग्रहण और संचालन करने की योजना बनाई है। जब इस पहल के ब्योरे और इस नई तकनीक के साथ मौजूदा इंजनों की अनुकूलता के बारे में पूछा गया, तो मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नानुसार बताया:

“भारतीय रेलवे (आईआर) ने 80 करोड़ रुपये प्रति गाड़ी की अनुमानित लागत से "हेरिटेज के लिए हाइड्रोजन" के तहत 35 (पैंतीस) हाइड्रोजन गाड़ियां चलाने और विभिन्न हेरिटेज/पहाड़ी मार्गों पर प्रति मार्ग 70 करोड़ रुपये की भू-अवसंरचना की परिकल्पना की है।

इसके अलावा, भारतीय रेल ने 11,183 करोड़ रुपये की लागत से भू-अवसंरचना के साथ मौजूदा डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (डेमू) रेक में हाइड्रोजन ईंधन सेल के रेट्रोफिटमेंट के लिए एक पायलट परियोजना आरम्भ की है, जिसे उत्तर रेलवे के जींद-सोनीपत खंड पर चलाने की योजना है।

उत्तर रेलवे के जींद-सोनीपत खंड पर पहले प्रोटोटाइप का फील्ड परीक्षण 2023-2024 में किए जाने की उम्मीद है।”

105. प्रस्तावित 'जनजाति गौरव कॉरिडोर' के ब्योरे के संबंध में, रेल मंत्रालय ने निम्नानुसार बताया:

“देश के विभिन्न भागों में स्थित विभिन्न दूरस्थ और पिछड़े क्षेत्रों, जो खनिज संसाधनों से समृद्ध हैं, जहां कई पर्यटक आकर्षण हैं, जनजातीय लोग बसे हुए हैं और सामाजिक रूप से कम विकसित संसूचक हैं, के लिए रेल संपर्कता की मांगें आम जनता, जन प्रतिनिधियों, संसद सदस्यों और स्थानीय संस्थाओं के माध्यम से कई वर्षों से मंत्रालय में प्राप्त की गई हैं।

इन क्षेत्रों में रेल अवसंरचना को आक्रामक रूप से आगे बढ़ाने और आने वाले वर्षों में ऐसे क्षेत्रों में रेल संपर्कता को बढ़ावा देने के लिए, 70,000 करोड़ रुपये की लागत से योजना शीर्ष -11 "जनजाति गौरव कॉरिडोर" के तहत नई लाइन के अम्ब्रेला कार्य को वित्त वर्ष 2023-24 के बजट में शामिल किया गया है।”

रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास

106. रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास/आधुनिकीकरण के ब्योरे के बारे में पूछे जाने पर मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

“रेल मंत्रालय देश भर के प्रमुख स्टेशनों के पुनर्विकास कार्य में तेजी लाया है और एक नई योजना 'अमृत भारत स्टेशन योजना' शुरू की है। इस योजना के तहत देश भर में विकास/पुनर्विकास के लिए 1275 रेलवे स्टेशनों की पहचान की गई है। 50 स्टेशनों के लिए ठेके पहले ही दिए जा चुके हैं और इन स्टेशनों पर कार्य प्रगति पर है। 9 और स्टेशनों के लिए भी निविदा जारी की गई हैं। पहचान किए गए स्टेशनों, जिन स्टेशनों के लिए ठेके दिए जा चुके हैं और कार्य प्रगति पर हैं और जिन स्टेशनों के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं, उनका ब्योरा अनुलग्नक एक, दो और तीन में संलग्न है।”

107. साक्ष्य के दौरान, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ ने समिति के समक्ष निम्नवत् साक्ष्य प्रस्तुत किया:

“.....अमृत भारत स्टेशन योजना में, प्राथमिकता के आधार पर, हम यातायात परिसंचरण में सुधार और परिसंचारी क्षेत्र के सौंदर्यीकरण की योजना बना रहे हैं। चरण 1 की प्राथमिकता विशेषताओं में पर्याप्त आकार का प्रवेश पोर्च, स्टेशन भवन की ऊंचाई/अग्रभाग में सुधार, स्टेशन भवन के भितरी हिस्सों में सुधार, बेहतर रोशनी और अच्छी गुणवत्ता वाले फर्नीचर, शौचालयों में सुधार, उच्च स्तर प्लेटफार्म और आवश्यकतानुसार प्लेटफार्मों को कवर करना, आवश्यकतानुसार रैंप/लिफ्ट/एस्केलेटर का प्रावधान, यात्रियों की सुविधा के लिए अच्छी गुणवत्ता वाले साइनेज और दिव्यांगजन अनुकूल उपयोगकर्ता सुविधाएं शामिल हैं।”

108. आदर्श स्टेशन योजना के बारे में एक विशिष्ट प्रश्न में मंत्रालय ने अपने लिखित उत्तर में निम्नवत् बताया:

“आदर्श स्टेशन की योजना वर्ष 2009में शुरू की गई है। इस योजना के तहत 22-2021तक आदर्श स्टेशन के रूप में विकास के लिए 1253स्टेशनों का चयन किया गया है। इनमें से 1218

स्टेशनों को पहले ही विकसित किया जा चुका है और शेष रेलवे स्टेशनों को जून, 2023 तक आदर्श स्टेशन योजना के तहत विकसित करने की योजना है।

स्टेशन की श्रेणी के आधार पर आदर्श स्टेशनों पर पेयजल, पर्याप्त शौचालय, खानपान सेवाएं, विशेष रूप से महिला यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय और डोरमेटरी बेहतर साइनेज, अग्रभाग में सुधार, रिटायरिंग रूम, क्लॉक रूम, कंप्यूटर आधारित सार्वजनिक उद्घोषणा प्रणाली, प्री-पेड टैक्सी बूथ, कोच संकेतक बोर्ड आदि जैसी बुनियादी सुविधाएं प्रदान की जाती हैं।”

वरिष्ठ नागरिकों को छूट

109. कोविड-19 वैश्विक महामारी के कारण वरिष्ठ नागरिकों को ट्रेन टिकटों की बुकिंग में दी जाने वाली रियायत वापस ले ली गई थी। कोविड से पहले के समय में रेलगाड़ी सेवाओं का प्रचालन लगभग बहाल होने के बाद भी इस रियायत को बहाल नहीं किया गया है। समिति ने यात्री आरक्षण प्रणाली पर अपनी 12वीं कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट (17वीं लोक सभा) में वांछा की थी कि कोविड से पहले उपलब्ध वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली रियायत की समीक्षा की जाए और कम-से-कम स्लीपर श्रेणी और 3एसी श्रेणी में इस रियायत पर विचार किया जाए ताकि कमजोर और वास्तव में जरूरतमंद वरिष्ठ नागरिक इन श्रेणियों में इस सुविधा का लाभ उठा सकें।

इस संबंध में मंत्रालय से अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने को कहा गया था। अपने लिखित उत्तर में, मंत्रालय ने निम्नवत् बताया:

“कोविड-19 वैश्विक महामारी से रेलवे की वित्तीय स्थिति प्रतिकूल ढंग से प्रभावित हुई है। सरकार ने 2019-20 में यात्री टिकटों पर 59,837 करोड़ रुपये की सब्सिडी दी। यह रेलवे में यात्रा करने वाले प्रत्येक व्यक्ति को औसतन 53% की रियायत है। यह सब्सिडी सभी यात्रियों के लिए जारी है। इसके अलावा इस सब्सिडी राशि से दिव्यांगजनों, छात्रों और रोगियों जैसी कई श्रेणियों में सब्सिडी दी जा रही है।”

सिफारिशें/टिप्पणियां

1. भारतीय रेल सबसे बड़े रेल नेटवर्क में से एक है, जिसके ट्रैक की लंबाई 68043 रूट किलोमीटर है, जिसपर 19414 से भी अधिक यात्री गाड़ियां और मालगाड़ियां चलती हैं, और इसपर प्रतिदिन लगभग 9.64 मिलियन यात्री यात्रा करते हैं और जिसके द्वारा 3.88 मिलियन टन माल की ढुलाई प्रतिदिन होती है। विविध आर्थिक गतिविधियों में विकास का इंजन होने के साथ-साथ, भारतीय रेल ने हमेशा ही भारत के सामाजिक दायित्व को पूरा करने और इसके सामाजिक-आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। बड़ी मात्रा में जनशक्ति का प्रबंधन करते हुए और अपने यात्रियों की अपेक्षाओं को पूरा करने का प्रयास करते हुए, भारतीय रेल समाज के विभिन्न वर्गों, विशेषकर निर्धन लोगों को यातायात का अपेक्षाकृत एक सस्ता साधन प्रदान करती है। सरकार का उद्देश्य भी भारतीय रेल को अर्थव्यवस्था का विकास इंजन बनाना है। इस उद्देश्य को पूरा करने के लिए, सरकार निवेश में वृद्धि कर रही है और यात्रियों की सुरक्षा, गति और सेवा पर ध्यान केंद्रित करते हुए आधुनिक तकनीकों का इस्तेमाल कर रही है। आधारभूत सुविधाओं का सृजन, संवर्धन और आधुनिकीकरण भारतीय रेल के लिए प्रमुख क्षेत्र हैं। भारतीय रेल ने अपने लिए महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किए हैं और इन लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए वह पूरी तरह से तैयार है। इस आशय से, भारतीय रेल ने परियोजनाओं को प्राथमिकता देने और समय पर इनकी सुपुर्दगी करने के लिए राष्ट्रीय रेल योजना तैयार करने और गति-शक्ति इकाइयों का निर्माण करने जैसे अनेकों कदम उठाए हैं ताकि परियोजनाओं की स्वीकृति और निष्पादन में सभी मंत्रालयों और विभागों के बीच सही तालमेल स्थापित किया जा सके और एक टीम के रूप में कार्य किया जा सके। राष्ट्रीय रेल योजना के अनुसरण के रूप में, भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2028 तक रेल अवसंरचना और नेटवर्क में विस्तार की एक महत्वाकांक्षी योजना तैयार की है, ताकि वित्त वर्ष 2030 (मिशन 3000 मीट्रिक टन) तक 3000 मीट्रिक टन के पूर्ण टन भार में माल ढुलाई का लक्ष्य प्राप्त किया जा सके। मिशन 3000 मीट्रिक टन के अंतर्गत, 8.45 लाख करोड़ रुपये के अनुमानित पूंजीगत व्यय के साथ 5 वर्षों के भीतर पूरा किए जाने के लिए, 1200 से अधिक निर्माण-कार्यों को चिह्नित कर प्राथमिकता दी गई है, जो निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

समिति नोट करती है कि वर्ष 2022-23 में राजस्व प्राप्तियों की प्रवृत्ति उत्साहजनक है और रेल परिचालन कोविड-19 वैश्विक महामारी के प्रतिकूल प्रभाव से तेजी से उबर रहा है। जनवरी 2023 के अंत तक, कुल यातायात प्राप्तियां वर्ष 2019-20 (कोविड-पूर्व चरण) की समान अवधि की तुलना में 10.4% की सीएजीआर को दर्शाती हैं। समिति आगे नोट करती है कि वर्ष 2021-22 में भी, रेल प्राप्तियों पर वैश्विक महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण, सरकार ने रेलवे को प्राप्तियों से

अधिक राजस्व व्यय करने की अनुमति दी थी। रेलवे का परिचालन कोविड के बाद के चरण में, सामान्य हो गया है और इसने सामान्य वृद्धि को भी प्राप्त कर लिया है। माल ढुलाई के क्षेत्र में, रेलवे ने वृद्धि दर्ज करते हुए वर्ष 2021-22 में 184 मीट्रिक टन की ढुलाई की और वर्ष 2022-23 में इसके द्वारा अतिरिक्त 84 मीट्रिक टन की ढुलाई करने की संभावना है। यात्री राजस्व कोविड-पूर्व स्तर पर फिर से शुरू हो गया है। समिति को रेलवे से यह अपेक्षा है कि वह अपना परिचालन कोविड-पूर्व अवधि के समान ही जारी रखेगा, ताकि इसकी आय में वृद्धि हो सके।

रेल मंत्रालय की वर्ष 2023-24 की अनुदानों की मांगों को 3 फरवरी, 2023 को सभा पटल पर रखा गया था। समिति ने रेल मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (वर्ष 2023-24) की विस्तृत जांच की। रेलवे बोर्ड के प्रतिनिधियों के साथ समिति के हुए विचार-विमर्श और रेलवे द्वारा दिए गए लिखित उत्तरों के आधार पर, समिति को भारतीय रेल के मुख्य मुद्दों की जानकारी प्राप्त हुई।

