

लोक सभा
(मंत्री जी द्वारा वक्तव्य)

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश सी. अंगडी द्वारा लोक सभा में “रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगे (2020-21)” पर रेलवे संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में दिया जाने वाला वक्तव्य।

महोदय,

मैं दिनांक 02.03.2020 को लोक सभा में प्रस्तुत की गई “रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगे (2020-21)” पर रेल संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति पर यह बयान दे रहा हूँ।

रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सभी सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति संलग्न है। चूंकि यह वक्तव्य बहुत लंबा है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसे पढ़ा हुआ समझा जाए।

राज्य सभा
(मंत्री जी द्वारा वक्तव्य)

रेल राज्य मंत्री श्री सुरेश सी. अंगडी द्वारा राज्य सभा में “रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगे (2020-21)” पर रेलवे संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के संबंध में दिया जाने वाला वक्तव्य।

महोदय,

में दिनांक 02.03.2020 को राज्य सभा के पटल पर रखी गई “रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगे (2020-21)” पर रेल संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति पर यह बयान दे रहा हूँ।

रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सभी सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति संलग्न है। चूंकि यह वक्तव्य बहुत लंबा है, इसलिए मेरा अनुरोध है कि इसे पढ़ा हुआ समझा जाए।

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

‘रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)’

के संबंध में

रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट
(XVII वीं लोक सभा)

पर

की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट

अगस्त, 2020

संदर्भ: लोक सभा सचिवालय की का.जा. सं. एलएफईएस-एससीआर021(12)/1/2020-एससीआर दिनांक 02.03.2020
(सं. 2020/बीसी-II/XVII/100/2)

विषय सूची

मुद्दा संख्या.		पृष्ठ संख्या.
1		1
2	वार्षिक योजना	2-4
3	वित्तीय आबंटन और उपयोग	5-6
4	आंतरिक राजस्व सृजन	7-8
5	सकल यातायात प्राप्तियां (जीटीआर)	9-17
6		18-22
7		23-32
8	बजटेंतर संसाधन (ईबीआर)	33-34
9	रेलवे की निधियां	35-36
10		37
11	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)	38-44
12	शुद्ध राजस्व	45-46
13	प्रचालनात्मक अनुपात	47-48
14	नई रेल लाइनें	49-53
15	दोहरीकरण	54-57
16	आमान परिवर्तन	58-61
17	रेलपथ नवीकरण	62-63
18	विद्युतीकरण	64-65
19	रेल बजट का केन्द्रीय बजट से विलय	66-67
20	बजट घोषणाएं - 2020-21	68
21		69-71
22		72-74

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
1	<p>रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2020-21) की व्यापक जांच लगातार गिरता हुआ राजस्व, बढ़ता व्यय और बढ़ते प्रचालन अनुपात के साथ माल ढुलाई और यात्री यातायात, दोनों खंडों में लगातार कमी दर्शाती है। समिति यह नोट करती है कि आवश्यक संसाधन जुटाने और व्यापक प्रयासों के माध्यम से संरचनागत सुधार आरंभ करने की दिशा में रेलवे गंभीर प्रयास कर रहा है। समिति का सुविचारित मत है कि ये कदम सही दिशा में हैं जिन पर सतत अनुवर्ती कार्रवाई और प्रभावी निगरानी की भी आवश्यकता है ताकि रेलवे पर्याप्त बाहरी संसाधन जुटा सके, पर्याप्त आंतरिक राजस्व सृजित कर सके और प्रतिस्पर्धा में बने रहने के लिए गुणवत्तापूर्ण सेवाएं प्रदान कर सके। रेलवे द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी और रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के प्रतिनिधियों के साक्ष्य के आधार पर समिति कतिपय निष्कर्षों पर पहुंची है जिन पर अनुवर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है।</p>	<p>मंत्रालय अपेक्षित संसाधन जुटाने और विभिन्न प्रयासों के माध्यम से संरचनात्मक सुधारों को शुरू करने की दिशा में किए गए निष्ठापूर्ण प्रयासों की सराहना करने के लिए माननीय समिति का आभारी है। मंत्रालय उन्हें आगे ले जाने के लिए प्रतिबद्ध है।</p>	स्वीकृत	

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
2	<p>वार्षिक योजना</p> <p>समिति पाती है कि रेल बजट का वित्तपोषण मुख्यतः तीन स्रोतों से होता है, नामतः (एक) केन्द्र सरकार से बजटीय सहायता, (दो) गैर-बजटीय संसाधन (मुख्यतः ऋण और इसमें संस्थागत वित्तपोषण, सार्वजनिक-निजी भागीदारी तथा प्रत्यक्ष विदेशी निवेश भी शामिल है) और (तीन) इसके अपने आंतरिक संसाधन (माल ढुलाई और यात्री राजस्व तथा रेलवे की भूमि को पट्टे पर देना आदि। समिति पाती है कि वर्ष 2020-21 के लिए रेल मंत्रालय की वार्षिक योजना बजट 1,61,042 करोड़ रूपए की है जिसमें 70,250 करोड़ रूपए का गैर-बजटीय सहायता, 7500 करोड़ रूपए के</p>	<p>ब.अ. 2020-21 में रेल मंत्रालय को सरकार की सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) 70,250 करोड़ रूपये (निर्भया निधि सहित) है। यद्यपि सरकार द्वारा आवंटित सकल बजटीय सहायता रेलवे की अनुमानित आवश्यकता के अनुसार नहीं है, लेकिन यह सं.अ. 2019-20 के 68,105 करोड़ रूपये के आवंटन से अधिक है। इस मंत्रालय द्वारा विभिन्न समीक्षा बैठकों के दौरान वित्त मंत्रालय के साथ नियमित रूप से अधिक सकल बजटीय सहायता की आवश्यकता से संबंधित मुद्दों पर चर्चा की जाती है। माननीय समिति की सिफारिश के अनुसार, वित्त मंत्रालय से सं.अ. चरण सहित उस वर्ष के दौरान अधिक सकल बजटीय</p>	स्वीकृत	

<p>आंतरिक संसाधन और 83,292 करोड़ रूपए का सकल बजटीय संसाधन (ईवीआर) शामिल है। यह 1,97295 करोड़ रूपए के प्रस्तावित परिव्यय की तुलना में किया गया है। सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के लिए आबंटन 1,09,503 करोड़ प्रस्तावित किया गया था जबकि अंतिम आबंटन को 30% से अधिक घटाकर 70,000 करोड़ रूपए कर दिया गया था। स्वयं मंत्रालय के अनुसार, 2020-21 के लिए ब.अ. प्रस्ताव में इस भारी कमी का मुख्य कारण प्रस्तावित जीबीएस में कमी करना था। समिति यह नोट करके निराश है कि वित्त वर्ष 2020-21 के लिए निधियों का आबंटन मंत्रालय की मांग के अनुसार नहीं था। समिति महसूस करती है कि यह रेलवे की महत्वाकांक्षी निवेश योजना को पूरा करने और लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। अतः समिति सिफारिश करती है कि सं.अ. चरण पर आबंटनों में</p>	<p>सहायता आवंटनों के लिए अनुरोध किया जाएगा।</p> <p>रेल मंत्रालय रेल नेटवर्क के विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण से संबंधित परियोजनाओं में पर्याप्त निवेश के लिए रेलवे की जरूरतों की सराहना करने के लिए माननीय समिति का आभारी है। इस तरह के निवेश के एक बड़े हिस्से का वित्तपोषण वित्त मंत्रालय (एमओएफ) द्वारा सामान्य राजकोष से सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) के रूप में दी गई पूंजी से किया जाता है। एक सुस्थापित प्रणाली के अनुसार, चालू वित्त वर्ष के लिए सकल बजटीय सहायता के तहत रेलवे की धन की आवश्यकता को हर साल संशोधित अनुमानों के माध्यम से वित्त मंत्रालय को भेजा जाता है। प्रतिस्पर्धी मंत्रालयों/विभागों आदि की आवश्यकता और समग्र संसाधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए वित्त मंत्रालय द्वारा उचित धनराशि आवंटित की जाती है। माननीय समिति की सिफारिश को नोट कर लिया गया है।</p>		
---	---	--	--

	<p>उपयुक्त वृद्धि के लिए यह मामला उचित स्तर पर वित्त मंत्रालय के साथ उठाया जाए ताकि रेलवे अपने नेटवर्क के प्रस्तावित विस्तार, उन्नयन और आधुनिकीकरण संबंधी आवश्यकताओं को पूरा कर सके।</p>			
--	--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
3	<p><u>वित्तीय आबंटन और उपयोग</u></p> <p>समिति नोट करती है कि वर्ष 2019-20 के लिए मंत्रालय का ब.अ. 1,60,176 करोड़ रूपए था जिसे सं.अ. चरण में घटाकर 1,56,352 करोड़ रूपए कर दिया गया जबकि वास्तविक व्यय (30 जनवरी, 2020 तक) केवल 1,25,418 करोड़ रूपए था। इसी प्रकार, वर्ष 2018-19 के दौरान सं.अ. घटाकर 1,38,858 करोड़ रूपए कर दिया गया जबकि वास्तविक उपयोग 1,33,377 करोड़ रूपए था। वर्ष 2017-18 के दौरान सं.अ. 1,20,100 करोड़ रूपए था जबकि वास्तविक उपलब्धि केवल 1,01,985 करोड़ रूपए था। इस प्रकार, लगातार गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे का वित्तीय निष्पादन दर्शाता है कि सं.अ. चरण में कम किए गए आवंटन का भी पूर्ण उपयोग नहीं हो पाया था। समिति मंत्रालय के इस आश्वासन को नोट करती है कि वह अनेक ऐसे उपाय कर रहा है जिसमें अन्य बातों</p>	<p>पिछले तीन वर्षों में सं.अ. आवंटनों की तुलना में पूंजीगत व्यय का कम उपयोग मुख्य रूप से आंतरिक संसाधन और पूंजीगत व्यय के बजटेतर संसाधनों के तहत कम व्यय के कारण हुआ था। जबकि आंतरिक संसाधनों के अंतर्गत कमी सातवें वेतन आयोग के कार्यान्वयन के बाद कर्मचारियों की लागत और पेंशन में तेजी से वृद्धि और अनुमान से कम यातायात आय के कारण आंतरिक संसाधनों के कम सृजन के कारण हुई, ईबीआर के तहत कम व्यय क्षेत्रीय रेलों द्वारा अनुमानित बाजार उधारी के तहत</p>	स्वीकृत	

<p>के साथ-साथ 2020-21 के दौरान निधियों के अधिकतम उपयोग हेतु विद्युतीकरण, नई लाईनें, आमान परिवर्तन दोहरीकरण/तिहरीकरण आदि शामिल हैं। समिति को भरोसा है कि प्रस्तावित उपायों में तेजी लाकर और 2020-21 के 1,61,042 करोड़ रूपए के ब.अ. प्रावधानों के इष्टतम उपयोग से रेलवे अपने आश्वासनों को पूरा करने में समर्थ होगा। समिति महसूस करती है कि निधियों के अधिकतम उपयोग से रेलवे ब.अ. चरण में वित्त मंत्रालय से प्रस्तावित राशि प्राप्त करने के लिए एक मजबूत स्थिति में होगा।</p>	<p>आवश्यकता में कमी और साझेदारी परियोजनाओं में कम निवेश के कारण हुआ था। बहरहाल, ब.अ. 2020-21 के पूंजीगत व्यय के लक्ष्य को हासिल करने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे।</p>		
--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
4	<p><u>आंतरिक राजस्व सृजन</u></p> <p>समिति यह नोट करते हुए अत्यधिक चिंतित है कि गत वर्षों में रेलवे के आंतरिक संसाधन सृजन में तीव्र गिरावट आई है जिसके परिणामस्वरूप बजटीय सहायता और बाजार से ऋणों पर निर्भरता बढ़ी है जो दीर्घावधि में सहायक नहीं होगी। यह देखा जा सकता है कि 2016-17 में कुल पूंजी परिव्यय में आंतरिक संसाधनों का योगदान 12125 करोड़ रूपए अथवा 11.03% था जो 2017-18 में घटाकर 3070 करोड़ रूपए अथवा 3.1% रह गया। 2018-19 में यही प्रवृत्ति दोहराई गई जब आंतरिक संसाधनों से बजट का केवल 3.5% जुटाया गया जो 4663 करोड़ रूपए था। सं.अ. 2019-20 में आंतरिक संसाधनों के लिए केवल 3.2% अथवा 5000 करोड़ रूपए निर्धारित किए जाने से स्थिति और भी गंभीर हो गई। 2020-21 के लिए 7500 करोड़ रूपए अथवा बजट का 4.6% एक महत्वाकांक्षी लक्ष्य है। आंतरिक संसाधनों</p>	<p>हाल के वर्षों में यातायात आय में अपेक्षित वृद्धि में गिरावट या वांछित वृद्धि से कम होने पर मंत्रालय भी चिंतित है और विकास में तेजी लाने के लिए लगातार उपाय कर रहा है। अन्य प्रतिस्पर्धी साधनों की तुलना में यात्री और माल यातायात को आकर्षक बनाकर उन्हें बढ़ाने के उद्देश्य से अल्पकालिक उपायों के अलावा, रेलों ने क्षमता बढ़ाने और थ्रूपुट जैसे दोहरीकरण, डीएफसी, विद्युतीकरण, सिगनलिंग के आधुनिकीकरण आदि के लिए व्यापक निवेश कार्यक्रम शुरू</p>	स्वीकृत	

<p>में इस कमी के मुख्य कारण यात्री, माल ढुलाई और अन्य आय में कमी बताई गई। सातवें वेतन आयोग के प्रभाव से भी इसमें उल्लेखनीय कमी आई है। समिति महसूस करती है कि आंतरिक राजस्व सृजन में निरंतर कमी समग्र नियोजन और प्रबंधन में अंतर्निहित कुछ कमियों की ओर संकेत करती है। वस्तुतः पर्याप्त सरकारी सहायता और बाजार ऋणों के माध्यम से निधियों के अंतः प्रवाह की उपलब्धता के बावजूद पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन में रेलवे की असमर्थता गंभीर चिंता का विषय है। आंतरिक संसाधन सृजन में वृद्धि के लिए रेलवे द्वारा आरंभ किए गए उपायों को ध्यानमें रखते हुए, समिति इस बात पर बल देती है कि मंत्रालय इस दिशा में अपने प्रयासों में तेजी लाए ताकि प्रस्तावित उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए अपेक्षित राजस्व सुनिश्चित किया जा सके।</p>	<p>किया है जिससे क्षमता, माल ढुलाई और यात्री व्यवसाय में बाजार हिस्सेदारी और इस तरह राजस्व अर्जन में सुधार होने की उम्मीद है।</p>		
--	---	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
5	<p><u>सकल यातायात प्राप्ति (जीटीआर)</u> समिति नोट करती है कि 2017-18 से भारतीय रेल की वास्तविक सकल यातायात प्राप्ति संशोधित अनुमानों से कम रही हैं। मंत्रालय ने जीटीआर में कमी के लिए कम लागत वाली 'एयरलाइन्स' और विशिष्ट रूप से बढ़ते सड़क क्षेत्र से रेलवे के यात्री और माल ढलाई व्यवसाय में कड़ी प्रतिस्पर्धा को कारण बताया है। कोयला और सीमेंट की मांग, जो रेलवे के माल ढलाई में प्रमुख वस्तुएं थी, में हाल ही आई कमी से स्थिति और गंभीर हो गई है। इस संदर्भ में, समिति चाहती है कि रेलवे अपने माल ढलाई व्यवसाय में विविधता लाने की संभावनाएं तलाश</p>	<p>ई-कॉमर्स के आकर्षक बाजार के दोहन को सुगम बनाने के उद्देश्य से क्षेत्रीय रेलों को कहा गया है कि वे कुछ नियमों और शर्तों के तहत उप-नगरीय रेलवे (ईएमयू/डीएमयू/मेमू ट्रेनों) के माध्यम से ई-कॉमर्स के परेषणों के परिवहन के लिए मौजूदा प्रावधानों का उपयोग करें। क्षेत्रीय रेलों को स्थानीय कारकों के आधार पर महाप्रबंधकों के अनुमोदन से इनमें से कुछ नियमों और शर्तों को संशोधित करने का भी अधिकार दिया गया है।</p> <p>इसके अलावा, किलोस्कर न्यूमेटिक कंपनी लिमिटेड को भारतीय रेल के नेटवर्क पर रोडरेलर गाड़ी को चलाने के</p>	स्वीकृत	

करे ताकि वह पूर्णतः पर परंपरागत थोक वस्तुएं यथा सीमेंट, कोयला और लौह अयस्क की ढुलाई पर ही निर्भर न रहे। समिति का यह दृढ़ मत है कि बदलते परिदृश्य के अनुसार ऐसी विविधता से रेलवे माल ढुलाई व्यवसाय में अपने बाजार हिस्से में वृद्धि करने में समर्थ होगा जिसके परिणामस्वरूप उसकी सकल यातायात प्राप्तियों में वृद्धि होगी।

अधिकार प्रदान किए गए हैं ताकि निर्बाध डोर-टू डोर सेवा को सुगम बनाया जा सके और अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया जा सके। यह सेवा पहले ही सितंबर 2018 से चालू हो चुकी है।

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

विवरण	2017-18	2018-19 लक्ष्य	2018-19	2019-20 लक्ष्य
यात्री	48643.14	52000	51066.65	56000
अन्य कोचिंग	4314.43	6000	4474.46	6000
माल	117055.40	121950	127432.72	143000
विविध अन्य आय	8688.18	20790	6996.23	11575
कुल	178701.15	200740	189970.06	216575

भारतीय रेल समाज के सबसे गरीब वर्ग को किफायती परिवहन प्रदान करने के लिए प्रतिबद्ध है और

	<p>इसलिए, यात्री किरायों को पारंपरिक रूप से निम्न स्तर पर रखा गया है विशेष रूप से द्वितीय श्रेणी साधारण और उपनगरीय यात्रियों के लिए। भारतीय रेल कुछ ऐसी परिवहन गतिविधियां करती है जो अलाभकर प्रकृति की होती हैं और देश के व्यापक हित में की जाती हैं। भारतीय रेल में यात्री किराया बढ़ाने के संबंध में दर संबंधी नीति परंपरागत रूप से एक अवरोध रही है।</p> <p>पिछला किराया संशोधन 2014-15 में किया गया था।</p> <p>हाल ही में 01.01.2020 से, भारतीय रेल ने निम्नलिखित विशेषताओं के साथ मूल यात्री किराए में संशोधन किया है:-</p> <ul style="list-style-type: none">➤ अनुपनगरीय में साधारण गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 01 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई➤ अनुपनगरीय में मेल/एक्सप्रेस गैर वातानुकूलित		
--	--	--	--

श्रेणियों में 02 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि

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

भारतीय रेल ने माल भाड़े से अपने राजस्व को बढ़ावा देने के लिए बहुआयामी रणनीति बनाई है; जिसमें दर-सूची का युक्तिकरण और दर/माल ढुलाई प्रोत्साहन योजनाएं शामिल हैं, जिनका लक्ष्य माल ढुलाई लागत में कमी लाने का प्रयास करके रेल को और अधिक प्रतिस्पर्धी माध्यम बनाना, व्यापार करने में आसानी को बढ़ाना है जिसमें नियमों और प्रक्रियाओं का सरलीकरण और आईटी/डिजिटाइजेशन का उपयोग करना शामिल है ताकि रेल व्यवसाय को अधिक ग्राहक हितैषी बनाया जा सके और

