

अध्याय 3: समर्पित भाड़ा कॉरिडोर परियोजनाएं

3.1 प्रस्तावना

दसवीं पंच वर्षीय योजना 2002-07 में अनुमान था कि माल यातायात में 5 प्रतिशत की दर पर वृद्धि की उम्मीद थी तथा प्रारम्भिक भाड़े के 2001-02 में 489 मिलियन टन से बढ़ कर 2006-07 में 624 मिलियन टन होने की उम्मीद थी। इसके आधार पर दसवीं पंच वर्षीय योजना के मध्यावधि मूल्यांकन में, माल-भाड़े के संचलन की दीर्घवधि मांग को अधिक दक्षतापूर्वक तथा किफायती ढंग से पूरा करने के लिए चयनित उच्च घनत्व कॉरिडोर⁷⁸ पर समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (डीएफसी) की आवश्यकता का अनुमान था। डीएफसी को अतिरिक्त रेल वहन क्षमता का सृजन करना था, परिचालन की लागत कम करनी थी तथा माल यातायात की अधिक मात्रा ले जानी थी। माननीय रेल मंत्री (एमआर) ने ट्रंक मार्गों पर माल यातायात को यात्री यातायात से अलग करते हुए सुनहरी चतुर्भुज (जीक्यू) सहित उच्च क्षमता, उच्च गति डीएफसी के निर्माण के की घोषणा की (अप्रैल 2005)। बाद में, अवसंरचना समिति ने इन परियोजनाओं की योजना वित्तपोषण निर्माण और परिचालन हेतु एक नया संगठनात्मक ढांचा सुझाने तथा दिल्ली-मुम्बई (पश्चिमी) तथा दिल्ली-हावड़ा (पूर्वी) समर्पित भाड़ा कॉरिडोर परियोजनाओं पर एक धारणा कागज बनाने के लिए सदस्य योजना आयोग की अध्यक्षता में एक कार्य-बल का गठन किया (मई 2005)। रेल मंत्री (एमओआर) ने पूर्वी तथा पश्चिमी दोनों को कॉरिडोर को व्यवहार्यता एवं प्राथमिक इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण (पीईटीएस) करने के लिए राईट्स लिमिटेड⁷⁹ की नियुक्ति की (जुलाई 2005)। इसके साथ ही भारत सरकार ने डीएफसी परियोजना के व्यवहार्यता निर्धारण

⁷⁸ वे कॉरिडोर जो मुम्बई, दिल्ली, कोलकाता तथा चेन्नई के प्रमुख शहरी क्षेत्रों को जोड़ते हैं उन्हें सुनहरी चतुर्भुज (जीक्यू) कहा जाता है। इस जीक्यू के विकर्ण दिल्ली से चेन्नई तथा मुम्बई से कोलकाता को जोड़ते हैं हालांकि जीक्यू तथा इसके विकर्णों की कुल मार्ग लम्बाई, भारतीय रेल के केवल 16 प्रतिशत कुल मार्ग को कवर करती है तथापि ये कॉरिडोर उच्च घनत्व कॉरिडोर हैं जो आईआर के कुल माल यातायात का लगभग 58 प्रतिशत तथा यात्रा टैरिफ का 52 प्रतिशत ले जाती हैं।

⁷⁹ रेल इंडिया टेक्निकल एण्ड इकॉनॉमिक सर्विसेज लि.

में सहायता हेतु जापान सरकार के तकनीकी सहयोग का भी अनुरोध किया (जुलाई 2005)। आरम्भिक अध्ययन के परिणाम के आधार पर जापान सरकार ने व्यवहार्यता अध्ययन करने का निर्णय लिया (नवम्बर 2005)।

