

9

रेल संबंधी स्थायी समिति  
(2021-22)  
सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय  
(रेलवे बोर्ड)

[‘रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22)’ के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के सातवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियां पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण]

नौवां प्रतिवेदन



लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

नवम्बर, 2021/अग्रहायण, 1943 (शक)

नौवां प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति  
(2021-22)

सत्रहवीं लोक सभा

रेल मंत्रालय  
(रेलवे बोर्ड)

[‘रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22)’ के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के सातवाँ प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियां पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण]

30.11.2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया ।

30.11.2021 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया ।



लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

नवम्बर, 2021/अग्रहायण, 1943 (शक)

## विषय सूची

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

### भाग-एक

अध्याय-एक	प्रतिवेदन.....	1
अध्याय-दो	सिफारिशें/टिप्पणियां जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है	8
अध्याय-तीन	सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को देखते हुए आगे कार्यवाही करना नहीं चाहती.....	25
अध्याय-चार	सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किये हैं और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है.....	26
अध्याय-पांच	सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं.....	31

### अनुलग्नक

परिशिष्ट-एक	रेल संबंधी स्थायी समिति की 26.11.2021 को हुई बैठक का कार्यवाही सारांश.....	32
-------------	--	----

### परिशिष्ट

परिशिष्ट- एक	'रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22)' के संबंध में सातवें प्रतिवेदन 46 (सत्रहवीं लोक सभा)में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का विश्लेषण.....	
--------------	--	--

रेल संबंधी स्थायी समिति की संरचना (2021-22)@

श्री राधा मोहन सिंह - सभापति  
सदस्य

लोक सभा

2. श्री टी. आरबालू .
3. श्रीमती रंजनबेन धनंजय भट्ट
4. श्री ए.एच . खान चौधरी
5. श्री कौशलेन्द्र कुमार
6. सुश्री दिया कुमारी
7. श्रीमती जसकौर मीना
8. श्री सुनील कुमार मंडल
9. सुश्री चन्द्राणी मुर्मु
10. श्रीमती केशरी देवी पटेल
11. श्री मुकेश राजपूत
12. श्री एनरेड्डडप्पा .
13. श्री अच्युतानंद सामंत
14. श्री सुमेधानन्द सरस्वती
15. श्री अरविन्द सावंत
16. डा अमर .सिंह
17. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव
18. श्री सुरेश कोडिकुन्निल
19. श्री गोपाल जी ठाकुर
20. साध्वी प्रज्ञा सिंह ठाकुर
21. रिक्त

राज्य सभा

- .22 श्री नरहरी अमीन
- .23 श्री छ उदयनराजे .भोंसले
- .24 श्री एच डी .देवेगौडा
- .25 श्रीमती फूलो देवी नेताम
- .26 सुश्री सरोज पाण्डेय
- .27 श्री अशोक सिद्धार्थ
- .28 डा सुमेर सिंह .सोलंकी
- .29 श्री बिनोय विस्वम
30. प्रो. मनोज कुमार झा \*
- .31 रिक्त

@ दिनांक 09.10.2021 के लोक सभा समाचार भागदो-, संख्या-3192 द्वारा 13.09.2021 से गठित ।

\* दिनांक 18.10.2021 के राज्य सभा समाचार भागदो-, संख्या-61163 द्वारा 14.10.2021 से नामांकित ।

सचिवालय

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

## प्राक्कथन

मैं, रेल संबंधी स्थायी समिति (2021-22) का सभापति, समिति द्वारा उसकी ओर से प्रतिवेदन प्रस्तुत करने हेतु प्राधिकृत किए जाने पर 'रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22) के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के सातवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के संबंध में समिति का यह नौवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूं।

2. तीसरा प्रतिवेदन लोक सभा में प्रस्तुत किया गया और राज्य सभा में 08.03.2021 को पटल पर रखा गया। इसमें 19 सिफारिशें/टिप्पणियां अन्तर्विष्ट थीं। रेल मंत्रालय ने सभी सिफारिशों/टिप्पणियों के संबंध में अपनी की गई कार्रवाई टिप्पण 23.07.2021 को भेज दिए थे।

3. समिति ने 26.11.2021 को हुई अपनी बैठक में की-गइ-कार्रवाई संबंधी प्रारूप प्रतिवेदन पर विचार किया और उसे स्वीकार किया। बैठक का कार्यवाही सारांश परिशिष्ट-एक में दिया गया है।

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

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

नई दिल्ली;

26 नवम्बर, 2021

5 अग्रहायण, 1943 (शक)

राधा मोहन सिंह

सभापति,

रेल संबंधी स्थायी समिति

## अध्याय-एक

### प्रतिवेदन

रेल संबंधी स्थायी समिति का यह प्रतिवेदन "रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22) के संबंध में उसके सातवें प्रतिवेदन (सत्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की- गई- कार्रवाई के बारे में है ।

2. सातवां प्रतिवेदन 08 मार्च, 2021 को लोक सभा में प्रस्तुत किया गया/राज्य सभा के पटल पर रखा गया था। इसमें 19 टिप्पणियाँ/ सिफारिशें अंतर्विष्ट थीं । सभी टिप्पणियों/सिफारिशों के संबंध में सरकार से की- गई- कार्रवाई उत्तर प्राप्त हो गए हैं और उन्हें निम्नवत् श्रेणीबद्ध किया गया है:-

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

पैरा सं. 1,2,3,6,7,9,10,11,12,13,14,15,16,17 और 19

कुल:15

प्रतिशत:78.94

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

शून्य

कुल:शून्य

प्रतिशत:00

(तीन) सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तरों को स्वीकार नहीं किया है और जिन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है:-

पैरा सं. 4,5,8 और 18

कुल:04

प्रतिशत:21.06

(चार) सिफारिशें/टिप्पणियाँ, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्रतीक्षित हैं:-

शून्य

कुल:शून्य

प्रतिशत:00

3. समिति को विश्वास है कि सरकार द्वारा स्वीकार की गई सिफारिशों के कार्यान्वयन को अत्यधिक महत्व दिया जाएगा। समिति चाहती है कि इस प्रतिवेदन के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/ सिफारिशों के संबंध में की- गई- कार्रवाई उत्तर अध्याय – एक में अंतर्विष्ट है ।

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

#### **क. आंतरिक राजस्व सृजन (सिफारिश पैरा संख्या 4)**

5. समिति ने पाया कि रेलवे में आंतरिक राजस्व सृजन, वार्षिक योजना वर्ष 2021-22 का केवल 3.4 प्रतिशत है, जो सकारात्मिक संकेतक नहीं है। पिछले वर्षों के रूझान से पता चलता है कि हाल के वर्षों में मंत्रालय पर्याप्तक आंतरिक संसाधनों का सृजन नहीं कर पाया है। जहां तक वर्ष 2017-18 का संबंध है, वास्तविक आंतरिक राजस्व सृजन 3070 करोड़ रूपए था जो कुल पूंजीगत व्यय का केवल 3.01 प्रतिशत था। इसके अलावा, वर्ष 2018-19 के लिए, आंतरिक संसाधनों में मामूली वृद्धि हुई और यह 4663 करोड़ रूपए अथवा परिव्यय का 3.5 प्रतिशत था। समिति यह नोट करके चिंतित थी कि बाद के वर्षों में रेलवे इन कम आंकड़ों को भी बनाए रखने में सक्षम नहीं था और आंतरिक संसाधनों का हिस्सा वर्ष 2019-20 में अत्यंत कम होकर 1.14 प्रतिशत तक गिर गया था। वर्ष 2020-21 के दौरान, आंतरिक संसाधनों के तहत प्रावधान अभी भी अत्यंत कम अर्थात् मात्र 2.3 प्रतिशत था। मंत्रालय द्वारा आंतरिक संसाधनों में इस गिरावट के लिए उत्तरदायी मुख्यतः कारणों में 7वें केंद्रीय वेतन आयोग के बोझ को बताया गया है और भत्तों के भुगतान के संबंध में अतिरिक्त बोझ से यहद और अधिक बढ़ गया, जिसके कारण वर्ष 2017-18 के बाद से कर्मचारियों को किए जाने वाले भुगतान में तेजी से वृद्धि होना, राजस्व व्यय के एक प्रमुख भाग में कमी की गुंजाईश नहीं होना, अर्थव्यवस्था के प्रमुख क्षेत्र के विकास की गति आवधिक रूप से मंद होना जिससे आईआर की माल ढुलाई प्रभावित हुई और सतत रूप से विस्तार हो रहे सड़क यातायात के कारण रेल के यात्री परिवहन और माल की ढुलाई को कड़ी प्रतिस्पर्धा मिलना भी है। इसके अतिरिक्त, समिति को यह बताया गया कि आंतरिक संसाधनों द्वारा सृजित निधियों से चार महत्वपूर्ण आवश्यकताओं अर्थात् मूल्याहान के लिए आरक्षित निधि, विकास निधि, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) के विनियोगों को पूरा किया जाता है। इनमें से किसी भी निधि का कम प्रावधान करने से प्रणाली की उत्पादकता, परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और उन्नयन/विकास कार्यों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, जिसे करने का जोखिम रेलवे नहीं ले सकता। समिति ने इस बात पर भी बल दिया कि आंतरिक संसाधनों से राजस्व के सृजन में किसी भी कमी से रेलवे को बजटीय सहायता या उधारी के रूप में अतिरिक्त बजटीय सहायता पर निर्भर होने को बाध्य होना पड़ेगा जिससे अंततः अतिरिक्त ब्यास देयता को वहन करना पड़ेगा। अतः समिति ने मंत्रालय से आग्रह किया था कि उन सभी संभावित क्षेत्रों का पता लगाये और उनकी समीक्षा करे ताकि वह अपने आंतरिक संसाधनों को बढ़ा सके और जहां तक संभव हो बजट/ईबीआर पर निर्भर रहने से बच सके। समिति ने इस बात पर जोर दिया था कि मंत्रालय को आंतरिक संसाधनों को पूर्ण करने के लिए तथा रेलवे वित्त दबाव में नहीं आए इसके लिए अन्या वाणिज्यिक व्यवहार्य रास्तों की खोज करने के अलावा, समग्र वितरण तंत्र में अंतर्विष्ट कर्मियों को दूर करने, लाभकारी परियोजनाओं को शुरू करने और पूरा करने को प्राथमिकता देने का प्रयास करना चाहिए। समिति रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों के माध्यम से आंतरिक संसाधनों के सृजन में वृद्धि की अपेक्षा करती है और चाहती है कि रेलवे इन उपयों को पूरे जोश के साथ कार्यान्वित करे तथा समिति को इससे अवगत कराया जाए।

6. अपने की गई कारवाई उत्तर में रेल मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों की हिस्सेदारी, संपूर्ण और प्रतिशत दोनों के संदर्भ में, 2017-18 की तुलना में 2018-19 में सुधार हुआ था। जबकि रेलवे 2019-20 और 2020-21 में और सुधार की आशा कर रही थी, लेकिन कोविड 19 महामारी के प्रसार से रेलवे के आंतरिक संसाधन उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। वर्ष 2021-22 में महामारी पर नियंत्रण और रेल सेवाओं के सामान्य होने की आशा करते हुए रेलवे का पूंजीगत व्यय के लिए आंतरिक संसाधनों से 7,500 करोड़ रुपए की व्यवस्था करने का अनुमान है। रेलवे ने राजस्व बढ़ाने और व्यय नियंत्रण की दिशा में कई उपाय किए हैं जिनके आगामी वर्ष 2021-22 और उससे आगे परिणाम आने की संभावना है। माननीय समिति की सिफारिश के अनुसार रेलवे उन्हें आगे बढ़ाना जारी रखेगी और आंतरिक संसाधन सृजन को अधिकतम करने के लिए अन्य आवश्यक उपाय करेगा।

बहरहाल, रेलवे में अपेक्षित निवेश की मात्रा और रेलवे की बाधाओं को देखते हुए सकल बजटीय सहायता और पूंजीगत व्यय के लिए बाजार ऋण लेने के लिए रेलवे के आंतरिक संसाधन अधिक से अधिक योगदान कर सकते हैं। रेलवे में निजी क्षेत्र के निवेश को आकर्षित करने के भी प्रयास किए जा रहे हैं।”