	<p>पारदर्शिता लाई जा सके तथा माल भाड़े का विविधीकरण किया जा सके जिसमें भारतीय रेल ने पारंपरिक थोक पण्यों के परिवहन के अलावा नए यातायात/पण्यों को प्राप्त करने की रणनीति को सतर्कतापूर्वक अपनाया है; जैसे कंटेनर यातायात, ऑटोमोबाइल यातायात आदि।</p> <p>अधिक यातायात को आकर्षित करने के लिए निम्नलिखित पहलकदमियों की गई है:-</p> <p>i. 01.11.2018 से लागू माल भाड़े के युक्तिकरण में निम्नलिखित विशेषताएं हैं:</p> <p>क. कोयले, आरएमएसपी (स्टील संयंत्रों के लिए कच्चा माल), लौह एवं इस्पात, लौह अयस्क, अन्य पण्यों की माल भाड़ा दर में 8.75% की दर से वृद्धि</p> <p>ख. 01.12.2018 से कंटेनर गाड़ियों के ढुलाई प्रभार में 5% की दर से वृद्धि</p>		
--	---	--	--

		<p>ग. खाद्यान्न, उर्वरक, पीओएल, चीनी, नमक, खाद्य तेल और सीमेंट के माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है, क्योंकि ये अनिवार्य पण्य हैं या पहले से ही उच्च दर पर हैं।</p> <p>ii. सभी पण्यों (पीओएल और लौह अयस्क को छोड़कर) पर 15% व्यस्त सीजन चार्ज की समाप्ति। कोयला और कोक और कंटेनर यातायात में पहले से ही छूट दी गई है।</p> <p>iii. रेल दरों को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए मिनी रेक और टू प्वाइंट रेक संयोजन से 5% अनुपूरक प्रभार की समाप्ति।</p> <p>iv. बंदरगाहों से भीतरी इलाकों में लोडेड कंटेनर की आवाजाही को बढ़ाने के लिए खाली कंटेनरों और खाली सपाट वैगनों की आवाजाही पर 25% की छूट दी गई है। यह छूट 24.03.2020 से 08.05.2020 तक वैश्विक महामारी कोविड 19 के दौरान 100% तक बढ़ा दी गई थी।</p> <p>v. अंतः जोन यातायात के लिए मिनी रेक परिचालन के</p>		
--	--	--	--	--

	<p>लिए 1000 किमी तक की छूट दी गई है। इसके अलावा, अंतर जोन और अंतः जोन यातायात दोनों के लिए 1500 किमी तक की छूट दी गई है। मिनी रेक भी कम गाड़ी लदान दरों के तहत बुक किए जाते हैं।</p> <p>vi. टू प्वाइंट संयोजनों के बीच की दूरी में 500 किमी तक छूट दी गई है।</p> <p>vii. राउंड ट्रिप यातायात (आरटीटी) नीति को अंतिम रूप दे दिया गया है और यह 01.07.2020 से लागू होगी। यह नीति उन ग्राहकों को आकर्षक छूट प्रदान करती है जो कुछ नियमों और शर्तों के अध्याधीन 24 घंटे के भीतर वापसी दिशा में यातायात प्रदान करते हैं।</p> <p>viii. कंटेनरीकरण के लिए माल ढुलाई का विस्तार करने के लिए, 90 से अधिक पण्यों की अधिसूचना वापस ले ली गई है और उन्हें एफएके दर के तहत लाया गया है जो कंटेनर यातायात के लिए सबसे कम दर है।</p>		
--	--	--	--

	<p>ix. डबल स्टैक छोटे कंटेनरों को एक नए सुपुर्दगी मॉडल के रूप में पेश किया गया है और इस सुपुर्दगी मॉडल को आकर्षक बनाने के लिए एफएके दरों पर 17% छूट लागू करके प्रभार वसूला जाता है।</p> <p>x. कंटेनर यातायात (0-50 किमी के लिए) के लिए राउंड-ट्रिप टुलाई प्रभार के न्यूनतम दूरी स्लैब को अधिसूचित किया गया है जो प्रति टीईयू/राउंड-ट्रिप लगभग 35% सस्ता है।</p> <p>xi. कंटेनर द्वारा ले जाई जा रही कुछ पण्यों के लिए जीएसटी छूट की अनुमति दी गई है।</p> <p>xii. कंटेनर रेल टर्मिनल पर संभाले गए कंटेनर यातायात के लिए माल यातायात के बराबर रात्रिकाल प्रोत्साहन दिया गया है।</p> <p>xiii. दोहरे (लदान और उतराई) परिचालन के लिए टर्मिनल एक्सेस चार्ज (टीएसी) का उदारीकरण (कमी); अर्थात् लागू</p>	
--	---	--

	<p>दर का 1.5 गुना के बजाय अब एकबारगी प्रभार लागू है।</p> <p>xiv. एनएमजी, बीसीसीएनआर और बीसीएसीम माल डिब्बों में ले जाने पर ऑटोमोबाइल यातायात की आवाजाही के लिए माल भाड़ा दर को एक और वर्ष अर्थात् एक वर्ष की अवधि के लिए और बरकरार रखा गया है अर्थात् 01.12.2019 से 30.11.2020 तक।</p> <p>व्यापार करने में सुगमता के लिए रेलवे ने मांग का इलेक्ट्रॉनिक पंजीकरण, रेलवे प्राप्तियों का इलेक्ट्रॉनिक प्रेषण, उपयोगकर्ता के अनुकूल तोल नीति आदि शुरू की है।</p>		
--	---	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां										
6	<p>समिति सामाजिक सेवा बाध्यताओं जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ, लागत से कम दरों पर टिकट मूल्य निर्धारण, यात्री रियायत आदि शामिल हैं, के कारण यात्री सेवाओं में रेलवे को होने वाली हानियों को नोट करके चिंतित है। रेलवे की स्थिति यह है कि वह माल ढुलाई व्यवसाय से प्राप्त लाभों को यात्री और अन्य कोच सेवाओं से होने वाली हानियों की प्रतिपूर्ति के लिए उपयोग कर लेता है जिससे माल ढुलाई और यात्री, दोनों व्यवसाय प्रतिकूल रूप से प्रभावित होते हैं। अतः यह आवश्यक है कि यात्री और माल ढुलाई, दोनों किरायों को विवेकपूर्ण ढंग से युक्तिसंगत बनाया जाए। चूंकि</p>	<p>एनआईपीएफपी को 2017 में भारतीय रेल द्वारा वहन किए जा रहे सामाजिक सेवा दायित्वों (एसएसओ) के मूल्य की गणना के लिए एक तंत्र विकसित करने संबंधी एक अध्ययन करने के लिए नियुक्त किया गया था। भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों (एसडीओ) में शामिल तत्वों और रेल मंत्रालय द्वारा स्वीकार किए गए तत्वों के बारे में एनआईपीएफएंडपी की सिफारिशें नीचे दी गई हैं</p> <table border="1" data-bbox="823 1029 1608 1390"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>हानियों का विवरण</th> <th>भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में हानियों का वर्गीकरण</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>यात्री किरायों में छूट</td> <td rowspan="3">भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>अलाभकारी ब्रांच लाइनों (यूबीएल) पर हानि</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>वित्त मंत्रालय द्वारा क्षतिपूर्ति न की गई सामरिक लाइनों पर हानि</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	हानियों का विवरण	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में हानियों का वर्गीकरण	1.	यात्री किरायों में छूट	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व	2.	अलाभकारी ब्रांच लाइनों (यूबीएल) पर हानि	3.	वित्त मंत्रालय द्वारा क्षतिपूर्ति न की गई सामरिक लाइनों पर हानि	स्वीकृत	
क्र.सं.	हानियों का विवरण	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में हानियों का वर्गीकरण												
1.	यात्री किरायों में छूट	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व												
2.	अलाभकारी ब्रांच लाइनों (यूबीएल) पर हानि													
3.	वित्त मंत्रालय द्वारा क्षतिपूर्ति न की गई सामरिक लाइनों पर हानि													

<p>प्रतिस्पर्धात्मक बाजार में परिवहन की मांग में उतार-चढ़ाव होता रहता है, अतः रेलवे इस तथ्य को ध्यान में रखें कि किराए में वृद्धि परिवहन के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा के अनुसार एक निश्चित सीमा में ही की जाए। समिति यह भी सिफारिश करती है कि इस चुनौतीपूर्ण परिदृश्य में सामाजिक सेवा बाध्यता घटकों की समीक्षा किए जाने की भी आवश्यकता है। समिति की सुविचारित मत है कि माल ढुलाई और यात्री व्यवसाय, दोनों में रेलवे को अपनी प्रचालन दक्षताओं में भारी सुधार करना होगा ताकि ग्राहक आधार को बनाए रखा जा सके और राजस्व में वृद्धि हो।</p>	4.	ईएमयू उपनगरीय सेवाओं के कारण हानि	
	5.	लागत से कम किराए के कारण हानि	
	6.	पण्यों पर हानि (कम दर वाली)	
	7.	अन्य कोचिंग (पार्सल, सामान, डाक और खानपान)	भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में नहीं माना गया
	<p>पार्सल, सामान, डाक सेवाओं और खानपान की कम दरों के कारण होने वाली हानि, जिसके लिए भारतीय रेल किराए/दर को कम रखने हेतु बाध्य नहीं है, को भारतीय रेल के लिए सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।</p> <p>समिति द्वारा दर्शाई गई चिंता की अत्यधिक सराहना की जाती है। यह उल्लेखनीय है कि किराए और माल भाड़े का युक्तिकरण एक सतत प्रक्रिया है और कई बार बाजार, परिवहन के वैकल्पिक साधनों, देश की आर्थिक स्थिति आदि को ध्यान में रखते हुए इसका सहारा लिया जाता है। सभी प्रासंगिक कारकों को ध्यान में रखते हुए, 01.01.2020 से</p>		

		<p>किराए का युक्तिकरण किया गया था जिसकी विशेषताएं निम्नलिखित थीं:</p> <ul style="list-style-type: none">• अनुपनगरीय में साधारण गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 01 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई• अनुपनगरीय में मेल/एक्सप्रेस गैर वातानुकूलित श्रेणियों में 02 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि• अनुपनगरीय में वातानुकूलित श्रेणियों में 04 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि की गई• उपनगरीय के यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई• सीजन टिकट (दोनों उपनगरीय और गैर उपनगरीय) में कोई वृद्धि नहीं की गई <p>इसी प्रकार, माल भाड़े को 01.11.2018 से</p>		
--	--	--	--	--

	<p>युक्तिसंगत बनाया गया है जिसमें अधिकांश पण्यों के लिए माल भाड़े में 8.75% की वृद्धि की गई थी। बहरहाल, खाद्यान्न, उर्वरक, पीओएल, चीनी, नमक, खाद्य तेल और सीमेंट के मामले में माल भाड़े में वृद्धि नहीं की गई।</p> <p>01.12.2018 से कंटेनर यातायात के लिए माल ढुलाई में केवल 5% की वृद्धि हुई थी।</p> <p>इसके अलावा, माल ढुलाई को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए कुछ अतिरिक्त पहलकदमियां की गई हैं, जैसा कि सिफारिश संख्या 5 में दिए गए उत्तर में रेखांकित किया गया है; इनमें से कुछ हैं 15% की दर से व्यस्त सीजन प्रभार को समाप्त करना, टू प्वाइंट रेक, मिनी रेक आदि पर वसूले जाने वाले अनुपूरक प्रभार को वापस लेना, मिनी रेक के मामले में दूरी में छूट, टू प्वाइंट रेक, राउंड ट्रिप यातायात नीति, कंटेनर यातायात के लिए राउंड ट्रिप प्रभार, कंटेनर यातायात के मामले में टर्मिनल एक्सेस प्रभार लगाने में छूट,</p>	
--	---	--

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

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
7	<p>मंत्रालय के अनुसार, भूमि के आधुनिकीकरण, विज्ञापनों आदि के माध्यम से राजस्व उगाहने में रेलवे की सीमित सफलता से उसकी वित्तीय स्थिति प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई है। इस तथ्य के मद्देनजर कि गैर-किराया राजस्व का भी समान महत्व है, विशेषकर तब जब यात्री किरायों में हानि हो रही है। समिति इस बात पर बल देती है कि रेलवे पहले से प्रस्तावित और आंशिक रूप से चालू विभिन्न पद्धतियों/स्रोतों से पर्याप्त गैर-किराया राजस्व अर्जित करने के लिए अपनी योजना, प्रबंधन और मौद्रिक प्रणाली को सुदृढ़ करे।</p>	<p>1. राजस्व के सृजन के लिए वैकल्पिक स्रोतों को बढ़ाने के लिए रेल मंत्रालय ने गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) बढ़ाने के लिए नीतियां बनाई हैं। इन नीतियों में आउट ऑफ होम विज्ञापन, ट्रेनों में चल परिसंपत्तियों पर विज्ञापन, कांटेंट ऑन डिमांड सामग्री, रेल डिस्प्ले नेटवर्क, अवांछित प्रस्ताव नीति और न्यू इनोवेटिव नॉन फेयर रेवेन्यू आइडियाज स्कीम (एनआईएफआरआईएस) से राजस्व पैदा करना शामिल है। इसके अलावा, केंद्र और राज्य सरकारों को भी निर्धारित दरों पर गाड़ियों की विनाइल रैपिंग की योजना की पेशकश की गई है। उन्हें स्टेशनों पर होर्डिंग्स के माध्यम से केसिंग सामाजिक कल्याण योजनाओं को प्रदर्शित करने के लिए रियायती दरों की</p>	स्वीकृत	

	<p>भी पेशकश की गई है।</p> <p>2. उपर्युक्त के अतिरिक्त, इनसे संबंधित प्रक्रिया में तेजी लाने और राजस्व बढ़ाने के लिए सभी जोनल/मंडल रेलवे के महाप्रबंधकों और मंडल रेल प्रबंधकों को विज्ञापन ठेके देने के लिए पूर्ण शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं।</p> <p>3. विभिन्न तरीकों/स्रोतों के माध्यम से पर्याप्त गैर-किराया राजस्व अर्जित करने के लिए भारतीय रेल योजना, प्रबंधन और निगरानी तंत्र को मजबूत करने के लिए, एनएफआर/वाणिज्यिक प्रचार से राजस्व बढ़ाने के लिए परिकल्पित कुछ हालिया परियोजनाएं/कदम निम्नानुसार हैं:</p> <ul style="list-style-type: none">• कांटेक्ट ऑन डिमांड- सीओडी की बोली प्रक्रिया प्रबंधन को भारतीय रेल और रेलटेल के बीच 50:50 राजस्व भागीदारी के साथ 11.07.2019 को रेलटेल को दोबारा सौंपा गया है। रेलटेल द्वारा सीओडी के कार्यान्वयन के लिए स्वीकृति पत्र		
--	---	--	--

	<p>14-01-2020 को जारी किया गया है। सेवा प्रदाता द्वारा 63 करोड़ रुपए प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटी 10 वर्षों के लिए प्रदान की जाएगी। इसके अलावा, बोलीदाता राजस्व स्लैब के आधार पर 10% से 45% की दर से सीओडी सेवाओं के माध्यम से उत्पन्न राजस्व को भी साझा करेगा।</p> <ul style="list-style-type: none">• रेल डिस्प्ले नेटवर्क- आरडीएन के बोली प्रक्रिया प्रबंधन को भी 15-01-2020 को रेलटेल कोदोबारासौंपा गया है। रेलटेल द्वारा 24-03.2020 को आरडीएन का आरएफपी जारी किया गया है।• आंचलिक संदर्भों के प्रत्युत्तर में किसी भी बाधा/बाधाओं को दूर करने और प्रस्तावों के कार्यान्वयन में तेजी लाने के इरादे से नीति/निर्देशों की समीक्षा की जा रही है। <p>लगभग 0.51 लाख हेक्टेयर रेलवे भूमि खाली है जो ज्यादातर पटरियों के साथ पतली पट्टी के रूप में है, जो ट्रैक, पुलों और अन्य रेलवे बुनियादी ढांचे की मरम्मत और</p>		
--	---	--	--

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

निम्नानुसार है:

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

इसके अलावा, खाली पड़ी भूमि, जिसकी रेलवे को तत्काल परिचालन आवश्यकताओं के लिए जरूरत नहीं है; का उपयोग जहां कहीं व्यवहार्य हो, रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के माध्यम से अतिरिक्त वित्तीय संसाधन जुटाने के लिए वाणिज्यिक विकास के लिए किया जाता है। आरएलडीए रेल मंत्रालय के अधीन एक सांविधिक प्राधिकरण है, जिसे रेलवे भूमि के विकासके लिए रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन द्वारा स्थापित किया गया है, जैसा कि गैर-टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व उत्पन्न करने के उद्देश्य से वाणिज्यिक

	<p>उपयोग के लिए केंद्र सरकार द्वारा सौंपा गया था। इस उद्देश्य के लिए, आरएलडीए केंद्र सरकार की ओर से करार करता है, डेवलपर्स के साथ अनुबंध निष्पादित करता है और अपने व्यवसाय का संचालन करता है।</p> <p>वाणिज्यिक विकास के लिए रेलवे द्वारा पेश किए गए भूमि भूखण्ड केंद्र सरकार अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा आरएलडीए को सौंपे जाते हैं। आरएलडीए को सौंपी गई रेलवे भूमि को वाणिज्यिक, संस्थागत, आतिथ्य, मनोरंजन आदि उद्देश्यों के लिए विकसित किया जा सकता है। आरएलडीए चरणबद्ध तरीके से भी रेलवे भूमि को विकसित कर सकता है, यदि चरणबद्ध विकास को बाजार आकलन के आधार पर अधिक लाभकारी माना जाता है। वाणिज्यिक विकास उस क्षेत्र के विकास नियंत्रण मानदंडों के अनुरूप होगा जहां भूमि स्थित है। वाणिज्यिक विकास के लिए भूमि खुली, पारदर्शी और प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के माध्यम से पट्टे पर दी जाती</p>	
--	--	--

	<p>हैं।</p> <p>जनवरी, 2020 तक, 241.41 हेक्टेयर रेलवे भूमि (लगभग) की 75 साइटें, जहां वाणिज्यिक विकास हेतु व्यवहार्य प्रतीत हुआ है, जिनकी पहचान रेलवे/आरएलडीए द्वारा की गई थी, आरएलडीए को सौंपा गया है। आरएलडीए को कॉलोनियों के अप्रयुक्त एफएआर के वाणिज्यिक दोहन से उत्पन्न धन का उपयोग करके रेलवे को बिना किसी कीमत पर पुरानी रेलवे कॉलोनियों को पुनर्विकास के लिए भारतीय रेल के कॉलोनी पुनर्विकास कार्यक्रम के तहत कॉलोनी पुनर्विकास के लिए 84 कॉलोनियों का भी जिम्मा सौंपा गया है।</p> <p>भूमि उपयोग परिवर्तन के लिए ओपन स्पेस रिजर्वेशन (ओएसआर) के लिए भूमि देने के लिए जोनल रेलवे/आरएलडीए को शक्ति प्रत्यायोजित की गई है, जिसके परिणामस्वरूप संबंधित स्थानीय प्राधिकरण के साथ गैर-अनुमोदित लंबित परिवर्तन भूमि उपयोग (सीएलयू) मामलों का समाधान हो गया</p>		
--	---	--	--