3.1.1 परियोजना के विषय में

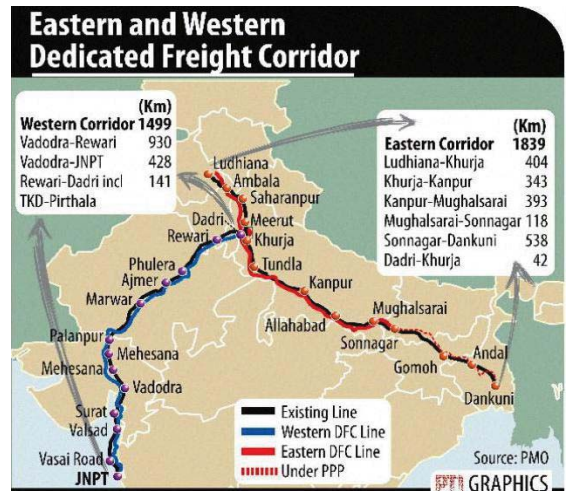
समर्पित भाड़ा कॉरिडोर की डिजाइनिंग, योजना निर्माण, अनुरक्षण तथा परिचालन के उद्देश्य से एमओआर के प्राशासनिक नियंत्रणाधीन अक्टूबर 2006 में कम्पनी अधिनियम, 1956 के अन्तर्गत सरकारी कम्पनी के रूप में एक विशिष्ट प्रयोजन वाहन (एसपीवी) जिसे डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोरस कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) नई दिल्ली भी कहा जाता है को भी शामिल किया गया था, यह भी निर्णय लिया गया था कि:

- i. डीएफसीसीआईएल को आईआसर को बिना भेदभाव के एक्सेस प्रस्तावित करने के लिए एक अवसंरचनात्मक प्रबंधन के रूप में कार्य करना था।
- ii. डीएफसीसीआईएल के प्रयासों में इजाफा करने के लिए, आईआर को डीएफसी से भी जोड़ने वाले उनके अपने फीडर मार्गों को अपग्रेड करना तथा डीएफसी नेटवर्क पर मालगाड़ियां अधिप्राप्त करना अपनाना और परिचालित करना तथा चलाना भी अवेक्षित था।
- iii. डीएफसीसीआईएल किसी भी चल स्टॉक अथवा कर्मिदल को नहीं अपनाएगा और न ही उसकी टैरिफ नियत करने अथवा राजस्व के संग्रहण में कोई भूमिका होगी। दूसरी ओर आईआर डीएफसी पर अपनी गाड़ियां चलाना प्रस्तावित करके समस्त चल स्टॉक को अपनाएगी अथवा उसका अनुरक्षण करेगी, समस्त यातायात बुक करेगी तथा नए नेटवर्क का प्रयोग करेगी। इस प्रक्रिया में समस्त भाड़ा राजस्व सीधे इस प्रक्रिया में नए नेटवर्क का प्रयोग करेगी। आईआर को जाएगा तथा डीएफसीसीआईएल की एक नेटवर्क प्रयोग प्रभार जिसे ट्रेक एक्सेस

प्रभार⁸⁰ भी कहा जाता है, के माध्यम से उसकी सेवाओं के लिए प्रतिपूर्ति की जाएगी।

- iv. डीएफसी ट्रेक का एक मुख्य भाग आईआर के विद्यमान संरेखण के साथ चलेगा तथा शेष भाग अथवा विमार्ग के लिए एमओआर अपेक्षित भूमि का अधिग्रहण करेगा और उसे डीएफसीसीआईएल को लाइसेंस पर देगा।

पश्चिमी तथा पूर्वी मार्गों पर डीएफसी में 2770 किमी.⁸¹ का निर्माण अन्तर्ग्रस्त था। पूर्वी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (ईडीएफसी) पर मुख्य रूप से कोयला तथा पूर्वी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (ईडीएफसी) पर स्टील तथा पश्चिमी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर (डब्लसयूडीएफसी) पर कंटेनर ले जाने थे। 1469 किमी. का पश्चिमी कॉरिडोर, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को पश्चिम में मुम्बई से दादरी (निकट गाजियाबाद) तथा उत्तर में तुगलकाबाद (दिल्ली में) के साथ जोड़ेगा।



1301 किमी.का पूर्वी कॉरिडोर, एक कॉरिडोर को दूसरे के साथ अन्तरण के लिए सुगम बनाने के लिए लुधियाना को दादरी के रास्ते से सोननगर के साथ जोड़ेगा। महाराष्ट्र तथा गुजरात को शामिल करने के लिए पश्चिमी क्षेत्र में पत्तन उत्तरी अन्दरूनी इलाके के साथ दक्षतापूर्वक लिंक किए जाएंगे और इसी प्रकार पूर्वी भाग पर, कोयला उत्तर के विद्युत संयंत्रों को भेजा जाएगा।

व्यवहार्यता अध्ययन (अक्टूबर 2007) करने के पश्चात जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (जेआईसीए) केवल पश्चिमी कोरिडोर के लिए केवल दो