7. समिति को यह ज्ञात है कि कोविड-19 महामारी ने रेलवे के आंतरिक राजस्व सृजन को बुरी तरह से प्रभावित किया है। हालांकि, मंत्रालय ने बताया था कि आंतरिक संसाधनों से जुटाई गई निधियाँ चार महत्वपूर्ण कोषों अर्थात् डीआरएफ, विकास निधि, आरआरएसके और रेलवे सुरक्षा निधि के विनियोग को पूरा करती हैं। इनमें से किसी भी निधि की कमी निश्चित रूप से प्रणाली उत्पादकता, परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और उन्नयन/विकासात्मक कार्यों पर प्रभाव डालेगी। समिति पाती है कि मंत्रालय ने आंतरिक राजस्व बढ़ाने और अन्य चीजों के साथ व्यय नियंत्रण की दिशा में बहुत सारे उपाय किए हैं और इसके परिणाम आगामी वर्षों में दिखाई देंगे। समिति यह जानकर प्रसन्न है कि रेलवे आंतरिक संसाधनों को बढ़ाने के लिए गंभीर प्रयास कर रहा है, जिसमें पिछले कई वर्षों में भारी गिरावट आई है और जो रेलवे की अंतर्निहित कमियों का थोड़ा संकेत देती हैं। समिति चाहती है कि इसका समाधान व्यावहारिक रूप से किया जाना चाहिए। उनका दृढ़ विश्वास है कि आंतरिक राजस्व को बढ़ाने की दिशा में सही तरीके से किए गए प्रयास उनके वित्त पोषण की समस्याओं को दूर करने और उनके प्रदर्शन को आकार देने का काम करेंगे। अपनी पूर्ववर्ती सिफारिशों को दोहराते हुए, समिति ने मंत्रालय से अपने आंतरिक राजस्व को बढ़ाने के लिए हर संभव प्रयास करने का आग्रह किया ताकि जहां तक संभव हो ईबीआर पर निर्भरता से बचा जा सके।

ख. अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर)

(सिफारिश पैरा संख्या 05)

8. समिति ने नोट किया था कि रेलवे परियोजनाएं अत्यधिक पूंजी प्रधान होती हैं जिन्हें निष्पादन के लिए जीबीएस से भारी निवेश की आवश्यकता होती है। चूंकि पिछले कुछ वर्षों से आंतरिक राजस्व सृजन में गिरावट देखी गई है और बजटीय सहायता भी सीमित रही है, इसलिए रेलवे के पास अपनी

परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए ईबीआर का सहारा लेने के अलावा, कोई विकल्प नहीं है। समिति ने यह भी नोट किया कि पिछले कुछ वर्षों के दौरान ईबीआर वित्तपोषण में वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई दी है जो जीबीएस में ईबीआर पर रेलवे की निर्भरता को इंगित करता है। समिति की राय में, रेलवे को ईबीआर के ब्याज और अन्य देनदारियों के कारण बड़ी राशि का भुगतान करना पड़ता है। समिति ने नोट किया कि 2020-21 के स.अ. के 128567 करोड़ रूपए की तुलना में 2021-22 में ब.अ., ईबीआर 100258 करोड़ रूपए रखा गया है। समिति, रेलवे की वित्तपोषण पद्धति से संतुष्ट नहीं थी, जहां कैपएक्स का लगभग आधा ईबीआर के वित्तपोषण पर आधारित है, जो रेलवे के समग्र वित्त के लिए हानिकारक है। अतः समिति चाहती है कि मंत्रालय आंतरिक राजस्व के सृजन को बढ़ाने के लिए गहन उपाय करे ताकि ईबीआर पर निर्भरता को यथासंभव दूर किया जा सके।

9. अपने की गई कारवाई उत्तर में रेल मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

“पिछले कुछ वर्षों में सकल बजटीय सहायता में वृद्धि के बावजूद, अल्पनिवेश की समस्या के समाधान के लिए उत्तरोत्तर उच्च बाजार ऋण का सहारा लिया गया है जिसके परिणामस्वरूप, क्षमता की गंभीर बाधाएं उत्पन्न हुई हैं जिससे माल बाजार में रेलवे की हिस्सेदारी कम हुई है। इसलिए, बाजार ऋण को जान-बूझकर मुख्य रूप से दोहरीकरण और विद्युतीकरण की लाभकारी क्षमता वृद्धि परियोजनाओं और चल स्टॉक की खरीद के लिए निवेश किया जा रहा है। बीच की अवधि और लंबे समय में, ऐसे निवेशों से भारी क्षमता सृजित होने की आशा है जो रेलवे के साथ-साथ अर्थव्यवस्था के लिए भी व्यापक रूप से लाभकारी होगी।

इस प्रकार से, जबकि रेलवे अपेक्षित निवेश की मात्रा को देखते हुए पूंजीगत व्यय में योगदान के लिए आंतरिक संसाधन सृजन के लिए अपने प्रयास जारी रखेगा और रेलवे की बाधाओं को देखते हुए, पूंजीगत व्यय के लिए एक प्रमुख स्रोत के रूप में, बाजार ऋण लेने से पूरी तरह से बचा नहीं जा सकता है। पट्टे के रूप में, परिसंपत्तियां वाले ये ऋण सामान्य रूप से लाभकारी परियोजनाओं के लिए हैं।”

**10. समिति मंत्रालय से सहमत है कि कम निवेश की समस्या का समाधान करने के लिए उच्च बाजार उधार का सहारा लिया गया था जिसके कारण, रेलवे की क्षमता में कमी हुई थी। समिति का मत है कि रेलवे को वित्तीय अनुशासन सुनिश्चित करने और ऐसी सभी परियोजनाओं; जहां ईबीआर के माध्यम से वित्त पोषण की योजना बनाई गई है, की बैंक ग्राह्यता का पूरी तरह से आकलन करने की आवश्यकता है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को इस उच्च लागत और जोखिम-ग्रस्त बाजार उधार का सावधानी से और अधिमानतः केवल उन क्षेत्रों में उपयोग करना चाहिए, जो सुनिश्चित रिटर्न की पेशकश कर सकते हैं।**

**ग. राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)**

### **सिफारिश पैरा संख्या 08**

11. समिति ने पाया कि सुरक्षा के लिए एक समर्पित निधि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) का सृजन 2017-18 में पांच वर्ष की अवधि में एक लाख करोड़ रूपए की कायिक निधि के साथ सुरक्षा संबंधी शेष लंबित कार्यों को निपटाने के लिए की गई थी। यह रेलमार्ग नवीकरण/सुरक्षा, पुलों के सुदृढीकरण,

मानवरहित समपार समाप्त करने, अनुरक्षण सुविधाओं के उन्नयन, संकेतन व्यवस्था में सुधार और पूर्णरूपेण एलएचबी/यात्री डिब्बों/आईसीएफ यात्री डिब्बों में सीबीसी 'रेटो फिटमेंट' अपनाने के लिए वित्तपोषण हेतु अपेक्षित थी। समिति ने यह भी पाया कि इसके अधिदेश के अनुसार आरआरएसके का वार्षिक वित्तपोषण निम्नलिखित माध्यमों से किया जाता है- (i) अतिरिक्त बजटीय सहायता (5,000 करोड़ रूपए), (ii) केन्द्रीय सड़क और अवसंरचना निधि से रेलवे के हिस्से से अंशदान, (10,000 करोड़ रूपए) लेकिन, यह देखने में आया है कि 2017-18 में इसकी स्थापना के समय से ही वास्तविक उपयोग सतत रूप से लक्षित उपयोग आंकड़ों से कम रहा है। यह इस बात से स्पष्ट है कि 2017-18 में सं.अ. 20,000 करोड़ रूपए रखा गया था जबकि वास्तविक व्यय 16,089 करोड़ रूपए या लगभग 20 प्रतिशत कम था। इसी प्रकार, 2018-19 के दौरान, वास्तविक व्यय आबंटन का लगभग 90% था। 2019-20 के दौरान, वास्तविक व्यय 15023 करोड़ रूपए था जबकि संशोधित आबंटन 17500 करोड़ था। समिति ने पाया कि 2020-21 के दौरान संसाधनगत बाधाओं के कारण आंतरिक संसाधन खंड के केवल 2000 करोड़ रूपए का प्रस्ताव किया गया था। समिति यह नोट कर क्षुब्ध थी कि आंतरिक संसाधन उपयोग से वित्तपोषण में काफी अंतर रहा है। समिति ने महसूस किया कि चूंकि आरआरएसके की स्थापना सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक एकल शीर्ष बनाने के लिए की थी, अतः ऐसी कमी भारतीय रेल की अधिशेष सृजन की योग्यता में कमी को दर्शाती है। समिति ने यह भी महसूस किया कि रेलवे को समग्र कार्यनिष्पादन तंत्र में इस अंतर्निहित कमी को दूर करने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि इस निधि की स्थापना का उद्देश्य निष्फल न हो। अतः समिति ने सिफारिश की कि सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देने के लिए सुरक्षा उद्देश्यों हेतु आरआरएसके का वित्तपोषण और उससे व्यय उच्चतम स्तर पर सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

12. अपने की गई कारवाई उत्तर में रेल मंत्रालय ने निम्नवत बताया:

"वर्ष 2019-20 तक आरआरएसके में से कुल 49130 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं। 2017-18 के दौरान, धनराशि का उपयोग कुल आवंटन का 80% था, जो 2018-19 में बढ़कर लगभग 90% हो गया। 2019-20 में उपयोग 84% तक था। 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के परिणामस्वरूप, 2016-17 में कर्मचारियों की लागत और पेंशन व्यय में तेज वृद्धि 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान भी जारी रही। इसके अलावा, कोविड 19 महामारी के प्रसार और रेल परिचालन पर परिणामी प्रभाव ने रेलवे के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव डाला। प्रतिकूल संसाधन स्थिति के कारण वांछित स्तर तक धनराशि आरआरएसके को हस्तांतरित नहीं हो सकी। बहरहाल, परिवर्तनीय राजस्व व्यय को कम करने और आरआरएसके में योगदान के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजित करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं। संशोधित अनुमान 2020-21 में संसाधनों की तंगी को देखते हुए आरआरएसके को 2000 करोड़ रुपये के विनियोग के अलावा एकबारगी प्रबंधन के रूप में 51000 करोड़ रुपये के साथ ईबीआर (विशेष) के तहत भी पर्याप्त प्रावधान किया गया है। बजट अनुमान 2021-22 में आरआरएसके के लिए 20000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिसमें रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5000 करोड़ रुपये शामिल हैं। रेलवे लदान, यात्रियों की संख्या में वृद्धि के जरिए राजस्व आय बढ़ाने का प्रयास कर रही है। इसके अतिरिक्त, इस संबंध में गैर-किराया राजस्व में वृद्धि सहित कुछ अन्य उपाय भी किए जा रहे हैं। क्षेत्रीय रेलवे को सलाह दी गई है कि वह कार्यों को प्राथमिकता से पूरा करे और प्राथमिकता तथा संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार व्यय वहन करे ताकि महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि सुनिश्चित की जा सके। देश व्यापी कोविड 19 से संबंधित प्रतिबंधों में ढील और

अर्थव्यवस्था की गति बढ़ाने के संकेत दिखने के साथ, आशा है कि रेलवे आरआरएसके को 5000 करोड़ रुपये की पूरी राशि का योगदान करने में सक्षम होगी।”

13. समिति नोट करती है कि सुरक्षा के लिए राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष (आरआरएसके) नाम से एक समर्पित निधि वर्ष 2017-18 में बनाई गई थी जिसमें महत्वपूर्ण सुरक्षा संबंधी कार्यों के बैकलॉग को समाप्त करने के लिए 5 वर्षों की अवधि हेतु 1 लाख करोड़ रुपये की कायिक निधि का प्रावधान किया गया था। इसके अलावा, उन्होंने इसके कार्यान्वयन पर कुछ चिंताएं व्यक्त की थीं जिनका समाधान किए जाने की आवश्यकता है और इनमें इच्छित उपयोग के आंकड़ों की गैर-प्राप्ति शामिल है जहां वास्तविक उपयोग आरआरएसके की स्थापना के बाद से इच्छित उपयोग से कम हो गया है और इसमें आरआरएसके को उनके आंतरिक राजस्व खंड से रेलवे से प्राप्त होने वाले अंशदान में हुई कमी भी शामिल है। समिति की राय है कि चूंकि आरआरएसके को महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के बैकलॉग को दूर करने की दृष्टि से तैयार किया गया था और यह अपना कार्यकाल पूर्ण करने के करीब है, ऐसे में मंत्रालय को चाहिए कि वह निधियों के पूर्ण उपयोग सक्रिय रूप से सुनिश्चित करे ताकि निधि के सृजन के उद्देश्यों को सफलतापूर्वक पूरा किया जा सके।