		<p>है। आरएलडीए को अब आरएलडी को साइट, परियोजना और स्थानीय रियल एस्टेट बाजार की विशिष्ट आवश्यकता के आधार पर आवासीय विकास सीमा सहित 99 वर्ष के अधिकतम पट्टे की अवधि तक वाणिज्यिक दोहन के लिए रेलवे भूमि के पट्टे/ कई सबलीज की अनुमति दी गई है। भारतीय रेल द्वारा किए गए उपरोक्त सुधारों ने आने वाले वर्षों में राजस्व उत्पन्न करने के लिए रेलवे भूमि के प्रभावी और तेज वाणिज्यिक उपयोग के लिए आरएलडीए को सहायता प्रदान की गई और ऐसे सुधारों का प्रभाव अब वाणिज्यिक विकास के माध्यम से 1660 करोड़ रुपए के लक्ष्य के मुकाबले वर्ष 2019-20 में सृजित 933.27 करोड़ रुपए की आय के रूप में दिखाई दे रहा है।</p> <p>इस लिहाज से आरएलडीए को सौंपे गए भूमि भूखण्ड के लिए आरएलडीए द्वारा पंचवर्षीय योजना भी बनाई गई है। बहरहाल, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आरएलडीए के</p>		
--	--	--	--	--

		<p>माध्यम से भूमि मुद्राकरण की सफलता रियल एस्टेट बाजार की मांग, देश की आर्थिक स्थिति आदि पर निर्भर करती है जो एक गतिशील प्रक्रिया है।</p> <p>ऊपर्युक्त के अलावा, भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन को सुदृढ़ किया गया है जिसकी देखभाल जोनल रेलवे के मुख्यालय में एचओडी स्तर के अधिकारी (आमतौर पर मुख्य अभियंता सामान्य) पर की जा रही है। मुख्य अभियंता (सामान्य) की सहायता उप मुख्य अभियंता/भूमि या एक्सईएन/भूमि द्वारा की जाती है। मंडल स्तर पर भारतीय रेल में मंडल अभियंता/भूमि की देखरेख में भूमि प्रबंधन का कार्य किया जाता है। इन अधिकारियों को आगे कनिष्ठ अधिकारी, पर्यवेक्षक और मंत्रालय के कर्मचारियों की सहायता दी जाती है। ट्रेक मैनेजमेंट सिस्टम (टीएमएस) में लैंड मैनेजमेंट मॉड्यूल नामक ऑनलाइन आवेदन उपलब्ध कराया गया है। यह मॉड्यूल रेलवे के भूमि रिकॉर्ड के लिए केंद्रीकृत</p>		
--	--	---	--	--

		<p>डाटाबेस प्रदान करता है अर्थात भूमि अधिग्रहण विवरण, क्षेत्र, उपयोग और ऑटोकैड योजनाएं/प्रमाणित भूमि योजनाएं अपलोड की जाती हैं। जोनल रेलवे को निर्देश दिया गया है कि स्वामित्व से संबंधित सभी सूचनाओं को डिजिटलीकृत किया जाए और उन्हें केंद्रीकृत रूप में रखा जाए और मिसिंग भूमि योजनाओं को प्राप्त करने का प्रयास किया जाए जो एक सतत प्रक्रिया है। एक ऑनलाइन प्लेटफार्म में पट्टे/लाइसेंस राइट ऑफ वे आदि के लिए सभी भूमि आंकड़ों और भूमि प्रबंधन के आंकड़ों के संबंधित विवरणों को सिंक्रोनाइज करने के लिए ट्रैक मैनेजमेंट सिस्टम (टीएमएस) के अनुरूप एक अलग भूमि प्रबंधन प्रणाली (एलएमएस) की भी परिकल्पना की गई है।</p>		
--	--	---	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
8	<p>बजटेतर संसाधन (ईबीआर)</p> <p>समिति नोट करती है कि 2016-17 में, ईबीआर से कुल बजट का लगभग 48% वित्तपोषण हुआ जबकि 2017-18 में तीव्र वृद्धि के साथ 54.4% हो गया। यह प्रवृत्ति परवर्ती वर्षों में भी रही है। समिति पाती है कि ब.अ. 2020-21 के लिए आईआरएफसी को मूलधन घटक और ब्याज भुगतान के रूप में कुल पट्टा भुगतान 26,160 करोड़ होने का अनुमान है जो एक बहुत बड़ी धनराशि है। यह देखते हुए कि रेलवे के आंतरिक संसाधनों में उल्लेखनीय कमी आई है और जीबीएस से एक निश्चित सीमा तक ही निधियां प्राप्त हो सकती हैं, समिति महत्वपूर्ण रेल अवसंरचना</p>	<p>रेलवे को क्षमता विस्तार के लिए भारी निवेश की जरूरत है ताकि परिवहन के अन्य साधनों के साथ प्रतिस्पर्धी बने रहें और अर्थव्यवस्था की विकास आवश्यकताओं को भी सुगम बनाया जा सके। इसलिए, निधि संबंधी बाधाएं रेलवे के विकास में बाधक नहीं होनी चाहिए। यद्यपि पिछले कुछ वर्षों में सरकार की ओर से जीबीएस में काफी वृद्धि की गई है, फिर भी वह अकेला रेलवे की निवेश आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर सकता है। इसलिए, ईबीआर (बाजार ऋण) को रेलवे के पूंजीगत व्यय के लिए वित्तपोषण के एक सुनिश्चित स्रोत के रूप में देखा जा रहा है। तथापि, रेलवे बाजार ऋण से जुड़ी ऋण सेवा देनदारियों के प्रति सचेत है</p>	स्वीकृत	

<p>के वित्तपोषण हेतु रेलवे की संस्थागत वित्तपोषण निर्भरता की बाध्यता को समझती है। दूसरे शब्दों में, पर्याप्त आंतरिक संसाधन सृजन में कमी के फलस्वरूप रेलवे जीबीएस और ईबीआर के माध्यम से अपने पूंजी व्यय के वित्तपोषण के लिए बाध्य है। तथ्य, समिति मंत्रालय से आग्रह करती है कि वह इस तथ्य को ध्यान में रखे कि ऋणों पर अधिक निर्भरता हो, जिसके फलस्वरूप ब्याज का भुगतान करना होगा, रेलवे की समग्र वित्तीय स्थिति और खराब हो सकती है। इसलिए, बुद्धिमत्ता इसी में है कि रेलवे आंतरिक राजस्व के सृजन में उल्लेखनीय वृद्धि की दिशा में कड़े प्रयास करे ताकि ईबीआर के ऋण घटक पर अति-निर्भरता में धीर-धीरे कमी आ सके।</p>	<p>और वित्त मंत्रालय के परामर्श से राशियों पर निर्णय ले रहा है। यद्यपि आंतरिक संसाधन सृजन को बढ़ाने के लिए सतत आधार पर प्रयास किए जा रहे हैं, परंतु निकट भविष्य में यह संभावना नहीं है कि बाजार उधारी को पर्याप्त रूप से प्रतिस्थापित करने के लिए पर्याप्त आंतरिक संसाधन होंगे। बहरहाल, मंत्रालय बाजार में उधारी का स्तर तय करते समय माननीय समिति की चिंताओं को ध्यान में रखेगा।</p>	
---	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
9	<p><u>रेलवे की निधियां</u></p> <p>समिति पाती है कि रेलवे अपनी अनेक निधियों का प्रबंधन करता है। मूल्य हास आरक्षित निधि रेलवे परिसंपत्तियों के बदलाव और नवीकरण पर होने वाले व्यय की पूर्ति के लिए है जबकि विकास निधि यात्री सुविधाओं, श्रमिक कल्याण कार्यों आदि पर होने वाले पूंजी व्यय की पूर्ति के लिए है। पूंजीगत निधि आईआरएफसी और पूंजीगत प्रकृति के कार्यों के लिए बाजार ऋणों के मूलधन घटक की ऋण भुगतान बाध्यताओं को पूरा करने के लिए है। मंत्रालय को पेंशन निधि का प्रबंधन और सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों को पेंशन भुगतान का वित्तपोषण भी करना होता है। समिति पाती है 2020-21 में, डीआरएफ के लिए विनियोजन 800 करोड़ रूपए होने का अनुमान है जो 2017-18 में किए गए 5200 करोड़ रूपए के प्रावधान की तुलना में भारी कमी है, यद्यपि इसमें 2018-19 में 300 करोड़ रूपए से 2019-20 में 400 करोड़ रूपए का आंशिक सुधार हुआ है। समिति को बताया गया है कि डीआरएफ में कमी आश्वस्त निधियन के एक स्रोत के रूप में आरआरएसके लागू होने के कारण आई है। मंत्रालय के अनुसार, चूंकि आरआरएसके का रेलवे</p>	<p>यदि आरआरएसके को 2021-22 से आगे जारी नहीं रखा जाता है, तो रेलवे संरक्षा निहितार्थ वाले नवीकरण और प्रतिस्थापन कार्यों को पूरा करने के लिए डीआरएफ को पर्याप्त रूप से उपयुक्त बनाने के लिए प्रतिबद्ध है।</p>	स्वीकृत	

<p>का हिस्सा अथवा डीआरएफ का विनियोजन रेलवे राजस्व से पूरा किया जाना है, अतः इन निधियों के विनियोजन के स्तर का निर्धारण प्रत्येक निधि के माध्यमसे किए जाने वाले कार्यों के अनुसार किया जाता है। मंत्रालय के इस आश्वासन को नोट करते हुए कि डीआरएफ को हाशिए पर नहीं लाया जा रहा है, समिति का मानना है कि यदि आरआरएसके के 2020-21 के बाद जारी नहीं रखा जाता है तो रेलवे को डीआरएफ में पर्याप्त विनियोजन के लिए तैयार करना चाहिए ताकि संरक्षा जटिलताओं वाले नवीकरण और बदलाव के कार्य पुनः डीआरएफ से वित्तपोषित किए जा सकें।</p>			
--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

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

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
11	<p>राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)</p> <p>समिति नोट करती है कि आरआरएसके की स्थापना 2017-18 में 5 वर्षों की अवधि में 1 लाख करोड़ रूपए (प्रत्येक वर्ष 20000 करोड़ रूपए) के कोष के साथ सुरक्षा संबंधी महत्वपूर्ण कार्यों,परिसंपत्तियों में वृद्धि के साथ-साथ उनके नवीकरण और बदलाव के लिए की गई थी। आरआरएसके के परिव्यय में बजटीय सहायता और रेलवे के अपने आंतरिक संसाधनों में से प्रत्येक से 5,000 करोड़ शामिल है। शेष 10,000 करोड़ रूपए केंद्रीय सड़क और बुनियादी ढांचा कोष से आना है। समिति पाती है कि जहां 75 प्रतिशत अर्थात 15000 करोड़</p>	<p>आरआरएसके के लिए निधि की व्यवस्था के अनुसार, रेलवे को 5,000 करोड़ रूपए का वार्षिक अंशदान करना होता है जबकि बाकी 15,000 करोड़ सकल बजटीय सहायता के माध्यम प्राप्त होता है। आरआरएसके में रेलवे का योगदान रेलवे की प्राप्तियों से अन्य सभी अनिवार्य खर्चों को पूरा करने के बाद रेलवे के शुद्ध राजस्व में से किया जाता है। 2018-19 और संशोधित अनुमान 2019-20 में, रेलवे ने अपर्याप्त शुद्ध राजस्व के कारण आरआरएसके में अनिवार्य योगदान से कम किया है। 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के कारण संचालन व्यय पर लगातार दबाव और अर्थव्यवस्था के मुख्य क्षेत्र में मंदी के</p>	स्वीकृत	

<p>रूपए सुनिश्चित वित्तपोषण की प्रकृति का है, वहीं आंतरिक संसाधनों से आवंटन के लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया जा सका है। वर्ष 2019-20 के दौरान आरआरएसके पर खर्च में 50 प्रतिशत की कटौती की गई थी और यह 2500 करोड़ रूपए थी। इसी प्रकार 2018 - 19 के दौरान वास्तविक आवंटन 40 प्रतिशत कम हो गया और 3024 करोड़ रूपए रहा। कम होते आंतरिक राजस्व और रेलवे द्वारा आरआरएसके को अपेक्षित स्तर की धनराशि हस्तांतरित करने में असमर्थता को देखते हुए समिति का मानना है कि आरआरएसके का उद्देश्य ही धीरे-धीरे क्षीण हो रहा है। समिति की सुविचारित राय है कि भारतीय रेलवे की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए निधियों का इतने बड़े पैमाने पर आवंटन किया गया है। इसलिए, रेलवे की ओर से यह अनिवार्य हो जाता है कि वह अपने राजस्व को बढ़ाने के लिए ठोस प्रयास करे ताकि वह</p>	<p>कारण माल ढुलाई आय में अपेक्षा से कम वृद्धि होने के कारण इन वर्षों में शुद्ध राजस्व लक्ष्य से कम रहा है।</p> <p>बहरहाल, रेलवे शुद्ध राजस्व को बढ़ाने के लिए विभिन्न अल्पकालिक और दीर्घकालिक लागत में कटौती और राजस्व बढ़ाने के उपाय कर रहा है ताकि आरआरएसके और अन्य रेलवे निधियों के लिए वांछित विनियोग किया जा सके।</p> <p>राजस्व व्यय को न्यूनतम रखते हुए, रेलवे उद्योग और ग्राहकों की विभिन्न चिंताओं को दूर कर रहा है और अर्थव्यवस्था में मौजूदा मंदी के लिए सक्रिय रूप से उत्तरदायी होना पड़ेगा ताकि, रेलवे के व्यापार और वित्त पर प्रभाव को न्यूनतम और कम किया जा सके। रेल द्वारा माल ढुलाई की मांग को पुनर्जीवित करने और यात्री आय बढ़ाने के लिए किए गए उपाय निम्नानुसार हैं-</p>		
--	--	--	--

	<p>आरआरएसके निधि में अपने हिस्से का अंशदान कर सके और निधि सृजित करने का उद्देश्य अच्छी तरह से पूरा हो सके।</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ व्यस्त सीज़न प्रभार की वसूली को आस्थगित करना □ कंटेनर यातायात पर राउंड-ट्रिप चार्जिंग □ खाली कंटेनरों और खाली सपाट वैगनों की आवाजाही पर छूट □ कंटेनर यातायात के लिए वस्तुओं की बड़े पैमाने पर डी-नोटिफिकेशन □ मिनी रेक/टू-पॉइंट रेक/मल्टी-डेस्टिनेशन पर 5% अधिभार को समाप्त करना □ इंटर-जोनल टू-पॉइंट रेक की लोडिंग पर दूरी प्रतिबंध में छूट □ मिनी रेक के लिए दूरी प्रतिबंध की छूट □ रेक आवंटन को प्राथमिकता देने के लिए माल भाड़ा अग्रिम नीति में संशोधन □ व्यापार को आसान करने के लिए कई उपाय किए गए हैं, जैसे ईटी-आरआर का अखिल भारतीय 		
--	--	---	--	--

		<p>कार्यान्वयन, तोल में सुधार आदि।</p> <ul style="list-style-type: none"> □ बढी हुई लोडिंग को बनाए रखने और लोडिंग क्षमता को अधिकतम करने के लिए जोनल रेलवे को उपयुक्त विनियमन और रखरखाव प्रक्रियाओं के युक्तिकरण के माध्यम से चिन्हित मार्गों पर माल ढुलाई के काफिले को फिर से शुरू करने के निर्देश जारी किए गए हैं। □ अतिरिक्त कोचों को जोड़ना, त्योहारों और छुट्टियों के दौरान विशेष गाड़ियों के संचालन, सुविधा गाड़ियों के संचालन आदि द्वारा ऑन-बोर्ड क्षमता में वृद्धि की जा रही है। □ अनुमेय श्रेणियों के सभी फ्लेक्सी किराया में अधिकतम सीमा में कमी करके फ्लेक्सी किराया योजना का युक्तिकरण, सभी फ्लेक्सी-फेयर गाड़ियों में ग्रेडेड छूट की पेशकश और कुछ गाड़ियों में 		
--	--	---	--	--

		<p>फ्लेक्सी किराया समाप्त करना</p> <ul style="list-style-type: none"> □ प्रथम आरक्षण चार्ट तैयार करने के बाद बुक की गई खाली बर्थ/सीटों पर मूल किराए में 10% छूट की पेशकश □ जोनल रेलवे को द्वितीय श्रेणी के किराए पर द्वितीय श्रेणी अनारक्षित के रूप में विशेष खण्ड पर कम उपयोग में चल रहे स्लीपर श्रेणी के डिब्बों की घोषणा करने के लिए शक्तियों का प्रत्यायोजन □ कुछ खंडों पर एक विशेष खंड पर दिन के समय खाली चल रहे एसी-3 टियर कोचों की एसी चेयर कार के रूप में उदघोषणा करने के लिए जोनल रेलवे को अधिकारों का प्रत्यायोजन □ आरक्षण चार्ट को समय पर तैयार करने और खाली बर्थों को अगले दूरस्थ स्थान पर स्थानांतरित करने की सुविधा के लिए कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण 		
--	--	---	--	--

		<p>प्रणाली को सुव्यवस्थित करना जिससे उपलब्ध आवास का इष्टतम उपयोग हो सके</p> <ul style="list-style-type: none"> □ प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को कन्फर्म एकोमोडेशन प्रदान करने के लिए सभी गाड़ियों में वैकल्पिक गाड़ी एकोमोडेशन योजना 'विकल्प योजना' का विस्तार □ यात्रियों को अतिरिक्त स्थान प्रदान करने के लिए आरएसी बर्थ की संख्या में वृद्धि □ बेटिकट यात्रा को हतोत्साहित करने के लिए घेराबंदी जांच, आदि सहित गहन टिकट चेकिंग अभियानों का आयोजन □ स्वचालित टिकट वैडिंग मशीनों (एटीवीएम) के प्रसार के माध्यम से टिकट बुकिंग मोड का विविधीकरण, मोबाइल फोन के माध्यम से टिकटिंग आदि। □ यात्री सुविधा बढ़ाने के लिए नेट-बैंकिंग, क्रेडिट/डेबिट कार्ड, ई-वॉलेट, यूनिफाइड पेमेंट इंटरफेस (यूपीआई) 		
--	--	--	--	--

		<p>/भारत इंटरफेस फॉर मनी (भीम) जैसे डिजिटल पेमेंट मोड का विस्तार</p> <p>इसके अतिरिक्त, क्षमता वृद्धि कार्यो जैसे दोहरीकरण (डीएफसी सहित), विद्युतीकरण, सिग्नलिंग आदि का आधुनिकीकरण और सुपर क्रिटिकल और महत्वपूर्ण परियोजनाओं पर निरंतर आधार पर लक्षित निवेश किया जा रहा है ताकि रेल राजस्व में उल्लेखनीय वृद्धि हो सके।</p>		
--	--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
12	<p><u>शुद्ध राजस्व</u></p> <p>समिति पाती है कि वर्ष 2016-17 से ही रेलवे के शुद्ध राजस्व में भारी गिरावट देखी गई। उदाहरण के लिए वर्ष 2016-17 के दौरान, 18210.64 करोड़ रूपए के बजट अनुमान को घटाकर 7695 करोड़ रूपए या संशोधित अनुमान के स्तर पर लगभग 58 प्रतिशत कर दिया गया था। हालांकि, वास्तविक व्यय, संशोधित लक्ष्यों के मुकाबले लगभग 37 प्रतिशत की कमी के साथ 4913 करोड़ रूपए हो गए हैं। यही परिदृश्य 2017-18 में भी रहा, जहां संशोधित लक्ष्य 6425 करोड़ रूपए थे, लेकिन उपलब्धियों में 1665.61 करोड़ रूपए की कमी दर्ज की गई। वर्ष 2018-19 के दौरान, शुद्ध राजस्व में लगभग 54 प्रतिशत अर्थात् 12990 करोड़ रूपए के बजट अनुमान से संशोधित अनुमान स्तर पर 6014 करोड़ रूपए हो गया था जबकि वास्तविक व्यय केवल 3773.86 करोड़ रूपए रहा है। इसी तरह, वर्ष 2019-20 के दौरान यातायात आय में कमी के कारण शुद्ध राजस्व में 56 प्रतिशत से अधिक की कमी आई अर्थात् 9035 करोड़ रूपए के बजट अनुमान से संशोधित अनुमान स्तर पर 3822 करोड़ रूपए हो गया। समिति इस बात की सराहना करती है कि वर्ष 2018-19 का शुद्ध राजस्व 3,774 करोड़ रूपए है, जो</p>	<p>बजट अनुमान 2020-21 में 6,500 करोड़ रूपये का शुद्ध राजस्व लक्ष्य रखा गया है। रेलवे राजस्व आय बढ़ाने और शुद्ध राजस्व को अधिकतम करने के लिए व्यय को नियंत्रित करने में अपने प्रयास जारी रखेगा।</p>	स्वीकृत	