समिति नोट करती है कि रेलवे अपेक्षित संसाधनों को जुटाने और विभिन्न माध्यमों से संरचनात्मक सुधारों की शुरुआत करने की दिशा में गंभीर प्रयास कर रहा है। समिति का सुविचारित मत है कि ये सही दिशा में उठाए गए कदम हैं, जिनके लिए निरंतर अनुवर्ती और प्रभावी निगरानी की आवश्यकता है, ताकि रेलवे पर्याप्त बाह्य संसाधन जुटा सके और पर्याप्त आंतरिक राजस्व सृजित कर सके तथा अपने सामाजिक दायित्वों को पूरा कर सके। रेलवे द्वारा प्रदत्त सूचना और रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों के साक्ष्यों के आधार पर, समिति कतिपय निष्कर्षों पर पहुंची है, जिनकी चर्चा अनुवर्ती पैराओं में की गई है।

वार्षिक योजना

2. समिति नोट करती है कि रेल बजट में सरकारी राजकोष, आंतरिक संसाधनों (यात्री और माल भाड़ा आय एवं वाणिज्यिक स्थान का मुद्रीकरण तथा रेलवे भूमि को पट्टे पर देना) और बाजार उधार/ईबीआर (पी) से बजटीय संसाधन शामिल हैं। रेल मंत्रालय की वर्ष 2023-24 की वार्षिक योजना 260200 करोड़ रुपये आंकी गई है, जिसमें निर्भया फंड, 3,000 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन और 17,000 करोड़ रुपये के अतिरिक्त बजटीय संसाधन (पी) सहित 2,40,200 करोड़ रुपये का सकल बजटीय सहयोग शामिल है। समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि वर्ष 2022-23 में, बजट अनुमान के रूप में 1,37,300 करोड़ रुपये की राशि प्रस्तावित की गई थी, जिसे संशोधित अनुमान स्तर पर बढ़ाकर 1,59,300 करोड़ रुपये कर दिया गया था। इस वृद्धि का श्रेय अवसंरचना निर्माण कार्यों की तीव्र गति और सितंबर, 2022 तक उपयोग मूल्यांकन की एक सुदृढ़ प्रवृत्ति को

दिया गया है, जिससे संशोधित अनुमान स्तर पर सरकार से अधिक जीबीएस प्राप्त हुआ है। समिति यह नोट करती है कि मंत्रालय इस बढ़ी हुई राशि का व्यय नहीं कर पाया है। इस राशि में से, उसने दिनांक 31.01.2023 तक केवल 1,34,406 करोड़ रुपये ही व्यय किए हैं। मंत्रालय ने इस कम खर्च के लिए कर्मचारियों और ईंधन लागत जैसे कार्यशील और परिचालन व्ययों में तीव्र वृद्धि को उत्तरदायी ठहराया है। समिति यह महसूस करती है कि यह रेलवे की महत्वाकांक्षी निवेश योजना को प्रभावी ढंग से लागू करने और लंबे समय से लंबित परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं हो सकता है। समिति मंत्रालय को जोर देकर कहती है कि वह अपनी योजना को यथासंभव वास्तविक रूप से तैयार करे और लक्षित उद्देश्यों को पूरा करने के लिए निर्धारित निधियों का इष्टतम उपयोग करने के अपने प्रयासों में तीव्रता लाए।

वित्तीय आबंटन और इसका उपयोग

3. समिति यह नोट करती है कि वर्ष 2022-23 के लिए मंत्रालय का बजट अनुमान 2,45,800 करोड़ रुपये था, जिसे संशोधित अनुमान स्तर पर घटाकर 2,45,300 करोड़ रुपये कर दिया गया था, जबकि दिनांक 31.01.2023 तक वास्तविक व्यय केवल 1,64,587 करोड़ रुपये ही रहा था। इसी तरह से, वर्ष 2021-22 के दौरान, संशोधित अनुमान 2,15,000 करोड़ रुपये रखा गया था, तथापि वास्तविक उपयोग 1,90,267 करोड़ रुपये ही रहा था। वर्ष 2020-21 के दौरान, संशोधित अनुमान 1,61,692 करोड़ रुपये था, जबकि वास्तविक व्यय मात्र 1,55,181 करोड़ रुपये रहा। इस प्रकार, गत तीन वर्षों के दौरान, रेलवे के राजकोषीय निष्पादन से पता चलता है कि संशोधित अनुमान स्तर पर निर्धारित आबंटन को पूरी तरह से पूरा नहीं किया जा सका है। समिति नोट करती है कि सरकार का उद्देश्य भारतीय रेल को अर्थव्यवस्था का विकास इंजन बनाना है। यहां तक कि रेलवे ने महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किए हुए हैं और उसे प्राप्त करने के लिए भी तैयार है। समिति का विश्वास है कि रेलवे को सरकार की आकांक्षाओं का सम्मान करना चाहिए और वित्त वर्ष 2023-24 में 2,60,200 करोड़ रुपये (बजट अनुमान) के प्रस्तावित आबंटन का इष्टतम उपयोग करने के लिए अपने प्रयासों में तेजी लानी चाहिए। समिति का दृढ़ मत है कि निधि का इष्टतम उपयोग करने की उपलब्धि के आधार पर, रेलवे भारतीय रेल को अर्थव्यवस्था का विकास इंजन बनाने के सरकार के लक्ष्य को प्राप्त करने की सुदृढ़ स्थिति में होगा।

आंतरिक संसाधन सृजन

4. समिति यह नोट करती है कि गत कई वर्षों के दौरान, भारतीय रेल द्वारा आंतरिक संसाधनों के सृजन में क्रमिक कमी आई है और इसके परिणामस्वरूप, उसे सरकारी राजकोष से सकल बजटीय सहायता और अतिरिक्त बजटीय सहायता पर निर्भर रहना पड़ रहा है, जो रेलवे की वित्तीय स्थिति के लिए वांछनीय नहीं है। उदाहरण के लिए, वर्ष 2019-20 के लिए, वास्तविक आंतरिक राजस्व सृजन 1,685 करोड़ रुपये था, जो कुल पूंजीगत व्यय का केवल 1.14 प्रतिशत है। इसके अलावा, वर्ष 2020-21 के लिए,

वृद्धि दर्ज करते हुए आंतरिक संसाधन 2,062 करोड़ रुपये हुआ है, जो कुल परिव्यय का 1.33 प्रतिशत है। वर्ष 2021-22 के लिए, आंतरिक संसाधन फिर से घटकर 1,694 करोड़ रुपये, अर्थात् पूंजीगत व्यय का सिर्फ 0.89 प्रतिशत रहा। वर्ष 2022-23 के लिए, बजट अनुमान 7,000 करोड़ रुपये प्रस्तावित किया गया था, जबकि संशोधित अनुमान स्तर पर इसे कम करके 4300 करोड़ रुपये किया गया। यह भी 2,45,300 करोड़ रुपये के कुल परिव्यय (संशोधित अनुमान) का 1.71 प्रतिशत ही था। यहां तक कि, इस घटे हुए संशोधित अनुमान की भी प्राप्ति नहीं हो पाई और दिनांक 31.01.23 की स्थिति के अनुसार, वास्तविक राशि 1377 करोड़ रुपये रही, जो कि कुल योजना आकार का 0.56% है। मंत्रालय द्वारा आंतरिक संसाधनों में इस गिरावट के लिए उत्तरदायी मुख्य कारण कर्मचारियों की लागत और उच्चतर परिचालन के कारण ईंधन बिल जैसे कार्यशील और परिचालन खर्चों में तीव्र वृद्धि है। समिति महसूस करती है कि आंतरिक संसाधन सृजन में सतत हास रेलवे की समग्र योजना और प्रबंधन में आंतरिक कमियों की ओर संकेत करता है। समिति यह पाती है कि बढ़ी हुई बजटीय सहायता और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के बावजूद, रेलवे आंतरिक रूप से पर्याप्त निधियां सृजित नहीं कर पाया है। मंत्रालय के इस तर्क को नोट करते हुए कि रेल बजट अनुमान के स्तर पर योजना को वास्तविक रूप से तैयार करने के प्रयास कर रहा है, समिति रेलवे को जोर देकर कहती है कि वह अपनी महत्वाकांक्षी योजना को पूरा करने के लिए राजस्व में वृद्धि सुनिश्चित करने हेतु आंतरिक संसाधन सृजन में वृद्धि करने के अपने प्रयासों में तेजी लाए। समिति इस बात पर बल देती है कि मंत्रालय को रेलवे स्टेशनों (होर्डिंग), रेलगाड़ियों, रेल पुलों और अन्य परिसंपत्तियों पर विज्ञापन, अधिशेष रेलवे भूमि के मुद्रीकरण, रेलवे स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना, रेलगाड़ियों और प्लेटफार्मों और मोबाइल परिसंपत्तियों आदि पर डिजिटल सामग्री की पेशकश जैसे गैर-किराया राजस्व जैसे विभिन्न माध्यमों का पता लगाने का प्रयास करना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को अन्य वाणिज्यिक व्यवहार्य माध्यमों का पता लगाने के अलावा, ताकि उसपर अपने आंतरिक संसाधनों को पूरा करने के लिए वित्तीय दबाव ना पड़े, समग्र सुपुर्दगी तंत्र में अंतर्निहित कमियों को दूर करने, क्षेत्रीय रेलवे के बीच कार्य को पूरा करने को प्राथमिकता देने और लाभकारी परियोजनाओं को चालू करने के लिए शीघ्र निर्णय लेने हेतु जोनल/मंडल रेलवे को और अधिक शक्तियां प्रत्यायोजित करनी चाहिए।

अतिरिक्त बजटीय संसाधन

5. समिति नोट करती है कि चालू वर्ष तक, सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) में अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) का एक बड़ा हिस्सा शामिल था, जो आंतरिक संसाधन सृजन में हास और सार्वजनिक महत्व की महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं को वित्तपोषित करने के लिए जीबीएस की बाध्यताओं के मद्देनजर, वर्ष-दर-वर्ष बढ़ता जा रहा है। पर्याप्त आंतरिक संसाधनों के सृजन में हास के फलस्वरूप, रेलवे को जीबीएस और ईबीआर के माध्यम से अपने पूंजीगत व्यय को वित्तपोषित करना पड़ रहा है। समिति नोट करती है कि रेलवे आईआरएफसी के माध्यम से परिसंपत्तियों की खरीद पट्टे पर करता है, जिसके लिए दिनांक 31.03.2022 तक कुल बकाया मूलधन 4.3 लाख करोड़ रुपये था, जो अवसंरचना परियोजनाओं के लिए 1.8 लाख करोड़ रुपये और 2.5 लाख करोड़ रुपये (आईआरएफसी द्वारा जुटाए गए) के चल स्टॉक से निर्मित हुआ था। मंत्रालय ने बताया है कि रेलवे पूंजीगत व्यय के एक भाग के वित्तपोषण के लिए पट्टे पर देने के मॉडल पर आईआरएफसी के माध्यम से ईबीआर को पुनः बहाल कर रहा है और आईआरएफसी को वार्षिक लीज शुल्क का भुगतान किया जा रहा है। रेलवे ने अपने राजस्व (ब्याज घटक) और पूंजीगत निधि (जीबीएस के पूंजीगत पुनर्भुगतान करने) से पुनर्भुगतान के लिए अपनी देयता को पूरा किया है। समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि बजट अनुमान 2023-24 में जीबीएस (2,40,200 करोड़ रुपये) में वर्ष 2022-23 के संशोधित अनुमान की तुलना में 80,900 करोड़ रुपये तक की वृद्धि की गई है। उच्चतर जीबीएस को उन परियोजनाओं के लिए दिया गया है, जिनका वित्तपोषण पहले ईबीआर (आईएफ) और ईबीआर (बॉन्ड) के माध्यम से किया गया था। सामान्य राजकोष से जीबीएस में वृद्धि को देखते हुए, रेलवे ने ईबीआर के अंतर्गत उधार का आश्रय नहीं लिया है, ताकि पट्टा प्रभारों/ब्याज दायित्वों की बचत की जा सके। समिति को यह बताया गया है कि बजट अनुमान 2023-24 में ईबीआर खंड के अंतर्गत 17000 करोड़ रुपये का परिव्यय ईबीआर (पी) के अंतर्गत सरकारी-निजी साझेदारी और अन्य हितधारकों से अनुमानित निवेश के लिए है। समिति नोट करती है कि बढ़े हुए जीबीएस के