घ. आरयूबी में जल भराव

### सिफारिश पैरा संख्या 18

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

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

“रेलवे बोर्ड ने अप्रैल, 2012 में सभी क्षेत्रीय रेलवे को सूचित किया था कि भारतीय रेल रेलपथ नियमावली (आईआरपीडब्लूएम) के पैरा 925 के अनुसार वे समपार जो लागत भागीदारी के आधार पर आरयूबी की स्वीकृति के लिए अर्हक नहीं हैं, को सबवे द्वारा समाप्त करने की योजना बनाई जा सकती है, यदि तकनीकी रूप से व्यवहार्य पाया जाए। रेलवे को सबवे के निर्माण की प्रारंभिक पूरी लागत और सबवे की भविष्य के उचित रखरखाव की लागत को वहन करनी था। सबवे से गुजरने वाली सड़क के रखरखाव के साथ-साथ रेलवे क्षेत्र से बाहर सबवे के निर्माण के उद्देश्य से समपार से हो कर गुजरने वाली सड़क के अतिरिक्त किसी भी अपेक्षित भूमि, प्रकाश व्यवस्था, जल निकासी प्रणाली, डायवर्जन रोड और अन्य संबद्ध कार्यों की जिम्मेदारी राज्य सरकार के पास होगी।

जुलाई, 2018 में विभिन्न क्षेत्रीय रेलों की गहन जांच और सुझावों के बाद उपर्युक्त निर्देशों में संशोधन किया गया था। यह निर्णय लिया गया कि सबवे, प्रकाश व्यवस्था, जल निकासी प्रणाली, डायवर्जन रोड से होकर गुजरने वाली सड़क के रखरखाव और रेलवे भाग में किसी अन्य संबद्ध कार्यों की जिम्मेदारी रेलवे के पास होगी और रेलवे भाग से इतर भाग के रखरखाव की जिम्मेदारी राज्य सरकार के पास होगी।

रेलवे बोर्ड ने 22.04.2020 को आरयूबी में जलभराव की समस्या से बचने के लिए विशिष्ट उपाय करने हेतु सभी क्षेत्रीय रेलों को व्यापक दिशा-निर्देश जारी किए। भविष्य में किए जाने वाले सभी निर्माणों कार्यों के लिए जल निकासी प्रणाली को आरयूबी का अभिन्न अंग बनाया गया है।

इसके अलावा, आरयूबी/सबवे के विस्तृत सर्वेक्षण के आधार पर क्षेत्रीय रेलों द्वारा पहले से निर्मित कुल 9964 आरयूबी/सबवे में से जलभराव की संभावना वाले 1368 स्थानों की पहचान की गई थी। रेलवे ने निरंतर प्रयासों से इन आरयूबी/सबवे पर स्थायी उपचारात्मक उपायों का कार्य शुरू किया है। जलभराव को रोकने और भविष्य में इसकी कार्यक्षमता बनाए रखने के लिए आवश्यक अवसंरचना के साथ 920 आरयूबी/सबवे मुहैया कराए गए हैं। शेष आरयूबी/सबवे के कार्यों को भी 31.03.2021 तक पूरा करने की योजना है। इन सभी कार्यों का उद्देश्य आरयूबी/सबवे को पूरे वर्ष कार्यशील रखना है।”

**16. समिति मानसून/बरसात के मौसम में आरयूबी के जल-भराव की समस्या को कम करने की दृष्टि से रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों को नोट करती है। समिति का सुविचारित मत है कि शुरू की गई कार्रवाई सही दिशा में है और इसे सही तरीके से जारी रखा जाना चाहिए ताकि आम आदमी के समक्ष आने वाली कठिनाइयों को कम किया जा सके और अंततः स्थायी रूप से दूर किया जा सके। तथापि, वे मंत्रालय के इस तर्क से सहमत नहीं हैं कि बनाए गए 9964 आरयूबी/सबवे में से केवल 1368 में ही जल भराव की संभावना है। समिति चाहती है कि मंत्रालय सर्वेक्षण करते समय स्थानीय प्राधिकारियों से परामर्श करे ताकि वास्तविक जमीनी स्थिति का सही आकलन किया जा सके और समुचित उपचारात्मक कार्रवाई शुरू की जा सके। समिति चाहती है कि इस संबंध में, शुरू की गई सभी कार्रवाइयों से उसे अवगत कराया जाए।**

## अध्याय दो सिफारिशें/टिप्पणियां जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया गया है

### सिफारिश (पैरा सं. 1)

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

### सरकार का उत्तर

नोट कर लिया है।

### सिफारिश (पैरा सं. 2)

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

समिति पाती है कि वर्ष 2021-22 के लिए वार्षिक योजना परिव्यय 2,15,058 करोड़ रूपए है जिसे मोटे तौर पर 1,07,300 करोड़ रूपए की सकल बजटीय सहायता, 7500 करोड़ के आंतरिक संसाधन और 1,00,258 करोड़ की अतिरिक्त बजटीय सहायता के तहत बाजार उधार, जिसमें 31000 करोड़ रूपए की ईबीआर (आईआरएफसी-बॉन्ड) और 35000 करोड़ रूपए की ईबीआर-निजि सरकारी भागीदारी(पीपीपी) और 34258 करोड़ रूपए का ईबीआर (संस्थागत वित्त) शामिल है, के माध्यम से वित्तपोषित किया जाएगा। वार्षिक योजना 2021-22 को जीबीएस (50 प्रतिशत), आईआर (3 प्रतिशत) और ईबीआर (47 प्रतिशत) के माध्यम से वित्तपोषित किया जाएगा। पिछले कुछ वर्षों में भारत में रेल नेटवर्क के विस्तार पर

लगातार बल दिया जा रहा है, जिसके अनुरूप वर्ष दर वर्ष उच्चतर परिव्यय किया रहा है और 2021-22 के दौरान अब तक का सबसे अधिक परिव्यय किया गया है। समिति इस सकारात्मक कदम की सरहाना करती है और मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह इस बढ़े हुए आवंटन के लाभों का पूरी तरह से दोहन करे और क्षमता संवर्धन की गति को तीव्र करे। समिति आशा करती है कि पूंजी परिव्यय में वृद्धि को न्यायसंगत तरीके से किया जाएगा और इसका उपयोग उन क्षेत्रों/परियोजनाओं में किया जाएगा जो वित्त के संदर्भ में इष्टतम लाभ प्रदान करेंगे और साथ ही सामाजिक सेवा दायित्वों को पूरा करेंगे। इसलिए, समिति मंत्रालय से यह सुनिश्चित करने की सिफारिश करती है कि उनकी ओर से निधियों की उपलब्धता के साथ ही कड़े वित्तीय अनुशासन का पालन किया जाए और उनकी ओर से इसकी कड़ी निगरानी की जाए ताकि संसाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित किया जा सके, साथ ही लागत में वृद्धि या विलम्ब के बिना निर्धारित समय सीमा में वास्तविक लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सके।

### सरकार का उत्तर

2021-22 के लिए पूंजी परिव्यय 2,15,058 करोड़ रुपए के सर्वकालिक उच्च स्तर पर निर्धारित किया गया है। बजट में अवसंरचना विकास, थ्रूपुट वृद्धि, टर्मिनल सुविधाओं का विकास, रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि, सिगनलिंग प्रणाली, यात्रियों/उपयोगकर्ताओं की सुविधाओं में सुधार, ऊपरी सड़क/निचले सड़क पुलों की सुरक्षा कार्यों आदि पर जोर दिया गया है। नई लाइनों, आमामान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण परियोजनाओं, चल स्टॉक, ऊपरी/निचले सड़क पुलों, रेलपथ नवीकरण, यात्री सुविधाओं, पीएसयू/जेवी/एसपीवी और महानगरीय यातायात परियोजनाओं में निवेश के लिए केंद्रित आवंटन किया गया है। इससे भविष्य के लिए तैयार रेलवे की नींव रखने के लिए बुनियादी ढांचे में तेजी से विकास होगा और क्षमता में वृद्धि होगी। बहरहाल, माननीय समिति की टिप्पणियों को लक्ष्यों को बेहतर ढंग से प्राप्त करने और आवंटित निधियों का पूर्ण उपयोग करने के लिए हर संभव प्रयास करने के लिए नोट कर लिया गया है।

### टिप्पणियां:

राष्ट्र के समग्र हित में और यह सुनिश्चित करने के लिए कि परियोजनाओं को लागत में वृद्धि के बिना समय पर पूरा किया जाए, विभिन्न स्तरों (क्षेत्र स्तर, मंडल स्तर, क्षेत्रीय स्तर और बोर्ड स्तर) पर रेलवे में गहन निगरानी की जाती है और परियोजनाओं की प्रगति में बाधा डालने वाले लंबित मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकार और संबंधित प्राधिकारियों के अधिकारियों के साथ नियमित बैठकें की जाती हैं।

परियोजनाओं को प्राथमिकता देने और इष्टतम संसाधन उपयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, भारतीय रेल ने पिछले कुछ वर्षों में बड़ी संख्या में पहल की है, जैसे:

- क्षमता वृद्धि कार्यों जैसे दोहरीकरण/मल्टीट्रैकिंग को शुरू करना और केंद्रित निष्पादन के लिए इसे अति महत्वपूर्ण और महत्वपूर्ण कार्यों में प्राथमिकता देना।
- सभी बिना चौकीदार वाले समपारों को समाप्त करना।
- पूर्णतया आधुनिक और सुरक्षित लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) डिब्बों के उत्पादन करना।
- शत प्रतिशत विद्युतीकरण का लक्ष्य।
- दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई मार्गों पर 160 किमी प्रति घंटे तक गति का उन्नयन करना।
- अन्य सभी स्वर्णिम चतुर्भुज- स्वर्णिम विकर्ण (जीक्यू/जीडी) मार्गों पर 130 किमी तक गति बढ़ाने का कार्य करना।

- सभी जीक्यू/जीडी मार्ग पर सभी समपारों को समाप्त करने का कार्य शुरू करना।
- मानवीय भूल के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के लिए स्वदेश में विकसित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली का प्रसार।
- पूर्वी और पश्चिमी समर्पित मालभाड़ा गलियारा (डीएफसी) के कार्य को तेजी से शुरू किया।
- 3 अतिरिक्त डीएफसी की पहचान की।
- स्वदेश में पहली बार निर्मित सेमी हाई स्पीड गाड़ी सेट-वंदे भारत एक्सप्रेस चलाई गई।
- स्वदेश में 12000एचपी इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के निर्माण ने भारत को बड़े आमान नेटवर्क पर परिचालन करने वाला विश्व का पहला देश बनाया।
- मांग से पहले क्षमता का सृजन करने के उद्देश्य से पहली बार एक राष्ट्रीय रेल योजना तैयार की, जिसके परिणामस्वरूप 2050 तक भविष्य की मांग को पूरा भी किया जा सकेगा और माल यातायात में रेलवे की निश्चित हिस्सेदारी 45% तक बढ़ेगी।

### **सिफारिश (पैरा सं. 3)**

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

### **सरकार का उत्तर**

माननीय समिति की सिफारिश कि जब तक रेलवे पर्याप्त आंतरिक संसाधन जुटाने में सक्षम नहीं हो जाती, नीति आयोग/वित्त मंत्रालय को रेल मंत्रालय को सकल बजटीय सहायता के तहत उच्च आवंटन पर विचार करना चाहिए ताकि रेलवे को प्रगति के लिए कुशल साधन में बदलने और अर्थव्यवस्था की संचयी मांगों को पूरा करने के उद्देश्य को पूरा किया जा सके, नोट कर ली गई है।