<p>वर्ष 2017-18 के तदरूपी अवधि की तुलना में 1665.61 करोड़ रूपए रहा अर्थात् इसमें 126 प्रतिशत की वृद्धि को दर्ज की गई। रेलवे द्वारा किए गए अनेक उपायों के कारण ऐसा हुआ है। हालांकि, इन सभी वर्षों में अनुमानित शुद्ध राजस्व सृजन अनुमानसे काफी कम रहा है। इसलिए, समिति यह चाहती है कि वर्ष 2017-18 की तुलना में वर्ष 2018-19 के दौरान अर्जित शुद्ध राजस्व में हुई सराहनीय वृद्धि पर संतुष्ट होने की बजाय रेलवे को चाहिए कि वह किए गए उपायों को और अधिक सुदृढ़ करे ताकि वर्ष 2020-21 और उसके बाद अनुमानों तथा शुद्ध राजस्व के वास्तविक सृजन के बीच की खाई को पाटा जा सके।</p>			
---	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
13	<p>प्रचालनात्मक अनुपात</p> <p>समिति यह नोट करती है कि भारतीय रेलवे का परिचालन अनुपात वर्ष 2016-17 से लगातार 96 प्रतिशत से अधिक रहा है। उदाहरण के लिए वर्ष 2015-16, 2016-17, 2017-18, और 2018-19 के दौरान प्रचालन अनुपात क्रमशः 90.5, 96.5, 98.4 और 97.29% रहा है। इसके अलावा, वर्ष 2019-20 के लिए इसे संशोधित कर 95 प्रतिशत से बढ़ाकर 97.46 प्रतिशत कर दिया गया है। वर्ष 2020-21 के लिए 96.28 का लक्ष्य रखा गया है। खराब प्रचालनात्मक अनुपात के लिए माल की ढुलाई से होने वाली आय में गिरावट के साथ-साथ 7 वें वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के कारण कर्मचारियों से जुड़ी लागत में तेजी से वृद्धि जैसे कारणों को उत्तरदायी ठहराया गया है। समिति को इस बात की जानकारी है कि प्रचालनात्मक अनुपात कुल यातायात आय की तुलना में कुल</p>	<p>रेलवे, एक सतत प्रक्रिया के रूप में, कड़ाई से मितव्ययिता संबंधी उपाय कर रहा है ताकि संचालन व्यय को न्यूनतम किया जा सके। रेलवे राजस्व आय बढ़ाने और व्यय को नियंत्रित करने के प्रयासों का ईमानदारी से पालन करेगा ताकि परिचालन अनुपात (ओआर) को पर्याप्त स्तर पर पहुंचाया जा सके।</p> <p>बहरहाल, माननीय समिति सहमत होगी कि रेलवे ने समाज के व्यापक हित में बिना मुआवजे के कम लागत पर उपनगरीय सेवाओं आदि सहित कतिपय कोचिंग सेवाओं और</p>	स्वीकृत	

<p>कार्यचालन व्यय का एक फलन है और इसे बेहतर बनाने का कोई भी प्रयास, यातायात आय को अधिकतम करने और नियंत्रणीय कार्यचालन व्यय को कम करने पर ही निर्भर है। समिति का दृढ़ मत है कि प्रचालनात्मक अनुपात को कम करने के लिए रेलवे को अपने कार्यनीतिक दृष्टिकोण की समीक्षा करने और परिचालन और विभिन्न रखरखाव इकाइयों में दक्षता बढ़ाने के लिए दीर्घकालिक कार्यनीति अपनाने की जरूरत है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि मंत्रालय को और अधिक राजकोषीय अनुशासन का पालन करना चाहिए और कमियों को दूर करना चाहिए और रेलवे वित्त की बेहतर निगरानी की जानी चाहिए और अवांछनीय/अनुत्पादक व्यय पर पैनी नजर रखते हुए उसे विवेकपूर्ण ढंग से प्रबंधित किया जाना चाहिए ताकि निकट भविष्य में प्रचालनात्मक अनुपात को उचित स्तर तक कम किया जा सके।</p>	<p>आवश्यक वस्तुओं (2018-19 में लगभग 38,000 करोड़ रुपये) की ढुलाई की है, जो ओआर को 15% से अधिक तक प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है।</p>		
---	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
14	<p><u>नई रेल लाइनें</u></p> <p>समिति यह नोट करती है कि वर्ष 2020-21 के बजट अनुमान में नेटवर्क विस्तार और आधुनिकीकरण पर निश्चित ही बल दिया गया है। हालांकि, समिति यह नोट करके निराश है कि वर्ष 2018-19 के दौरान नई लाइनों के निर्माण के लिए 1000 किलोमीटर के लक्ष्य की तुलना में उपलब्धि 479 किलोमीटर ही रही जो कि 50 प्रतिशत से अधिक की कमी का संकेत करता है। समिति ने यह भी पाया कि वर्ष 2019-20 के बजट लक्ष्य को वर्ष 2018-19 से आधा कर 500 किलोमीटर तक कर दिया गया था, जिसे संशोधित अनुमाना के चरण में संशोधित कर 400 किलोमीटर तक</p>	<p>वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 1000 किमी नई लाइन चालू करने का लक्ष्य रखा था। बहरहाल, 479.54 किमी नई लाइन को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारणों का उल्लेख निम्नानुसार है:-</p> <p>रेलवे बोर्ड वर्ष के आरंभ में क्षेत्रीय रेलों को काफी आशावादी लक्ष्य देता है ताकि, क्षेत्रीय रेलें उच्च प्रगति प्राप्त कर सकें। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान 3596 किमी नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का लक्ष्य प्राप्त किया है, जो भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की सबसे अधिक प्रगति है।</p>	स्वीकृत	

<p>कर दिया गया था। जनवरी 2020 तक वास्तविक उपलब्धि 278 किलोमीटर थी। समिति का मानना है कि योजनागत आबंटनों में गिरावट के लिए प्राथमिकताओं पर पुनर्विचार करने और क्रियालापों को पुनः तैयार किए जाने की आवश्यकता है, जिसके कारण अंततः धीमी प्रगति होती है। इसलिए, समिति मंत्रालय से नई लाइनों की आर्थिक व्यवहार्यता, महत्ता आदि पर विचार करते हुए और उन्हें निश्चित समय सीमा में लागू करने के लिए कार्ययोजना तैयार करने हेतु लंबित सभी परियोजनाओं की समीक्षा करने का आह्वान करती है ताकि इन परियोजनाओं को तेजी से पूरा किया जा सके।</p>	<p>2018-19 में नई लाइन, आमामान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में 140% अधिक थी।</p> <p>साथ ही, 2009-14 के दौरान 1727 किमी की तुलना में 2014-19 के दौरान 3035 किमी नई लाइन को यातायात के लिए आरंभ किया गया था, जो 2009-14 का 176 प्रतिशत है।</p> <p>2018-19 के दौरान नई लाइन, आमामान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रु. था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।</p>		
--	---	--	--

		<p>उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।</p> <p>नई रेल लाइन के शुरू करने के लिए राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के प्राधिकारियों से वन संबंधी मंजूरी, बाधक जनोपयोगी सेवाओं (भूमिगत और भूमि के ऊपर दोनों) का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, भूकंप, बाढ़, अत्यधिक वर्षा, श्रमिकों की हड़ताल जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों का सामना करना, माननीय न्यायालयों के आदेश आदि शामिल हैं और ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।</p> <p>बहरहाल, 2013 के नए भूमि अधिग्रहण अधिनियम के लागू होने के कारण, भूमि अधिग्रहण एक चुनौतीपूर्ण कार्य और अत्यंत समय लेने वाली प्रक्रिया बन गई है। इसी प्रकार,</p>		
--	--	--	--	--

		<p>वन-विभाग संबंधी मंजूरी में लगने वाला समय अनुमान से कहीं ज्यादा था, जिससे प्रगति धीमी हो गई।</p> <p>इसके अलावा, नई लाइन परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण के विरुद्ध स्थानीय जन आक्रोश के बढ़ते हुए मामले सामने आए, जिससे देरी हुई।</p> <p>अतः, परियोजना के निष्पादन की प्रगति एवं उस पर किया गया व्यय बड़ी संख्या में उपरोल्लिखित कारकों पर निर्भर करता है, जो स्वयं कभी-कभी परस्पर निर्भर होते हैं और इसकी अप्रत्याशित प्रकृति और परियोजना-दर-परियोजना, स्थान-दर-स्थान भिन्न होते हैं।</p> <p><i>इसके बावजूद, भारतीय रेल द्वारा नई लाइन एवं आमन परिवर्तन परियोजनाओं को शीघ्र आरंभ करने में हर संभव प्रयास किए गए हैं और किए जाएंगे।</i></p> <p>विगत वर्षों में निर्माण संगठनों को आबंधित निधियों और निर्माण संगठनों की उपलब्धियों को ध्यान में रखते हुए</p>		
--	--	--	--	--

	<p>2019-20 में नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन के लक्ष्यों को कुछ वर्षों से तयशुदा दर से शुरू करने के लिए इसे और वास्तविक बनाया गया था।</p> <p>बहरहाल, भारतीय रेल में परियोजनाओं को शीघ्र दर से शुरू करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं एवं परियोजनाओं की समीक्षा करना एक सतत् प्रक्रिया है तथा इसे नियमित रूप से किया जा रहा है, जो साइट स्थिति और उपलब्ध कराए गए संसाधनों पर निर्भर करता है।</p>		
--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
15	<p>दोहरीकरण</p> <p>समिति इस बात की सराहना करती है कि वर्ष 2018-19 के दौरान दोहरीकरण के 2100 किमी के लक्ष्य की तुलना में, वास्तविक उपलब्धि 2519 किमी. (डीएफसी ट्रैक के 1000 किमी. सहित) थी जो कि मंत्रालय के अनुसार भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की गई सर्वाधिक प्रगति है। वर्ष 2019-20 के दौरान, लक्ष्यों में थोड़ा अधोगामी संशोधन करके इसे 2650 किमी. से 2450 किमी कर दिया गया। जनवरी 2020 तक 942 किमी. की उपलब्धि कर ली गई जिसमें डीएफसी के अंतर्गत की गई प्रगति शामिल नहीं है। समिति का विश्वास है कि रेलवे पूर्ववर्ती वर्ष में</p>	<p>वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 2100 किमी दोहरीकरण को चालू करने का लक्ष्य रखा और यह उपलब्धि 2519 किमी (डीएफसी रेलपथ के 1000 किमी सहित) रही, जो भारतीय रेल के इतिहास में अभी तक की उच्चतम प्रगति है।</p> <p>2018-19 में नई लाइन, आमामान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में तदनुसारी 140% अधिक</p>	स्वीकृत	

	<p>रही गतिशीलता को जारी रखेगी तथा समिति आशा करती है कि वर्ष 2019-20 और 2020-21 में भी इसी स्तर की उपलब्धियां रहेंगी।</p>	<p>था।</p> <p>2018-19 के दौरान नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रु. था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।</p> <p><i>उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।</i></p> <p>वर्ष 2019-20 में, केन्द्रीत तरीके से उपलब्ध संसाधनों का उपयोग करने के लिए थ्रूपुट संवर्धन वाली परियोजनाओं की केंद्रित दृष्टिकोण के मद्देनजर गहन समीक्षा की गई है और परियोजनाओं को सुपर क्रिटिकल परियोजनाएं (58), क्रिटिकल परियोजनाएं (68) और अन्य थ्रूपुट वृद्धि वाली परियोजनाओं के तहत में प्राथमिकता दी गई है। सुपर</p>		
--	--	---	--	--

		<p>क्रिटिकल परियोजनाओं को दिसंबर, 2021 एवं महत्वपूर्ण परियोजनाओं को मार्च, 2024 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है और स्वीकृत निष्पादनीय दोहरीकरण अन्य परियोजनाओं को मार्च, 2024 तक पूरा करने की योजना बनाई गई है।</p> <p>2019-20 के दौरान, 58 में से, 16 सुपर क्रिटिकल परियोजनाओं को अभी तक पूरा कर लिया गया है और यातायात के लिए खोल दिया गया है। इसी प्रकार, 1 क्रिटिकल परियोजना यातायात के लिए शुरू कर दिया गया है। साथ ही, 2019-20 के दौरान, दोहरीकरण के 1458 किमी को यातायात के लिए शुरू कर दिया गया था और 31.03.2020 तक और अधिक शुरू किया जा सकता था लेकिन देश में कोविड-19 महामारी के कारण परियोजनाओं को शुरू करने की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। इन परियोजनाओं के शीघ्र निष्पादन के लिए रेलवे द्वारा हर</p>		
--	--	--	--	--

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

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
16	<p><u>आमान परिवर्तन</u></p> <p>समिति यह नोट करके चिंतित है कि गत कुछ वर्षों में आमान परिवर्तन में बहुत कमी रही है। 1000 किमी. आमान परिवर्तन पूर्ण करने के संशोधित लक्ष्य की तुलना में 2018-19 के दौरान केवल 597 किमी. की उपलब्धि हुई। समिति यह भी पाती है कि बजट अनुमान 2019-20 के 600 किमी. के लक्ष्य में अधोगामी संशोधन करके इस को संशोधित अनुमान में 400 किमी. कर दिया गया। जनवरी 2020 तक वास्तविक 345 किमी. था। वर्ष 2020-21 हेतु</p>	<p>वर्ष 2018-19 में, भारतीय रेल ने 1000 किमी नई लाइन चालू करने का लक्ष्य रखा था। बहरहाल, 596.8 किमी अमान परिवर्तन लाइन को यातायात के लिए चालू कर दिया गया है। लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारणों का उल्लेख निम्नानुसार है:-</p> <p>रेलवे बोर्ड वर्ष के आरंभ में क्षेत्रीय रेलों को काफी आशावादी लक्ष्य देता है ताकि, क्षेत्रीय रेलें उच्च प्रगति प्राप्त कर सकें। भारतीय रेल ने 2018-19 के दौरान 3596 किमी नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं को चालू करने का लक्ष्य प्राप्त किया है, जो भारतीय रेल के इतिहास में अब तक की सबसे अधिक प्रगति है।</p> <p>2018-19 में नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण</p>	स्वीकृत	

	<p>लक्ष्य को इसी अनुरूप 600 किमी. निर्धारित किया गया है। समिति आमामान परिवर्तन की प्रगति में स्पष्ट कमी को आलोचनात्मक दृष्टिकोण से देखती है और यह सिफारिश करती है कि रेलवे समुचित कर्मठता के कार्य करे और नेटवर्क विस्तार के रास्ते में आ रही सभी बाधाओं की पहचान करे और इनको दूर करे ताकि सुचारु रूप ढंग से लक्षित आमामान परिवर्तन की उपलब्धि की जा सके।</p>	<p>परियोजनाओं को चालू करने का औसत 9.85 किमी प्रतिदिन रहा है, जो अब तक की सबसे अधिक प्रगति है, जबकि 2004-14 की अवधि के दौरान यह प्रगति केवल 4.1 किमी प्रतिदिन थी। अतः, 2018-19 के दौरान प्रति दिन कमीशनिंग 2004-14 की तुलना में तदनुरूपी 140% अधिक था।</p> <p>2018-19 के दौरान नई लाइन, आमामान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए बजट परिव्यय 30696 करोड़ रुपये था, जिसकी तुलना में रेलवे द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 30916 करोड़ रु. था। अतः, किया गया व्यय आवंटित धन से अधिक था।</p> <p><i>उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए संसाधनों से संबंधित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किए गए हैं।</i></p> <p>नई रेल लाइन को शुरू करने के लिए राज्य सरकारों द्वारा भूमि अधिग्रहण, वन विभाग के प्राधिकारियों से वन संबंधी मंजूरी,</p>		
--	---	---	--	--

		<p>बाधक जनोपयोगी सेवाओं (भूमिगत और भूमि के ऊपर दोनों) का स्थानांतरण, विभिन्न प्राधिकरणों से सांविधिक स्वीकृतियां, भूकंप, बाढ़, अत्यधिक वर्षा, श्रमिकों की हड़ताल जैसी अप्रत्याशित परिस्थितियों का सामना करना, माननीय न्यायालयों के आदेश आदि शामिल हैं और ये सभी कारक परियोजनाओं के समापन समय और लागत को प्रभावित करते हैं।</p> <p>अतः, परियोजना के निष्पादन की प्रगति एवं उस परियोजना पर किया गया व्यय बड़ी संख्या में उपरोल्लिखित कारकों पर निर्भर करता है, जो स्वयं कभी-कभी परस्पर निर्भर होते हैं और इनकी अप्रत्याशित प्रकृति और परियोजना-दर-परियोजना, स्थान-दर-स्थान भिन्न होते हैं।</p> <p>वित्त वर्ष 2019-20 के दौरान, 408 किमी आमान परिवर्तन कार्यों को शुरू किया जा सका तथा इसे और अधिक किया जा सकता था लेकिन देश में कोविड-19 महामारी की वजह से लॉक डाउन होने के कारण निर्माण और कमीशनिंग कार्य बुरी तरह से</p>		
--	--	--	--	--

	<p>प्रभावित हुआ है।</p> <p><i>इसके बावजूद, भारतीय रेल द्वारा नई लाइन एवं आमन परिवर्तन परियोजनाओं को शीघ्र आरंभ करने में हर संभव प्रयास किए गए हैं और किए जाएंगे।</i></p> <p>01.04.2020 तक, निष्पादनीय आमन परिवर्तन कार्य लगभग 2200 किमी है और इसे वित्त वर्ष 2023-24 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।</p> <p>निर्माण संगठनों को आवंटित धन, पिछले वर्षों में निर्माण संगठनों की उपलब्धि और देश में व्याप्त कोविड महामारी की स्थिति को ध्यान में रखते हुए, 2020-21 में आमन परिवर्तन के लक्ष्यों को और अधिक वास्तविक बनाया गया है। बहरहाल, भारतीय रेल में कमीशनिंग की दर में तेजी लाने के लिए सभी यथा संभव प्रयास ईमानदारी से किए जा रहे हैं।</p>		
--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
17	<p><u>रेलपथ नवीकरण</u> समिति नोट करती है कि वर्ष 2018-19 के दौरान, 4400 किमी. के रेलपथ नवीकरण के लक्ष्य की तुलना में 4181 किमी. की उपलब्धि हुई जबकि 2019-20 के दौरान, 3900 किमी. के लक्ष्य की तुलना में जनवरी 2020 तक 3872 किमी. की उपलब्धि हुई। 2020-21 हेतु रेलपथ नवीकरण हेतु 4000 किमी. का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इस उपलब्धि की सराहना करते हुए, समिति सिफारिश करती है कि रेलवे इस क्षेत्र को सर्वोच्च प्राथमिकता दे और वर्तमान में</p>	<p>भारतीय रेल द्वारा रेलपथ नवीकरण कार्यों की उच्च प्राथमिकता जी जाती है। वर्ष 2019-20 के लिए रेल पथ नवीकरण कार्यों हेतु 3900 किलोमीटर के लक्ष्य की तुलना में रेल पथ नवीकरण का 4500 किलोमीटर कार्य पूरा कर लिया गया।</p> <p>रेलपथ नवीकरण कार्यों के माध्यम से रेल पटरियों को प्रतिस्थापित किया जाता है जो एक सतत प्रक्रिया है। रेल पथ नवीकरण कार्यों को उसकी आयु/स्थिति के आधार पर जैसे, सकल मिलियन टन के आधार पर ढोए गए यातायात, पटरियों के टूटने/ खराब होने की घटनाओं, पटरियों की टूट-फूट, पटरियों में जंग लगने, मानकों के अनुसार पटरियों का अनुरक्षण आदि से संबंधित भारतीय रेल रेलपथ नियमावली में निहित मापदंडों के आधार पर</p>	स्वीकृत	