माध्यम से बढ़ा हुआ निवेश रेलवे को अपनी पुनर्भुगतान देयताओं में वृद्धि किए बिना क्षमता में वृद्धि करने की अनुमति देगा और उन्हें वित्तीय रूप से संधारणीय बनने में सहायता करेगा। अतः, समिति मंत्रालय को सुझाव देना चाहती है कि वह कड़े राजकोषीय अनुशासन और रेलवे की सुदृढ़ निगरानी के साथ बढ़े हुए जीबीएस के इष्टतम उपयोग के लिए, सभी प्रयास करे और रिसाव को विवेकपूर्ण ढंग से रोके तथा अलाभकारी व्यय के मामले में सतर्क रहे, ताकि ईबीआर के उधार घटक पर निर्भरता को धीरे-धीरे कम किया जा सके।

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)

6. समिति नोट करती है कि वर्ष 2017-18 में आरआरएसके की शुरुआत से पहले, प्रतिस्थापन और नवीकरण के सभी कार्य डीआरएफ से प्रभारित होते थे, जबकि परिचालन दक्षता में सुधार और अन्य उन्नयन तथा विकास से संबंधित कार्य डीआरएफ से प्रभारित होते थे। समिति यह भी नोट करती है कि वर्तमान में, नवीकरण, प्रतिस्थापन, उन्नयन आदि के सभी चिन्हित कार्यों को सुरक्षा कारणों से आरआरएसके से प्रभारित किया जा रहा है। डीआरएफ का उपयोग मुख्य रूप से उन कार्यों को वित्तपोषित करने के लिए किया जाता है, जो नवीकरण के लिए देय हैं, लेकिन रेलगाड़ी परिचालन की सुरक्षा के लिए आवश्यक नहीं हैं। समिति को विदित है कि आरआरएसके का गठन वर्ष 2017-18 में 5 वर्ष की अवधि के लिए किया गया था, ताकि 20,000 करोड़ रुपये (जीबीएस से 15,000 करोड़ रुपये और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5,000 करोड़ रुपये) के वार्षिक योगदान के साथ सुरक्षा संबंधी निहितार्थों के साथ नवीकरण/प्रतिस्थापन के कार्यों के निष्पादन के लिए धन का उपयोग किया जा सके। समिति यह भी नोट करती है कि चूंकि रेलवे 2022-23 के राजस्व से आरआरएसके में योगदान करने की स्थिति में नहीं था, इसलिए उसने पिछले वर्ष से आरआरएसके में उपलब्ध शेष निधि का उपयोग करके आरआरएसके के लिए 11,000 करोड़ रुपये (जीबीएस से 10,000 रुपये और पिछले वर्ष के शेष फंड से 1,000 करोड़ रुपये) का कुल उपबंध प्रदान किया था। समिति ने अनुदान की मांगों (2017-18) पर अपने तेरहवें प्रतिवेदन में आरआरएसके के वित्तपोषण के बारे में अपनी आशंकाएं व्यक्त की थीं और इसके लिए समर्पित वित्तपोषण की सिफारिश की थी। अपने उन्नीसवें प्रतिवेदन में समिति ने एक बार फिर मंत्रालय से आरआरएसके को नॉन-फंडेबल वित्तपोषण सुनिश्चित करने की सिफारिश की थी और प्रगति की नियमित जांच के साथ इसे सौंपे गए कार्यों पर निधि का सख्ती से विवेकपूर्ण उपयोग सुनिश्चित करने पर भी बल दिया था। समिति महसूस करती है कि आरआरएसके का गठन विभिन्न

सुरक्षा संबंधी निधियों को भंग करके रेलवे की सुरक्षा संबंधी सभी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक ही शीर्ष रखने के उद्देश्य से किया गया था और यदि रेलवे उत्साहपूर्वक निधियों का उपयोग करने में सक्षम नहीं है, तो एक समर्पित निधि रखने का एकमात्र उद्देश्य व्यर्थ हो जाता है। अतः, समिति सिफारिश करती है कि ऐसे समय में जब रेलवे वैश्विक महामारी के प्रतिकूल प्रभाव से पूरी तरह से उबरने वाला है और रेलवे की प्राप्ति वर्ष 2019-20 की इसी अवधि अर्थात् कोविड-पूर्व अवधि की तुलना में 10.4% की सीएजीआर पर बढ़ी है, सुरक्षा को सर्वोपरि रखने के लिए निर्धारित उद्देश्यों हेतु आरआरएसके से वित्तपोषण और व्यय को उच्चतम स्तर पर सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

समिति यह पाती है कि आरआरएसके से व्यय पर वर्ष-दर-वर्ष उल्लेखनीय अंतर रहा है। समिति नोट करती है कि रेलवे ने गत पांच वर्षों के दौरान निर्धारित आबंटन के लक्ष्य को पूरा नहीं किया है। वर्ष 2017-18 में, 20,000 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान की तुलना में 16,090 करोड़ रुपये ही खर्च किए गए थे। वर्ष 2018-19 में वास्तविक व्यय संशोधित अनुमान स्तर पर 19,959.41 करोड़ रुपये के आबंटन के मुकाबले 18,013.32 करोड़ रुपये ही रहा। वर्ष 2019-20 में, 17,500.01 करोड़ रुपये संशोधित अनुमान के रूप में निर्धारित किए गए थे, लेकिन वास्तविक व्यय 15,023.80 करोड़ रुपये ही रहा। वर्ष 2020-21 में भी, 20,000 करोड़ रुपये की निधि उपलब्ध कराई गई थी, लेकिन वास्तविक व्यय केवल 3,142.25 करोड़ रुपये था। यहां तक कि, रेलवे वर्ष 2021-22 में 25,000 करोड़ रुपये को पूरा व्यय नहीं कर पाया और इस वर्ष केवल 24,731.53 करोड़ रुपये ही व्यय किया गया। समिति नोट करती है कि आरआरएसके के अंतर्गत प्राथमिक ध्यान रेलगाड़ियों के टक्करों से पटरी से उतरने और मानवरहित समपार दुर्घटनाओं को कम करने पर है, जो भारतीय रेल पर 90% दुर्घटनाओं का कारण बनती हैं। यद्यपि, मंत्रालय ने दावा किया है कि वर्ष 2017-18 में आरआरएसके के गठन के बाद से, परिणामी ट्रेन दुर्घटनाओं और उनसे होने वाली मौतों की संख्या में काफी कमी आई है, फिर भी, समिति यह पाती है कि वर्ष 2021-22 में, परिणामी ट्रेन दुर्घटनाओं की संख्या फिर से वर्ष 2020-21 में 22 से बढ़कर वर्ष 2021-22 में 35 हो गई है। समिति महसूस करती है कि चूंकि आरआरएसके का गठन सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लक्षित उद्देश्यों से किया गया है, इसलिए इस प्रकार की कमी भारतीय रेल की क्षमता संबंधी खराब प्रभाव को दर्शाती है। समिति यह भी महसूस करती है कि रेलवे को समग्र सुपुर्दगी तंत्र में ऐसी कमी को दूर करने और कड़ी निगरानी सुनिश्चित करने की आवश्यकता है, ताकि आरआरएसके की समर्पित निधि के उद्देश्य को पूरा किया जा सके।

समिति यह नोट कर प्रसन्न है कि नीति आयोग ने आरआरएसके के सुरक्षा और कार्यान्वयन पर रेलवे की प्रगति की सराहना की है और कहा है कि आरआरएसके के कार्यान्वयन के बाद सुरक्षा संकेतकों में सुधार हुआ है। नीति आयोग की सिफारिशों के आधार पर, सरकार ने जीबीएस से 45,000 करोड़ रुपये के योगदान के साथ वर्ष 2021-22 से आगे पांच वर्ष की अवधि के लिए आरआरएसके को देने पर सहमत हो गई है। इससे, समिति पाती है कि रेलवे ने वर्ष 2022-23 के राजस्व से आरआरएसके में योगदान नहीं दिया है और पिछले वर्ष की निधि की शेष राशि का उपयोग 11,000 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान को पूरा करने के लिए किया है। इसलिए, समिति चाहती है कि मंत्रालय आरआरएसके के लिए अपेक्षित वित्तपोषण के लिए सभी प्रकार के प्रयास करे।

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ)

7. समिति यह नोट करती है कि हालांकि आरआरएसके को 2017-18 में पांच साल की अवधि के लिए प्रारंभ किया गया था, जिसे नीति आयोग की सिफारिशों पर 2021-22 से आगे पांच साल के लिए बढ़ा दिया गया है। 2021-22 में, मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में बजट अनुमान स्तर पर 800 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था जिसे संशोधित अनुमान स्तर पर भारी रूप से घटाकर 500 करोड़ रुपये कर दिया गया था। इस निधि को फिर से 2022-23 के ब.अ. में बढ़ाकर 2000 करोड़ किया गया और 2023-24 के ब.अ. में इसमें 1,000 करोड़ रुपये की भारी कमी कर दी गई। समिति डीआरएफ के वित्तपोषण में उतार-चढ़ाव के पीछे के तर्क को नहीं समझ पाई है। हालांकि डीआरएफ का अधिदेश रेलवे परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण पर होने वाले पूंजीगत व्यय को पूरा करने का है, फिर भी समिति डीआरएफ के लिए आवश्यक निधियों में कम विनियोग के औचित्य को नहीं समझ पाई है। कम आंतरिक संसाधन उत्पादन, सुरक्षा केंद्रित नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों को आरआरएसके में स्थानांतरित करने और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर इसका आवश्यकता आधारित विनियोग का रवैया समिति को स्वीकार्य नहीं है। समिति इसे दूरदर्शिता की कमी और मूल्यवान संसाधनों के उपयोग और विनियोग का अच्छा तरीका नहीं मानती है। इसलिए, वे चाहते हैं कि मंत्रालय योजना तैयार करने में सभी तैयारियां विवेकपूर्ण तरीके से और जहां तक संभव हो, वास्तविक रूप से करे।

पूंजी निधि

8. समिति यह नोट करती है कि पूंजी निधि का अधिदेश भारतीय रेलवे वित्त निगम (आईआरएफसी) से बाजार उधार के प्रमुख घटक के ऋण चुकाने के दायित्व को पूरा करने और पूंजी प्रकृति के कार्यों पर व्यय करने का है। अनिवार्य राजस्व व्यय को पूरा करने के बाद इस निधि का विनियोजन रेलवे के शुद्ध राजस्व से किया जाता है। समिति का मानना है कि आईआरएफसी को लीज प्रभारों के पूंजीगत घटक के भुगतान के कारण उत्पन्न देयता को पूरा करने के लिए रेलवे राजस्व से आवश्यक राशि को पूंजीगत निधि में विनियोजित नहीं किया जा सका। इसके अलावा, एक अनिवार्य भुगतान होने के कारण, इसका भुगतान जीबीएस से किया गया था। रेल अभिसमय समिति (आरसीसी) (2014) ने "आईआरएफसी की भूमिका और भारतीय रेलवे की विकास की आवश्यकताओं के वित्तपोषण में एसपीवी प्रणाली का उपयोग" विषय की जांच करते हुए सभा में प्रस्तुत अपने चौथे प्रतिवेदन में इस प्रचलित रवैये पर आपत्ति जताई और अपने 13वें की-गई-कार्रवाई प्रतिवेदन में यह सिफारिश की कि आवंटन के मौजूदा नियमों के अनुरूप रेलवे की लेखा नीति में तत्काल सुधार किए जाएं/को अद्यतन किया जाना चाहिए ताकि पूंजीगत प्रकृति के कार्यों का वित्तपोषण कानूनी रूप से किया जा सके। समिति यह नोट करती है कि सिफारिशों के अनुसार, पूंजी और पूंजी निधि के लिए आवंटन के नियमों से संबंधित कोडल उपबंधों को संशोधित किया गया है, ताकि पूंजी निधि के अंतर्गत पर्याप्त धन उपलब्ध नहीं होने की स्थिति में पूंजी (जीबीएस) से आईआरएफसी को लीज प्रभार के प्रमुख घटक का भुगतान किया जा सके। समिति महसूस करती है कि यह कोडल उपबंध आंतरिक संसाधनों के दबावपूर्ण सृजन के परिणामस्वरूप किए गए हैं, जिन्हें कड़े कदम उठाते हुए रेलवे द्वारा सुधारे जाने की आवश्यकता है। इसलिए, वे चाहते हैं कि मंत्रालय पूंजी निधि में पर्याप्त निधि प्रदान करने के लिए आंतरिक संसाधनों के सृजन में सुधार करने हेतु सभी प्रयास करे। वे आंतरिक संसाधनों में वृद्धि के लिए मंत्रालय को अपनी संपत्ति का ईष्टतम उपयोग करने का सुझाव देते हैं। वे यह भी सिफारिश करना चाहते हैं कि रेलवे को और अधिक राजस्व उत्पन्न करने की दृष्टि से अपने कार्य मॉडल की फिर से समीक्षा करनी चाहिए ताकि यह पूंजी निधि सहित निधियों के अंतर्गत बढ़ा हुआ आवंटन अर्जित कर सके।