बजट अनुमान 2021-22 में सरकार ने रेलवे के पूंजीगत व्यय के लिए अब तक की सबसे अधिक 1,07,100 करोड़ रुपये की बजटीय सहायता प्रदान की है।

### **सिफारिश (पैरा सं. 6)**

समिति नोट करती है कि रेलवे अपने विकास कार्यों को पोषित करने के लिए विभिन्न निधियों का रखरखाव करता है जैसे मूल्यहास के लिए आरक्षित निधि, विकास निधि, रेलवे सुरक्षा कोष और पूंजी कोष। समिति आगे नोट करती है कि डीआरएफ के लिए 2018-19 में 534 करोड़ रूपए, 2019-20 में 524 करोड़ रूपए और जनवरी 2021 तक 503 करोड़ का विनियोग किया गया है। मूल्यहास और विकास निधियों के

लिए कम प्रावधान के कारण बहुत पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण, सुरक्षा, यातायात कार्यों आदि से संबंधित कार्यों के थ्रो-फॉरवर्ड के जमा होने के परिणामस्वरूप हो सकता है, समिति को यह बताया गया कि हाल के वर्षों में डीआरएफ के विनियोगों में इस तथ्य के आलोक में कमी आई है कि आरआरएसके से शुरू किए जाने के साथ नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों का एक प्रमुख हिस्सा जिनके सुरक्षा पहलु है का वित्तपोषण उससे हो रहा है। अभी कुछ समय के लिए डीआरएफ केवल नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों की पहचान कर रहा है। समिति मंत्रालय द्वारा दिए गए आश्र्वसन को नोट करती है कि आरआरएसके के 2021-22 से आगे जारी नहीं रहने की स्थिति में ऐसे सभी कार्यों को डीआरएफ से फिर से वित्तपोषित करना होगा। इसलिए समिति यह सिफारिश करती है कि समय-समय पर धन का प्रबंध किए बिना मंत्रालय को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि उपलब्ध निधियों का रणनीतिक रूप से निवेश किया जाए और वर्तमान परिसंपत्तियों का ईष्टतम उपयोग किया जाए। समिति यह भी सिफारिश करना चाहेगी कि रेलवे को उच्च राजस्व सृजित करने के दृष्टिगत अपने कार्य मॉडल की फिर से जांच करे ताकि वह विभिन्न निधियों के अंतर्गत बढ़े हुए आवंटन को प्राप्त कर सके।

### **सरकार का उत्तर**

माननीय समिति की सिफारिशों के आलोक में, मंत्रालय रेल निधियों के लिए उच्च विनियोग और उनके उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए आंतरिक संसाधन सृजन को अधिकतम करने की दृष्टि से राजस्व बढ़ाने और व्यय नियंत्रण उपायों को आगे बढ़ाना जारी रखेगा।

### **सिफारिश (पैरा सं. 7)**

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

### **सरकार का उत्तर**

रेल बजट के केंद्रीय बजट में विलय के बाद रेल मंत्रालय ने वित्त मंत्रालय से रेलवे के पेंशन खर्च को अपने दायित्व पर लेने पर विचार करने का अनुरोध किया था लेकिन केंद्रीय मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित

विलय की शर्तों का हवाला देते हुए वित्त मंत्रालय ने इस पर सहमति नहीं जताई थी। इस मामले को तेजी से आगे बढ़ाने के लिए समिति की सिफारिशों के आलोक में सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड ने 19.03.2021 को आर्थिक कार्य विभाग के सचिव को पत्र लिखकर पेंशन देयता के बारे में यदि पूरी तरह से न हो सके तो एक भाग लेने पर विचार करने को कहा है ताकि भारतीय रेल की वित्तीय व्यवहार्यता और स्थायित्व सुनिश्चित किया जा सके।

### **सिफारिश (पैरा सं. 9)**

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

### **सरकार का उत्तर**

7वें केंद्रीय वेतन आयोग के प्रभाव के समाहन के बाद, रेलवे के शुद्ध राजस्व में 2017-18 की तुलना में 2018-19 में सुधार के संकेत दिखाई दिए थे। बहरहाल, 2019-20 में रेलवे राजस्व पर कोविड 19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव के कारण 2018-19 की तुलना में इसमें गिरावट आई। पहली तिमाही की तुलना में दूसरी और तीसरी तिमाही में रेलवे राजस्व की प्रवृत्ति में सुधार और परिवर्तनीय प्रचालन व्यय को नियंत्रित करने के बावजूद, 2020-21 में शुद्ध राजस्व की स्थिति में सुधार होने की आशा नहीं है।

महामारी के नियंत्रित होने, रेल सेवाओं के सामान्य होने, विकास के पथ में अर्थव्यवस्था की वापसी की आशा करते हुए बजट अनुमान 2021-22 में 6,561 करोड़ रुपये का उच्च शुद्ध राजस्व लक्ष्य रखा गया है। तदनुसार, राजस्व व्यय को न्यूनतम रखते हुए, 1270 मीट्रिक टन का अधिक लदान लक्ष्य रखा गया है और परिसंपत्ति मुद्रीकरण आदि के माध्यम से गैर-किराया राजस्व एकत्र करने की योजना बनाई गई है। मध्यम अवधि और दीर्घावधि के लिए, वर्ष 2024 तक 2024 मी. टन का लदान प्राप्त करने के लिए माल ढुलाई में विविधता लाने के लिए माल ढुलाई में रेलवे की बाजार हिस्सेदारी को काफी हद तक पुनः प्राप्त करने के लिए नीतिगत पहलकदमियों की गई हैं/की जा रही हैं, क्षमता वृद्धि परियोजनाओं पर भारी निवेश से रेलवे की वित्तीय व्यवहार्यता और निरंतरता सुनिश्चित होने की आशा है। प्रगति के इन सभी मुद्दों पर मंत्रालय में उच्चतम स्तर पर लगातार निगरानी और समीक्षा की जा रही है।

### **सिफारिश (पैरा सं. 10)**

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

### **सरकार का उत्तर**

7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के कारण 2016-17 और 2017-18 में उच्च परिचालन अनुपात के कारणों को माननीय समिति को विस्तार से प्रस्तुत किया गया है और इसे दोहराने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन परिचालन अनुपात 2017-18 में 98.4% से सुधरकर 2018-19 में 97.3% हो गया। रेलवे राजस्व पर कोविड 19 महामारी के प्रतिकूल प्रभाव ने परिचालन अनुपात में सुधार की संभावना को बाधित किया है।

महामारी को नियंत्रित करने, रेल सेवाओं के सामान्यीकरण, अर्थव्यवस्था के प्रगति पथ पर लौटने की आशा में, ब.अ. 2021-22 में बेहतर परिचालन अनुपात लक्ष्य 96.15 प्रतिशत रखा गया है। तदनुसार, राजस्व व्यय को न्यूनतम रखते हुए, 1270 मीट्रिक टन का उच्च लदान लक्ष्य रखा गया है और परिसंपत्ति मुद्रीकरण आदि के माध्यम से गैर-किराया राजस्व जुटाने की योजना बनाई गई है।

मध्यम अवधि और दीर्घावधि के लिए, वर्ष 2024 तक माल ढुलाई में विविधता लाने, माल ढुलाई में रेलवे की बाजार हिस्सेदारी को काफी हद तक पुनः प्राप्त करने के लिए नीतिगत पहलकदमियों की गई हैं/की जा रही हैं, क्षमता वृद्धि परियोजनाओं पर भारी निवेश से परिचालन अनुपात के काफी हद तक सुधारने की आशा है।

### **सिफारिश (पैरा सं. 11)**

समिति ने नोट किया कि माल ढुलाई भारतीय रेल का मुख्य आधार है क्योंकि रेलवे का लगभग 85% राजस्व माल ढुलाई आय से आता है। फिर भी, हाल के वर्षों में माल ढुलाई व्यवसाय में कमी आई है जिसका कारण है एक संरक्षणवादी 'फ्रेट बास्केट' पर अति - निर्भरता और यात्री खंड में होने वाली हानियों को पूरा करने के लिए माल ढुलाई व्यवसाय से प्राप्त लाभों का उपयोग करते हुए प्रति राजसहायता (क्रॉस सब्सिडी) देना। अतः, समिति को संदेह है माल ढुलाई लागत में वृद्धि करने से आय पर प्रपाती प्रभाव होगा

और अपनी माल ढुलाई क्षमता में विस्तार करने के रेलवे के प्रयास भी व्यर्थ हो जाएंगे। समिति का मानना है कि भारतीय रेल को उच्च संभाव्यता वाले क्षेत्रों से माल ढुलाई प्राप्त करने के लिए प्रमुख उपायों की पहचान करनी चाहिए। अतः, समिति सिफारिश करती है कि माल ढुलाई व्यवसाय में वृद्धि के दृष्टिकोण से, रेलवे को अपनी मौजूदा क्षमता का एक वाणिज्यिक रूप से व्यवहार्य ढंग से एक परिष्कृत बाजार-अभिमुख तरीके से प्रचालन करना चाहिए। समिति यह भी सिफारिश करना चाहती है कि भारतीय रेल को थोक माल परिवहन पर अपनी निर्भरता कम करनी चाहिए और उसके स्थान अपने माल ढुलाई प्रचालनों को देश में सकल माल परिवहन का वृहत्तर हिस्सा प्राप्त करने पर केन्द्रित करे। इस संबंध में, समिति रेल मंत्रालय से सड़क परिवहन की तुलना में रेल परिवहन को आकर्षक बनाने के लिए अंतिम छोर तक संपर्क विकसित करने और आवश्यकतानुसार हस्तक्षेप के लक्ष्य से एक सुगठित योजना तैयार करने का अनुरोध करती है।

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

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

### **सरकार का उत्तर**

भारतीय रेल की टैरिफ नीति यात्री किराए को कम रखने की रही है विशेषकर निचली श्रेणियों में ताकि सबसे गरीब तबके के लोग भी रेल द्वारा यात्रा कर सकें। रेलों ने पारंपरिक रूप से अपने माल ढुलाई व्यवसाय की अपेक्षा यात्री व्यवसाय को प्रतिसहायता दी है जिसके परिणामस्वरूप रेलवे की मालभाड़ा दरों में नियमित रूप से वृद्धि हुई है जबकि यात्री किरायों में वृद्धि नहीं हुई है।

भारतीय रेल ने अपनी बाजार हिस्सेदारी को आकर्षित करने के लिए कई उपाय किए हैं। विस्तृत विवरण निम्नानुसार है:

## 1. कम गमन दूरी यातायात:

- क) आम तौर पर, कम गमन दूरी वाला यातायात सड़क द्वारा और अधिक गमन दूरी वाला यातायात रेल द्वारा होता है। कम गमन दूरी वाले यातायात को सड़क यातायात से रेल यातायात में आकर्षित करने के लिए, भारतीय रेलों ने कम गमन दूरी वाले यातायात के लिए माल भाड़े में रियायत शुरू की है अर्थात् कोयला व कोक और लौह अयस्क यातायात को छोड़कर 0-50 किमी, 51-75 और 76-90 किमी तक बुक किए गए यातायात के लिए क्रमशः 50%, 25% और 10% की रियायत प्रदान की जाती है।
- ख) पिट हेड्स (कम गमन दूरी अर्थात् 100 किमी तक) के निकट खानों से बिजली घरों तक कोयले के परिवहन को सुगम बनाने के उद्देश्य से, मैरी-गो-राउंड (एमजीआर) नीति जारी की गई है, एमजीआर के लिए मालभाड़ा दरों को बहुत प्रतिस्पर्धी और कम रखा गया है।
- ग) कंटेनर में, बहुत कम गमन दूरी वाले यातायात (50 किमी तक) को आकर्षित करने के लिए, राउंड ट्रिप आधारित चार्जिंग लागू की गई है जो बहुत कम गमन दूरी वाले (50 किलोमीटर तक) कंटेनर यातायात के लिए एक किफायती और विश्वसनीय विकल्प प्रदान करती है।