⁸⁰ टीएसी में विभिन्न संघटक -ट्रेकरान पॉवर, स्टाफ एवं सामग्री -तथा स्टाफ, सामग्री, मूल्यहास तथा ऋण की लागत से निहित स्थायी संघटक शामिल हैं। स्थायी संघटक यातायात की मात्रा का लिहाजा किए बिना ही भुगतान योग्य होगा तथा विभिन्न संघटक प्रणाली पर चलाए गए यातायात की मात्रा पर भुगतान योग्य होगा।

⁸¹ सोननगर-डनकुनी के 538 किमी. के मार्ग को छोड़कर जिसका पीपीपी मॉडल के अन्तर्गत निष्पादन किया जाना है।

चरणो⁸² में निधियाँ उपलब्ध कराने के लिए सहमत हो गई। ₹ 38,722 करोड़⁸³ के बराबर 550 बिलियन जापानी येन का जेआईसीए से कुल निधिकरण चार कर्ज करारों के माध्यम से होगा। कर्ज की चुकौती प्रत्येक करार में 10 वर्षों की प्रतिबंधित अवधि के पश्चात शुरू होगा।

रेल मंत्रालय ने आगे पूर्वी कॉरिडोर के लिए निधियाँ उपलब्ध करने के लिए विश्व बैंक का दरवाजा खटखटाया (2008)। दौरो बैंको तथा मूल्यांकनो की श्रृंखला का आयोजन करने के पश्चात विश्व बैंक केवल लुधियाना-खुरजा-कानपुर-मुगलसराय (1183 किमी.) के खण्ड के लिए निधियों (यूएस\$ 2725 मिलियन अर्थात् ₹ 13,625 करोड़ के बराबर) उपलब्ध कराने के लिए सहमत हुआ (मई 2011)। पहला कर्ज करार यूएस\$ 975 मिलियन⁸⁴ के लिए अक्टूबर 2011 में हस्ताक्षर हुआ था। दो ऋण करार हस्ताक्षर नहीं हुए थे (मार्च 2014)।

3.2 परियोजना का अनुमोदन एवं योजना

जनवरी 2006 में राईटस द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, एमओआर ने एक एसपीवी की स्थापना के पश्चात पांच वर्ष की समापन अवधि के साथ ₹ 21140 करोड़ (पूर्वी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर ₹ 9695 करोड़ तथा पश्चिमी समर्पित भाड़ा कॉरिडोर ₹ 11,445.60 करोड़) की अनुमानित लागत पर परियोजना शुरू करने के लिए अनुमोदन मांगते हुए आर्थिक मामलों की मंत्रीमंडल समिति (सीसीईए) को एक नोट प्रस्तुत किया (फरवरी 2006)। मंत्रीमंडल ने संसाधनों से संबंधित साधनों का परियोजना कार्यान्वयन के लिए एक एसपीवी को शीघ्र अन्तिम रूप देने के निदेश के साथ दोनों कॉरिडोर पर परियोजना का निष्पादन शुरू करने के लिए 'सैद्धान्तिक रूप में' प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया।

जनवरी 2007 में पीईटीएस रिपोर्ट प्रस्तुत करने के पश्चात, एमओआर ने ₹ 28,181 करोड़ (ईडीएफसी- ₹ 11,589 करोड़, तथा डब्लूडीएफसी- ₹ 16,592

⁸² चरण I-रिवाड़ी-वडौंदरा-930 किमी. तथा चरण II-जेएनपीटी वडौंदरा एवं रिवाड़ी-दिल्ली (कुल 569 किमी.)।

⁸³ ₹ 1=1.42 जेपीवाई की विनिमय दर पर

⁸⁴ चुकौती नवम्बर 2018 में शुरू होगी और मई 2033 में

करोड़) की अनुमानित लागत पर परियोजना शुरू करने के लिए अनुमोदन मांगने के लिए मंत्रीमंडल का दरवाजा खटखटाया (फरवरी 2007) जिसे पांच वर्ष में पूरा किया जाना था। सीसीईए ने एमओआर को निदेश दिया कि बजटीय सहायता तथा भुगतान-योग्य लाभांश से सम्बन्धित मामलों की वित्त मंत्रालय (एमओएफ) के परामर्श से अलग से जांच की जाए। इस पर आर्थिक मामले विभाग (डीईए) ने देखा (सितम्बर 2007) कि उस समय सीसीईए का अनुमोदन मांगना असामयिक था तथा एमओआर को निधिकरण को को टाई-अप होन तथा एमओआर एवं एसपीवी के बीच रिआयत करार के पश्चात अन्तिम निवेश अनुमोदन के लिए सीसीईए को सिफारिश करनी चाहिए थी। इसलिए, एमओआर को डीएफसी परियोजनाओं के लिए करारों के निधिकरण को अन्तिम रूप देने का परामर्श दिया गया था।