	<p>चल रही रेलपथ नवीकरण की अच्छी गति को बढ़ाए/बनाए रखे क्योंकि रेल नेटवर्क के सतत् प्रचालनों के लिए यह महत्वपूर्ण है।</p>	<p>जब कभी किसी रेल पथ खंड के नवीकरण की आवश्यकता होती है, उसे शुरू किया जाता है। मीटर आमान (एम जी) और छोटी आमान (एन जी) पटरियों पर, जिन्हें आमान परिवर्तन के लिए स्वीकृत किया जाता है, रेल पथ नवीकरण कार्यों को, यदि अपेक्षित हो, आमान परिवर्तन के कार्यान्वयन की प्रगति पर विचार करने के पश्चात शुरू किया जाता है।</p> <p>रेलपथ नवीकरण कार्यों की योजना प्रत्येक वर्ष अग्रिम तौर पर बनाई जाती है और रेलपथ की स्थिति और अन्य कारकों के अनुसार उनके निष्पादन को प्राथमिकता दी जाती है और यह सुनिश्चित किया जाता है कि गाड़ियों के सुरक्षित चालन के लिए वह रेलपथ हर समय सही स्थिति में हों।</p>		
--	--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
18	<p>विद्युतीकरण</p> <p>समिति यह नोट करके प्रसन्न है कि रेलवे ने रेलवे विद्युतीकरण को सर्वाधिक प्राथमिकता दी है और इनका लक्ष्य 2023 तक सभी बड़े आमामान मार्गों पर शत प्रतिशत विद्युतीकरण की उपलब्धि करना है। तथापि, 2019 के दौरान 6000 किमी. के संशोधित लक्ष्य की तुलना में 5276 किमी. की उपलब्धि की गई। वर्ष 2019-20 के दौरान 7000 किमी. के बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान को घटाकर 6000 किमी कर दिया गया। जनवरी 2020 तक, केवल 2881 किमी. की उपलब्धि की गई। समिति को आशंका है कि 2019-20 हेतु उपलब्धि लक्ष्य से कम हो सकती है</p>	<p>देशभर में रेल लाइनों का विद्युतीकरण कार्य में तेजी लाने के लिए उठाए गए कदमों में इंजीनियरी खरीद एवं निर्माण (ईपीसी) से संबंधित ठेके प्रदान करना, बेहतर परियोजना निगरानी तंत्र, ठेके प्रदान करने/अनुमानों की स्वीकृति देने के लिए फील्ड इकाइयों को अधिक शक्तियां प्रदान करना तथा उच्चतम स्तर पर गहन निगरानी शामिल हैं। वर्ष 2018-19 और 2019-20 में प्राप्त की गई उपलब्धियों को आने वाले वर्षों में बनाए रखा जाएगा तथा दिसंबर 2023 तक शेष मार्गों का कार्य निरपवाद रूप से शुरू कर दिया जाएगा।</p>	स्वीकृत	

<p>क्योंकि विद्युतीकरण से रेलवे के कार्बन फुटप्रिंट में कमी आएगी और इससे वित्तीय बचत होने के अलावा अधिक पर्यावरण अनुकूल और परिवहन का वहनीय साधन भी मिलेगा, इसलिए समिति सिफारिश करती है कि उद्देश्यों के समानुपात में लक्ष्यों की उपलब्धि के लिए प्रयासों को बढ़ाया जाए ताकि विद्युतीकरण के लाभ वास्तव में प्राप्त किए जा सकें।</p>			
--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
19	<p><u>रेल बजट का केन्द्रीय बजट से विलय</u></p> <p>समिति पाती है कि वर्ष 2017 से इस विचार के साथ रेलवे वित्त का आम बजट के साथ विलय कर दिया गया कि रेलवे अपनी राजस्व आय से राजस्व व्यय को पूरा करेगा तथा वित्त मंत्रालय पूंजीगत व्यय के लिए हमेशा की तरह सकल बजटीय समर्थन देगा। समिति यह भी पाती है कि इस विलय से यह सुनिश्चित हुआ है कि रेलवे विभागीय रूप से चलने वाले वाणिज्यिक उद्यम के रूप में अपने विलक्षण निकाय को बनाए रखे और कार्यात्मक स्वायत्ता तथा वित्तीय प्राधिकारों के प्रत्यायोजन आदि को बनाए रखे। इसके अलावा इस विलय से पृथक बजट प्रस्तुत करने से जुड़ी प्रक्रियात्मक अपेक्षाएं भी कम हुई हैं। इसका सर्वाधिक महत्वपूर्ण पहलू रेलवे द्वारा प्रभारित पूंजी पर सामान्य राजकोष को लाभांश के भुगतान को समाप्त किया जाना है। इस</p>	<p>भारतीय रेल द्वारा उत्तरोत्तर उच्चतम पूंजी व्यय सहित अवसंरचना पर एक महत्वकांक्षी निवेश योजना आरंभ की गई है। इस निवेश कार्यक्रम में क्षमता संवर्धन परियोजनाओं जैसे समर्पित माल गलियारों, दोहरीकरण/ चौहरीकरण, सिगनलिंग का विद्युतीकरण और आधुनिकीकरण आदि पर बल दिया जाएगा। इसके अलावा, परियोजनाओं के कार्यान्वयन को परिचालनिक आवश्यकताओं के आधार पर प्राथमिकता दी गई है ताकि ऐसी परियोजनाओं के पूर्ण होने पर भारतीय रेल के प्रमुख माल एवं यात्री व्यवसाय को विशिष्ट प्रोत्साहन प्राप्त हो तथा राजस्व में भी बढ़ोतरी हो सके। राजकोष से लाभांश देयता के समाप्त होने से</p>	स्वीकृत	

<p>विलय के परिणामस्वरूप महत्वपूर्ण लाइनों पर प्रचालनात्मक हानियों हेतु वित्त मंत्रालय द्वारा लागतों की अदायगी भी हुई है। समिति महसूस करती है कि रेलवे को दी गई लाभांश देयता राहत की सीमा को पूंजीगत व्यय के विभिन्न कार्यों हेतु उपयोग किया जा सकेगा और इससे वित्त मंत्रालय को संसाधनों के बेहतर आबंटन हेतु पर्याप्त स्थान मिलेगा। समिति समझती है कि बजट के एकीकरण से रेलवे को अपने मूल कार्य, आधुनिकीकरण और सुरक्षा सरोकारों पर अधिक ध्यान देने का मौका मिलेगा जबकि वित्त मंत्रालय रेलवे की सकल बजटीय समर्थन की आवश्यकताओं हेतु उत्तरदायी रहेगा। समिति का सुविचारित मत है कि विलय के लाभों की प्राप्ति के लिए, रेलवे को उपलब्ध अतिरिक्त आबंटनों को उपयोग परिसंपत्ति सृजन और रेलवे के निवल राजस्वों को बढ़ाने के लिए करना चाहिए जिससे कि रेलवे के अन्य अभावग्रस्त क्षेत्रों की वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।</p>	<p>5000 करोड रुपए प्रति वर्ष की सीमा तक शुद्ध वित्तीय राहत मिलने से भारतीय रेल द्वारा आंतरिक संसाधनों से निवेश करने में सहायता मिली है। भारतीय रेल द्वारा इस संबंध में अपना प्रयास जारी रखा जाएगा।</p>		
--	--	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
20	<p>बजट घोषणाएं - 2020-21</p> <p>समिति पाती है कि कृषि और पशु उत्पाद बाजार में अपनी पहुंच बढ़ाने के दृष्टिकोण से भारतीय रेल एक नई पहल नामतः किसान रेल कार्यान्वित करने जा रही है। समिति पाती है कि मंत्रालय ऐसे उत्पादों की त्वरित ढुलाई हेतु 'रेफ्रीजरेटिड वैन्स' और विशेष कंटेनरों के उपयोग पर विचार कर रहा है। समिति यह समझती है कि जल्दी खराब होने वाले उत्पाद जैसे मांस, पोल्ट्री और मछली के साथ-साथ कृषि उत्पादों को उनकी ढुलाई त्वरित प्रतिवर्तन काल और उनकी गुणवत्ता बनाए रखने के लिए नियंत्रित पर्यावरण की आवश्यकता है। अतः समिति सिफारिश करती है कि रेलवे को इस पहल को कार्यान्वित करने के लिए निष्ठापूर्वक प्रयास करने चाहिए चूंकि यह भंडारण और रेफ्रीजरेशन सुविधाओं के अभाव के कारण ऐसे उत्पादों के अपव्यय और मजबूरन ब्रिकी को कम करेगी और उन्हें उनके उत्पादों की बेहतर कीमत दिनाले में किसानों और अन्य पक्षकारों को सहायता करेगी।</p>	<p>वर्ष 2020-21 के केंद्रीय बजट में घोषित की गई किसान रेल के अंतर्गत कृषि उत्पादों एवं नश्वर वस्तुओं के परिवहन की योजना बनाई जा रही है। इस उद्देश्य हेतु कृषि एवं कृषक कल्याण मंत्रालय द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई का संज्ञान लेने के लिए एक समिति का गठन किया गया जिसमें रेल मंत्रालय का भी प्रतिनिधित्व होगा।</p>	स्वीकृत	

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21)' पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
21	<p>समिति पाती है कि रेलवे सौर ऊर्जा के उत्पादन के लिए सोलर पैनल स्थापित करने हेतु रेलवे पटरियों के दोनों तरफ के साथ-साथ खाली रेल भूमि को उपयोग करने की योजना बना रहा है। समिति का सुविचारित मत है कि यह एक बेहतरीन पहल है और 2023 तक रेलवे ट्रैकों के शत-प्रतिशत विद्युतीकरण के लक्ष्य के अनुरूप भी है। सतत और स्वच्छ ऊर्जा के उपयोग की महत्ता को देखते हुए समिति मंत्रालय से सिफारिश करती है कि वह उपायों का पता लगाने और आवंटित निधियों का उपयोग दक्षतापूर्वक करे ताकि इस पहल के उद्देश्यों को अनुकूलतम रूप से प्राप्त किया जा सके। समिति यह भी चाहती</p>	<p>भारतीय रेल द्वारा अपनी कर्षण ऊर्जा की आवश्यकताओं को 'परिवहन के हरित माध्यम' के रूप में भूमि आधारित सौर संयंत्र की स्थापना हेतु अपने अप्रयुक्त खाली भूमि खंडों की उपयोगिता के लिए योजनाएं बनाई गई हैं।</p> <p>इन संयंत्रों को अप्रयुक्त खाली भूमि पर संस्थापित किया जाएगा। अभी लगभग 51,000 हेक्टेयर रेल भूमि उपलब्ध है। लगभग 4500 एकड़ भूमि का आरंभिक सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है और क्रियान्वयन के भिन्न-भिन्न चरणों में है। इस भूमि पर 1 गीगा वाट (जीडब्ल्यू) सौर संयंत्रों (प्रथम चरण) को संस्थापित किए जाने की क्षमता है।</p>	आंशिक रूप से स्वीकृत	

	<p>हैं कि रेलवे यह सुनिश्चित करे कि ऐसी अद्वितीय और सार्थक पहल निधि के आवंटन में विलंब अथवा अन्य प्रणालीगत निरर्थक प्रक्रियाओं के कारण विलंबित या प्रतिकूल रूप से प्रभावित न हो।</p>	<p>अन्य 4400 एकड़ भूमि हेतु सर्वेक्षण किया जा रहा है जिससे रेल भूमि (द्वितीय चरण) पर एक और 1 गीगा वाट (जीडब्ल्यू) के सौर संयंत्र संस्थापित किए जाएंगे। अतः, आरंभिक रूप से भारतीय रेल द्वारा 2 गीगावाट (जीडब्ल्यू) के भूमि आधारित सौर संयंत्रों को दो चरणों में संस्थापित करने की योजना बनाई गई है।</p> <p>इस प्रकार, सृजित सौर ऊर्जा से सीटीयू/एसटीयू ग्रिड अथवा 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली के लिए सीधी आपूर्ति मिलेगी। सौर ऊर्जा से 5 केवीए की क्षमता वाले 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली को सीधी आपूर्ति की परिकल्पना का साक्ष्य पहले ही प्रदर्शित किया गया है। इसके अलावा, दीवाना (हरियाणा) में 2 मेगावाट और बीना (मध्य प्रदेश) में 1.7 मेगावाट की दो पायलट परियोजनाओं को संस्थापित किए जाने का कार्य पहले ही क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। उपरोक्त के अलावा, भारतीय रेल द्वारा भिलाई, छत्तीसगढ़</p>		
--	--	---	--	--

	<p>में 50 मेगावाट भूमि सौर ऊर्जा संयंत्र भी संस्थापित किया जा रहा है जिसे जनवरी 2021 तक शुरू किए जाने की संभावना है।</p> <p>निधियों के माध्यम</p> <p>इस प्रकार संस्थापित भूमि आधारित सौर संयंत्रों को भारतीय रेल की आवश्यकताओं, राज्य विनियमों, विभिन्न राज्यों में भारतीय रेल की खुली पहुंच स्थिति आदि पर आधारित विभिन्न मॉडलों की कुल संख्या जैसे नवीकरणीय ऊर्जा सेवा कंपनी (रेसको)/डेवलपर मोड, केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सीपीएसयू) योजना आदि के तहत शुरू किए जाएंगे।</p>		
--	---	--	--

रेल मंत्रालय की अनुदान की मांगों (2020-21) पर रेलों संबंधी स्थायी समिति की तीसरी रिपोर्ट में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर की गई कार्रवाई संबंधी रिपोर्ट ।

सिफारिश सं.	सिफारिश	सरकार द्वारा की गई कार्रवाई	क्या सरकार द्वारा स्वीकार किया गया अथवा नहीं	टिप्पणियां
22	<p>समिति पाती है कि मंत्रालय चार स्टेशनों के पुनर्विकास और 150 यात्री गाड़ियों के प्रचालन के लिए पीपीपी निधियां जुटाने की योजना बना रही है। उन्होंने आगे पाया कि परियोजना की रूपरेखा तैयार की जा रही है। समिति महसूस करती है कि इस कदम से रेल सेवाओं के विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए रेलवे को धन जुटाने में मदद मिलेगी। अतः समिति मंत्रालय से सिफारिश करती है कि समयबद्ध तरीके से इस परियोजना के वित्तपोषण, निष्पादन और कार्यान्वयन की प्रक्रियाओं को तैयार करे ताकि इसके उद्देश्यों को पूरा किया जा सके।</p>	<p>50 स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए ग्रुप ऑफ़ सेक्रेट्रीज का गठन किया गया है। ग्रुप ऑफ़ सेक्रेट्रीज में निम्नलिखित शामिल हैं:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) मुख्य कार्यपालक अधिकारी, नीति आयोग - अध्यक्ष 2) अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड - सदस्य 3) सचिव, आर्थिक मामले विभाग, सदस्य, वित्त मंत्रालय 4) सचिव, आवासन एवं शहरी मामले मंत्रालय - सदस्य 5) वित्त आयुक्त (रेलवे) - सदस्य <p>सदस्य (इंजीनियरी) रेलवे बोर्ड और सदस्य</p>	स्वीकृत	

	<p>(यातायात), रेलवे बोर्ड, अपनी संबंधित परियोजनाओं हेतु सहयोजित सदस्य हैं। ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरीज द्वारा बोली प्रक्रिया पर निगरानी रखी जाती है।</p> <p>ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरीज (जीओएस) की सिफारिशों के अनुसार, स्टेशन पुनर्विकास परियोजनाओं को सार्वजनिक निजी भागीदारी माध्यम से शुरू किया जाएगा और आईआरएसडीसी/आरएलडीए को मौजूदा नियमों के तहत आर्थिक मामले विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा निहित नियमों से अवसंरचना परियोजना विकास निधि हेतु अनुरोध किया जा सकता है।</p> <p>रेल मंत्रालय द्वारा ग्रुप ऑफ़ सेक्रेटरी का गठन अन्य बातों के साथ भारतीय रेल नेटवर्क पर निजी ऑपरेटरों द्वारा 150 गाड़ी सेवाओं के संचालन हेतु नियम एवं शर्तों से संबंधित परामर्श देने हेतु किया गया है।</p> <p>भारतीय रेल के अधिकारों एवं दायित्वों को रेखांकित</p>	
--	--	--

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

LOK SABHA
(STATEMENT BY MINISTER)

STATEMENT TO BE MADE BY SHRI SURESH C. ANGADI, MINISTER OF STATE FOR RAILWAYS IN THE LOK SABHA REGARDING THE STATUS OF IMPLEMENTATION ON THE RECOMMENDATIONS CONTAINED IN THE 3RD REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON RAILWAYS ON “DEMANDS FOR GRANTS (2020-21) OF THE MINISTRY OF RAILWAYS”.

Sir,

I rise to make a statement on the status of implementation of the recommendations contained in the 3rd Report of the Standing Committee on Railways (17th Lok Sabha) on “**Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Railways**” presented to Lok Sabha on 02.03.2020.

A Statement showing implementation status of all the recommendations contained in the Report is enclosed. Since the Statement is voluminous, I request that the same may be taken as read.

RAJYA SABHA
(STATEMENT BY MINISTER)

STATEMENT TO BE MADE BY SHRI SURESH C. ANGADI, MINISTER OF STATE FOR RAILWAYS IN THE RAJYA SABHA REGARDING THE STATUS OF IMPLEMENTATION ON THE RECOMMENDATIONS CONTAINED IN THE 3RD REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON RAILWAYS ON “DEMANDS FOR GRANTS (2020-21) OF THE MINISTRY OF RAILWAYS”.

Sir,

I rise to make a statement on the status of implementation of the recommendations contained in the 3rd Report of the Standing Committee on Railways (17th Lok Sabha) on “**Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Railways**”, laid in Rajya Sabha on 02.03.2020.

A Statement showing implementation status of all the recommendations contained in the Report is enclosed. Since the Statement is voluminous, I request that the same may be taken as read.

**GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF RAILWAYS
(RAILWAY BOARD)**

ACTION TAKEN REPORT

ON

**3rd REPORT OF THE STANDING COMMITTEE ON RAILWAYS
(XVII Lok Sabha)**

ON

**'DEMANDS FOR GRANTS (2020-21) OF THE MINISTRY
OF RAILWAYS'**

AUGUST, 2020

**REFERENCE LOK SABHA SECRETARIAT's O.M. No. LAFEAS-SCR021(12)/1/2020-SCR dated 02.03.2020
(No. 2020/BC-II/XVII/100/2)**

INDEX

RECOMMENDATION NO.		PAGE NO.
1		1
2	ANNUAL PLAN	2-3
3	FINANCIAL ALLOCATION AND UTILIZATION	4-5
4	INTERNAL RESOURCE GENERATION	6-7
5	GROSS TRAFFIC RECEIPTS (GTR)	8-15
6		16-19
7		20-27
8	EXTRA BUDGETARY RESOURCES (EBR)	28-29
9	RAILWAY FUNDS	30
10		31
11	RASHTRIYA RAIL SANRAKSHA KOSH (RRSK)	32-38
12	NET REVENUE	39
13	OPERATING RATIO	40-41
14	NEW LINES	42-45
15	DOUBLING	46-48
16	GAUGE CONVERSION	49-51
17	TRACK RENEWALS	52-53
18	ELECTRIFICATION	54
19	MERGER OF RAIL BUDGET WITH THE UNION BUDGET	55-56
20	BUDGET ANNOUNCEMENTS - 2020-21	57
21		58-59
22		60-61

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
1	<p>A comprehensive examination of the Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Railways has revealed consistently falling revenues, rising expenditure and a soaring operating ratio coupled with continuous erosion of customer base in both freight and passenger traffic segments. The Committee note that the Railways are making earnest efforts towards mopping up requisite resources and initiating structural reforms through a wide range of endeavours. The Committee are of the considered opinion that these are steps in right direction which also needs continuous follow up and effective monitoring so as to enable the Railways to garner sufficient external resources, generate adequate internal revenue and provide quality services for remaining in contention. Based on the information supplied by the Railways and evidence of the representatives of Ministry of Railways (Railway Board), the Committee have reached to certain conclusions which have been discussed in succeeding paragraphs.</p>	<p>The Ministry is thankful to Hon'ble Committee for appreciating the sincere efforts made towards mopping up requisite resources and initiating structural reforms through a wide range of endeavors. The Ministry is committed to take them forward.</p>	Accepted	

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
2	<p><u>ANNUAL PLAN</u></p> <p>The Committee find that the Railway Budget is primarily funded from three different sources viz : (i) budgetary support from the central government, (ii) extra budgetary resources (primarily borrowings and also includes institutional financing, public private partnerships, and foreign direct investment, and (iii) its own internal resources (freight and passenger revenue, and leasing of Railway land etc.). The Committee observe that the Annual Plan for the year 2020-21 of the Ministry of Railways has been pegged at Rs.1,61,042 cr comprising Gross Budgetary Support of Rs.70,250 cr, Internal Resources of Rs.7,500 cr and Extra Budgetary Resources (EBR) of Rs.83,292 cr. This has been made against a proposed outlay of Rs.1,97,295 cr. While allocations for GBS was proposed for Rs.1,09,503 cr, the final allocation was reduced by more than 30% to Rs.70,000 cr. According to the Ministry, one of the</p>	<p>The Gross Budgetary Support(GBS) of the Government to Ministry of Railways in BE 2020-21 is Rs. 70,250 cr (including Nirbhaya Fund). Though the GBS allotted by the Government is not as per the projected requirement of Railways, the same is higher over the RE 2019-20 allotment of Rs. 68,105 cr. Issues related to higher GBS requirement is discussed by this Ministry regularly with the Ministry of Finance during various review meetings. As recommended by Hon'ble Committee, Ministry of Finance would be requested for higher GBS allotments during the year including the RE stage.</p> <p>Ministry of Railways is thankful to the Hon'ble Committee for appreciating</p>	Accepted	

	<p>main reasons for drastic reduction in the BE proposal for 2020-21 was the reduction in the proposed GBS. The Committee are disappointed to note that the allocation of funds for the fiscal 2020-21 was not as per the Ministry's demand. They feel that it may not be adequate for effectively enforcing the ambitious investment plan of the Railways as well as expeditious completion of pending projects. The Committee recommend that the matter be taken up with the Finance Ministry at the appropriate level for enhancing the allocations suitably at the RE stage so as to enable the Railways to cater to the projected expansion, upgradation and modernization of Railway network.</p>	<p>Railways' needs for adequate investment in projects of expansion, upgradation and modernisation of Railway network. A large part of such investment is made from Capital extended by Ministry of Finance (MOF) as Gross Budgetary Support (GBS) from General Exchequer. Railways' requirement of funds under GBS for the ongoing financial year is submitted to MOF through the Revised Estimates every year, as per an established mechanism. Suitable funds are allotted by MOF keeping in view requirement of competing Ministries/Departments etc and availability of overall resources. The recommendation of the Hon'ble Committee has been noted.</p>		
--	--	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
3	<p><u>FINANCIAL ALLOCATION AND UTILIZATION</u></p> <p>The Committee note that the BE of the Ministry for the year 2019-20 was Rs.160176 cr which was reduced at RE to Rs. 156352 cr while the actual expenditure (up to 30 January 2020) was only to the tune of Rs.1,25,418 cr. Similarly, during the year 2018-19, while the RE was scaled down to Rs.1,38,858 cr, the actual utilization was Rs.1,33,377 cr. During the year 2017-18 though the RE was Rs.1,20,100 cr, the actual achievement was only Rs.1,01,985 cr. Thus, the financial performance of the Railways during the past three consecutive years reveal that even the reduced allocation at the RE stage could not be fully utilized. The Committee take note of the Ministry's assurance that they are embarking upon a number of measures which, inter alia , include electrification, new lines, gauge-conversion, doubling/tripling etc. for maximum utilization of funds during 2020-21.</p>	<p>Lesser utilization of capex against RE allotments in previous three years were mainly due to lesser expenditure under internal resource and EBR segments of capex. While the shortfall under internal resource segment was on account of lesser internal resource generation resulting from sharp rise in staff cost and pension pursuant to 7th pay commission implementation and less than expected traffic earnings, lesser expenditure under EBR was due to reduction in requirement under Market borrowing projected by the Zonal Railways and lesser investment in partnerships projects. However, all efforts would be made to achieve the Capex target of BE 2020-21.</p>	Accepted	

	<p>The Committee trust that the Railways would be able to honour their assurances by intensifying the proposed measures and optimally utilising the 2020-21 BE provisions of Rs.1,61,042 cr. The Committee feel that by virtue of maximum achievement in the fund utilization, the Railway would be on a stronger footing in availing the proposed amount from the Ministry of Finance at RE stage.</p>			
--	--	--	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
4	<p><u>INTERNAL RESOURCE GENERATION</u></p> <p>The Committee are concerned to note that over the years, there has been a sharp decline in the generation of internal resources by the Railways which has resulted in greater dependency on Budgetary Support and on market borrowings which do not help in the long term. To illustrate, the contribution of Internal Resources to total Capital Outlay was Rs.12125 cr or 11.03% in 2016-17 which was reduced to Rs.3070 cr or 3.1% of the total outlay in 2017-18. The trend was repeated in 2018-19 with only 3.5% of the budget being financed through the internal resources share of Rs.4663 cr. The situation became even more acute with only 3.2% or Rs.5000 cr being kept for internal resources in RE 2019-20. For 2020-21, the target is an ambitious Rs.7500 cr or 4.6% of the budget. The main reasons attributed for this decline in internal resources are shortfalls in passenger, freight and sundry earnings. The impact of the 7th Pay Commission has also contributed significantly to this downturn. The Committee feel that the persistent decline in internal revenue generation is a pointer towards some inherent deficiencies in the overall planning and</p>	<p>The Ministry is equally concerned over the decline or less than desired growth in traffic earnings in recent years and has continuously been taking measures to accelerate the growth. Apart from short term measures aimed at enhancing passenger and freight traffic by making them attractive vis-a-vis other competitive modes, Railways have embarked upon a massive investment programme for enhancing capacity and throughput such as doubling, DFC, electrification,</p>	Accepted	

	<p>management. As a matter of fact, despite availability of adequate Government support and infusion of funds via market borrowings, the inability of the Railways to generate adequate resources is a matter of serious concern. Taking into account various measures initiated by the Railways to leverage internal resource generation, the Committee impress upon the Ministry to escalate their efforts in this direction so as to ensure requisite revenues for carrying out the intended objectives.</p>	<p>modernization of signaling etc which are expected to improve capacity, market share in freight and passenger business and thereby revenue generation.</p>		
--	--	--	--	--

Action Taken Report on the recommendations/observations contained in the 3rd Report of Standing Committee on Railways on 'Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Railways'.

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
5	<p><u>GROSS TRAFFIC RECEIPTS (GTR)</u></p> <p>The Committee note that since 2017-18, the actual Gross Traffic Receipts of the Indian Railways have fallen short of the revised estimates. The Ministry have attributed intense competition confronted by the Railways' passenger and freight business from low-cost airline and specifically expanding road sector as the main reason for the slump in GTR. The situation has been further aggravated by the recent slump in the demand for coal and cement which used to be the mainstay of the Railway freight basket. In this context, the Committee would like the Railways to explore diversification of its freight business so that they do not remain fully dependent on carrying traditionally bulk commodities like cement, coal</p>	<p>With a view to facilitate exploitation of attractive market of e- commerce segment, Zonal Railways have been advised to utilize existing provisions for transportation of e-commerce consignments through Sub-urban Railways (EMU/DMU/MEMU trains) under certain terms and conditions. Zonal Railways have also been empowered to modify some of these terms and conditions with the approval of General Managers depending on the local factors.</p> <p>Besides, rights have been granted to Kirloskar Pneumatic Company Limited to haul RoadRailer train on IR network so as to facilitate seamless door-to-door service and to generate additional revenue. The service has already become operation since</p>	Accepted	

and iron ore. The Committee are of the firm opinion that with such diversification according to the changing scenario would enable the Railways to increase their market share in the freight business which in turn results in enhancement of Gross Traffic Receipts.

September 2018.

The details of Gross Traffic receipts for year 2017-18, 2018-19(target), 2018-19 (actual) and 2019-20 (target) are given as under:

Particular	2017-18	2018-19 Target	2018-19 Actual	2019-20 Target
Passenger	48643.14	52000	51066.65	56000
other Coaching	4314.43	6000	4474.46	6000
Goods	117055.40	121950	127432.72	143000
Sundry Other Earnings	8688.18	20790	6996.23	11575
Total	178701.15	200740	189970.06	216575

Indian Railways is committed to offer affordable transportation solution to the poorest section of the society and therefore, the passenger fares have traditionally been kept at low level particularly for second class ordinary and suburban passengers. Indian Railways carries out certain transport activities which are uneconomic in nature and are carried out in the larger interest of the country. The tariff policy on

		<p>Indian Railways has traditionally been one of restraint with regard to increase in passenger fare.</p> <p>The last fare revision was carried out in 2014-15.</p> <p>Recently from 01.01.2020, Indian Railway has revised the basic passenger fare with following features:-</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 01 paisa per kilometer increased in ordinary non-AC classes in Non-suburban➤ 02 paisa per kilometer increased in Mail/Express Non-AC classes in Non-Suburban➤ 04 paisa per kilometer increased in AC classes in Non-suburban➤ No increase in passenger fare of Suburban➤ No increase in season tickets (both suburban & Non-Suburban) <p>Indian Railway has deployed multi-</p>		
--	--	--	--	--

		<p>pronged strategy to boost its revenue from freight; which include tariff rationalization and Tariff/freight incentive schemes which target to make rail a more competitive mode by attempting to bring down freight costs, enhancing ease of doing business which involves simplification of rules & processes and use of IT/digitisation to make rail business more customer-friendly and enhance transparency and diversification of freight basket in which IR has consciously adopted a strategy of gaining new traffic/commodities, in addition to transporting the conventional bulk commodities; for eg. Container traffic, automobile traffic etc</p> <p>The following initiatives has been taken to attract more traffic:-</p> <p>i. The rationalization of freight applicable with effect from 01.11.2018 has following features:</p>		
--	--	---	--	--

		<p>a. Increase in freight rate of Coal , RMSP (Raw material for steel plants) , Iron & Steel , Iron ore , Other goods @ 8.75 %</p> <p>b. Increase in haulage charge of Container trains @ 5 % w.e.f 01.12.2018</p> <p>c. No increase in freight of Foodgrain, Fertilizers, POL, Sugar, Salt, Edible oils and Cement, as there are essential commodities or already at high rate.</p> <p>ii. Withdrawal of 15% Busy Season Charge on all commodities (except POL and Iron ore). Coal & Coke and container traffic is already exempted.</p> <p>iii. Withdrawal of 5% supplementary charge from Mini Rake and Two Point Rake combination to make the rail rates competitive.</p> <p>iv. A discount of 25% on movement of empty containers and empty flat wagons has been given, to encourage loaded container movement from ports to</p>		
--	--	---	--	--

		<p>hinterland. This discount was raised to 100% during pandemic COVID 19 from 24.03.2020 to 08.05.2020.</p> <p>v. Distance for Mini Rake operation has been relaxed upto 1000 km for Intra Zonal traffic. Further, it has been relaxed upto 1500 km for inter-zonal and Intra-zonal traffic both. Mini rakes are also booked under lower train load rates.</p> <p>vi. Distance between two points combinations have relaxed to 500 km.</p> <p>vii. Round Trip Traffic (RTT) policy has been finalized and will come into force from 01.07.2020. This policy provides handsome discount to the customers who offer traffic in return direction within 24 hrs subject to certain terms and conditions.</p> <p>viii. In order to expand the freight basket for containerization, more than 90 commodities has been de-notified and brought under FAK rate which are lowest rate for container traffic.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>ix. Double Stack Dwarf Containers has been introduced as a new delivery model and is charged by applying 17% concession on FAK rates to make this delivery model attractive.</p> <p>x. Round-trip haulage charge for container traffic (for 0-50 km) minimum distance slab has been notified which is around 35% cheaper per TEU/round trip</p> <p>xi. GST exemption has been permitted for certain commodities which are being transported by container</p> <p>xii. The benefit of night incentive at par with goods traffic has been extended to container traffic handled at Container Rail Terminal</p> <p>xiii. Liberalization (reduction) of Terminal Access Charges (TAC) for double (loading & unloading) operations; i.e. instead of 1.5 times the applicable rate, single time charge is now applicable.</p> <p>xiv. Freight rate for movement of</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Automobile traffic when moved in NMG, BCCNR & BCACM wagons has been retained further for the period of another year i.e. from 01.12.2019 to 30.11.2020.</p> <p>To facilitate the ease of doing business Railway has initiated electronic registration of demand, electronic transmission of Railway Receipts, user-friendly weighment policy etc.</p>		
--	--	--	--	--

Action Taken Report on the recommendations/observations contained in the 3rd Report of Standing Committee on Railways on 'Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Railways'.

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks																			
6	<p>The Committee are concerned to note the losses incurred by the Railways in passenger services purportedly due to the social service obligations which, inter alia , include pricing tickets at fares lower than costs, passenger concessions etc. The predicament of the Railways is that the profits earned from freight business is utilized to compensate for the loss incurred on passenger and other coaching services thereby adversely affecting both freight and passenger business. It therefore becomes imperative that both freight and passenger fares are rationalised prudently. Since the demand for transport is elastic in a competitive market, the Committee would like the Railways to be mindful of the fact that any increase in fares should be</p>	<p>NIPFP was engaged to carry out a study on “Developing a mechanism for computing the value of Social Service Obligations (SSO) being borne by IR in 2017. NIPF&P’s recommendation regarding the elements constituting Social Service Obligations (SSOs) of IR and accepted by Ministry of Railways are as given below:</p> <table border="1" data-bbox="884 854 1654 1292"> <thead> <tr> <th data-bbox="884 854 926 915">S.No.</th> <th data-bbox="926 854 1356 915">Description of Losses</th> <th data-bbox="1356 854 1654 915">Categorize the losses as SSOs of IR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="884 915 926 948">1.</td> <td data-bbox="926 915 1356 948">Concessions in Passenger Fares</td> <td data-bbox="1356 915 1654 1230" rowspan="5">SSO of IR</td> </tr> <tr> <td data-bbox="884 948 926 1010">2.</td> <td data-bbox="926 948 1356 1010">Losses on Uneconomic Branch Lines (UBLs)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="884 1010 926 1071">3.</td> <td data-bbox="926 1010 1356 1071">Losses on Strategic Lines not Compensated by MoF</td> </tr> <tr> <td data-bbox="884 1071 926 1133">4.</td> <td data-bbox="926 1071 1356 1133">Losses on Account of EMU Suburban Services</td> </tr> <tr> <td data-bbox="884 1133 926 1195">5.</td> <td data-bbox="926 1133 1356 1195">Losses on Account of fares below Cost</td> </tr> <tr> <td data-bbox="884 1195 926 1227">6.</td> <td data-bbox="926 1195 1356 1227">Loss on Commodities (Low rated)</td> <td data-bbox="1356 1230 1654 1292" rowspan="2">Not considered as SSO of IR</td> </tr> <tr> <td data-bbox="884 1227 926 1292">7.</td> <td data-bbox="926 1227 1356 1292">Other Coaching (Parcel, Luggage, Postal and Catering)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Losses incurred on account of low tariff</p>	S.No.	Description of Losses	Categorize the losses as SSOs of IR	1.	Concessions in Passenger Fares	SSO of IR	2.	Losses on Uneconomic Branch Lines (UBLs)	3.	Losses on Strategic Lines not Compensated by MoF	4.	Losses on Account of EMU Suburban Services	5.	Losses on Account of fares below Cost	6.	Loss on Commodities (Low rated)	Not considered as SSO of IR	7.	Other Coaching (Parcel, Luggage, Postal and Catering)	Accepted	
S.No.	Description of Losses	Categorize the losses as SSOs of IR																					
1.	Concessions in Passenger Fares	SSO of IR																					
2.	Losses on Uneconomic Branch Lines (UBLs)																						
3.	Losses on Strategic Lines not Compensated by MoF																						
4.	Losses on Account of EMU Suburban Services																						
5.	Losses on Account of fares below Cost																						
6.	Loss on Commodities (Low rated)	Not considered as SSO of IR																					
7.	Other Coaching (Parcel, Luggage, Postal and Catering)																						

	<p>confined to a certain limit depending upon the competition from other transport modes. The Committee also recommend that there is a need to revisit the components that constitute social service obligations of the Railways in this challenging scenario. They are also of the considered opinion that the operational efficiencies of the Railways in both freight and passenger business have to be leveraged to a greater extent so as to retain the customer base and enhance revenues.</p>	<p>of parcel, luggage, postal services & catering, for which IR is under no obligation to keep the fares/ tariff low should not be treated as SSO to IR.</p> <p>The concern shown by the Committee is highly appreciated. It is submitted that rationalisation of fare and freight is an ongoing process and at times, it is resorted keeping in view the market, alternate modes of transport, economic situation of the country etc. Taking into account the all relevant factors, the rationalisation of fare was done w.e.f. 01.01.2020 with following features:</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 01 paisa per kilometer increased in ordinary non-AC classes in Non-suburban □ 02 paisa per kilometer increased in Mail/Express Non-AC classes in Non-Suburban □ 04 paisa per kilometer increased in AC classes in Non-suburban □ No increase in passenger fare of Suburban 		
--	---	--	--	--

		<p>□ No increase in season tickets (both suburban & Non-Suburban)</p> <p>Similarly, freight tariff has been rationalized from 01.11.2018 in which freight rates for most of the commodities were increased by 8.75%. However, freight rates were not increased in case of Foodgrain, Fertilizers, POL, Sugar, Salt, Edible oils and Cement.</p> <p>Freight for container traffic was increased by 5% only from 01.12.2018.</p> <p>Further to this, certain additional initiatives have been taken to make the freight competitive as highlighted in the reply given against recommendation No.5; some of them include withdrawal of busy season charge @15%, withdrawal of supplementary charges leviable on two point rakes, mini rakes etc., relaxation of distance in case of mini rake, two point rake, Round Trip Traffic policy, Round trip charge for container traffic, relaxation in levy of Terminal Access charges in case of</p>		
--	--	--	--	--