## 2. अधिक गमन दूरी:

- क) कोयला एवं कोक, लौह अयस्क और लौह एवं इस्पात, चूना पत्थर, क्लिंकर का 1000 किमी से अधिक का बहुत नगण्य यातायात है। कोयला और कोक, लौह अयस्क और लौह और इस्पात यातायात के अधिक गमन दूरी वाले यातायात को आकर्षित करने के लिए, श्रेणी-वार रियायत दी जाती है; >1400 किमी दूरी के कोयला एवं कोक के लिए 20%, >1600 किमी दूरी के लिए लौह एवं इस्पात को 20%; और लौह अयस्क के लिए >700 किमी दूरी के लिए 15% और >1500 किमी दूरी के लिए 20%।
- ख) इन अधिक गमन दूरी की रियायतों को कुछ नियमों और शर्तों के अधीन >1000 किमी के लिए क्लिंकर यातायात में 20% और सीसे में 25% और >1500 किमी के लिए सीसे और चूना पत्थर यातायात में भी 25% की दर से बढ़ाया गया है।

3. **माल भाड़ा प्रोत्साहन योजनाएं:** भारतीय रेल की बाजार हिस्सेदारी बढ़ाने और माल ढुलाई व्यवसाय से राजस्व बढ़ाने के लिए कई मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाएं शुरू की गई हैं। रेलवे और ग्राहकों की प्रतिक्रिया के आधार पर इसे और अधिक आकर्षक बनाने के लिए योजनाओं में उपयुक्त संशोधन किए जाते हैं। इन योजनाओं के लक्ष्य ट्रेडिशनल एम्टी फ्लो डायरेक्शंस (टीईएफडी) में रेल परिसंपत्तियों के बेहतर उपयोग, माल अग्रेषकों को प्रोत्साहित करने, खुले माल डिब्बों में थैले के अंदर रखे गए परेषण का लदान आदि हैं। लाभ लेने की प्रक्रिया को सरल बनाया गया है। इसके अलावा, मिनी रेक (20 माल डिब्बे) और टू प्वाइंट रेक जैसे विभिन्न परिवहन उत्पादों के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। मिनी रेक (20 माल डिब्बे) के संचालन के लिए दूरी बढ़ाकर 1500 किमी कर दी गई है। 1500 किमी से अधिक 2000 किमी तक और 2000 किमी से अधिक दूरी के लिए क्रमशः 7.5 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की दर से अनुपूरक प्रभार के भुगतान पर मिनी रेकों की भी अनुमति दी गई है।

4. **दीर्घकालिक दर सूची संविदा अनुबंध नीति** पूर्व निर्धारित मूल्य वृद्धि सिद्धांतों की अवधारणा पर आधारित है। इस नीति का उद्देश्य अपने प्रमुख ग्राहकों को विकास आधारित छूट और माल भाड़ा दर में स्थिरता प्रदान करके अतिरिक्त यातायात और राजस्व आकर्षित करना है।

अब तक, एलटीटीसी नीति के तहत 30 से अधिक संविदाओं पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं। इस नीति के तहत रेलवे द्वारा अधिकांश प्रमुख ग्राहकों जैसे टाटा स्टील, अल्ट्रा टेक सीमेंट, एसीसी सीमेंट, अंबुजा सीमेंट, सेल, जेएसडब्ल्यू स्टील आदि के साथ करार किया जा रहा है।

5. रेलवे ने कंटेनर और ऑटोमोबाइल यातायात के तहत नए यातायात के बड़े हिस्से को आकर्षित करने के लिए कार्रवाई शुरू की है। इनमें से कुछ निम्न हैं:-
  - क) जहां तक रेलवे के माध्यम से परिवहन का संबंध है, ऑटोमोबाइल परिवहन और ई-कॉमर्स खंड दो ऐसे क्षेत्र हैं जिनका व्यापक दोहन नहीं किया गया है।
  - ख) रेल मंत्रालय के पास ऑटोमोबाइल फ्रेट ऑपरेटरों (एएफटीओ) के लिए एक योजना है, जिसमें ऑपरेटर रेलवे के माध्यम से ऑटोमोबाइल परिवहन (बीसीएसीबीएम प्रकार) के लिए अनुकूलित निजी स्वामित्व वाले रेकों में निवेश करते हैं। अब तक, 59 निजी स्वामित्व वाले रेकों के लिए अनुमोदन प्रदान किए जा चुके हैं, जिनमें से 23 रेक पहले से ही परिचालित हैं।
  - ग) इसके अलावा, कारों की ढुलाई के लिए रेलें आशोधित पुराने यात्री सवारी डिब्बों (एनएमजी रेकों) का भी उपयोग करती हैं।
  - घ) रेलें इस क्षेत्र में बड़ी कंपनियों के साथ दीर्घकालिक संबंध विकसित करके ई-कॉमर्स परिवहन के विशाल और प्रगतिशील बाजार का दोहन करने पर भी कार्य कर रही हैं। पहले ही, दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-कोलकाता खंडों पर एक पायलट परियोजना निष्पादित की जा चुकी है, जो काफी हद तक सफल रही है।
6. कंटेनरीकरण को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न पहलकदमियों की गई हैं जैसे खाली कंटेनरों और माल डिब्बों के मामले में ढुलाई शुल्क पर 25% की छूट, लदे हुए कंटेनरों पर 5% की छूट, दोपहिया वाहन यातायात के लिए क्यूब कंटेनर की शुरुआत, बड़ी संख्या में पण्यों को गैर-अधिसूचित कर दिया गया है और उन्हें एफएके दरों (फ्रेट ऑल काइंड) के तहत लाया गया है जो सीसीआर (कंटेनर क्लास रेट) से भी कम हैं।
7. इसके अलावा, समय-समय पर लदान को बढ़ाने के लिए विभिन्न पहलकदमियों की गई हैं जैसे खुले और सपाट माल डिब्बों में फ्लॉइ ऐश के परिवहन में 40% छूट, 15% की दर से व्यस्त अवधि शुल्क की उगाही वापस लेना, साइडिंग और गुड्स शेड में माल ढुलाई ग्राहकों के लाभ के लिए प्रीमियम इंडेंट स्कीम लागू करना, टर्मिनल एक्सेस चार्ज (टीएसी) का उदारीकरण, तोल नीति का ग्राहक अनुकूल युक्तिकरण आदि।

मुख्य रूप से अर्थव्यवस्था की बढ़ती जरूरत को पूरा करने और माल यातायात की तीव्र निकासी के लिए रेल परिवहन क्षमता को बढ़ाने के लिए रेल मंत्रालय ने दो समर्पित माल यातायात गलियारों अर्थात् पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारों (ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी) के निर्माण के लिए मंजूरी दी है।

डीएफसी का निर्माण अंतिम चरण में है और डीएफसी के निम्नलिखित खंडों को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है:

- **पूर्वी डीएफसी** - 29-12-2020 को न्यू भाऊपुर-न्यू खुर्जा खंड (लगभग 351 किलोमीटर)
- 07-01-2021 को **पश्चिमी डीएफसी** न्यू रेवाड़ी- न्यू किशनगढ़-मदार (306 किलोमीटर)।

पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी के शेष हिस्से को जून 2022 तक चरणों में पूरा किए जाने की आशा है। डीएफसी परियोजनाओं को लक्ष्य तिथि के भीतर पूरा करने के लिए सभी प्रयास किए जाते हैं।

कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर) से टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं। कॉनकोर ने उल्लेख किया है कि वे अपनी स्थापना के पश्चात से अधिकांश टर्मिनलों पर कंटेनरों की फर्स्ट माइल संग्रहण और कंटेनरों के लास्ट माइल सुपुर्दगी की व्यवस्था करते रहे हैं। बहरहाल, यह व्यवस्था वैकल्पिक थी जिसमें ग्राहक अपनी आवश्यकता के अनुसार फर्स्ट माइल लास्ट माइल संपर्कता हेतु कॉनकोर सेवाओं का उपयोग करने के लिए स्वतंत्र थे।

इसके अलावा, अपने उपयोगकर्ताओं के लिए फर्स्ट माइल लास्ट माइल संपर्कता को मजबूत बनाने के लिए, कॉनकोर ने वर्ष 2020 में अपना एप आधारित प्लेटफॉर्म "एफएमएलएम एप" बनाया है जिसमें संबंधित टर्मिनल पर पैनल में शामिल स्थानीय ट्रांसपोर्टर ई-नीलामी के माध्यम से बोली प्रक्रिया में भाग लेते हैं और इसके बाद उपयोगकर्ताओं को प्रतिस्पर्धी, किफायती दरें मुहैया कराने के लिए ई-रिवर्स नीलामी होती है।

कोविड-19 वैश्विक महामारी के बावजूद कॉनकोर द्वारा वित्त वर्ष 2020-21 में फर्स्ट माइल लास्ट माइल संपर्कता के तहत 1,33,260 टीईयूएस और वित्त वर्ष 2021-22 की पहली तिमाही (अप्रैल 2021 से जून 2021) में 98,418 टीईयू का संचलन किया गया है।

### **सिफारिश (पैरा सं. 12)**

समिति नोट करती है कि माल ढुलाई यातायात की तुलना में यात्री खंड से यातायात प्राप्तियां सदैव ही कम रही हैं। 2018-19 के दौरान यात्रियों से आय 51066.65 करोड़ रूपए थी जो 2019-20 में घटकर 50669.09 करोड़ रूपए हो गई। 2020-21 में बजट अनुमानों को सं.अ स्तर पर तार्किक रूप से 6,000 करोड़ रूपए से घटाकर 15000 करोड़ रूपए कर दिया गया। लेकिन, जैसाकि रेलवे ने जानकारी दी है, कोविड-19 के दौरान यात्री रेलगाड़ियां निलंबित होने के कारण वास्तविक आय (जनवरी, 2021 के अंत तक केवल 9529 करोड़ रूपए थी। यात्रियों से आय में कमी के लिए बताए गए कुछ कारणों में रेलवे का सामाजिक दायित्व और गैर-लाभकारी मार्गों पर रेलगाड़ी चलाया जाना है। समिति नोट करती है कि हाल की कोविड महामारी के कारण यात्रियों से आय में कमी आई है जब यात्री रेलगाड़ियों को काफी लंबी अवधि के लिए निलंबित कर दिया गया था और ये अब तक भी पूरी तरह चालू नहीं हुई है। समिति का मत है कि रेलवे को अपने राजस्व में वृद्धि करने के लिए विभिन्न राज्यों में आचार मानकों को ध्यान में रखते हुए यात्री सेवाएं पुनः आरंभ करने पर विचार करना चाहिए। समिति आशा करती है कि एक बार यात्री रेलगाड़ियों के का पूर्णरूपेण पुनः चालू होने पर यात्री खंड आय में सुधार होगा।

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

## सरकार का उत्तर

भारतीय रेल समाज के सबसे गरीब वर्ग के लिए किफायती परिवहन सेवा प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है और इसलिए, यात्री किराए को पारंपरिक रूप से निम्न स्तर पर रखा गया है, विशेष रूप से द्वितीय श्रेणी के साधारण और उपनगरीय यात्रियों के लिए जो कुल यात्री यातायात का लगभग 79.7% हैं।

भारतीय रेल को हर साल कई तरह की अलाभकारी सेवा देकर घाटा हो रहा है। यह घाटा ज्यादातर (क) कम साधारण द्वितीय श्रेणी के किराए, (ख) कम उपनगरीय और गैर-उपनगरीय सीजन टिकट, (ग) लागत से कम पर ढोए गए आवश्यक पण्यों पर घाटे, और (घ) यात्री टिकट पर दी जाने वाली विभिन्न रियायतों के कारण होता है। अलाभकर ब्रांच लाइनों के कारण भी भारतीय रेल के वित्त पर भारी बोझ पड़ता है। इस प्रकार, इन सेवाओं से अर्जित राजस्व आय और उनकी लागत के बीच एक अंतर पैदा होता है। इस घाटे की भरपाई के लिए, माल ढुलाई सेवाओं की कीमत अधिक रखी जाती है और इनका उपयोग यात्री सेवाओं में हुए घाटे की प्रति सहायता के लिए किया जाता है। परिणामस्वरूप, निवेश लागत में वृद्धि के अनुपात में यात्री किराए में वृद्धि नहीं की गई है।