मंत्रीमंडल को नोट प्रस्तुत करते समय (अक्टूबर 2007), एमओआर ने कहा कि इक्विटी संघटक मोटे तौर पर आन्तरिक सृजन के माध्यम से निधिगत किया जाएगा तथा लगभग 10 प्रतिशत का छोटा संघटक सामान्य बजटीय सहायता (जीबीएस) से पूरा किया जाएगा। आर्थिक साझेदारी योजना के लिए विशेष शर्तों (एसटीईपी) के अन्तर्गत जापनी सहायता पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा था तथा ऋण-इक्विटी अनुपात 2:1 पर बनाए रखा जाएगा। सीसीईए पुनः एमओआर को विस्तृत लागत अनुमानों तथा वित्तपोषण योजनाओं को शीघ्रता से परिकलित करने तथा उन्हें समुचित अन्त मंत्रालय परामर्श के माध्यम से अन्तिम रूप देने का निदेश दिया (नवम्बर 2007)। यह भी निदेश दिया गया था कि एमओआर ने भूमि अधिग्रहण, परियोजना प्रबंधन परमर्शों ठेको तथा उसके आन्तिक स्रोतों से ऐसे सहायक क्रियाकलापों सहित प्रारम्भिक कार्यों पर व्यय किया।

जेआईसीए की व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर एमओआर ने वित्तपोषण का ढंग प्रस्तावित करते हुए एमओएफ के परामर्श से वित्तपोषण योजना तैयार की तथा ₹ 43,293 (जेआईसीए से ऋण सुविधा के साथ) / ₹ 38,940 (जेआईसीए से ऋण सुविधा के बिना) की कुल लागत पर परियोजना के अन्तिम अनुमोदन हेतु फरवरी 2008 में मंत्रीमंडल को एक नोट प्रस्तुत किया जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:

पूर्वी कॉरिडोर		पश्चिमी कॉरिडोर		
निधि का स्रोत	राशि	निधि का स्रोत	विफल-। (जेबीआईसी निधिकरण से)	विकल्प-।।
सामान्य सृजन	7800	सामान्य सृजन	6200	6200
सकल बजटीय सहायता	1250	सकल बजटीय सहायता	1250	1260
ऋण	10,563	जेबीआईसी	16230	0
		ऋण	0	11877
जोड़	19,613	जोड़	23680	19327

फरवरी 2008 में, मंत्रीमंडल ने ₹ 28,181 करोड़⁸⁵ की कुल अनुमानित लागत पर परियोजना अनुमोदित की जिसे पूरा करने की अवधि पांच वर्ष थी। मंत्रीमंडल ने किसी अन्तराष्ट्रीय निधिकरण का लिहाज़ किए बिना परियोजना शुरू करने तथा एमओएफ तथा योजना आयोग के परामर्श से समुचित वित्तपोषण तथा कार्यान्वयन योजनाओं को अन्तिम रूप देने तथा उन्हें शीघ्र अनुमोदन हेतु प्रस्तुत करने के लिए एमओआर को निदेश दिया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि मंत्रीमंडल ने फरवरी 2006 में 'सैद्धान्तिक अनुमोदन' दे दिया था तथा एमओआर को भूमि अधिग्रहण, परियोजना प्रबंधन परामर्शी ठेकों तथा अपने आन्तरिक स्रोतों ऐसे सहायक क्रियाकलापों सहित प्रारंभिक कार्यों पर व्यय करने का निदेश दिया था (नवम्बर 2007), तथापि मार्च 2014 तक हुई प्रगति बहुत धीमी थी जैसा कि इस तथ्य से स्पष्ट था कि ठेके डब्लूडीएफसी तथा ईडीएफसी के संबंध में अनुमानित लागतों के ठेके केवल क्रमशः 18.45 प्रतिशत और 21.32 प्रतिशत तक मार्च 2014 तक सौंपे गए थे।