पेंशन निधि

9. समिति यह नोट करती है कि रेलवे प्रायः 'पे एज़ यू गो' के आधार पर देनदारियों को पूरा करने के लिए पेंशन निधि को विनियोजित करने का प्रयास करता है। 2022-23 में जनवरी, 2023 तक पेंशन व्यय रु. 48,108 करोड़ रुपये था और वर्ष के अंत तक इसके लगभग 56,000 करोड़ होने

का आकलन किया गया था। हालांकि, संसाधन की स्थिति और पेंशन व्यय के आधार पर, 2022-23 में पेंशन निधि के विनियोग को बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में कम कर दिया गया है। मंत्रालय ने इसके लिए यह तर्क दिया है कि संशोधित अनुमान 2021-22 में पेंशन निधि के विनियोग में कमी कम व्यय, आंतरिक संसाधन की स्थिति और पेंशन निधि में उपलब्ध शेष राशि के आकलन के अनुरूप थी। वर्ष 2023-24 के बजट अनुमान के संबंध में, मंत्रालय ने बताया कि रु. 62,000 करोड़ रुपए के पेंशन व्यय का आकलन किया गया था और आरक्षित निधि तैयार करने की दृष्टि से, रेलवे ने पेंशन निधि में राजस्व से 70,616 करोड़ रुपये का विनियोजन किए जाने का अनुमान लगाया है। समिति नोट करती है कि 2021-22 में, सरकार ने रेलवे को राजस्व प्राप्ति से अधिक राजस्व व्यय करने की अनुमति दी है जिसका उपयोग पेंशन व्यय को पूरा करने के लिए किया गया था। पेंशन देयताओं पर, समिति ने रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) पर अपने 11वें प्रतिवेदन में *अन्य बातों के साथ-साथ* आंतरिक संसाधनों के मूल्यहास और रेलवे के समाज सेवा के दायित्वों को ध्यान में रखते हुए वित्त मंत्रालय को रेलवे पेंशन देयताओं के कम से कम एक हिस्से को वहन करने की सिफारिश की थी। इस संबंध में समिति को बताया गया कि वित्त मंत्रालय इस प्रस्ताव पर सहमत नहीं है। हालांकि, समिति के 13वें की-गई-कार्रवाई प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट की-गई-कार्रवाई उत्तरों के अनुसार, मंत्रालय ने फिर से इस मुद्दे को वित्त मंत्रालय के साथ उठाया है। समिति मंत्रालय को इस मामले को वित्त मंत्रालय के साथ पुरजोर ढंग से उठाने का सुझाव देती है।

सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)

10. समिति ने यह नोट किया कि 2018-19 से, भारतीय रेलवे के वास्तविक जीटीआर में गिरावट का रुझान देखा गया है। ब.अ. में वृद्धि का अनुमान किया गया था, जो प्रत्येक वर्ष स.अ. स्तर पर कम हो गया। मंत्रालय ने तर्क दिया है कि राजस्व के लिए ब.अ. लक्ष्यों को प्रायः यथोचित रूप से चुनौतीपूर्ण स्तर पर रखा जाता है ताकि समस्त ढांचे को एकत्रित कर उस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए प्रोत्साहित किया जा सके। इसके अलावा, अधिकांश रेलवे यातायात प्राप्तियां (लगभग 90%) रेलवे राजस्व के दो प्रमुख खंडों, अर्थात् यात्री और माल ढुलाई से आती हैं। सकल यातायात प्राप्ति लक्ष्य के बढ़ने या घटने संबंधी परिवर्तन काफी हद तक वर्ष के दौरान खंडों के अंतर्गत उनके प्रदर्शन पर निर्भर करता है। इसके अलावा, वर्ष 2019-20 से 2021-22 तक कोविड महामारी के कारण प्रतिकूल प्रभाव पड़ा, जिसके कारण अनुमानों का पुनर्मूल्यांकन किया गया। समिति यह नोट करती है कि 2022-23 में, प्राप्ति में वृद्धि की प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए ब.अ. की तुलना में

स.आ. स्तर पर जीटीआर लक्ष्य को बढ़ाया गया है क्योंकि रेलवे का परिचालन कोविड के बाद के चरण में सामान्य हो गया और इसमें सामान्य रूप से वृद्धि दर्ज हुई है। मंत्रालय ने विस्तार से बताया है कि माल ढुलाई परिचालन में लगातार वृद्धि देखी गई है और यात्री राजस्व भी फिर से कोविड-पूर्व के स्तरों पर आना शुरू हो गया है। समिति का दृढ़ मत है कि रेलवे को समर्पित फ्रेट कॉरिडोर सहित अपने नेटवर्क के विस्तार के लिए अपनी परियोजनाओं को सर्वोच्च प्राथमिकता देनी चाहिए ताकि न केवल माल यातायात को बढ़ाया जा सके बल्कि साथ-साथ ही यात्री वहन क्षमता में वृद्धि के लिए उच्च घनत्व नेटवर्क को भी सुकर बनाया जा सके। समिति मंत्रालय को समय-सीमा का पालन करने और उनकी परियोजनाओं के अनुपालन हेतु वास्तविक समय के आधार पर निगरानी करने का सुझाव देती है ताकि परियोजनाओं के उद्देश्य विफल न हों और सरकार के राजस्व में वृद्धि हो सके।

रेलवे राजस्व

11. समिति यह नोट करती है कि शुद्ध राजस्व का आशय व्यय से अधिक रेलवे प्राप्तियों के आधिक्य से है। यह प्रत्येक बजटीय चरण में अनुमानित या उपार्जित प्राप्तियों और व्यय की मात्रा के आधार पर किसी वर्ष के दौरान विभिन्न बजटीय चरणों में बढ़ता या घटता है। समिति ने पाया कि रेलवे के शुद्ध राजस्व में वर्ष 2014-15, जब इसमें 15,198.74 करोड़ रूपए के ब.अ. में (संशोधित अनुमान स्तर पर 16452.59 करोड़ रुपये) 8.20% की वृद्धि देखी गई, के अतिरिक्त 2020-21 के बाद से भारी गिरावट देखी गई है। पिछले पांच वर्षों के दौरान अर्थात् 2018-19 के बाद से, स.अ. 50% से भी कम कर दिया गया था और इन सभी वर्षों में वास्तविक व्यय स.अ. से बहुत कम थे। इस संबंध में, मंत्रालय ने तर्क दिया है कि रेलवे अपने राजस्व से पेंशन निधि के लिए अपेक्षित राशि का विनियोजन करने में सक्षम नहीं था। इसके अतिरिक्त, 2019-20 के अंत तक पेंशन निधि में 28,398 करोड़ रुपये का भी प्रतिकूल अधिशेष विद्यमान था। 2020-21 में 79,398 करोड़ रुपये का एक विशेष ऋण पेंशन निधि में विनियोजित किया गया था। समिति यह नोट करती है कि 2016-17 और 2017-18 में 7वें केंद्रीय वेतन आयोग के कार्यान्वयन के बाद कर्मचारियों की लागत तेजी से हुई वृद्धि और 2019-20 से 2021-22 के दौरान महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण रेलवे के शुद्ध राजस्व में वृद्धि के लिए चल रहे प्रयासों के सीमित हो जाने से वर्ष 2021-22 का शुद्ध राजस्व रु. (-)15,025 करोड़ रूपए था। समिति को यह जानकर प्रसन्नता हुई है कि वर्ष 2022-23 में रेलवे में प्राप्तियों की वसूली के रूझान के अनुसार, शुद्ध राजस्व लक्ष्य 2021-22 की इसी अवधि हेतु 15025 रुपये की तुलना में 2393 करोड़ रुपये रखा गया है। साथ ही, रेलवे वित्तीय स्थिति और शुद्ध राजस्व में सुधार

के लिए निरंतर उपाय कर रहा है। वित्तीय स्थिति और शुद्ध राजस्व में सुधार के लिए किए जाने वाले प्रस्तावित उपायों के बावजूद, समिति दृढ़ता से यह महसूस करती है कि शुद्ध राजस्व के लक्ष्यों को यथार्थवादी रखना और उसे प्राप्त करने के लिए प्रयास करना रेलवे के लिए अत्यंत आवश्यक है। इसलिए, वे मंत्रालय से इस तरह के सुधारात्मक उपाय करने की सिफारिश करते हैं ताकि किसी भी त्रुटि को ठीक किया जा सके और शुद्ध राजस्व में गिरावट की प्रवृत्ति को रोका जा सके और साथ ही रेल सृजित उत्पन्न करने और उसे बढ़ाने के तरीके और साधन खोजे जा सकें। समिति प्रस्तावित लक्ष्यों की इष्टतम उपलब्धि सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय को नियमित रूप से राजस्व प्राप्तियों की कड़ी निगरानी करने का भी सुझाव देना चाहेगी।

परिचालन अनुपात

12. समिति यह नोट करती है कि भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात लगातार उच्च रहा है। 2018-19 में यह 97.29% था, जो 2019-20 में बढ़कर 98.36% हो गया। 2020-21 में, हालांकि इसमें थोड़ी गिरावट दर्ज की गई और यह 97.45% पर रहा, लेकिन 2021-22 में यह बढ़कर 107.39% हो गया, जो पिछले चार वर्षों में सबसे अधिक था। मंत्रालय ने वर्ष 2019-20 और 2020-21 में उच्च परिचालन अनुपात के लिए तर्क दिया है कि कोविड संबंधित संसाधन अंतर के कारण, रेलवे ने 2019-20 और 2020-21 में पेंशन निधि में अपेक्षित से कम राशि विनियोजित की है। समिति यह जानकर चिंतित है कि रेलवे चालू वर्ष में महामारी के प्रभाव से उबर चुका है और उम्मीद है कि 2023-24 में यह बेहतर प्रदर्शन करेगा। फिर भी, ब.अ. 2023-24 में 98.45% का परिचालन अनुपात लक्ष्य पिछले वर्ष (2022-23 का संशोधित अनुमान) 98.22% के परिचालन अनुपात से अधिक है। मंत्रालय ने 62,000 करोड़ रुपये के अनुमानित पेंशन व्यय की तुलना में पेंशन निधि में रेलवे राजस्व से 70,516 करोड़ रुपये के विनियोजन को उच्च परिचालन अनुपात के का कारण माना है जिससे रेलवे द्वारा निधि शेष तैयार करने और लगातार बढ़ते समाज सेवा के दायित्वों के निर्वहन में सहायता करने से रेलवे के परिचालन अनुपात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। हालांकि, रेलवे ने उच्च परिचालन अनुपात को नियंत्रित करने के लिए विभिन्न उपाय किए हैं यथा डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोर, दोहरीकरण/चार लेन तैयार करना करना और विद्युतीकरण करना, चल रही अंतिम मील परियोजनाओं तक रिंग-फेंसिंग आवंटन और प्राथमिकता वाली परियोजनाओं को जल्दी पूरा करने जैसे क्षमता सुधार संबंधी कार्य चल रहे हैं ताकि क्षमता संवर्द्धन परियोजनाओं के साथ-साथ यातायात प्रवाह क्षमता में काफी वृद्धि की जा सके और रेलवे राजस्व में वृद्धि हो। इन उपायों से परिचालन अनुपात में उपयुक्त स्तर तक सुधार होना अपेक्षित है। यह ध्यान में रखते हुए कि