मार्च 2020 में भारत सहित विश्व भर में नोवल कोरोना-वायरस रोग (कोविड-19) महामारी के प्रकोप के कारण, पूरे देश में लॉकडाउन की स्थिति थी। यात्री सेवा पूरी तरह से रोक दी गई थी और अभी भी ये सेवाएं सामान्य नहीं हुई हैं। अप्रैल से जुलाई-2020 के दौरान माल ढुलाई के क्षेत्र में लदान और राजस्व बुरी तरह प्रभावित हुआ। कोविड महामारी के दौरान देश में आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए, भारतीय रेल ने अपने लदान को बढ़ावा देने के लिए कई माल ढुलाई नीतिगत उपाय किए हैं। भारतीय रेल द्वारा घोषित कई प्रोत्साहनों द्वारा ग्राहकों को छूट प्रदान की गई हैं। इनमें कोयला और कोक, लौह अयस्क, लौह और इस्पात, क्लिंकर और चूना पत्थर के अधिक गमन दूरी यातायात में श्रेणीबद्ध छूट; 90 किमी तक कम गमन दूरी में छूट (मालभाड़े में 10-50%) की पुनः शुरुआत, ओपन स्टॉक में बुक किए गए फ्लैट ऐश यातायात के लिए मालभाड़े में 40% छूट; बैग्ड स्थिति के साथ-साथ थोक/खुली दोनों स्थिति में, 2000 किमी से अधिक मिनी रेक (20 माल डिब्बे) के संचालन के लिए दूरी में वृद्धि करना आदि शामिल हैं। कंटेनर यातायात को बढ़ावा देने के लिए, लदे हुए कंटेनर के संचालन पर 5% छूट, 31.03.2021 तक कंटेनर यातायात के लिए स्थायीकरण प्रभार को न वसूलना, खाली कंटेनरों और खाली फ्लैट माल डिब्बों आदि के संचालन के लिए ढुलाई प्रभार पर 25% छूट जैसी पहलकदमियों को भी वर्तमान में जारी कठिन आर्थिक परिस्थितियों के दौरान राहत के उपाय के रूप में लिया गया है।

ऐसा करने से भारतीय रेल 2020-21 (फरवरी तक) से 1100.48 मीट्रिक टन का लदान हासिल करने में सक्षम हो गई है, जो पिछले वर्ष की तदनुसूची अवधि के लगभग बराबर है।

मांग और बाजार के स्वरूप को ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल ने पहले ही 09.09.2016 से राजधानी/दूरंतो और शताब्दी गाड़ियों के लिए फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू की थी। इस प्रणाली के तहत, 10% शायिकाओं की बुकिंग के बाद किराए में 10% की वृद्धि होती है, जिसकी अधिकतम सीमा 2 एसी, स्लीपर, 2एस, चेयर कार के लिए 1.5 गुना और 3 एसी के लिए 1.4 गुना है। इसके अलावा, नई सेमी/हाई स्पीड गाड़ियां जैसे हमसफर एक्सप्रेस, तेजस एक्सप्रेस, अंत्योदय एक्सप्रेस और महामना एक्सप्रेस, वंदे भारत, अनुभूति कोच, गतिमान गाड़ियों की किराया संरचना उच्च पूंजीगत लागत और प्रदान की गई विभिन्न अतिरिक्त सुविधाओं के कारण लागत वसूली आधार पर उच्च किराए पर शुरू की गई हैं।

भारतीय रेल ने ग्राहकों को आकर्षित करने और यात्रा के अनुभव को बेहतर बनाने के लिए विभिन्न क्लस्टरों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के तहत गाड़ियां चलाने की योजना बनाई है।

### सिफारिश (पैरा सं. 13)

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

समिति यह भी नोट करती है कि 2019-20 के दौरान नई लाइनों के संबंध में 300 किमी. के लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि 359.71 किमी. थी। 2020-21 के लिए, 300 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी, 2021 तक 196 किमी. लाइन बिछाई जा चुकी हैं। दोहरीकरण के संबंध में, 2019-20 में 2450 किमी. के लक्ष्य की तुलना में 1458.22 किमी. की उपलब्धि रही। 2020-21 में, 1400 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी, 2021 तक 998 किमी. के दोहरीकरण की उपलब्धि प्राप्त की जा चुकी है। आमान परिवर्तन के संबंध में 2019-20 के दौरान 400 किमी. के लक्ष्य की तुलना में 408.40 किमी आमान परिवर्तन किया गया। 2020-21 में 400 किमी. के आमान परिवर्तन के लक्ष्य में से जनवरी, 2021 तक 299 किमी. आमान परिवर्तन किया जा चुका है। 4000 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी, 2021 तक 3279 किमी. पटरियों का नवीकरण किया जा चुका है। समिति वास्तविक लक्ष्यों की प्राप्ति में रेलवे की इन उपलब्धियों की प्रशंसा करती और आशा व्यक्त करती है कि रेलवे वर्ष 2020-21 के लिए नई लाइनों, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन और पटरियों के नवीकरण के लिए निर्धारित वास्तविक लक्ष्य प्राप्त करने में सक्षम होगा।

#### सरकार का उत्तर

नई लाइन के निर्माण, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और रेलपथ नवीकरण के लिए वर्ष 2020-21 के लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धियां नीचे दी गई हैं:

क्र. सं.	योजना शीर्ष	लक्ष्य (किमी में)	उपलब्धि (किमी में)
1	नई लाइन	300	286.31
2	आमान परिवर्तन	400	469.93
3	दोहरीकरण	1400	1614.18
4.	रेलपथ नवीकरण	4000	4363

1. रेल परियोजनाओं के प्रभावी और त्वरित कार्यान्वयन के लिए सरकार द्वारा उठाए जा रहे विभिन्न कदमों में (i) परियोजनाओं का प्राथमिकीकरण (ii) प्राथमिकता वाली परियोजनाओं पर धन के आवंटन में पर्याप्त वृद्धि (iii) फील्ड स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन (iv) विभिन्न स्तरों पर परियोजनाओं की प्रगति की बारीकी से निगरानी करना और (v) शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्यजीवन संबंधी मंजूरी और

परियोजनाओं से संबंधित अन्य मुद्दों को हल करने के लिए राज्य सरकारों और संबंधित प्राधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई करना शामिल है।

2. रेलपथ नवीकरण कार्यों के निष्पादन का भी रेलपथ की हालत और धन की उपलब्धता के अनुसार प्राथमिकीकरण किया गया है।

रेलपथों को रेलपथ नवीकरण कार्यों के माध्यम से बदला जाता है जो एक सतत प्रक्रिया है। जब कभी रेलपथ का स्ट्रेच नवीकरण के लिए देय हो जाता है, तब भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में निर्धारित मानदंडों के आधार पर आयु/हालत यथा सकल मिलियन टन में ढोया गया यातायात, पटरियों में फ्रैक्चर/खराबी होना, पटरियों की टूट-फूट, पटरियों का क्षरण, मानकों के अनुसार रेलपथ का अनुरक्षण आदि के आधार पर रेलपथ नवीकरण कार्य शुरू किए जाते हैं।

रेलपथ नवीकरण कार्यों को प्रत्येक वर्ष ढोए गए यातायात, हालत आदि के आधार पर स्वीकृत किया जाता है और रेलपथ की हालत और धन की समग्र उपलब्धता के अनुसार उनके निष्पादन को प्राथमिकता दी जाती है। सामान्यतः, स्वीकृति के दो से तीन वर्षों में रेलपथ नवीकरण का कार्य पूरा हो जाता है।

वर्ष 2020-21 के दौरान, 4000 रेलपथ किमी के मूल लक्ष्य के मुकाबले, 4363 रेलपथ किमी का रेलपथ नवीकरण कर दिया गया है।

### **सिफारिश (पैरा सं. 14)**

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

### **सरकार का उत्तर**

वित्त वर्ष 2020-21 के अंत में (अर्थात् 31.03.2021 तक), 45,881 मार्ग किमी (71%) के बड़े लाइन मार्गों का विद्युतीकरण किया जा चुका है।

वर्ष 2020-21 के दौरान, 6,000 मार्ग किमी के लक्ष्य के मुकाबले कुल 6,015 मार्ग किमी के बड़ी लाइन मार्गों का विद्युतीकरण किया गया है, जो भारतीय रेल के इतिहास में एक वर्ष में अब तक का सबसे अधिक विद्युतीकरण है, जो 2018-19 के दौरान 5,276 मार्ग किमी के पिछले सर्वश्रेष्ठ विद्युतीकरण को पार कर गया है।

समिति की सिफारिश के अनुसार, शत-प्रतिशत विद्युतीकरण की उपलब्धि के लिए कार्य की गति को तीव्र करने के लिए सभी उपाय किए जा रहे हैं।

### **सिफारिश (पैरा सं. 15)**

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

### **सरकार का उत्तर**

नोट कर लिया गया।

#### टिप्पणी:

राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन का उद्देश्य अवसंरचना के विकास की गति को बढ़ाना है, जो रोजगार सृजन सहित समग्र रूप से राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। रेलवे ने प्रारंभिक महीनों के दौरान कोविड-19 के प्रभाव के बावजूद वित्त वर्ष 2020-21 के लिए 1,61,692 करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान के मुकाबले 1,55,162 करोड़ रुपये (96%) का पूंजीगत व्यय हासिल किया। इसके अलावा, रेलवे को वित्त वर्ष 2021-22 के लिए पूंजीगत व्यय के लिए 2,15,058 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, जिनमें से रेलवे ने मई 2021 तक 29,455 करोड़ रुपये का पूंजीगत व्यय पहले ही हासिल कर लिया है।

### **सिफारिश (पैरा सं. 16)**

समिति नोट किया कि बजट भाषण में की गई घोषण के अनुसार भारतीय रेल को 'हरित रेल' में परिवर्तित किए जाने पर ध्यान केंद्रित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए विभिन्न पहलें जैसे दिसंबर 2023 तक बीजी मार्गों का 100% विद्युतीकरण, 2030 तक 'नेट जीरो कार्बन उत्सर्जन' का लक्ष्य हासिल करना, रेलवे की प्रमुख कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों का 'हरित औद्योगिक इकाइयां' आदि के रूप में मूल्यांकन और रेटिंग प्रस्तावित हैं। समिति यह नोट करके खुश है कि पिछले 2 वर्षों में 600 से अधिक रेलवे स्टेशनों को पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए आईएसओ: 14001 से प्रमाणित किया गया है। समिति यह भी नोट करती है कि रेलवे कर्षण शक्ति की आवश्यकता हेतु सोलर प्लांट स्थापित करने के लिए रेलवे की अपनी अप्रयुक्त खाली भूमि पार्सल का उपयोग करने की योजना है। समिति इन पहलों की सराहना करती है और यह चाहती है कि रेलवे जल्द से जल्द इन पहलों को पूरा करने के लिए एक समयबद्ध योजना तैयार करे।

### **सरकार का उत्तर**

बजट घोषणा 2020-21 के अनुरूप, भारतीय रेलवे (आईआर) की 'परिवहन के हरित साधन' के रूप में अपनी कर्षण बिजली आवश्यकता के लिए भूमि आधारित सौर संयंत्रों की स्थापना हेतु अपने अप्रयुक्त खाली भू-खंडों का उपयोग करने की योजना है।

सौर पैनल स्थापित करने के लिए पटरियों के साथ उपलब्ध अप्रयुक्त खाली रेलवे भू-खंडों और खाली रेलवे भूखंडों की पहचान करने के लिए क्षेत्रीय रेलों को पहले से ही निर्देश जारी किए जा चुके हैं। रेलवे की करीब 51,000 हेक्टेयर खाली जमीन है। भारतीय रेलवे ने पहले ही 3 पाइलट परियोजनाएं शुरू कर दी हैं :

- 1) भिलाई (छत्तीसगढ़) में अप्रयुक्त खाली भूमि पर 50 मेगा वाट (एमडब्ल्यू) सौर ऊर्जा संयंत्र।
- 2) दीवाना (हरियाणा) में 2 मेगावाट सौर संयंत्र। सितंबर, 2020 में चालू कर दिया गया।
- 3) बीना (मध्य प्रदेश) में 1.7 मेगावाट सौर संयंत्र। जुलाई, 2020 में चालू कर दिया गया। यह दुनिया में अपनी तरह की पहली सौर परियोजना है, जिसमें सौर ऊर्जा सीधे विद्युत कर्षण के लिए शिरोपरि उपस्कर (ओएचई) प्रणाली को फीड की जाती है। इस पायलट परियोजना को सफलतापूर्वक चालू करने के साथ, भारतीय रेलवे विद्युत कर्षण के लिए बड़े पैमाने पर सौर ऊर्जा का और अधिक उपयोग करने का इरादा रखती है।