⁸⁵ राईटस अनुमानों के अनुसार

यह भी देखा गया था कि जबकि डब्लूडीएफसी में सिविल कार्यों के लिए ठेका 41.69 प्रतिशत⁸⁶ पर सौंपा गया था, ईडीएफसी में यह केवल 35.43 प्रतिशत था। परियोजना जिसे एसपीवी के गठन के पांच वर्ष के अन्दर पूरा करने की योजना थी, समय सीमा से काफी पीछे थी।

लेखापरीक्षा ने परियोजना की योजना से जुड़े अभिलेखों की समीक्षा की और देखा कि एमओआर योजना त्रुटिपूर्ण थी जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- i. रेल मंत्रालय ने 'सैद्धान्तिक अनुमोदन' हेतु फरवरी 2006 में मंत्रीमण्डल का दरवाजा खटखटाया। आर्थिक मामला विभाग (डीईए) ने दिखाया था कि एमओआर को एक विश्वसनीय अनुमान तथा ठोस वित्तपोषण योजना बनाने के बाद ही अनुमोदन हेतु मंत्रीमंडल से सम्पर्क करना चाहिए था। अतः राइट्स अनुमानों की सहायता तथा जेआईसीए से व्यवहार्यता रिपोर्ट की जांच किए बिना फरवरी 2007 /अक्टूबर 2007 में मंत्रीमण्डल से सम्पर्क करना आसामयिक था।
- ii. एमओआर ने ईडीएफसी के लिए वित्तपोषण योजना को मजबूत किए बिना मंत्रीमंडल से सम्पर्क किया और परिणामतः मंत्रीमंडल ने एमओआर द्वारा प्रस्तुत लागत अनुमान अनुमोदित नहीं किए। इसके अतिरिक्त, मंत्रीमंडल ने राइट्स द्वारा परिकालित ₹ 28,181 करोड़ की अनुमानित लागत के अन्दर काम शुरू करने का निदेश दिया।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि मंत्रीमंडल से लागत अनुमानों, अन्तिम आरेखों तथा निधिकरण प्रबंधों के साथ फरवरी 2008 में सम्पर्क किया गया था। एमओआर का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि ईडीएफसी का निधिकरण विश्व बैंक की सहमति पर 2011 में ही हुआ था। ईडीएफसी तथा डब्लूडीएफसी के समस्त फैलाव के लिए फ्रीजिंग तथा अन्तिम स्थान सर्वेक्षण का कार्य 2014 में ही पूरा हुआ था। इसके अतिरिक्त 2013 में तैयार किए गए ₹ 81,459 करोड़ की राशि के लागत अनुमान मंत्रीमंडल को अनुमोदन हेतु प्रस्तुत नहीं किए गए थे।

⁸⁶ किमी. के अनुसार

- iii. रेल मंत्रालय ने मंत्रीमंडल को प्रस्तुत किया था कि वह ₹ 28181 करोड़ की योजना का निधिकरण मोटे तौर पर आन्तरिक सृजन के माध्यम से इक्विटी संघटक के साथ तथा लगभग 10 प्रतिशत का छोटा संघटक जीबीएस से करेगा। तथापि, यह देखा गया था कि एमओआर ने जीबीएस से ₹ 2707.74 करोड़ राशि की समस्त इक्विटी बेकार कर दी।
- iv. मंत्रीमंडल ने ईडीएफसी तथा डब्ल्यूडीएफसी की वित्तपोषण योजना 2:1 के ऋण इक्विटी अनुपात में अनुमोदित की (नवम्बर 2007) जिसमें इक्विटी का निधिकरण एमओआर द्वारा किया जाना था। अनुमानों में ₹ 28,181 करोड़ से ₹ 81,459 करोड़ का संशोधन करने के कारण, इक्विटी के प्रति आईआर की देयता ₹ 9,393 करोड़ से बढ़कर ₹27,153 करोड़ हो गई।
- v. प्रशासनिक मंत्रालय से मंत्रालय/विभाग⁸⁷ की योजना में शामिल करने के लिए एक परियोजना/योजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करना अपेक्षित था। इसके अतिरिक्त ₹ 100 करोड़ तथा अधिक लागत की कीमत वाली परियोजना/योजना में यह प्रावधान है कि परियोजना डीपीआर की प्राप्ति से 16 हफ्तों के अन्दर मंत्रीमंडल/सीसीईए के अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की जानी चाहिए। तथापि, यद्यपि परियोजना के लिए सैद्धान्तिक अनुमोदन फरवरी 2006 में दिया गया था तथा ईडीएफसी एवं डब्ल्यूडीएफसी के आरेखण की फ्रीजिंग तथा अन्तिम स्थान सर्वेक्षण /डीपीआर 2014 में पूरा हुआ था, तथापि मंत्रीमंडल द्वारा परियोजना का अन्तिम अनुमोदन प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।
- vi. सभी मंत्रीमंडल टिप्पणियों (फरवरी 2006, फरवरी 2007 तथा फरवरी 2008) में एमओआर ने शुरू करने की 'जीरो' तिथि दर्शाए बिना परियोजना की समापन अवधि पांच वर्ष उल्लिखित की थी। योजना आयोग भारत सरकार (भाग III) की ग्यारहवीं पंच वर्षीय योजना (2007-12) में भी यद्यपि निर्धारित समापन समय पांच वर्ष था, तथापि