परिचालन अनुपात कुल यातायात आय के कुल कार्यशील व्यय का एक प्रकार्य है और इसे सुधारने का कोई भी प्रयास यातायात आय को अधिकतम करने और नियंत्रणीय कार्यशील व्यय को कम करने से संबंधित है, इसलिए समिति उच्च परिचालन अनुपात पर अपनी चिंता व्यक्त करती है और मंत्रालय को अपने वित्त को विनियमित करने और इस तरह से निगरानी करने की सिफारिश करती है ताकि इसका परिणाम बेहतर परिचालन अनुपात को दर्शाते हुए लेखाओ के साथ संतुलन स्थापित कर सके। साथ ही, रेलवे को अपने रणनीतिक दृष्टिकोण की समीक्षा करने और संचालन तथा विभिन्न रखरखाव इकाइयों में दक्षता बढ़ाने के लिए दीर्घकालिक रणनीति अपनाने की आवश्यकता है।

रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास

13. समिति यह नोट करती है कि देश भर के प्रमुख स्टेशनों के पुनर्विकास में तेजी लाने के लिए, 2023-24 के बजट में एक नई योजना 'अमृत भारत स्टेशन योजना' शुरू की गई है। इस योजना के अंतर्गत स्टेशन उन्नत यात्री सुविधाओं सहित सुंदर डिजाइन, रूफ प्लाजा, मल्टी-मॉडल इंटीग्रेशन, अव्यवस्था मुक्त प्लेटफार्म, स्थानीय कला और संस्कृति पर केंद्रित, यातायात परिसंचरण में सुधार, परिसंचरण क्षेत्र के सौंदर्यीकरण, दिव्यांगजनों के अनुकूल सुविधाएं और हवाई अड्डों के जैसी अन्य सुविधाओं और अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी से सुसज्जित होंगे। इसके अलावा, नए सौंदर्य डिजाइन में जल संचयन / पुनर्चक्रण और हरित ऊर्जा सहित सतत विकास की अवधारणा को भी स्थान दिया जाएगा। इस योजना के अंतर्गत, पूरे देश में पुनर्विकास के लिए 1275 रेलवे स्टेशनों की पहचान की गई है। समिति को यह जानकर प्रसन्नता हुई है कि इस योजना के अंतर्गत लगभग सभी राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को शामिल किया गया है। उन्होंने यह भी नोट किया कि 50 स्टेशनों के लिए ठेके पहले ही दिए जा चुके हैं और 09 और स्टेशनों के लिए निविदा की प्रक्रिया शुरू की जा चुकी है। समिति ने 'रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण सहित यात्री सुविधाओं' पर संबंधी अपनी छठे प्रतिवेदन में यह नोट किया कि रेलवे ने वर्ष 1999 से 2009 तक मॉडल स्टेशन, आधुनिक स्टेशन और आदर्श स्टेशन योजनाओं जैसी विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया था। आदर्श स्टेशन योजना के अंतर्गत 2009 में पुनर्विकास के लिए 1,253 स्टेशनों की पहचान की गई थी और इसमें से 1218 स्टेशनों को पहले ही विकसित किया जा चुका है और बाकी स्टेशनों को जून, 2023 तक विकसित करने की योजना है। साथ ही, रेलवे ने पीपीपी के माध्यम से 'ए-1' और 'ए' श्रेणी के 400 पूर्ववर्ती स्टेशनों को विश्व स्तरीय स्टेशनों के रूप में पुनर्विकसित करने का प्रस्ताव दिया था। समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ यह नोट किया कि जोनल रेलवे द्वारा स्टेशन पुनर्विकास

कार्यक्रम का पहला चरण 08.02.2017 को शुरू किया गया था और 23 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए निविदाएं आमंत्रित की गई थीं। समिति को बताया गया कि केवल दो (2) स्टेशनों जम्मू तवी और कोझिकोड के लिए निविदाएं प्राप्त हुई थीं। निविदाएं भरने वालों की ओर से उत्साहजनक प्रतिक्रिया नहीं मिलने के कारण अन्य स्टेशनों की निविदाओं को परिसमाप्त करना पड़ा। हालांकि, समिति चाहती है कि रेलवे को कम निविदाएं प्राप्त होने के कारणों का पता लगाना चाहिए और इस संबंध में सुधारात्मक उपाय करने चाहिए। समिति ने आगे नोट किया कि रेलवे ने स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए किसी समय सीमा का उल्लेख नहीं किया है। समिति पाती है कि कोई भी रेलवे स्टेशन पीपीपी माध्यम से विकसित नहीं किया गया। उन्होंने महसूस किया कि जहां तक स्टेशनों के पुनर्विकास का संबंध है, रेलवे की योजना में कुछ गड़बड़ी है। समिति चाहती है कि मंत्रालय अंतिम उपयोगकर्ताओं को आधुनिक और अत्याधुनिक सुविधाएं प्रदान करने के क्रम में रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए एक समयबद्ध कार्य योजना तैयार करे। इस मामले में भी, समिति मंत्रालय पर निर्धारित समय सीमा के भीतर रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए एक समयबद्ध कार्य योजना तैयार करने के लिए जोर देना चाहेगी। वे मंत्रालय को अमृत भारत स्टेशनों के अंतर्गत चयनित स्टेशनों के लिए समयबद्ध रूप से निविदा प्रक्रिया की गति में तेजी लाने का सुझाव भी देना चाहेंगे।

वन्दे भारत ट्रेन

14. समिति नोट करती है कि 2022-23 के बजट भाषण के दौरान, वित्त मंत्री ने 400 वंदे भारत ट्रेनों की घोषणा की थी। समिति ने नोट किया कि 17 फरवरी 2023 की स्थितिनुसार, भारतीय रेलवे ने वंदे भारत एक्सप्रेस नामक 10 जोड़ी प्रमुख ट्रेनों को चालू किया है। उन्हें बताया गया कि रेलवे उत्पादन इकाइयों के भीतर ही चरणबद्ध तरीके से 400 वंदे भारत रैक के निर्माण की योजना बनाई गई है, अर्थात् मराठवाड़ा रेल कोच फैक्ट्री (एमआरसीएफ), में 120 रैक, लातूर आईसीएफ, चेन्नई में 80 रैक, रेल कोच नवीनिकरण कारखाना (आरसीएनके), सोनीपत में 100 रैक, और मॉडर्न कोच फैक्ट्री, रायबरेली में 100 रैक बनाए जाएंगे जिसमें विभिन्न प्रौद्योगिकी भागीदार शामिल होंगे। चालू वित्त वर्ष 2022-23 के दौरान, तीन उत्पादन इकाइयों अर्थात् आईसीएफ, आरसीएफ और एमसीएफ ने 35 रैक (560 कोच) तैयार कर लिए हैं और इन तीन उत्पादन इकाइयों में वर्ष 2023-24 में 67 रैक (1072 कोच) तैयार करने की योजना है। समिति ने यह जानकर अप्रसन्नता व्यक्त की कि वर्ष 2022-23 के लिए निर्धारित वन्दे भारत के 35 रैक में से अब तक केवल 08 रैक ही तैयार हो सके हैं। उनका मानना है कि उत्पादन की इस गति से रेलवे अपने निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त नहीं

कर पाएगा। वे मंत्रालय को सुझाव देना चाहते हैं कि रेल यात्रियों की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए वे वंदे भारत रेक/कोच तैयार करने के लिए अपने प्रयासों को तेज करें। समिति चाहती है कि वे अन्य उत्पादन इकाइयों को तकनीकी सहायता दें ताकि उन्हें बेड़े में शामिल करने के लिए वंदे भारत ट्रेनों के रेक/कोचों का निर्माण करने में सक्षम बनाया जा सके।

हाइड्रोजन फॉर हेरिटेज स्कीम

15. समिति नोट करती है कि वित्त मंत्री ने अपने बजट भाषण में हेरिटेज हिल और टूरिस्ट रेलवे के लिए ईंधन के रूप में हाइड्रोजन का उपयोग करने के लिए हाइड्रोजन फॉर हेरिटेज स्कीम की घोषणा की थी। इस संबंध में, रेलवे ने पहाड़ी रेलवे और अन्य मार्गों, जो पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील और पर्यटकों को आकर्षित करने की क्षमता वाले हैं, पर हाइड्रोजन ट्रेन सेट लाने और संचालित करने की योजना बनाई है। समिति ने आगे यह भी नोट किया कि रेलवे ने 80 करोड़ रुपये प्रति ट्रेन और प्रति रूट 70 करोड़ रूपए के मूलभूत आधारभूत संरचना के अनुमानित लागत से तथा 111.83 करोड़ रूपए की लागत से उत्तर रेलवे के जींद-सोनीपत खंड पर योजना अनुसार मूलभूत आधारभूत संरचना सहित विद्यमान डीईएमयू रेक पर हाइड्रोजन इंधन सेल को पुनः जोड़ने के लिए एक प्रधान परियोजना के रूप में 35 हाइड्रोजन ट्रेन चलाने का प्रस्ताव दिया है। इस संबंध में, समिति महसूस करती है कि एक बार जब यह चालू हो जाएगा, तो यह हरित ऊर्जा की दिशा में एक मील का पत्थर प्रमाणित होगा और सही दिशा में जाएगा। समिति ने इस पहल की सराहना करते हुए इस बात पर जोर दिया कि रेलवे सभी तरह की तैयारी करे और इस अवधारणा को पूरा करने के लिए दृढ़ता से काम करे।

वरिष्ठ नागरिकों को छूट

16. भारतीय रेलवे 60 या उससे अधिक आयु के पुरुषों को किराए में 40 प्रतिशत की छूट देता था और महिलाओं के लिए न्यूनतम आयु 58 वर्ष होने पर 50 प्रतिशत की छूट दी जाती थी। ये छूट मेल/एक्सप्रेस/राजधानी/शताब्दी/दुरंतो समूह की ट्रेनों के सभी वर्गों के किराए में दी जाती थीं। तब तक, मंत्रालय ने 'वरिष्ठ नागरिक रियायत का विकल्प छोड़ें' की शुरुआत की और वरिष्ठ नागरिकों को यह विकल्प दिया गया था कि जो राष्ट्रीय विकास में योगदान देना चाहते हैं, वे छूट के बिना अपना टिकट बुक करा सकते हैं। कोविड-19 महामारी के प्रसार को रोकने के लिए 20 मार्च 2020 को वरिष्ठ नागरिकों के लिए छूट का विकल्प वापस ले लिया गया। समिति को दी गई सूचना के आधार पर समिति पाती है कि कोविड प्रतिबंध अब समाप्त हो गई है और रेलवे ने सामान्य वृद्धि

प्राप्त कर लिया है। समिति ने यात्री आरक्षण प्रणाली पर अपने 12वीं की-गई-कार्रवाई प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में इच्छा व्यक्त की है कि वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली छूटें, जो कोविड-पूर्व समय में उपलब्ध थीं, उसकी समीक्षा की जाए और कम से कम शयनयान श्रेणी और 3ए श्रेणी के लिए विचार किया जाए ताकि कमजोर और वास्तव में जरूरतमंद नागरिक इन वर्गों में सुविधा का लाभ उठा सकें। अतः, समिति अपनी 12वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट अपनी पिछली सिफारिशों को दोहराती है और मंत्रालय से आग्रह करती है कि शयनयान श्रेणी और 3ए श्रेणी में वरिष्ठ नागरिकों को दी जाने वाली छूटों को सहानुभूतिपूर्वक विचार कर और उसे पुनः आरंभ किया जाय ।

नई दिल्ली;

6 मार्च, 2023

15 फाल्गुन, 1944(शक)