भारतीय रेलवे अपनी कर्षण शक्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपने अप्रयुक्त खाली भू-खंडों पर 20 गीगा वाट (जीडब्ल्यू) सौर संयंत्र स्थापित करने की योजना बना रही है और इस प्रकार वह 2030 तक 'शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जक' बन जाएगी।

इस संबंध में, रेलवे ने प्रारंभ में 3 गीगा वाट (जीडब्ल्यू) की संयुक्त क्षमता के सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित करने की योजना बनाई है, जिसका विवरण निम्नानुसार है:

✓ **चरण-I:** डेवलपर मॉडल के अंतर्गत रेलवे भूखंडों में 1.6 गीगा वाट क्षमता।

✓ **चरण-II:** स्वामित्व मॉडल (कैप्टिव उपयोग) के अंतर्गत रेलवे भूखंडों में 0.4 गीगावाट क्षमता।

✓ **चरण-III:** डेवलपर मॉडल के अंतर्गत पटरियों के साथ-साथ रेलवे भूखंडों में 1 गीगावाट क्षमता।

भारतीय रेलवे की खाली भूमि पर व्यवहार्यता के अनुसार चरणबद्ध तरीके से उत्तरोत्तर सौर पैनल उपलब्ध कराएगी।

भारतीय रेलवे को "हरित रेलवे" में बदलने और त्वरित तरीके से विद्युत कर्षण के आर्थिक लाभों को हासिल करने के लिए, भारतीय रेलवे ने बड़ी लाइन के मार्गों का 100% विद्युतीकरण करने के लिए दिसंबर, 2023 तक शेष बड़ी लाइन के मार्गों का विद्युतीकरण करने की निम्नानुसार योजना बनाई है :

वर्ष	लक्ष्य (आरकेएम)
2021-22	6,000
2022-23	6,500
2023-24 (दिसंबर, 2023 तक)	6,308

## सिफारिश (पैरा सं. 17)

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

### सरकार का उत्तर

सब्जी, फलों और अन्य खराब होने वाली वस्तुओं के संचलन के लिए संभावित सर्किट मुख्य रूप से किसानों और कृषक समुदाय से प्राप्त मांग पर आधारित होते हैं, और कृषि एवं किसान कल्याण मंत्रालय तथा राज्य सरकारों के कृषि/पशुपालन/मत्स्य विभाग के परामर्श से भी पहचान की जा रही है। रेलवे द्वारा किसान रेल की मांग प्राप्त होने पर आवश्यक कार्रवाई की जा रही है।

अंतिम छोर संपर्कता के संबंध में यह सूचित किया जाता है कि किसान रेल की अधिकांश सेवाएं कृषि क्षेत्रों में स्थित स्टेशनों यथा देवलाही, सांगोला, सांगली, येओला, नागरसोल, धहानु रोड, धोराजी, महुवा, अमलासाद आदि स्टेशनों से शुरू हुई हैं। किसान रेल गाड़ियों में भी पर्याप्त ठहराव होते हैं, ताकि मार्ग में लदान की सुविधा प्राप्त हो सके। इसके अलावा, किसान रेल सेवाओं में बुक की जा सकने वाली न्यूनतम मात्रा पर कोई प्रतिबंध नहीं है - ताकि छोटे और सीमांत किसानों को इस योजना से लाभ मिल सके।

19 मार्च, 2021 तक, 44 मार्गों पर लगभग 403 किसान रेल सेवाएं संचालित की गई हैं, जिसमें लगभग 1.3 लाख टन वस्तुओं का परिवहन किया गया है।

## सिफारिश (पैरा सं. 19)

समिति ने नोट किया कि इस तथ्य के बावजूद कि कोविड-19 महामारी के कारण यात्री सेवा के निलंबित होने से रेलवे का वित्तीय संकट और अधिक बढ़ गया है, फिर भी रेलवे ने भारत के लोगों को विशेष रूप से सबसे गरीब लोगों को इस अत्यंत कठिन और चुनौतीपूर्ण समय के दौरान अद्वितीय सेवा प्रदान करके सभी बाधाओं को पार कर लिया। महामारी के शुरूआती महीनों से महाराष्ट्र, गुजरात और पंजाब जैसे राज्यों से श्रमिकों के बड़े पैमाने पर पलायन की समस्या का समाधान करने के लिए भारतीय रेल ने 63.13 लाख प्रवासियों/फंसे हुए यात्रियों को उनके गंतव्य तक पहुंचाने के लिए 4,621 'श्रमिक स्पेशल' ट्रेनें संचालित कीं। यह कार्य इसलिए और अधिक चुनौतीपूर्ण बन गया क्योंकि इतने बड़े समूह को कोविड-19 प्रोटोकॉल के अंतर्गत निर्धारित प्रतिबंधों का पालन करते हुए स्थानांतरित करना पड़ा। रेलवे ने इस अवधि के दौरान 2 करोड़ से अधिक लोगों के लिए भोजन भी उपलब्ध कराया।

समिति ने आगे यह नोट किया कि हमारे प्रवासी कार्य बल को परिवहन की सुविधा प्रदान करने के अलावा, रेलवे ने चिकित्सा उपकरणों, दवाओं और अन्य आवश्यक वस्तुओं के परिवहन को सुनिश्चित करने के लिए विशेष पार्सल सेवाएं चलाकर कोविड-19 महामारी के खिलाफ भारत की लड़ाई में उस समय

सराहनीय सेवाएं भी प्रदान की जिस समय राष्ट्रव्यापी लॉक-डाउन के कारण सभी प्रकार के परिवहन को निलंबित कर दिया गया था। समिति यह भी पाती है कि एहतियात के तौर पर और राज्यों के स्वास्थ्य ढांचे को बढ़ाने के लिए भारतीय रेल ने 5601 रेलवे डिब्बों को कोविड क्वारंटाइन और आइसोलेशन केंद्रों के रूप में उपयोग किए जाने के लिए परिवर्तित किया था।

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

### **सरकार का उत्तर**

यह कोविड-19 के खिलाफ लड़ाई में भारतीय रेल के प्रयासों की सराहना है।

माननीय समिति की प्रशंसा के शब्दों से मंत्रालय और पूरा रेल परिवार उत्साहित महसूस करता है और सभी परिस्थितियों में राष्ट्र के लिए अपनी सेवा जारी रखने का आश्वासन देता है।

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

-शून्य-

**अध्याय चार**  
**सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके सम्बन्ध में समिति ने सरकार के उत्तर स्वीकार नहीं किए हैं और जिन्हें दोहराए जाने की आवश्यकता है**

**सिफारिश (पैरा सं. 4)**

समिति ने यह पाया कि रेलवे में आंतरिक राजस्व सृजन, वार्षिक योजना वर्ष 2021-22 का केवल 3.4 प्रतिशत है, जो सकारात्मक संकेतक नहीं है। पिछले वर्षों के रूझान से पता चलता है कि हाल के वर्षों में मंत्रालय, पर्याप्त आंतरिक संसाधनों का सृजन नहीं कर पाया है। जहां तक वर्ष 2017-18 का संबंध है, वास्तविक आंतरिक राजस्व सृजन 3070 करोड़ रूपए था जो कुल पूंजीगत व्यय का केवल 3.01 प्रतिशत था। इसके अलावा, वर्ष 2018-19 के लिए, आंतरिक संसाधनों में मामूली वृद्धि हुई और यह 4663 करोड़ रूपए अथवा परिव्यय का 3.5 प्रतिशत था। समिति यह नोट करके चिंतित है कि बाद के वर्षों में रेलवे इन कम आंकड़ों को भी बनाए रखने में सक्षम नहीं था और आंतरिक संसाधनों का हिस्सा वर्ष 2019-20 में अत्यंत कम होकर 1.14 प्रतिशत तक गिर गया था। वर्ष 2020-21 के दौरान आंतरिक संसाधनों के तहत प्रावधान अभी भी अत्यंत कम अर्थात् 2.3 प्रतिशत था। मंत्रालय द्वारा आंतरिक संसाधनों में इस गिरावट के लिए उत्तरदायी मुख्य कारणों में 7वें केंद्रीय वेतन आयोग के बोझ को बताया गया है और भत्तों के भुगतान के संबंध में अतिरिक्त बोझ से यह और अधिक बढ़ गया, जिसके कारण वर्ष 2017-18 के बाद से कर्मचारियों को किए जाने वाले भुगतान में तेजी से वृद्धि होना, राजस्व व्यय के एक प्रमुख भाग में कमी की गुंजाईश नहीं होना, अर्थव्यवस्था के प्रमुख क्षेत्र के विकास की गति आवधिक रूप से मंद होना जिससे आईआर की माल ढुलाई प्रभावित हुई और सतत् रूप से विस्तार हो रहे सड़क यातायात के कारण रेल के यात्री परिवहन और माल की ढुलाई को कड़ी प्रतिस्पर्धा मिलना भी है। इसके अतिरिक्त, समिति को यह बताया गया कि आंतरिक संसाधनों द्वारा सृजित निधियों से चार महत्वपूर्ण आवश्यकताओं अर्थात् मूल्यहास के लिए आरक्षित निधि, विकास निधि, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) और रेलवे सुरक्षा निधि (आरएसएफ) के विनियोगों को पूरा किया जाता है। इनमें से किसी भी निधि का कम प्रावधान करने से प्रणाली की उत्पादकता, परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन/नवीकरण और उन्नयन/विकास कार्यों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, जिसे करने का जोखिम रेलवे नहीं ले सकता। समिति इस बात पर बल देना चाहती है कि आंतरिक संसाधनों से राजस्व के सृजन में किसी भी कमी से रेलवे को बजटीय सहायता या उधारी के रूप में अतिरिक्त बजटीय सहायता पर निर्भर होने को बाध्य होना पड़ेगा जिससे अंततः अतिरिक्त ब्याज देयता को वहन करना पड़ेगा। अतः समिति मंत्रालय से आग्रह करती है कि उन सभी संभावित क्षेत्रों का पता लगाये और उनकी समीक्षा करे ताकि वह अपने आंतरिक संसाधनों को बढ़ा सके और जहां तक संभव हो बजट/ईबीआर पर निर्भर रहने से बचे। समिति इस बात पर जोर देती है कि मंत्रालय को आंतरिक संसाधनों को पूर्ण करने के लिए तथा रेलवे वित्त दबाव में नहीं आए इसके लिए अन्य वाणिज्यिक व्यवहार्य रास्तों की खोज करने के अलावा समग्र वितरण तंत्र में अंतर्विष्ट कमियों को दूर करने, लाभकारी परियोजनाओं को शुरू करने और पूरा करने को प्राथमिकता देने का प्रयास करना चाहिए। समिति रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों के माध्यम से आंतरिक संसाधनों के सृजन में वृद्धि की अपेक्षा करती है और चाहती है कि रेलवे इन उपयों को पूरे जोश के साथ कार्यान्वित करें तथा समिति को इससे अवगत कराया जाए।

## सरकार का उत्तर

कुल पूंजीगत व्यय में आंतरिक संसाधनों की हिस्सेदारी, संपूर्ण और प्रतिशत दोनों के संदर्भ में, 2017-18 की तुलना में 2018-19 में सुधार हुआ था। जबकि रेलवे 2019-20 और 2020-21 में और सुधार की आशा कर रही थी, लेकिन कोविड 19 महामारी के प्रसार से रेलवे के आंतरिक संसाधन उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। वर्ष 2021-22 में महामारी पर नियंत्रण और रेल सेवाओं के सामान्य होने की आशा करते हुए रेलवे का पूंजीगत व्यय के लिए आंतरिक संसाधनों से 7,500 करोड़ रुपए की व्यवस्था करने का अनुमान है। रेलवे ने राजस्व बढ़ाने और व्यय नियंत्रण की दिशा में कई उपाय किए हैं जिनके आगामी वर्ष 2021-22 और उससे आगे परिणाम आने की संभावना है। माननीय समिति की सिफारिश के अनुसार रेलवे उन्हें आगे बढ़ाना जारी रखेगी और आंतरिक संसाधन सृजन को अधिकतम करने के लिए अन्य आवश्यक उपाय करेगी।