⁸⁷ भाग-1 पैरा सं. 2 (III) में किए गए प्रावधान के अनुसार डीपीआर तैयार केन के संबंध में सरकार द्वारा निधिगत योजना स्कीमों/परियोजनाओं के निर्माण मूल्यांकन एवं अनुमोदन के दिशानिर्देशों के अनुसार

जीरो तिथि नियत नहीं थी। इससे यह पता चलता था कि एमओआर द्वारा परियोजना के समापन हेतु ठोस समय नियत करने के लिए समुचित बल नहीं दिया गया था।

- vii. रेल मंत्रालय ने डीईए की टिप्पणी के उत्तर में मंत्रालय को सम्प्रोषित किया (अक्टूबर 2007) कि रियायत करार (सीए) करने के लिए सलाहकार की नियुक्ति उन्नत अवस्था में थी और यह भी कहा कि कार्य शुरू करने के लिए उसे अन्तिम रूप देने को एक पूर्व शर्त बनाने से केवल परियोजना में विलम्ब होगा जिसे शीघ्र शुरू किया जाना चाहिए था। तथापि, रियायत करार फरवरी 2014 में ही पूरा और हस्ताक्षर हुआ था। ट्रेक एक्सेस भागीदारी अथवा राजस्व भागीदारी भविष्य में निर्णीत करने के लिए छोड़ दी गई थी। एमओआर ने सीए को अन्तिम रूप देने के लिए परियोजना के सैद्धान्तिक अनुमोदन की तिथि से लगभग आठ वर्ष लिए।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि एमओएफ तथा डीएफसीसीआईएस के साथ महत्वपूर्ण परामर्श शामिल थे जो सीए को अन्तिम रूप देने के लिए अनिवार्य थे। मंत्रालय को उत्तर तर्कपूर्ण नहीं था क्योंकि परियोजना के अनुमोदन की तिथि से सीए को अन्तिम रूप देने में आठ वर्ष की समयावधि अनावश्यक रूप से लम्बी थी।

- viii. परियोजना, पीईटीएस रिपोर्ट के आधार पर ₹ 28,181 करोड़ के लागत अनुमानों के साथ मंत्रीमंडल द्वारा फरवरी 2008 में अनुमोदित की गई थी। अनुमोदन के पश्चात एमओआर ने डीएफसीसीआईएल को डीएफसी परियोजना से संबंधित विभिन्न तकनीकी प्राचल आशोधित करने का निदेश दिया (जून 2008)। डीएफसीसीआईएल ने परियोजना लागत का अनुमान लगाने के लिए राईटस आरेखण पर विस्तृत इंजीनियरिंग निर्माण सर्वेक्षण/अन्तिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) किया (2008-09)। इसके आधार पर डीएफसीसीआईएल ने रेलवेबोर्ड को ₹42,231 करोड़ का विस्तृत लागत अनुमान प्रस्तुत किया (दिसम्बर 2009)। लागत अधतित क्षेत्र तथा आरेखण के आधार पर पुनः बढ़ाकर ₹