राधा मोहन सिंह
सभापति,
रेल संबंधी स्थायी समिति

'अमृत भारत स्टेशन' के तहत पहचाने गए स्टेशनों का विवरण

राज्य	स्टेशन
आंध्र प्रदेश (72)	अडोनी, अनकापल्ले, अनंतपुर, अनापार्थी, अराकू, बापटला, भीमावरम टाउन, बोबिली जंक्शन, चिपुरुपल्ली, चिराला, चित्तूर, कुंबुम, धर्मावरम, धोने, डोनाकोंडा, दुव्वाडा, इलामंचिली, एलुरु, गिददलूर, गूटी, गुडिवाड़ा, गुडुर, गुनाडाला, गुंटूर, हिंदूपुर, इच्छपुरम, कडप्पा, कादिरी, काकीनाडा टाउन, कोट्टावलासा, कुप्पम, कुरनूल सिटी, मछेरिया, मछलीपट्टनम, मदनपल्ली रोड, मंगलगिरी, मरापुरम रोड, मंत्रालयम रोड, नादिकुडे जंक्शन, नंद्याल, नरसारावपेट, नरसापुर, नौपाड़ा जंक्शन, नेल्लोर, निदादावोलु, ऑंगोल, पाकला, पलासा, पार्वतीपुरम, पिदुगुरल्ला, पिलर, राजमपेट, राजमुंदरी, रायनपडु, रेनिगुंटा, रेपल्ले, समालकोट, सतनपल्ले, सिम्हाचलम, सिंगारायकोंडा, श्री कालहस्ती, श्रीकाकुलम रोड, सुल्लुरपेटा, ताडेपल्लीगुडेम, ताडिपत्रि, तेनाली, तिरुपति, तुनी, विजयवाड़ा, विनुकोंडा, विशाखापत्तनम, विजयानगरम जं
अरुणाचल प्रदेश (1)	नाहरलागुन (ईटानगर)
असम (49)	अमगुरी, अरुणाचल, बिश्वनाथ चराली, चापरमपालुख, धेमाजी, धुबरी, डिब्रूगढ़, दीफू, दुलियाजान, फकीराग्राम जं., गौरीपुर, गोहपुर, गोलाघाट, गोसाईगांव हाट, हैबरगांव, हरमुती, होजई, जागीरोड, जोरहाट टाउन, कामाख्या, कोकराझार, लंका, लेडो, लमडिंग, मजबत, मकुम जंक्शन, मार्गेरिटा, मरियानी, मुरकौंगसोलेक, नाहरकटिया, नलबाड़ी, नामरूप, नारंगी, न्यू बोंगाईगांव, न्यू हाफलोंग, न्यू करीमगंज, न्यू तिनसुकिया, नॉर्थ लखीमपुर, पाठशाला, रंगापाड़ा नॉर्थ, रंगिया जंक्शन, सरुपत्थर, सिलपाथर, सिल्चर, सिमालगुरी, शिवसागर टाउन, टंगला, तिनसुकिया, उदलगुरी
बिहार (86)	अनुग्रह नारायण रोड, आरा, बख्तियारपुर, बांका, बनमनखी, बापूधाम मोतिहारी, बरौनी, बाढ़, बरसोई जंक्शन, बेगूसराय, बेतिया, भभुआ रोड, भागलपुर, भगवानपुर, बिहारशरीफ, बिहिया, बिक्रमगंज, बक्सर, चौसा, छपरा, दलसिंह सराय, दरभंगा, दौराम मधेपुरा, डेहरी-ऑन-सोन, ढोली, दिघवारा, डुमरांव, दुर्गाती, फतुहा, गया, घोड़ासहन, गुरारू, हाजीपुर जंक्शन, जमालपुर, जमुई, जनकपुर रोड, जयनगर, जहानाबाद, कहलगांव, करागोला रोड, खगड़िया जंक्शन, किशनगंज, कुदरा, लाभा, लहेरिया सराय, लखीमिनिया, लखीसराय, मधुबनी, महेश खुंट, मैरवा, मानसी जंक्शन, मुंगेर, मुजफ्फरपुर, नबीनगर रोड, नरकटियागंज, नौगछिया, पहाड़पुर, पीरो, पीरपैती, रफीगंज, रघुनाथपुर, राजेंद्र नगर, राजगीर, राम दयालु नगर, रक्सौल, सबौर, सहरसा, साहिबपुर कमल, सकरी, सलौना, सलमारी, समस्तीपुर, सासाराम, शाहपुर पटोरी, शिवनारायणपुर, सिमरी बख्तियारपुर, सिमुलतला, सीतामढ़ी, सीवान, सोनपुर जं., सुगौली, सुल्तानगंज, सुपौल, तरेगना, ठाकुरगंज, थावे
छत्तीसगढ़ (32)	अकालतारा, अंबिकापुर, बैकुंठपुर रोड, बालोद, बारद्वार, बेलहा, भानुप्रतापपुर, भाटापारा, भिलाई, भिलाई नगर, भिलाई पावर हाउस, बिलासपुर, चंपा, दल्लीराजहरा, डोंगरगढ़, दुर्ग, हथबंध, जगदलपुर, कोरबा, महासमुंद, मंदिर हसौद, मरौदा, नैला, निपानिया, पेंडा रोड, रायगढ़, रायपुर, राजनंदगांव, सरोना, तिल्दा-नेओरा, उरकुरा, उसलापुर

दिल्ली (13)	आदर्शनगर दिल्ली, आनंद विहार, बिजवासन, दिल्ली, दिल्ली कैंट, दिल्ली सराय रोहिल्ला, दिल्ली शाहदरा, हजरत निजामुद्दीन, नरेला, नई दिल्ली, सब्जी मंडी, सफदरजंग, तिलक ब्रिज
गोवा (2)	सनवोरडेम, वास्को-द-गामा
गुजरात (87)	अहमदाबाद, आनंद, अंकलेश्वर, असरवा, बारडोली, भचाऊ, भक्तिनगर, भंवड़, भरूच, भाटिया, भावनगर, भेस्तान, भीलडी, बिलिमोरा (एनजी), बिलिमोरा जंक्शन, बोटाड जंक्शन, चांदलोडिया, चोरवाड़ रोड, डभोई जंक्शन, दाहोद, डाकोर, देरोल, धांगधारा, द्वारका, गांधीधाम, गोधरा जंक्शन, गोंडल, हापा, हिम्मतनगर, जाम जोधपुर, जामनगर, जामवंतली, जूनागढ़, कलोल, कनालुस जंक्शन, करमसद, केशोद, खंभालिया, किम, कोसंबा जंक्शन, लखतर, लिंबडी, लिमखेड़ा, महमदाबाद और खेड़ा रोड, महेसाणा, महुवा, मणिनगर, मीठापुर, मियागाम कर्जन, मोरबी, नडियाद, नवसारी, न्यू भुज, ओखा, पदधारी, पालनपुर, पलिताना, पाटन, पोरबंदर, प्रतापनगर, राजकोट, राजुला जंक्शन, साबरमती, सचिन, समखियाली, सनजन, सावरकुंडला, सायन, सिद्धपुर, सिहोर जं., सोमनाथ, सोनगढ़, सूरत, सुरेंद्रनगर, थान, उधना, उदवाड़ा, अंबरगांव रोड, उंझा, उत्तरन, वडोदरा, वापी, वटवा, वेरावल, वीरमगाम, विश्वामित्री जं., वांकाणे
हरियाणा (29)	अंबाला कैंट, अंबाला सिटी, बहादुरगढ़, बल्लभगढ़, भिवानी जंक्शन, चरखी दादरी, फरीदाबाद, फरीदाबाद एनटी, गोहाना, गुरुग्राम, हिसार, होडल, जींद, कालका, करनाल, कोसली, कुरुक्षेत्र, महेंद्रगढ़, मंडी डबवाली, नारनौल, नरवाना, पलवल, पानीपत, पटौदी रोड, रेवाड़ी, रोहतक, सिरसा, सोनीपत, यमुनानगर जगाधरी
हिमाचल प्रदेश (3)	अंब अंदौरा, बैजनाथ पपरोला, पालमपुर
झारखंड (57)	बालसिरिंग, बानो, बड़जमदा जंक्शन, बरकाकाना, बासुकीनाथ, भागा, बोकारो स्टील सिटी, चाईबासा, चक्रधरपुर, चांडिल, चंद्रपुर, डाल्टनगंज, डांगोआपोसी, देवघर, धनबाद, दुमका, गम्हरिया, गंगाघाट, गढ़वा रोड, गढ़वा टाउन, घाटसिला, गिरिडीह, गोड्डा, गोमोह, गोविंदपुर रोड, हैदरनगर, हटिया, हजारीबाग रोड, जामताड़ा, जपला, जसीडीह, कतरासगढ़, कोडरमा, कुमारझूबी, लातेहर, लोहरदगा, मधुपुर, मनोहरपुर, मुहम्मदगंज, मूरी, नगरान्तरी, नामकोम, ओरगा, पाकुड़, पारसनाथ, पिस्का, राजखरसावां, राजमहल, रामगढ़ कैंट, रांची, साहिबगंज, संकरपुर, सिल्ली, सिनी, टाटानगर, टाटीसिलवाई, विद्यासागर
कर्नाटक (55)	अलमट्टिट, अलनावर, अर्सिकेरे जंक्शन, बादामी, बागलकोट, बल्लारी, बैंगलोर कैंट, बैंगलोर सिटी, बंगारपेट, बन्तावल, बेलागवी, बीदर, बीजापुर, चामराज नगर, चन्नापटना, चन्नासंद्रा, चिक्कमगलूरु, चित्रदुर्ग, दावनगेरे, धारवाड़, डोडबल्लापुर, गदग, गंगापुर रोड, घाटप्रभा, गोकक रोड, हरिहर, हसन, होसपेटे, हुबली, कालाबुरगी, केंगेरी, कोप्पल, कृष्णराजपुरम, मल्लेश्वरम, मलूर, मांड्या, मैंगलोर सेंट्रल, मैंगलोर जंक्शन, मुनीराबाद, मैसूर, रायचूर, रामनगर, रानीबेन्नूर, सागर जंबागरू, सकलेशपुर, शाहाबाद, शिवमोगा टाउन, सुब्रह्मण्य रोड, तालगुप्पा, तिप्पुर, तुमकुरु, वाडी, व्हाइटफील्ड, यादगीर, यशवंतपुर

केरल (34)	अलाप्पुझा, अंगडीप्पुरम, कलाडी के लिए अंगमाली, चलाकुडी, चंगनाचेरी, चेंगन्नूर स्टेशन, चिरयिनिकिल, एर्णाकुलम, एर्णाकुलम टाउन, एट्टुमानूर, फेरोक, गुरुवयूर, कासरगोड, कयानकुलम, कोल्लम, कोझिकोड, कुट्टीपुरम, मवेलीकारा, नेय्यातिनकारा, नीलांबुर रोड, ओट्टप्पलम, परप्पनंगडी, पय्यानूर, पुनालुर, षोर्णानूर जं., थलास्सेरी, त्रिशूर, थिरुपनिथुरा, तिरूर, तिरुवल्ला, तिरुवनंतपुरम, वडकारा, वर्कला, वडकांचेरी
मध्य प्रदेश (80)	अकोदिया, अमला, अनूपपुर, अशोकनगर, बालाघाट, बानापुरा, बरगवां, ब्योहारी, बेरछा, बेतूल, भिंड, भोपाल, बिजुरी, बीना, बियावरा राजगढ़, छिंदवाड़ा, डबरा, दामोह, दतिया, देवास, गाडरवारा, गंजबासौदा, घोड़ाडोंगरी, गुना, ग्वालियर, हरदा, हरपालपुर, होशंगाबाद, इंदौर, इटारसी जंक्शन, जबलपुर, जुन्नारदेव, करेली, कटनी जंक्शन, कटनी मुरवारा, कटनी साउथ, खाचरोड, खजुराहो, खंडवा, खिरकिया, लक्ष्मीबाई नगर, मैहर, मक्सी, मंडलाफोर्ट, मंदसौर, एमसीएस छतरपुर, मेघनगर, मुरैना, मुलताई, नागदा, नैनपुर, नरसिंहपुर, नेपांगर, नीमच, ओरछा, पांढुर्ना, पिपरिया, रतलाम, रीवा, रूठियाई, सांची, संत हिरदाराम नगर, सतना, सागेर, सीहोर, सिवनी, शहडोल, शाजापुर, शामगढ़, श्योपुर कलां , शिवपुरी, श्रीधाम, शुजालपुर, सिहोरा रोड, सिंगरौली, टीकमगढ़, उज्जैन, उमरिया, विदिशा, विक्रमगढ़ आलोट
महाराष्ट्र (123)	अहमदनगर, अजनी (नागपुर), अकोला, अकुर्डी, अमलनेर, आमगाँव, अमरावती, अंधेरी, औरंगाबाद, बडनेरा, बल्हारशाह, बांद्रा टर्मिनस, बारामती, बेलापुर, भंडारा रोड, भोकर, भुसावल, बोरीवली, भायकुला, चालीसगाँव, चंदा फोर्ट, चंद्रपुर, चर्नी रोड, चिंचपोकली, चिंचवाड, सीएसएमटी, दादर, दौंड, देहुरोड, देवलाली, धामनगांव, धरनगांव, धर्माबाद, धुले, दिवा, दूधानी, गंगाखेर, गोधानी, गोंदिया, ग्रांट रोड, हडपसर, हथकनांगले, हिनाघाट, हिमायत नगर, हिंगोली, इगतपुरी, इतवारी, जालना, जेरूर, जोगेश्वरी, कल्याण, कैम्पटी, कांजुरमार्ग रोड, कराड, काटोल, केडगाँव, किनवट, कोल्हापुर, कोपरगाँव, कुर्ला, कुर्डुवाडी, लासलगाँव, लातूर, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, लोनावाला, लोअर परेल, मलाड, मलकापुर , मनमाड, मनवट रोड, मरीन लाइन्स, माटुंगा, मिराज, मुदखेड, मुंबई सेंट्रल, मुंब्रा, मुर्तिजापुर, नागरसोल, नागपुर, नांदेड, नंदगाँव, नांदुरा, नरखेड, नासिक रोड, उस्मानाबाद, पचोरा, पंढरपुर, परभणी, परेल, परली वैजनाथ, परतुर, प्रभादेवी, पुलगाँव, पुणे, पूर्णा, रावेर, रोटेगांव, सहद, साईनगर शिर्डी, सेंड्रस्ट रोड, सांगली, सतारा, सावदा, सेलू, सेवाग्राम, शेगांव, शिवाजी नगर पुणे, सोलापुर, तालेगांव, ठाकुरली, ठाणे, टिटवाला, तुमसर रोड, उमरी, उरुली, वडाला रोड, विद्याविहार, विक्रोली, वडसा, वर्धा, वाशिम, वाथर
मणिपुर (1)	इंफाल
मेघालय (1)	मेहंदीपाथर
मिजोरम (1)	सैरंग (आइजोल)
नागालैंड (1)	दीमापुर