बहरहाल, रेलवे में अपेक्षित निवेश की मात्रा और रेलवे की बाधाओं को देखते हुए सकल बजटीय सहायता और पूंजीगत व्यय के लिए बाजार ऋण लेने के लिए रेलवे के आंतरिक संसाधन अधिक से अधिक योगदान कर सकते हैं। रेलवे में निजी क्षेत्र के निवेश को आकर्षित करने के भी प्रयास किए जा रहे हैं।

## सिफारिश (पैरा सं. 5)

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

## सरकार का उत्तर

पिछले कुछ वर्षों में सकल बजटीय सहायता में वृद्धि के बावजूद, अल्पनिवेश की समस्या के समाधान के लिए उत्तरोत्तर उच्च बाजार ऋण का सहारा लिया गया है जिसके परिणामस्वरूप क्षमता की गंभीर बाधाएं उत्पन्न हुई हैं जिससे माल बाजार में रेलवे की हिस्सेदारी कम हुई है। इसलिए, बाजार ऋण को जान-बूझकर मुख्य रूप से दोहरीकरण और विद्युतीकरण की लाभकारी क्षमता वृद्धि परियोजनाओं और चल स्टॉक की खरीद के लिए निवेश किया जा रहा है। बीच की अवधि और लंबे समय में, ऐसे निवेशों से भारी क्षमता सृजित होने की आशा है जो रेलवे के साथ-साथ अर्थव्यवस्था के लिए भी व्यापक रूप से लाभकारी होगी।

अतः, जबकि रेलवे अपेक्षित निवेश की मात्रा को देखते हुए पूंजीगत व्यय में योगदान के लिए आंतरिक संसाधन सृजन के लिए अपने प्रयास जारी रखेगी और रेलवे की बाधाओं को देखते हुए, पूंजीगत

व्यय के लिए एक प्रमुख स्रोत के रूप में बाजार ऋण लेने से पूरी तरह से बचा नहीं जा सकता है। पट्टे के रूप में परिसंपत्तियां वाले ये ऋण सामान्य रूप से लाभकारी परियोजनाओं के लिए हैं।

### सिफारिश (पैरा सं. 8)

समिति ने पाया कि सुरक्षा के लिए एक समर्पित निधि राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) की स्थापना 2017-18 में पांच वर्ष की अवधि में एक लाख करोड़ रूपए की कायिक निधि के साथ सुरक्षा संबंधी लंबित कार्यों को निपटाने के लिए की गई थी। यह रेलमार्ग नवीकरण/सुरक्षा, पुलों के सुदृढीकरण, मानवरहित समपार समाप्त करने, अनुरक्षण सुविधाओं के उन्नयन, संकेतन व्यवस्था में सुधार और पूर्णरूपेण एलएचबी/यात्री डिब्बों/आईसीएफ यात्री डिब्बों में सीबीसी 'रेटो फिटमेंट' अपनाने के लिए वित्तपोषण हेतु अपेक्षित थी। समिति यह भी पाती है कि इसके अधिदेश के अनुसार आरआरएसके का वार्षिक वित्तपोषण अग्रलिखित माध्यमों से किया जाता है-(i) अतिरिक्त बजटीय सहायता (5,000 करोड़ रूपए), (ii) केन्द्रीय सड़क और अवसंरचना निधि से रेलवे के हिस्से से अंशदान, (10,000 करोड़ रूपए)। लेकिन, यह देखने में आया है कि 2017-18 में इसकी स्थापना के समय से ही, वास्तविक उपयोग सतत रूप से लक्षित उपयोग आंकड़ों से कम रहा है। यह इस बात से स्पष्ट है कि 2017-18 में सं.अ. 20,000 करोड़ रूपए रखा गया था जबकि वास्तविक व्यय 16,089 करोड़ रूपए या लगभग 20 प्रतिशत कम था। इसी प्रकार, 2018-19 के दौरान, वास्तविक व्यय आबंटन का लगभग 90% था। 2019-20 के दौरान, वास्तविक व्यय 15023 करोड़ रूपए था जबकि संशोधित आबंटन 17500 करोड़ था। समिति पाती है कि 2020-21 के दौरान संसाधनगत बाधाओं के कारण आंतरिक संसाधन खंड के केवल 2000 करोड़ रूपए का प्रस्ताव किया गया था। समिति यह नोट करने के लिए बाध्य है कि आंतरिक संसाधन उपयोग से वित्तपोषण में काफी अंतर रहा है। समिति समझती है कि चूंकि आरआरएसके की स्थापना सुरक्षा संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक एकल शीर्ष बनाने के लिए की थी, अतः ऐसी कमी भारतीय रेल की अधिशेष सृजन की योग्यता में कमी को दर्शाती है। समिति का यह भी मानना है कि रेलवे को समग्र कार्यनिष्पादन तंत्र में इस अंतर्निहित कमी को दूर करने और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि इस निधि की स्थापना का उद्देश्य निष्फल न हो। अतः समिति सिफारिश करती है कि सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता देने के लिए सुरक्षा उद्देश्यों हेतु आरआरएसके का वित्तपोषण और उससे व्यय उच्चतम स्तर पर सुनिश्चित किया जाए।

### सरकार का उत्तर

वर्ष 2019-20 तक आरआरएसके में से कुल 49130 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं। 2017-18 के दौरान, धनराशि का उपयोग कुल आवंटन का 80% था, जो 2018-19 में बढ़कर लगभग 90% हो गया। 2019-20 में उपयोग 84% तक था। 7वें केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के परिणामस्वरूप 2016-17 में कर्मचारियों की लागत और पेंशन व्यय में तेज वृद्धि 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के दौरान भी जारी रही। इसके अलावा, कोविड 19 महामारी के प्रसार और रेल परिचालन पर परिणामी प्रभाव ने रेलवे के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव डाला। प्रतिकूल संसाधन स्थिति के कारण वांछित स्तर तक धनराशि आरआरएसके को हस्तांतरित नहीं हो सकी। बहरहाल, परिवर्तनीय राजस्व व्यय को कम करने और आरआरएसके में योगदान के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजित करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं। संशोधित अनुमान 2020-21 में संसाधनों की तंगी को देखते हुए आरआरएसके को 2000 करोड़ रुपये के विनियोग के अलावा एकबारगी प्रबंधन के रूप में 51000 करोड़ रुपये के साथ ईबीआर (विशेष) के तहत भी पर्याप्त प्रावधान किया गया है। बजट अनुमान 2021-22 में

आरआरएसके के लिए 20000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है, जिसमें रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5000 करोड़ रुपये शामिल हैं। रेलवे लदान, यात्रियों की संख्या में वृद्धि के जरिए राजस्व आय बढ़ाने का प्रयास कर रही है। इसके अतिरिक्त, इस संबंध में गैर-किराया राजस्व में वृद्धि सहित कुछ अन्य उपाय भी किए जा रहे हैं। क्षेत्रीय रेलवे को सलाह दी गई है कि वह कार्यों को प्राथमिकता से पूरा करे और प्राथमिकता तथा संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार व्यय वहन करे ताकि महत्वपूर्ण सुरक्षा कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि सुनिश्चित की जा सके। देश व्यापी कोविड 19 से संबंधित प्रतिबंधों में ढील और अर्थव्यवस्था की गति बढ़ाने के संकेत दिखने के साथ, आशा है कि रेलवे आरआरएसके को 5000 करोड़ रुपये की पूरी राशि का योगदान करने में सक्षम होगी।

### **सिफारिश (पैरा सं. 18)**

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

### **सरकार का उत्तर:**

#### **निचले सड़क पुलों में जलभराव :**

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल, 2012 में सभी क्षेत्रीय रेलवे को सूचित किया था कि भारतीय रेल रेलपथ नियमावली (आईआरपीडब्लूएम) के पैरा 925 के अनुसार वे समपार जो लागत भागीदारी के आधार पर आरयूबी की स्वीकृति के लिए अर्हक नहीं हैं, को सबवे द्वारा समाप्त करने की योजना बनाई जा सकती है, यदि तकनीकी रूप से व्यवहार्य पाया जाए। रेलवे को सबवे के निर्माण की प्रारंभिक पूरी लागत और सबवे की भविष्य के उचित रखरखाव की लागत को वहन करनी था। सबवे से गुजरने वाली सड़क के रखरखाव के साथ-साथ रेलवे क्षेत्र से बाहर सबवे के निर्माण के उद्देश्य से समपार से हो कर गुजरने वाली सड़क के अतिरिक्त किसी भी अपेक्षित भूमि, प्रकाश व्यवस्था, जल निकासी प्रणाली, डायवर्जन रोड और अन्य संबद्ध कार्यों की जिम्मेदारी राज्य सरकार के पास होगी।

जुलाई, 2018 में विभिन्न क्षेत्रीय रेलों की गहन जांच और सुझावों के बाद उपर्युक्त निर्देशों में संशोधन किया गया था। यह निर्णय लिया गया कि सबवे, प्रकाश व्यवस्था, जल निकासी प्रणाली, डायवर्जन रोड से होकर गुजरने वाली सड़क के रखरखाव और रेलवे भाग में किसी अन्य संबद्ध कार्यों की जिम्मेदारी रेलवे के पास होगी और रेलवे भाग से इतर भाग के रखरखाव की जिम्मेदारी राज्य सरकार के पास होगी।

रेलवे बोर्ड ने 22.04.2020 को आरयूबी में जलभराव की समस्या से बचने के लिए विशिष्ट उपाय करने हेतु सभी क्षेत्रीय रेलों को व्यापक दिशा-निर्देश जारी किए। भविष्य में किए जाने वाले सभी निर्माणों कार्यों के लिए जल निकासी प्रणाली को आरयूबी का अभिन्न अंग बनाया गया है।

इसके अलावा, आरयूबी/सबवे के विस्तृत सर्वेक्षण के आधार पर क्षेत्रीय रेलों द्वारा पहले से निर्मित कुल 9964 आरयूबी/सबवे में से जलभराव की संभावना वाले 1368 स्थानों की पहचान की गई थी। रेलवे ने

निरंतर प्रयासों से इन आरयूबी/सबवे पर स्थायी उपचारात्मक उपायों का कार्य शुरू किया है। जलभराव को रोकने और भविष्य में इसकी कार्यक्षमता बनाए रखने के लिए आवश्यक अवसंरचना के साथ 920 आरयूबी/सबवे मुहैया कराए गए हैं। शेष आरयूबी/सबवे के कार्यों को भी 31.03.2021 तक पूरा करने की योजना है। इन सभी कार्यों का उद्देश्य आरयूबी/सबवे को पूरे वर्ष कार्यशील रखना है।

अध्याय पांच  
सिफारिशें/टिप्पणियां जिनके सम्बन्ध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं

-शून्य-

नई दिल्ली  
26 नवम्बर, 2021  
5 अग्रहायण, 1943(शक)

राधा मोहन सिंह  
सभापति  
रेल संबंधी स्थायी समिति

## परिशिष्ट

### (देखें प्रतिवेदन का प्राक्कथन)

रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22) के संबंध में रेल संबंधी स्थायी समिति के सातवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के संबंध में समिति का यह नौवां प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का विश्लेषण

सिफारिशों/टिप्पणियों की कुल संख्या	19
(एक) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिन्हें सरकार ने स्वीकार कर लिया है :	15
पैरा सं.-1,2,3,6,7,9,10,11,12,13,14,15,16,17 और 19	
कुल का प्रतिशत	78.94%
(दो) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति सरकार के उत्तरों को शून्य देखते हुए आगे कार्यवाही नहीं करना चाहती:	
पैरा सं.- शून्य	
कुल का प्रतिशत	00%
(तीन) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में समिति ने सरकार के उत्तरों को शून्य स्वीकार नहीं किया है और जिन्हें दोहराये जाने की आवश्यकता है:	
पैरा सं. 4,5,8 और 18	
कुल का प्रतिशत	21.06%
(चार) सिफारिशों/टिप्पणियां, जिनके संबंध में सरकार के अंतिम उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुए हैं:	शून्य
पैरा सं. शून्य	
कुल का प्रतिशत	00%