69,453 करोड़ (भूमि सहित) कर दी गई थी (नवम्बर 2011) तथा एमओआर को अनुमोदनार्थ प्रस्तुत की गई थी। एमओआर ने कुछ मर्दें⁸⁸ शामिल करने तथा कुछ सुविधाओं को कम करके लागत अनुमान बढ़ाने के लिए डीएफसीसीआईएल⁸⁹ को निदेश दिया। ₹ 99,928 करोड़ (भूमि की लागत साफ्टकास्ट⁹⁰ तथा सोननगर-दनकुनी खण्ड की लागत सहित) की लागत का एक समेकित अनुमान, एमओआर को भेजा गया था (मार्च 2014)। एमओआर ने डीएफसीसीआईएल को (क) आकस्मिकताओं हेतु प्रावधान को पांच प्रतिशत से घटा कर तीन प्रतिशत करके डीएफसी लागत अनुमानों में कटौती करने, (ख) बीमा/करों में सात प्रतिशत से एक प्रतिशतता का प्रावधान करने तथा (ग) अनुमान में कार्य ठेका करों के लिए अलग से प्रावधान न करने को निदेश दिया⁹¹। डीएफसीसीआईएल ने पर्याप्त प्रतिरोध के पश्चात अनुमानित लागत पुनःपरिकल्पित की (दिसम्बर 2013) तथा ₹ 81,459 करोड़ की संशोधित अनुमानित लागत प्रस्तुत की (दिसम्बर 2013)। अनुमानित लागत ₹ 28,181 करोड़ की मूल लागत की तुलना में 189 प्रतिशत अधिक थी जो मंत्रीमंडल द्वारा अनुमोदित नहीं की गई थी (नवम्बर 2014)।

लेखापरीक्षा ने लागत अनुमानों के संशोधन में निम्नलिखित कमियां देखी:

- i. डीएफसीसीआईएल ने शुरू में ₹ 99,928 करोड़ की संशोधित लागत प्रस्तुत की जिस पर एमओआर लागत अनुमान को अनुकूल करने का निदेश दिया (जून 2013)। लागत में संशोधन विभिन्न संघटकों जैसे आकस्मिकताओं, बीमा तथा करों के प्रावधान में कटौती करने से ही प्रभावित हुआ था। इस प्रकार लागत में कटौती स्थिर नहीं थी।
- ii. यद्यपि राइट्स ने 18 महीने की अवधि के अन्दर ही संक्षिप्त लागत अनुमानों सहित पीईटीएस रिपोर्ट को अन्तिम रूप दिया, तथापि

⁸⁸ जैसे सोन पुन, जीएसएम-आर तथ्या भूमि सुधार उपाय।

⁸⁹ जनवरी 2012 में प्रेजेंटेशन में।

⁹⁰ साँफ्ट कॉस्ट में निर्माण के दौरान ब्याज आकस्मिकताओं, बीमाएवंकर तथ्या लागत शामिल हैं।

⁹¹ डीएफसी लागत अनुकूलनपर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के आधार पर

- एमओआर ने परियोजना के अनुमोदन की तिथि से विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तथा लागत अनुमानों (फरवरी 2008 से मार्च 2014) को अन्तिम रूप देने में लगभग छः वर्ष लिए।
- iii. प्रशासनिक मंत्रालय से यह संकेत प्राप्त करने पर कि लागत अनुमानों के निर्दिष्ट सीमा से बढ़ने की संभावना थी, आवश्यक अनुमोदन प्राप्त करने के लिए शीघ्र कार्रवाई करना अपेक्षित⁹² था। इसके अतिरिक्त, यह भी प्रावधान⁹³ था कि प्रत्येक मामले में जहां परियोजना लागत 20 प्रतिशत से अधिक बढ़ गई थी तथा उसमें 10 प्रतिशत से अधिक अथवा ऐसे अन्य समय की बढ़त थी, लागत की बढ़त उक्त लागत/समय बढ़त हेतु नियत उत्तरदायित्व के बाद ही सीसीईए के अनुमोदन हेतु प्रस्तुत की जाएगी। तथापि, लागत में 189 प्रतिशत की बढ़त तथा समय में तीन वर्ष⁹⁴ की बढ़त के बावजूद एमओआर ने मार्च 2014 तक मंत्रीमंडल का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया था।
- iv. विश्व बैंक कर्ज यूएसडी कर्ज था तथा ब्याज तथा मूलराशि की चुकौती डीएफसीसीआईएल द्वारा प्रचलित दर में यूएसडी के समान रूप में की जानी थी। अतः विश्व बैंक कर्ज में विदेशी विनिमय अन्तर का जोखिम था। इसके अतिरिक्त विश्व बैंक कर्ज के लिए लागू ब्याज दर एलआईबीओआर⁹⁵ जमा विश्व बैंक द्वारा समय समय पर परिवर्तनशील विस्तार था। इस प्रकार, ब्याज दर ब्याज दर की एलआईबीओआर दर में विभिन्नता तथा परिवर्तनशील विस्तार पर निर्भर थी जो विश्व बैंक द्वारा समय-समय पर संशोधित किया जाता है। इन तथ्यों को ध्यान में रखते हुए डीएफसीसीआईएल ने एमओआर को बताया (नवम्बर 2013) कि डीएफसीसीआईएल को विदेशी विनियम बाजार में प्रचलित