		<p>container traffic, expansion of e-RD and e-TRR etc.</p> <p>As regards revisiting the components of social service obligation, it is submitted that National Institute of Public Finance and Policy (NIPFP) was engaged for developing a mechanism for computing the value of Social Service Obligation (SSO) being borne by Indian Railways. They submitted final report in November, 2017. The same was examined in Board.</p>		
--	--	--	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
7	<p>According to the Ministry, the limited success on the part of the Railways in raising revenues through land monetization, advertisements etc. has adversely affected their financial health. In view of the fact that non-fare revenue commands equal significance, more so when losses are incurred on passenger fares, the Committee impress upon the Railways to strengthen their planning, management and monetary mechanisms to earn substantial non-fare revenues through various methods/sources, already intended and put in place.</p>	<p>1. To enhance alternate sources for generation of revenue, Ministry of Railways has framed policies for enhancing Non-Fare Revenues (NFR). The policies include generating revenue from Out of Home advertising, advertisement on Mobile Assets in trains, Content on Demand, Rail Display Network, Unsolicited proposals policy and New Innovative Non Fare Revenue Ideas Scheme (NINFRIS). Further, Central and State Governments have also been offered a scheme for Vinyl Wrapping of trains at fixed rates. They have also been offered subsidized rates for show casing Social Welfare Schemes through hoardings at stations.</p> <p>2. In addition to above, full powers have been delegated to General Managers and Divisional Railway Managers of all Zonal/Divisional Railways to award advertising contracts in order to expedite the process and increase revenue.</p>	Accepted	

		<p>3. In order to strengthen Indian Railways planning, management and monitory mechanism to earn substantial non-fare revenues through various methods / sources, some recent projects/steps envisaged to enhance revenue from NFR/Commercial Publicity are as follows:</p> <ul style="list-style-type: none">• Content on Demand- The bid process management of COD has been re-entrusted to RailTel on 11.07.2019 with 50:50 revenue shares between Indian Railways and RailTel. The LoA for implementation of CoD has been issued by RailTel on 14.01.2020. Rs. 63 cr p.a. minimum guarantee shall be paid by service provider for 10 years. In addition to this, the bidder will also share revenue generated through CoD services @ 10% to 45% depending upon the revenue slab.• Rail Display Network- The bid process management of RDN has also been re-entrusted to RailTel on 15.01.2020. The RFP of RDN has been		
--	--	---	--	--

		<p>floated on 24.03.2020 by RailTel.</p> <ul style="list-style-type: none">• In response to Zonal references, policy/instructions are being reviewed with intent to remove any bottlenecks/constraints and to expedite implementation of the proposals. <p>Approximately 0.51 lakh hectare Railway land is vacant which is mostly in the form of narrow strips along the tracks, which is required for servicing and maintenance of track, bridges and other railway infrastructure. Further, this vacant land is utilized for execution of various infrastructural projects for meeting future growth needs of Railways which include projects like doubling/tripling and traffic facilities works, etc. Railway`s operations also necessarily require development of ancillary logistic support/infrastructure such as bulk oil installations & oil depots, steel yards, concrete sleeper plants, coal dumps, private sidings, connectivity to ports and other infrastructure, commercial plots, vending stalls, etc. for which land is leased/licensed. Efforts are being made by Railways to</p>		
--	--	--	--	--

increase the non fare revenue from conventional usage of railway land every year by realizing the outstanding dues from the concerned parties. During the last five years earning from conventional usage of land has been as follows:

Year	Earning (fig. in Crs.)
2015-16	1682.49
2016-17	2079.45
2017-18	1525.02
2018-19	1976.78
2019-20	1772.88

Moreover, the vacant land, which is not required by Railways for its immediate operational needs, is utilized for commercial development, wherever feasible, in order to mobilize additional financial resources through Rail Land Development Authority (RLDA). RLDA is a statutory Authority under the Ministry of Railways, set up by an Amendment to the Railways Act, 1989 for development of Railway land as entrusted by the Central Government for commercial use for the purpose of generating revenue by non-tariff measures. For this purpose, RLDA enter into agreements on behalf of the Central Government,

		<p>execute contracts with the developers and conduct its business.</p> <p>The land parcels offered by Railway for commercial development are entrusted to RLDA by Central Government, i.e. Ministry of Railways. Railway land entrusted to RLDA can be developed for purposes like commercial, institutional, hospitality, entertainment, etc. RLDA may also develop railway land in phased manner, in case the phased development is considered to be more beneficial based on market assessment. Commercial Development shall conform to the development control norms of the area where land is located. Land for commercial development is leased out through open, transparent and competitive bidding process.</p> <p>As on Jan, 2020, 75 sites measuring 241.41 Ha of railway land (approx.) where commercial development seems feasible, have been entrusted to RLDA which were identified by Railway/RLDA. RLDA has also been entrusted with 84 colonies for colony</p>		
--	--	--	--	--

		<p>redevelopment under colony redevelopment program of IR to redevelop old railway colonies at no cost to Railways by utilizing funds generated from commercial exploitation of unutilized FAR of colonies.</p> <p>Power has been delegated to Zonal railways/RLDA for giving land for Open Space Reservation (OSR) for change of land use, resulting in clearing of non-approved pending Change of Land Use (CLU) cases with concerned local authority. RLDA now, has been allowed to lease out / or multiple sublease of railway land for commercial exploitation up to a maximum lease period of 99 years including residential development limit based on specific requirement of the site, project and local real estate market. Above mentioned reforms taken by IR render support to RLDA for effective & faster commercial utilization of Railway land for generating revenue in years to come and the effect of such reforms are now visible in terms of the earning of Rs. 933.27 Cr generated in year 2019-20 against the target of Rs. 1660 Cr. through commercial development.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>In this respect, a 'Five Year plan' has also been made out by RLDA for the land parcels entrusted to RLDA. However, it is pertinent to mention that the success of land monetization through RLDA depends on demand of real estate market, economic condition of country etc. which is a dynamic process.</p> <p>Apart from above, Land Management in Indian Railways is strengthened which is being looked after at HoD level officer (generally, Chief Engineer General) at Headquarter of Zonal Railways. Chief Engineer (General) is assisted by Deputy Chief Engineer/Land or XEN/Land. At Divisional level, the work of land management in looked after by the Divisional Engineer/Land in IR. These officers are further assisted by the junior officers, supervisor and ministerial staff. An online application called Land Management Module has been provided in Track Management System (TMS). This module provides Centralized database for Land records of Railway i.e. Land Acquisition details, Area, usage and AutoCAD</p>		
--	--	--	--	--

		<p>plans /authenticated land plans are uploaded. Zonal Railway have been instructed that all ownership related information should be digitalized and kept in Centralized form and to make out an effort to get the missing land plans which is a continues exercise. A separate land management system (LMS) in line with Track management System (TMS) has also been envisaged for synchronizing all land data and related details of land management's data for lease/license right of way etc. in one online platform.</p>		
--	--	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
8	<p><u>EXTRA BUDGETARY RESOURCES (EBR)</u></p> <p>The Committee note that in 2016-17, while EBR financed around 48% of the total budget, this increased sharply to 54.4% in 2017-18. The trend has continued in subsequent years too. The Committee find that the total lease payment to IRFC as principal component and payment of interest is estimated at a huge amount of Rs.26,160 cr for BE 2020-21. While realizing that internal resources of the Railways have considerably shrunk and GBS can provide funds up to a certain extent only, the Committee appreciate the compulsion of the Railways for depending upon institutional finance to fund important rail infrastructure. In other words, a decline in generating adequate internal resources has forced the Railways to fund their capital expenditure through GBS and EBR. However, the Committee impress upon the Ministry to take into account the fact that an</p>	<p>Railways need huge investment for capacity expansion so as to remain competitive with other modes of transport and also to facilitate the growth requirements of the economy. Hence, fund constraints should not hinder the growth of Railways. Though the GBS from the Government has substantially grown over the years, the same alone can not cater to the investment needs of Railways. Hence, EBR (market borrowing) is being looked at as an assured source of funding for railways' capex. However, Railways are conscious of the debt servicing liabilities that are associated with market borrowings and are deciding on the amounts in consultation with the</p>	Accepted	

	<p>increased reliance on borrowings, which entail interest payment, could further exacerbate the overall financial situation of the Railways. Prudence, therefore, requires that Railways have to make earnest efforts towards substantial enhancement of internal revenue generation so that over-reliance on the borrowings component of EBR is gradually reduced.</p>	<p>Ministry of Finance. Though efforts are being made on a continuous basis to enhance internal resource generation, in the immediate future, it is unlikely that there would be adequate internal resources to replace market borrowing substantially. The Ministry would however keep in view the concerns of Hon'ble Committee while deciding the level of market borrowings.</p>		
--	---	--	--	--

Recommendation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
9	<p><u>RAILWAY FUNDS</u></p> <p>The Committee find that the Railways administer a number of Railway Funds. While the Depreciation Reserve Fund is meant to meet the capital expenditure on replacement and renewal of Railway assets, the Development Fund is to meet capital expenditure on passenger amenities, labour welfare works etc. Capital Fund is to meet the debt servicing obligations of principal component of market borrowing from IRFC and works of capital nature. The Ministry has also to administer the Pension Fund as well as to finance pensionary payments to the retirees. The Committee find that in 2020-21, appropriations to the DRF is estimated at Rs.800 cr. which is a huge reduction from Rs.5200 cr as provided in 2017-18, though marginally improved from Rs.300 cr in 2018-19 to Rs.400 cr in 2019-20. The Committee are given to understand that reduction in the DRF is due to the introduction of the RRSK as a source of assured funding. According to the Ministry, since appropriation of DRF or Railways share of RRSK is to be met from Railways' revenues, the appropriation levels to these funds are decided as per the works to be executed through each fund. Taking note of the Ministry's assurance that there is no sidelining of DRF, the Committee believe that in case the RRSK is not to be continued beyond 2021-22, the Railways should remain prepared for adequate appropriation to the DRF so that renewal and replacement works having safety implications are again funded out of DRF.</p>	<p>If the RRSK is not continued beyond 2021-22, the Railways are committed to appropriate adequately to DRF for catering to renewal and replacement works having safety implications.</p>	Accepted	

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
10	<p>The Committee note that appropriations to the Pension Fund account was nearly a quarter of the total working expense of the Railways. In just a span of one year the appropriations to the Pension Fund rose 10% from Rs.48350 cr at RE 2019-20 to Rs.53160 cr at BE 2020-21. In this context, the Committee find that Railways is the only department of the Government of India which meets the pension expenditure of its retirees from own receipts while in respect of all other Departments, the share is met by the Ministry of Finance. The Ministry, therefore, submitted that it is increasingly becoming difficult to bear the pension expenditure from Railway revenues, more so when the Social Service Obligations have crossed Rs.50,000 cr in 2018-19. Moreover, the New Pension Scheme (NPS) implemented in 2004 and intended to reduce the pension bill of the Government would start giving results around the year 2034-35. The Ministry's constraints in this regard merits due attention. The Committee desire that the feasibility of bearing at least a part of the Railways pensionary liabilities by the Ministry of Finance, consequent upon the merger of the Railway Budget with the General Budget, be explored so as to provide some relief to the Railways at least till 2034-35.</p>	<p>Ministry of Railways recently took up this issue with Ministry of Finance but have not succeeded. However, the recommendations of the Committee would be forwarded to MoF for necessary action at that end.</p>	Accepted	

Action Taken Report on the recommendations/observations contained in the 3rd Report of Standing Committee on Railways on 'Demands for Grants (2020-21) of the Ministry of Railways'.

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
11	<p><u>RASHTRIYA RAIL SANRAKSHA KOSH (RRSK)</u></p> <p>The Committee note that the RRSK was established in 2017-18 with a corpus of Rs.1 lakh cr over a period of 5 years (Rs.20000 cr each year) for critical safety related works, augmentation of assets as well as their renewal and replacement. The outlay for RRSK includes Rs.5,000 cr each from budgetary support and Railways' own internal resources. The remaining Rs.10,000 cr is to come from the Central Road and Infrastructure Fund. The Committee find that while 75%, i.e. , Rs.15000 cr is of the nature of assured funding, allocations from the internal resources have not been able to match up the targets. During 2019-20, spending on RRSK was curtailed by 50% and stood at Rs.2500 cr. Similarly during 2018-19 the actual allocation fell short by 40% and stood at Rs.3024 cr. In the face of falling internal revenue and the Railways' inability to transfer the desired level</p>	<p>As per the funding arrangement for RRSK, Railways are required to make an annual contribution of Rs. 5,000 cr while the rest 15,000 cr comes through Gross Budgetary Support. Railways' contribution to RRSK is made out of Net Revenue of Railways after meeting all other mandatory expenses from Railway receipts. In 2018-19 and Revised Estimates 2019-20, Railways have made less than mandated contribution to RRSK due to inadequate Net Revenue. The Net Revenue in these years has been lower than targeted due to continued pressure on working expenses pursuant to implementation of 7th Central Pay Commission</p>	Accepted	Nil

	<p>of funds to the RRSK, the Committee feel that the very purpose of the RRSK is gradually being eroded. The Committee are of the considered opinion that this large infusion of funds has been instituted to assure the safety of Indian Railways. It, therefore, becomes imperative on the part of the Railways to make concerted efforts to augment their revenue so that they are able to contribute their share to the RRSK Fund and the purpose of creating the Fund is well served.</p>	<p>recommendations and lower than expected growth in freight earnings on account of slump in the core sector of the economy.</p> <p>Railways have however been taking various short term and long term cost cutting and revenue enhancing measures for maximising Net Revenue so that the desired appropriation to RRSK and other railway funds could be made.</p> <p>While keeping revenue expenditure to the bare minimum, Railways have been proactively addressing various concerns of the industry and customers to revive the demand for freight loading by Rail and enhance passenger earnings and have taken following measures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Levy of busy season charge 		
--	---	--	--	--

		<p>deferred</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Round-trip charging on Container traffic<input type="checkbox"/> Discount on movement of empty containers and empty flat wagons<input type="checkbox"/> Large-scale de-notification of commodities for container traffic<input type="checkbox"/> Withdrawal of 5% surcharge on mini-rake/two-point rake/multi-destination<input type="checkbox"/> Relaxation of distance condition on loading of intra-zonal two-point rakes<input type="checkbox"/> Relaxation of distance restriction for mini-rakes<input type="checkbox"/> Amendment in freight advance policy to grant priority to rake allotment<input type="checkbox"/> Many measures have been taken to enhance ease of business, such as Pan-India implementation of		
--	--	---	--	--

		<p>eT-RR, reforms in the weightment etc.</p> <ul style="list-style-type: none">□ To sustain the increased loading and maximize the loading potential, instructions have been issued to the Zonal Railways to restart the running of freight convoys on identified routes through suitable regulation and rationalization of maintenance practices.□ Augmentation of on-board capacity by attachment of additional coaches, running of special trains during festivals and holidays, running of Suvidha trains etc.□ Rationalisation of Flexi fare scheme through reduction of maximum cap in all flexi fare applicable classes, offering graded discounts in all flexi-fare trains and discontinuation of flexi fare in certain trains□ Offering 10% discount in basic fare on vacant berths/seats		
--	--	---	--	--

		<p>booked after preparation of first reservation charts</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Delegation of powers to Zonal Railways to declare sleeper class coaches running underutilized over particular section as second class unreserved on second class fare □ Delegation of powers to Zonal Railways to declare AC-III tier coaches running vacant during day time over a particular section as AC chair car over certain sections □ Streamlining of Computerised Passenger Reservation System to facilitate timely preparation of reservation charts and transfer of vacant berths to next remote location enabling optimum utilization of available accommodation □ Extension of Alternate Train Accommodation Scheme VIKALP scheme on all trains to provide 		
--	--	---	--	--

		<p>confirmed accommodation to waitlisted passengers</p> <ul style="list-style-type: none">□ Increase in number of RAC berths to provide additional accommodation to the passengers□ Organising intensive ticket checking drives, including fortress checks, etc. to discourage ticketless travel□ Diversification of ticket booking modes through proliferation of Automatic Ticket Vending Machines (ATVM), ticketing through mobile phone etc.□ Expansion of digital payment modes like net-banking, credit/debit cards, e-wallets, Unified Payment Interface (UPI)/Bharat Interface for Money(BHIM) to enhance passenger convenience <p>Further to the above, targeted</p>		
--	--	--	--	--

		investment is being made on a continuous basis on capacity augmentation works such as doubling (including DFCs), electrification, modernization of signaling etc and on super critical and critical projects so that there is significant growth in railway revenues.		
--	--	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
12	<p><u>NET REVENUE</u></p> <p>The Committee find that the net revenue of the Railways witnessed a massive downward slide since 2016-17. For example, during 2016-17, BE of Rs.18210.64 cr was downsized to Rs.7695 cr or almost 58% at RE stage. However, actuals fell short of the revised targets by almost 37% at Rs.4913 cr. The scenario was repeated in 2017-18 where revised targets were Rs.6425 cr, but the achievement lagged way behind at Rs.1665.61 cr. During 2018-19, Net Revenue was reduced by around 54% i.e. from Rs.12990 cr. at BE to Rs.6014 cr. at RE while actuals have been only Rs.3773.86 cr. Similarly during 2019-20, the net revenue was reduced by more than 56% ie from BE Rs 9035 cr to RE Rs.3822 cr due to reduction in traffic earnings. The Committee appreciate that the Net Revenue of 2018-19 at Rs.3,774 cr indicates a growth of 126% over the corresponding figure of 2017-18, i.e., Rs.1665.61 cr. This has happened due to several measures undertaken by the Railways. However, the projected net revenue generation in all these years have remained far below the estimates. The Committee, therefore, desire that instead of being complacent with the appreciable increase for the Net Revenue earned during 2018-19 vis-à-vis 2017-18, the Railways should further fortify the measures undertaken so as to bridge the gap between the projections and actual generation of Net Revenue during 2020-21 and beyond.</p>	<p>A Net Revenue target of Rs. 6,500 cr has been kept in BE 2020-21. Railways would continue their efforts to augment revenue earnings and control expenditure to maximize net revenue.</p>	Accepted	

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
13	<p><u>OPERATING RATIO</u></p> <p>The Committee note that the Operating Ratio of Indian Railways has been consistently high at above 96% since 2016-17. To illustrate, the Operating Ratio has been 90.5, 96.5, 98.4 and 97.29% during the years 2015-16, 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively. Further, for the year 2019-20, it has been revised to 97.46% from 95%. For 2020-21, a target of 96.28% has been kept. The reasons for poor Operating Ratio have been attributed to the sharp rise in staff cost due to the implementation of the 7th CPC coupled with a drop in goods earnings. The Committee are aware that the Operating Ratio is a function of total working expenditure to total traffic earnings and any effort to improve the same revolves around maximizing the traffic earnings and minimizing the controllable working expenses. The Committee are of the strong view that in order to reduce Operating Ratio, the Railways need to review their strategic outlook and adopt a long-term strategy for enhancing the efficiency in operation and various maintenance units. The Committee, therefore, recommend that Ministry should observe more fiscal discipline</p>	<p>Railways, as an ongoing process, have rigorously been putting in place austerity measures so as to contain the working expenses to the barest minimum. Railways would sincerely carry forward the efforts to augment revenue earnings and control expenditure so as to bring the Operating Ratio (OR) to some reasonable level. However, Hon'ble Committee may appreciate that the Railways carry certain coaching services including sub-urban services etc. and essential goods on below cost in the larger interest</p>	Accepted	