ओडिशा (57)	अंगुल, बादामपहाड़, बलांगीर, बालासोर, बालुगाँव, बरबिल, बरगढ़ रोड, बारीपदा, बारपाली, बेलपहाड़, बेटनोटी, भद्रक, भवानीपटना, भुवनेश्वर, बिमलगढ़, ब्रह्मपुर, ब्रजराजनगर, छत्रपुर, कटक, दमनजोड़ी, ढँकनाल, गुनुपुर, हरिशंकर रोड, हीराकुंड, जाजपुर-क्योंझर रोड, जलेश्वर, जरोली, जेपोर, झारसुगुड़ा, झारसुगुड़ा रोड, कंटाबांजी, केंदुझारगढ़, केसिंगा, खरियार रोड, खोर्धा रोड, कोरापुट, लिंगराज मंदिर रोड, मंचेश्वर, मेरामंडली, मुनिगुड़ा, न्यू भुवनेश्वर, पंपोश, पारादीप, परालाखेमंडी, पुरी, रघुनाथपुर, रायराखोल, रायरंगपुर, राजगंगपुर, रायगडा, राउरकेला, सखी गोपाल, संबलपुर, संबलपुर सिटी, तालचेर, तालचेर रोड, टिटलागढ़ जंक्शन।
पुडुचेरी (3)	कराईकल, माहे, पुडुचेरी
पंजाब (30)	अबोहर, अमृतसर, आनंदपुर साहिब, ब्यास, भटिंडा जंक्शन, ढंडारी कलां, धुरी, फाजिलका, फिरोजपुर कैंट, गुरदासपुर, होशियारपुर, जालंधर कैंट, जालंधर सिटी, कपूरथला, कोटकपुरा, लुधियाना, मालेरकोटला, मनसा, मोगा, मुक्तसर, नांगल डैम, पठानकोट कैंट, पठानकोट सिटी, पटियाला, फगवाड़ा, फिल्लौर, रूप नगर, संगरूर, एसएस नगर मोहाली, सरहिंद
राजस्थान (82)	आबूरोड, अजमेर, अलवर, बालोतरा, बांदीकुई, बारन, बाड़मेर, बयाना, ब्यावर, भरतपुर, भवानी मंडी, भीलवाड़ा, बिजयनगर, बीकानेर, बूंदी, चंदेरिया, छबड़ा गुगोर, चित्तौड़गढ़ जं., चूरू, डकनिया तलाव, दौसा, डीग, डेगाना, देशनोक, ढोलपुर, डीडवाना, डूंगरपुर, फालना, फतेहनगर, फतेहपुर शेखावटी, गांधीनगर जयपुर, गंगापुर सिटी, गोगामेड़ी, गोटन, गोविंदगढ़, हनुमानगढ़, हिंडौन सिटी, जयपुर, जैसलमेर, जालौर, जवाई बांध, झालावाड़ सिटी, झुंझुनू, जोबनेर, जोधपुर, कपासन, खरीथल, खेरली, कोटा, लालगढ़, मंडलगढ़, मंडावर महवा रोड, मारवाड़ भीनवाल, मारवाड़ जंक्शन, मवली जंक्शन, मेड़ता रोड, नागौर, नरैना, नीम का थाना, नोखा, पाली मारवाड़, फलौदी, फुलेरा, पिंडवाड़ा, राजगढ़, रामदेवरा, रामगंज मंडी, राणा प्रतापनगर, रानी, रतनगढ़, रेन, रींगस, सादुलपुर, सवाई माधोपुर, श्री महावीरजी, सीकर, सोजत रोड, सोमसर, श्री गंगानगर, सुजानगढ़, सूरतगढ़, उदयपुर सिटी
सिक्किम (1)	रांगपो
तमिलनाडु (73)	अंबासमुद्रम, अंबतूर, अराक्कोणम जंक्शन, अरियालुर, अवदी, बोम्मिडी, चेंगलपट्टू जंक्शन, चेन्नई बीच, चेन्नई सेंट्रल, चेन्नई एगमोर, चेन्नई पार्क, चिदंबरम, चिन्ना सेलम, कोयम्बटूर जंक्शन, कोयम्बटूर नॉर्थ, कुन्नूर, धर्मपुरी, इरोड, गुडुवनचेरी, गुंडी, गुम्मिडीपूडी, होसुर, जोलारपेट्टई जंक्शन, कन्याकुमारी, कराइक्कुडी, करूर, काटापाडी, कोविलपट्टी, कुलितुरई, कुंभकोणम, लालगुडी, मदुरै, माम्बलम, मनापरई, मन्नारगुडी, मयिलादुथुराई, मेट्टुपलयम, मोरप्पुर, नागरकोइल जंक्शन, नमक्कल, पलानी, परमाकुडी, पेराम्बुर, पोदनूर, पोलाची, पोलुर, पुदुक्कोट्टई, राजापलायम, रामनाथपुरम, रामेश्वरम, सेलम, सामलपट्टी, शोलावंदन, श्रीरंगम, श्रीविल्लिपुथुर, सेंट थॉमस माउंट, ताम्बरम, तेनकासी, तंजावुर, तिरुचेंदूर, तिरुनेलवेली, तिरुपत्तूर, तिरुप्पादिरिप्पुलियूर, तिरुपुर, तिरुतानी, तिरुवल्लुर, तिरुवन्नामलाई, तिरुवरूर, उदगमंडलम, वेल्लोर कैंट, विल्लुपुरम, विरुधुनगर, वृद्धाचलम।

तेलंगाना (39)	आदिलाबाद, बसर, बेगमपेट, भद्राचलम रोड, गडवाल, हफीजपेटा, हाई-टेक सिटी, उप्पुगुडा, हैदराबाद, जाडचेरला, जनगांव, काचेगोडा, कामारेड्डी, करीमनगर, काजीपेट, खम्मम, लिंगमपल्ली, मधिरा, महबूबाबाद, महबूबनगर, मलकापेट, मल्काजिरी, मंचिर्याल, मेडचल, मिर्यालगुडा, नालागौडा, निजामाबाद, पेड्डापल्ली, रामागुमडम, सिकंदराबाद, शादनगर, श्री बाला ब्रह्मेश्वरी जोगलम्बा, तंदूर, उमडांगर, विकाराबाद, वारंगल, यदाद्री, याकूतपुरा, जहीराबाद
त्रिपुरा (4)	अगरतला, धर्मानगर, कुमारघाट, उदयपुर
उत्तर प्रदेश (149)	अछेनेरा, आगरा कैंट, आगरा फोर्ट, ऐशबाग, अकबरपुर जंक्शन, अलीगढ़, अमेठी, अमरोहा, अयोध्या, आजमगढ़, बाबतपुर, बछरावां, बदायूं, बादशाहनगर, बादशाहपुर, बहेरी, बहराइच, बलिया, बलरामपुर, बनारस, बांदा, बाराबंकी जंक्शन, बरेली, बरेली सिटी, बरहनी, बस्ती, बेलथरा रोड, भदोही, भरतकुंड, भटनी, भूतेश्वर, बुलंदशहर, चंदौली मझवार, चंदौसी, चिलबिला, चित्रकूट धाम कार्वी, चोपन, चुनार, डालीगंज, दर्शन नगर, दीन दयाल उपाध्याय (मुगलसराय), देवरिया सदर, दिलदारनगर, इटावा, फर्रुखाबाद, फतेहाबाद, फतेहपुर, फतेहपुर सीकरी, फिरोजाबाद, गजरौला, गढ़मुक्तेश्वर, गौरीगंज, घाटमपुर, गाजियाबाद, गाजीपुर सिटी, गोला गोकर्णनाथ, गोमतीनगर, गोंडा, गोरखपुर, गोवर्धन, गोविंदपुरी, गुरसहायगंज, हैदरगढ़, हापुड़, हरदोई, हाथरस सिटी, ईदगाह, इज्जतनगर, जंघई जंक्शन, जौनपुर सिटी, जौनपुर जंक्शन, कन्नौज, कानपुर अनवरगंज, कानपुर ब्रिज लेफ्ट बैंक, कानपुर सेंट्रल, कप्तानगंज, कासगंज, काशी, खलीलाबाद, खुर्जा, कोसी कलां, कुंडा हरनामगंज, लखीमपुर, लालगंज, ललितपुर, लंभुआ, लोहता, लखनऊ (चारबाग), लखनऊ सिटी, मगहर, महोबा, मैलानी, मैनपुरी, मल्हौर जंक्शन, मानकनगर जंक्शन, मानिकपुर, मरिआहू, मथुरा, मऊ, मेरठ सिटी, मिर्जापुर, मोदी नगर, मोहनलालगंज, मुरादाबाद, नगीना, नजीबाबाद, निहालगढ़, उरई, पनकी धाम, फाफामऊ जंक्शन, फूलपुर, पीलीभीत, पोखरायां, प्रतापगढ़ जंक्शन, प्रयाग जंक्शन, प्रयागराज, रायबरेली जंक्शन, राजा की मंडी, रामघाट हॉल्ट, रामपुर, रेनूकूट, सहारनपुर, सहारनपुर जंक्शन, सलेमपुर, सेवहरा, शाहगंज जंक्शन, शाहजहाँपुर, शामली, शिकोहाबाद, शिवपुर, सिद्धार्थनगर, सीतापुर, सोनभद्र, श्रीकृष्ण नगर, सुल्तानपुर जंक्शन, सुरेमनपुर, स्वामीनारायण छप्पिया, टकिया, तुलसीपुर, टूंडला, ऊंचाहार, उन्नाव जंक्शन, उत्तरेतिया जंक्शन, वाराणसी कैंट, वाराणसी सिटी, विंध्याचल, वीरांगना लक्ष्मीबाई, व्यासनगर, जाफराबाद
उत्तराखंड (11)	देहरादून, हरिद्वार, हर्षावाला, काशीपुर, काठगोदाम, किच्छा, कोटद्वार, लालकुआं, रामनगर, रुड़की, टनकपुर।
चंडीगढ़ संघ राज्य क्षेत्र (1)	चंडीगढ़
जम्मू और कश्मीर संघ राज्य क्षेत्र (4)	बडगाम, जम्मू तवी, श्री माता वैष्णो देवी कटरा, उधमपुर