	<p>and plug leakages and the Railway finances be better monitored and managed prudently by keeping a close watch on the undesirable/unproductive expenditure so that the Operating Ratio is brought down to a reasonable level in the near future.</p>	<p>of society (around Rs. 38,000 cr in 2018-19), without being compensated which impacts the OR adversely by over 15% .</p>		
--	---	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
14	<p><u>NEW LINES</u></p> <p>The Committee note there has been a definitive push for network expansion and modernisation in the BE 2020-21. The Committee are however disheartened to note that during 2018-19, for construction of new lines the achievement was 479 kms as against the target of 1000 kms indicating a shortfall of more than 50%. The Committee further find that Budget target for 2019-20 was halved from 2018-19 to 500 kms which was revised to 400 kms at RE stage. The actuals as of Jan. 2020 were 278 kms. The Committee are of the view that downward revision of the Plan</p>	<p>In the year 2018-19, Indian Railways had targeted commissioning of 1000 km of New Line However, commissioning of New line has been 479.54 km. The reasons for shortfall of achievement is enumerated as under:-</p> <p>Railway Board gives quite optimistic targets to Zonal Railways in the beginning of the year, so that, Zonal Railways can achieve higher progress. Indian Railways achieved commissioning of 3596 Km of New Line, Gauge Conversion & Doubling Projects during 2018-19, which is the ever highest progress so far in the history of Indian Railways.</p> <p>The average per day commissioning of New Line, Gauge Conversion & Doubling projects has been 9.85 Km per day in 2018-19, which is also highest ever progress, as, the same was only 4.1 Km per day during</p>	Accepted	

<p>allocations require reworking of priorities and rescheduling of activities which ultimately lead to tardy progress. The Committee therefore, call upon the Ministry to review all the pending projects for New Lines considering their economic viability, critical importance, etc., and prepare an action plan to implement them in a definite time frame so that these projects are completed expeditiously.</p>	<p>the period from 2004-14. Thus, per day commissioning during 2018-19 was 140% more w.r.t. that during 2004-14.</p> <p>Also, commissioning of New Line during 2014-19 was 3035 Km against 1727 Km during 2009-14, which is 176% of 2009-14.</p> <p>The Budget Outlay for New Line, Gauge Conversion & Doubling projects during 2018-19 was Rs. 30696 Crore, against which, the actual expenditure done by Railway was Rs. 30916 Crore. Thus, the expenditure done was more than funds allotted.</p> <p><i>From the above, it is concluded that, all out sincere efforts have been done by Railway in achieving the targets w.r.t. the resources made available.</i></p> <p>Commissioning of New Railway line involves land acquisition by State Governments, forest clearance by officials of forest department, shifting of infringing utilities (both underground and over ground), statutory</p>		
---	---	--	--

		<p>clearances from various authorities, encountering unforeseen conditions like earthquake, flooding, excessive rains, strikes of labor, order of Hon'ble Courts etc & all these factors affect the completion time and cost of the projects.</p> <p>However, due to enactment of new land acquisition Act of 2013, the land acquisition became a daunting task & extremely time consuming activity. Similarly, time taken in forest clearances was much more than anticipated, leading to slow progress.</p> <p>In addition, there have been large number of cases of local resistance against the land acquisition for new line projects, leading to delay.</p> <p>Thus, pace of execution of project & commensurate expenditure on a project is depending on large number of above mentioned factors, which themselves are sometimes interdependent, unpredictable in nature & differ from project to project,</p>		
--	--	--	--	--

		<p>location to location as well.</p> <p><i>Nevertheless, all out sincere efforts have been & would be made by Indian Railways in early commissioning of New Line & Gauge Conversion Projects.</i></p> <p>Considering the funds allotted to Construction organizations and achievement of Construction Organizations over the previous years, the targets of new line doubling and gauge conversion in 2019-20 were made more realistic to match with the rate of commissioning over the years.</p> <p>However, all out sincere efforts are being made to expedite rate of commissioning of projects in Indian Railways & review, of projects is a continuous process & is being done regularly depending upon the site conditions & resources made available.</p>		
--	--	--	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
15	<p><u>DOUBLING</u></p> <p>The Committee appreciate that as against the target of 2100 kms for doubling during 2018-19, the actuals were to the tune of 2519 Km (including 1000 Km of DFC track) which is reportedly the highest ever progress in the history of Indian Railways according to the Ministry. During 2019-20, the targets were revised slightly downward from 2650 kms to 2450 kms. The achievement upto Jan 2020 is at 942 kms which does not include the progress under DFC. The Committee trust that the Railways would continue with the momentum set in the previous year and expect the same level of accomplishments for the years 2019-20 and 2020-21 as well.</p>	<p>In the year 2018-19, Indian Railways have targeted commissioning of 2100 km of Doubling and the achievement has been 2519 km (including 1000 Km of DFC track) which is the highest ever progress in the history of Indian Railways</p> <p>The average per day commissioning of New Line, Gauge Conversion & Doubling projects has been 9.85 Km per day in 2018-19, which is highest ever progress, as, the same was only 4.1 Km per day during the period from 2004-14. Thus, per day commissioning during 2018-19 was 140% more w.r.t. that during 2004-14.</p> <p>The Budget Outlay for New Line, Gauge Conversion & Doubling projects during 2018-19 was Rs. 30696 Crore, against which, the actual expenditure done by Railway was Rs. 30916 Crore. Thus, the expenditure done was more</p>	Accepted	

		<p>than funds allotted.</p> <p><i>From the above, it is concluded that, all out sincere efforts have been done by Railway in achieving the targets w.r.t. the resources made available.</i></p> <p>To utilize the available resources in focused manner, in the year 2019-20, through review of throughput enhancement projects has been carried out with focused approach & the projects have been prioritized into Super Critical (58 Nos), Critical (68 Nos) and other throughput enhancement projects. The Super Critical Projects are targeted for completion by December, 2021 & Critical Projects by March, 2024 and all other sanctioned executable doubling projects are targeted to be completed by March, 2024.</p> <p>Out of 58, 16 Nos. Super Critical Projects have been completed & commissioned so far Similarly, 1 no. critical project has been commissioned Also, during 2019-20, 1458 Km of doubling was commissioned & could have been</p>		
--	--	---	--	--

		<p>done more upto 31.03.2020 but the lockdown in the Country due to COVID-19 Pandemic adversely affected the progress of commissioning of projects. All out sincere and focused efforts are being made by Railway for quick execution of these projects so as to get early returns to Railway.</p> <p>Considering the funds allotted to Construction organizations, achievement of Construction Organizations over the previous years, & the COVID-19 situation prevailing in the Country the targets of new line, doubling and gauge conversion in 2020-21 has been fixed, and all out sincere efforts are being made to expedite rate of commissioning in Indian Railways.</p>		
--	--	--	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
16	<p><u>GAUGE CONVERSION</u> The Committee note with concern that there have been major shortfalls in gauge conversion during the last few years. Against the revised target to complete 1,000 km of gauge conversion, the achievement was only 597 km during 2018-19. The Committee also find that targets of BE 2019-20 of 600 kms were revised downwards to 400 kms at RE. The actuals as of Jan. 2020 were 345 kms. The targets for 2020-21 have been set conservatively at 600 kms. The Committee take a rather critical view of the apparent lack of progress in gauge conversions and</p>	<p>In the year 2018-19, Indian Railways have targeted commissioning of 1000 km of km of Gauge Conversion. However, commissioning of Gauge Conversion has been 596.8 km. The reasons for shortfall are achievement is enumerated as under:-</p> <p>Railway Board gives quite optimistic targets to Zonal Railways in the beginning of the year, so that, Zonal Railways can achieve higher progress. Indian Railways achieved commissioning of 3596 Km of New Line, Gauge Conversion & Doubling Projects during 2018-19, which is the ever highest progress so far in the history of Indian Railways.</p> <p>The average per day commissioning of New Line, Gauge Conversion & Doubling projects has been 9.85 Km per day in 2018-19, which is highest ever progress, as, the same was only 4.1 Km per day during the period from 2004-14. Thus, per day commissioning during 2018-19 was 140% more w.r.t. that during 2004-14.</p>	Accepted	

	<p>recommend that the Railways should exercise due diligence and identify and remove all those impediments that obstruct network expansion so as to achieve the targetted gauge conversions in a seamless manner.</p>	<p>The Budget Outlay for New Line, Gauge Conversion & Doubling projects during 2018-19 was Rs. 30696 Crore, against which, the actual expenditure done by Railway was Rs. 30916 Crore. Thus, the expenditure done was more than funds allotted.</p> <p><i>From the above, it is concluded that, all out sincere efforts have been done by Railway in achieving the targets w.r.t. the resources made available.</i></p> <p>Commissioning of Railway line involves land acquisition by State Governments, forest clearance by officials of forest department, shifting of infringing utilities (both underground and over ground), statutory clearances from various authorities, encountering unforeseen conditions like earthquake, flooding, excessive rains, strikes of labor, order of Hon'ble Courts etc & all these factors affect the completion time and cost of the projects.</p> <p>Thus, pace of execution of project & commensurate expenditure on a project is depending on large number of above mentioned factors, which themselves are sometimes interdependent,</p>		
--	--	--	--	--

		<p>unpredictable in nature & differ from project to project, location to location as well.</p> <p>During financial year 2019-20, 408 Km Gauge Conversion works could be commissioned and the same could have been more, but due to lock down in the Country due to COVID Pandemic, the construction & commissioning works suffered badly.</p> <p><i>Nevertheless, all out sincere efforts have been & would be made by Indian Railways in early commissioning of Gauge Conversion Projects.</i></p> <p>As on 01.04.2020, the executable gauge conversion is around 2200 Km & has been targeted for completion by financial year 2023-24.</p> <p>Considering the funds allotted to Construction organizations, achievement of Construction Organizations over the previous years & the situation of COVID pandemic prevailing in the Country, the targets of gauge conversion in 2020-21 have been made more realistic. However, all out sincere efforts are being made to expedite rate of commissioning in Indian Railways.</p>		
--	--	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
17	<p><u>TRACK RENEWALS</u></p> <p>The Committee note that during 2018-19, against a target of 4400 kms of track renewals, the achievement was 4181 kms while during 2019-20, as against the target of 3900 kms, achievement was 3872 kms till January 2020. The targets for track renewals for 2020-21 have been set at 4000 kms. While appreciating this achievement, the Committee recommend that the Railways should accord highest priority to this sector and accelerate / sustain the healthy pace of track renewal currently set as it is central to sustainable operations of Railway network.</p>	<p>Indian Railways accord highest priority for track renewal works. Against target of 3900 km of track renewal for the year 2019-20, 4500 km track renewal work has been carried out.</p> <p>Railway tracks are replaced through Track Renewal Works, which is an ongoing process. Track Renewal Works are undertaken as and when a stretch of track becomes due for renewal on the basis of criteria laid down in Indian Railway Permanent Way Manual on age/condition basis viz. traffic carried in terms of gross million tonnes, incidence of rail fracture/failure, wear of rails, corrosion of rails, maintainability of track as per standards, etc. On Meter Gauge (MG) and Narrow Gauge (NG) tracks which are sanctioned for Gauge conversion, the track renewal works, if required, are undertaken after due consideration of progress of execution of gauge conversion.</p>	Accepted	

		<p>Track Renewal Works are planned in advance every year and their execution is prioritized according to the condition of track and various other factors ensuring all the time that track is in a sound condition for safe running of trains. In case any stretch of track is not renewed in time due to various reasons, suitable speed restrictions, if required are imposed to ensure safe running of trains.</p>		
--	--	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
18	<p><u>ELECTRIFICATION</u></p> <p>The Committee are pleased to note that the Railways have accorded the highest priority to Railway electrification and they aim to achieve cent percent electrification of all broad gauge routes by 2023. However, during 2019 as against the revised targets of 6000 kms the achievement was 5276 kms. During 2019-20 as against the budget estimates of 7000 kms the revised estimate was reduced to 6000 kms. Till January 2020, the achievement was only 2881 kms. The Committee are apprehensive that achievement for 2019-20 may fall way short of the targets. As electrification would reduce the carbon footprint of the Railways and also provide a more environment friendly and sustainable source of transportation besides causing financial savings, the Committee recommend that efforts be stepped up for achievement of targets commensurate with the objects so that the gains of electrification are truly accrued.</p>	<p>To expedite electrification of railway lines in the country, steps taken includes award of Engineering Procurement and Construction (EPC) contracts, better project monitoring mechanism, delegating more power to field units for award of contracts/sanction of estimates and close monitoring at highest level. The pace which has been achieved in 2018-19 & 2019-20 shall be maintained in the coming years and the balance routes shall be commissioned by December, 2023 positively.</p>	Accepted	

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
19	<p><u>MERGER OF RAIL BUDGET WITH THE UNION BUDGET</u></p> <p>The Committee find that since 2017 the finances of the Railways have been merged with the General budgets with the understanding that the Railways would meet its revenue expenditure from its revenue earnings and the Ministry of Finance would provide the GBS as usual for the Capex. The Committee also find that the merger has ensured continuity for Railways in maintaining their distinct entity as a departmentally run commercial undertaking and retaining functional autonomy and delegation of financial powers etc. Further, the merger has also reduced the procedural requirements involved in presenting a separate budget. The most important aspect has been the discontinuation of the payment of dividend by the Railways to the general exchequer on the capital-at-charge. The merger also has resulted in defrayment of costs by the Ministry of Finance for operational losses of strategic lines. The Committee feel that the extent of dividend liability relief to Railways can be utilized for various works of capital expenditure and it will</p>	<p>Railways have embarked upon an ambitious investment plan on infrastructure with progressively higher capex. The thrust of the investment programme is on capacity augmentation projects like Dedicated Freight Corridors, doubling/quadrupling, electrification and modernization of signalling etc. Further, execution of projects have been prioritized based on the operational requirements so that completion of such projects give a significant boost to Railways' core business of freight and passenger and</p>	Accepted	

	<p>allow the Ministry of Finance more elbow room for better allocation of resources. The Committee understand that unification of budget will now give Railways a chance to focus more on their core business, modernization and safety concerns while the Ministry of Finance will remain responsible for the GBS needs of Railways. The Committee are of the considered view that in order to reap the benefits of the merger, the Railways should make use of the available additional allocations on creation of assets and increase the net revenues of the Railways in order to cater to the financial needs of other deficit areas of Railways.</p>	<p>thereby to revenues. The net financial relief to the extent of Rs. 5,000 cr per annum due to abolition of the dividend liability to General Exchequer has helped Railways to invest from internal resources. Railways would continue their endeavour in this regard.</p>		
--	---	---	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
20	<p><u>BUDGET ANNOUNCEMENTS - 2020-21</u></p> <p>The Committee find that the Indian Railways would be implementing a new initiative called Kisan Rail with a view to increase their presence in the agricultural and animal products market. They find that the Ministry is mooting the use of refrigerated vans and special containers for quick transportation of such products. The Committee understand that perishables such as meat, poultry and fish as well as agricultural products need a quicker turnaround time in their transportation as well as controlled environment to retain their value. The Committee, therefore, recommend that the Railways should make earnest efforts for implementation of this initiative as it would help the farmers and other stakeholders get a better remuneration for their produce while reducing wastage and distress sales of such products due to lack of storage and refrigeration facilities.</p>	<p>Under Kisan Rail as announced in Union budget 2020-21, transportation of agro products and perishable is being planned. A Committee to take follow up action has been formulated for this purpose by Ministry of Agriculture and Farmers Welfare, with representation also from Ministry of Railways.</p>	Accepted	

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
21	<p>The Committee find that the Railways are planning to utilise the sides of Railway tracks as well as vacant Railway land for setting up solar panels for the generation of solar energy. The Committee are of the considered opinion that this is an excellent initiative and totally in sync with the goal of cent percent electrification of Railway tracks by 2023. Taking into account the importance of utilising sustainable and clean energy, the Committee recommend the Ministry to expeditiously work out the modalities and efficiently utilise the allocated funds so that the very purpose of this initiative is optimally</p>	<p>Indian Railway's plans to utilize its unused vacant Land parcels for setting up of Land Based Solar Plants for its traction power requirement as 'Green mode of transportation'.</p> <p>The plants will be set up on unused vacant land. There is about 51,000 hectare of Railway land available. Initial survey of about 4500 Acre land is already carried out and is under different stage of processing. This land is capable of installing 1 GW of solar plants (1st Phase). Survey for another 4400 Acre of land is currently under way which will install another 1 GW of solar plants on Railway land (2nd Phase). Therefore, initially IR plans to setup 2 GW of land based solar plants in two phases.</p> <p>The Solar power so generated will be fed to CTU/STU Grid or directly to 25 kV AC traction system. A proof of concept of feeding solar power directly to 25 kV AC traction system of 5 kVA capacity</p>	Partially Accepted	

	<p>achieved. The Committee would also like the Railways to ensure that such a unique and well-intended initiative should not be adversely affected by delays in fund allocation or other procedural rigmaroles.</p>	<p>is already demonstrated. Further, to scale up 2 pilot projects of 2 MW at Diwana (Haryana) & 1.7 MW at Bina (M.P.) are already under different stages of execution. In addition to above, IR is also setting up a 50 MW Land Solar power plant at Bhilai, Chhattisgarh which is likely to be commissioned by Jan'2021.</p> <p>Mode of Funding:</p> <p>The land based solar plants so setup will be executed under sum total of various models like Renewable Energy Service Company (RESCO)/Developer mode, Central Public Sector Undertaking (CPSU) scheme etc, based on Indian Railways need, State regulations, Open Access status of Indian Railways in different States, etc.</p>		
--	--	--	--	--

Recomm- endation No.	Recommendation	Action taken by Government	Whether Accepted or not by Govt.	Remarks
22	<p>The Committee find that the Ministry is planning to leverage PPP funds for the redevelopment of four stations and operation of 150 passenger trains. They further find that the modalities of the Project is currently being worked out. The Committee feel that this step may leverage the Railways finances from expansion and modernization of rail services. The Committee, therefore, recommend the Ministry to work out the procedures of funding, execution and implementation of the Project in a timebound manner so that the purpose is well-served.</p>	<p>A Group of Secretaries has been constituted for redevelopment of 50 Stations. The Group of Secretaries consists of the following:-</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Chief Executive Officer, NITI Aayog — Chairman 2) Chairman, Railway Board — Member 3) Secretary, Depart of Economic Affairs — Member Ministry of Finance 4) Secretary, Ministry of Housing & Urban Affairs - Member 5) Financial Commissioner (Railways) - Member <p>Member (Engineering), Railway Board and Member (Traffic), Railway Board are the co-opted Members for their respective projects. The Group of Secretaries is monitoring the bidding process.</p>	Accepted	

		<p>As per Group of Secretaries (GoS) recommendations, station Redevelopment projects are to be taken up on PPP mode and IRSDC/RLDA may apply for Infrastructure Project development fund from Department of Economic Affairs/ Ministry of Finance, as per extant rules.</p> <p>Ministry of Railways have constituted a Group of Secretaries (GoS) inter-alia, to advise on the terms and conditions for operation of trains 150 train services by Private Operators, over Indian Railways network. The draft Concession Agreement outlining the rights and obligations of Indian Railways has already been uploaded to the websites of Niti Aayog and Indian Railways, for comments from stake holders. Going forward, Indian Railways, on 1st July, 2020, have floated the Request For Qualification (RFQ) thereby initiating the bidding process. Efforts are on to accomplish the task in a time bound manner.</p>		
--	--	---	--	--