पश्चिम बंगाल (94)	<p>आद्रा, अलीपुरद्वार जं., अलुआबाड़ी रोड, अंबिका कालना, अनारा, अंडाल जं., अंदुल, आसनसोल जं., अजीमगंज, बगनान, बल्ली, बंदेल जं., बनगांव, बांकुरा, बरभूम, बर्धमान, बैराकपुर, बेल्दा, बेरहामपुर कोर्ट, बेथुयाडहरी, भालुका रोड, बिन्नागुरी, बिष्णुपुर, बोलपुर शांति निकेतन, बर्नपुर, कैनिंग, चंदन नगर, चांदपाड़ा, चंद्रकोना रोड, डालगांव, डालखोला, दानकुनी, धूलियां गंगा, धूपगुरी, दीघा, दिनहाटा, दमदम जंक्शन, फालाकाटा, गरबेटा, गेदे, हल्दिया, हल्दीबाड़ी, हरिश्चंद्रपुर, हसीमारा, हिजली, हावड़ा, जलपाईगुड़ी, जलपाईगुड़ी रोड, जंगीपुर रोड, झालिदा, झारग्राम, जयचंडीपहाड़, कालियागंज, कल्याणी, कल्याणी घोष पाड़ा, कामाख्यागुड़ी, कटवा जं., खगड़ाघाट रोड, खड़गपुर, कोलकाता, कृष्णानगर सीटी जं., कुमेदपुर, मधुकुंडा, मालदा कोर्ट, मालदा टाउन, मेचेदा, मिदनापुर, नबाद्वीप धाम, नैहाटी, न्यू अलीपुरद्वार, न्यू कूचबिहार, न्यू फरक्का, न्यू जलपाईगुड़ी, न्यू माल जं., पानागढ़, पांडवेश्वर, पंसकुरा, पुरुलिया, रामपुरहाट, सैंथिया, सालबोनी, समसी, सियालदह, सोराफुली जं., शालीमार (हावड़ा), शांतिपुर, सीतारामपुर, सिउरी, सोनारपुर, सुईसा, तमलुक, तारकेश्वर, तुलिन, उलुवेरिया।</p>
कुल 1275	

उन स्टेशनों का विवरण जिनके लिए ठेके दिए गए हैं और कार्य प्रगति पर है

क्र.सं	स्टेशन का नाम	राज्य	रेलवे जोन
1	अयोध्या	उत्तर प्रदेश	उत्तर रेलवे
2	बिजवासन	दिल्ली	उत्तर रेलवे
3	सफदरजंग	दिल्ली	उत्तर रेलवे
4	गोमतीनगर	उत्तर प्रदेश	पूर्वोत्तर रेलवे
5	तिरुपति	आंध्र प्रदेश	दक्षिण मध्य रेलवे
6	गया	बिहार	पूर्व मध्य रेलवे
7	उधना	गुजरात	पश्चिम रेलवे
8	सोमनाथ	गुजरात	पश्चिम रेलवे
9	एर्नाकुलम	केरल	दक्षिण रेलवे
10	पुरी	ओडिशा	पूर्व तट रेलवे
11	न्यू जलपाईगुड़ी	पश्चिम बंगाल	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे
12	मुजफ्फरपुर	बिहार	पूर्व मध्य रेलवे
13	लखनऊ (चारबाग)	उत्तर प्रदेश	उत्तर रेलवे
14	दकनिया तालाव	राजस्थान	पश्चिम मध्य रेलवे
15	कोटा	राजस्थान	पश्चिम मध्य रेलवे
16	जम्मू तवी	जम्मू और कश्मीर के केन्द्र शासित प्रदेश	उत्तर रेलवे
17	जालंधर कैंट	पंजाब	उत्तर रेलवे
18	नेल्लोर	आंध्र प्रदेश	दक्षिण मध्य रेलवे
19	साबरमती	गुजरात	पश्चिम रेलवे
20	ग्वालियर	मध्य प्रदेश	पूर्व मध्य रेलवे
21	फरीदाबाद	हरियाणा	उत्तर रेलवे
22	गांधीनगर जयपुर	राजस्थान	उत्तर पश्चिम रेलवे
23	भुवनेश्वर	ओडिशा	पूर्व तट रेलवे
24	कोल्लम	केरल	दक्षिण रेलवे
25	उदयपुर शहर	राजस्थान	उत्तर पश्चिम रेलवे

क्र.सं	स्टेशन का नाम	राज्य	रेलवे जोन
26	एर्नाकुलम टाउन	केरल	दक्षिण रेलवे
27	जैसलमेर	राजस्थान	उत्तर पश्चिम रेलवे
28	रांची	झारखंड	दक्षिण पूर्व रेलवे
29	विशाखापत्तनम	आंध्र प्रदेश	पूर्व तट रेलवे
30	पुडुचेरी	पुडुचेरी केंद्र शासित प्रदेश	दक्षिण रेलवे
31	काटपाडी	तमिलनाडु	दक्षिण रेलवे
32	रामेश्वरम	तमिलनाडु	दक्षिण रेलवे
33	मदुरै	तमिलनाडु	दक्षिण रेलवे
34	सूरत	गुजरात	पश्चिम रेलवे
35	चेन्नई एगमोर	तमिलनाडु	दक्षिण रेलवे
36	न्यू भुज	गुजरात	पश्चिम रेलवे
37	नागपुर	महाराष्ट्र	मध्य रेलवे
38	सिकंदराबाद	तेलंगाना	दक्षिण मध्य रेलवे
39	यशवंतपुर	कर्णाटक	दक्षिण पश्चिम रेलवे
40	जयपुर	राजस्थान	उत्तर पश्चिम रेलवे
41	चंडीगढ़	चंडीगढ़ केंद्र शासित प्रदेश	उत्तर रेलवे
42	अजनी	महाराष्ट्र	मध्य रेलवे
43	कन्याकुमारी	तमिलनाडु	दक्षिण रेलवे
44	दिल्ली कैंट	दिल्ली	उत्तर रेलवे
45	प्रयागराज	उत्तर प्रदेश	पूर्व मध्य रेलवे
46	बैंगलोर कैंट	कर्नाटक	दक्षिण पश्चिम रेलवे
47	गाज़ियाबाद	उत्तर प्रदेश	उत्तर रेलवे
48	जोधपुर	राजस्थान	उत्तर पश्चिम रेलवे
49	लुधियाना	पंजाब	उत्तर रेलवे
50	कटक	ओडिशा	पूर्व तट रेलवे

उन स्टेशनों का विवरण जिसके लिए निविदाएं आमंत्रित की गई हैं			
क्र.सं	स्टेशन का नाम	राज्य	क्षेत्र
1	नयी दिल्ली	दिल्ली	उत्तर रेलवे
2	क्षत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस	महाराष्ट्र	मध्य रेलवे
3	अहमदाबाद	गुजरात	पश्चिम रेलवे
4	गुरुग्राम	हरियाणा	उत्तर रेलवे
5	काशी	उत्तर प्रदेश	उत्तर रेलवे
6	जालना	महाराष्ट्र	दक्षिण मध्य रेलवे
7	औरंगाबाद	महाराष्ट्र	दक्षिण मध्य रेलवे
8	बापूधाम मोतिहारी	बिहार	पूर्व मध्य रेलवे
9	कानपुर सेंट्रल	उत्तर प्रदेश	उत्तर मध्य रेलवे

सचिवालय

1. श्रीमती सुमन अरोड़ा - संयुक्त सचिव
2. श्रीमती माया लिंगी - निदेशक
3. श्री राम लाल यादव - अपर निदेशक
4. श्रीमती अर्चना श्रीवास्तव - उप सचिव

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधि

1.	श्री अनिल कुमार लाहोटी	अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड और भारत सरकार के पदेन प्रधान सचिव
2.	सुश्री अंजलि गोयल	सदस्य (वित्त), रेलवे बोर्ड और भारत सरकार के पदेन सचिव
3.	श्री रूप एन. सुनकर	सदस्य (अवसंरचना), रेलवे बोर्ड और भारत सरकार के पदेन सचिव
4.	श्री नवीन गुलाटी	सदस्य (ट्रेक्शन एंड रोलिंग स्टॉक), रेलवे बोर्ड और भारत सरकार के पदेन सचिव
5.	श्री ब्रज मोहन अग्रवाल	महानिदेशक (सुरक्षा), रेलवे बोर्ड
6.	सुश्री रूपा श्रीनिवासन	अतिरिक्त सदस्य (बजट), रेलवे बोर्ड
7.	श्री राहुल अग्रवाल	अतिरिक्त सदस्य (सिग्नल), रेलवे बोर्ड
8.	श्री मुकुल शरण माथुर	प्रधान कार्यकारी निदेशक/अवसंरचना
9.	श्री ए.के. चंद्रा	प्रधान कार्यकारी निदेशक/डब्ल्यू एंड डीईवी
10.	श्री विजय प्रताप सिंह	प्रधान कार्यकारी निदेशक/पुल

11	श्री देवेन्द्र कुमार	प्रधान कार्यकारी निदेशक/ कोचिंग
12	श्री अनिल कुमार खंडेलवाल	प्रधान कार्यकारी निदेशक/गति शक्ति

2. सर्वप्रथम, सभापति ने समिति की बैठक में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों का स्वागत करते हुए, श्री अनिल कुमार लाहोटी को रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी के रूप में उनकी नियुक्ति पर बधाई दी। सभापति ने कार्यवाही की गोपनीयता बनाए रखने के संबंध में अध्यक्ष, लोक सभा के निदेशों के निदेश 55में अंतर्विष्ट प्रावधानों की ओर अधिकारियों का ध्यान आकृष्ट किया।

3. तत्पश्चात् रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ ने रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2023-24) पर रेल बजट की मुख्य विशेषताओं के बारे में संक्षिप्त प्रस्तुतिकरण दिया। उन्होंने समिति को इस वर्ष के रेल बजट के शीर्षों पर बल दिया अर्थात् बजट अनुमान, पूंजीगत व्यय, माल ढुलाई निष्पादन, क्षमता वृद्धि, सुरक्षा संबंधी कार्य, नई लाइनों को चालू करने, आमाम परिवर्तन और दोहरीकरण, अवसंरचना विकास के लिए थीम आधारित अम्ब्रेला वर्क्स, अमृत भारत स्टेशन योजना, वंदे भारत के रैकों का निर्माण, मालगाड़ी इंजनों का निर्माण और डिब्बों की खरीद आदि के बारे में जानकारी दी। उन्होंने समिति को सरकार द्वारा प्रदान की गई 2.40 लाख करोड़ रुपये की अब तक की सबसे अधिक सकल बजटीय सहायता, भारतीय रेलवे के सभी 68 मंडलों में **खनन क्षेत्रों**, खनिजों, उद्योगों और पोर्ट कनेक्टिविटी आदि को पूरा करने वाली पीएम गति शक्ति इकाइयों की स्थापना, जनजातीय क्षेत्रों में रेल कनेक्टिविटी को बढ़ाने के लिए जंगाजिये गौरव कॉरिडोर, पहाड़ी और सीमावर्ती क्षेत्रों के लिए नई लाइनों, ऊर्जा गलियारे, 65,000 करोड़ रुपये की कुल लागत के साथ कुल 8,000 कोचों के साथ 1,000 वंदे भारत रैकों के प्रस्तावित निर्माण, बजटीय आबंटन के इष्टतम उपयोग के लिए किए जा रहे विभिन्न उपायों, सुरक्षा बढ़ाने के लिए किए गए उपायों, विभिन्न चालू परियोजनाओं के वित्तपोषण आदि के बारे में अवगत कराया। उन्होंने दाहोद में 11 वर्षों की अवधि में 9000 एचपी इलेक्ट्रिक लोको के निर्माण के लिए प्रस्तावित रेलवे फैक्ट्री के बारे में भी जानकारी दी। इसके अलावा, यात्री ट्रेन सेवाओं को पुनः शुरू करने, रेलवे अंडरपास (आरयूबी) में जल जमाव को हल करने के लिए किए गए उपायों आदि जैसे विभिन्न अन्य मुद्दों पर भी चर्चा की गई।

4. इसके बाद, समिति ने रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2023-24) से संबंधित विभिन्न मुद्दों पर कुछ स्पष्टीकरण मांगे। रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ ने कुछ प्रश्नों के उत्तर दिए। सभापति ने रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सीईओ एवं मंत्रालय के अन्य अधिकारियों को समिति के समक्ष उपस्थित होने और बहुमूल्य जानकारी प्रदान करने के लिए धन्यवाद दिया और मंत्रालय को उन प्रश्नों के लिखित उत्तर एक

सप्ताह के भीतर प्रदान करने का भी निदेश दिया, जिनके संबंध में जानकारी आसानी से उपलब्ध नहीं थी।
तत्पश्चात् साक्ष्य पूरा हुआ।

5. कार्यवाही का शब्दशः रिकॉर्ड रखा गया।

तत्पश्चात्, समिति की बैठक स्थगित हुई।

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

4. XXXX

तत्पश्चात समिति की बैठक स्थगित हुई।

X. प्रतिवेदन से संबंधित नहीं है।