⁹² सरकार द्वारा निधिगत योजनागत योजना/परियोजना के निर्माण मूल्यांकन तथा अबनुमोदन हेतु दिशानिर्देशों के लागत अनुमान की अनिवार्य समीक्षा से संबंधित पैराग्राफ 25

⁹³ सरकारी योजनागत योजना/परियोजना के निर्माण मूल्यांकन तथ्या अनुमोदन हेतु दिशानिर्देशोंका पैराग्राफ 26

⁹⁴ फरवरी 2011 से मार्च 2014

⁹⁵ लंदन इंटरबैंक प्रस्तावित दर

अनिश्चितताओं से बचाने के लिए, विश्व बैंक कर्ज की हेजिंग⁹⁶ की आवश्यकता था। इसके लिए, इसने रेलवे बोर्ड को ₹ 2215 करोड़ की अतिरिक्त लागत को संशोधित लागत अनुमान में शामिल करने का अनुरोध किया। तथपि रेलवे बोर्ड ने न तो यह लागत संशोधित अनुमान में शामिल की और न ही बारबार पत्राचार के बावजूद डीएफसीसीआईएल को उस दर में शामिल न करने के कोई कारण दिए।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि तकनीकी विनिर्देशनों तथा डीएफसी परियोजना के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन थे जिनके कारण ₹ 20,810 करोड़ की वृद्धि हुई। इसी प्रकार, आरेखणमें विलम्ब के कारण, भूमि लागत बढ़कर ₹ 5,087 करोड़ हो गई। राईटस अनुमान में भी ₹ 19,384 करोड़ की राशि की सॉफ्ट लागतें शामिल नहीं थी। मूल्यवृद्धि लागत में वृद्धि की केवल ₹ 7992 करोड़ थी।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि भूमि लागत में ₹ 4,442 करोड़ की वृद्धि मूल्यवृद्धि के कारण थी। इस प्रकार, मूल्यवृद्धि के कारण परियोजना लागत में कुल वृद्धि ₹ 12,434 करोड़ होगी।

3.2.1 नए संगठनात्मक ढांचे की बनावट

अवसंरचना समिति ने आईआर द्वारा संयुक्त स्वामित्व में एसपीवी के तन्त्र की सिफारिश की (फरवरी 2006) तथा बल्क भाड़ा सेवाओं⁹⁷ के प्रयोक्ताओं में अवसंरचना की योजना, निर्माण और अनुरक्षण शामिल होना चाहिए। रेलवे तथा मुख्यतः पीएसयूज का साथ में आना, केन्द्रीय सरकार द्वारा कुछ इक्ठ्ठा होना, एक पर्याप्त इक्विटी आधार सुनिश्चित करेगा, जिसका डीएफसीज में निवेश हेतु काफी पूंजी बनाने के लिए फायदा उठाया जा सकेगा। विषय में, एमओआर ने प्राधिकृत पूंजी ₹ 11,000 करोड़ तथा अभिदत्त पूंजी तथा प्रदत्त पूंजी ₹ 50 करोड़ जो 2:1 के मांग तथा ऋण इक्विटी अनुपात के आधार पर एसपीवी के

⁹⁶ एक विदेशी विनिमय हेम कम्पनियों द्वारा उनके विदेशी विनिमयजोखिम को बचाने के लिए प्रयुक्त एक विधि है जिसके परिणामस्वरूप लेन देन से विदेशी मुद्रा होती है।

⁹⁷ पत्तन परिचालक, नौपरिवहन कम्पनियों, तेल कम्पनियां, कोयला लौह- अयस्क तथा इस्पात कम्पनियां एवं मोटे तौर पर सार्वजनिक क्षेत्र में विद्युत कम्पनियां ।

प्रचालन के दौरान बढ़नी थी, विनिर्दिष्ट करते हुए एसपीवी की बनावट हेतु मंत्रीमंडल के अनुमोदनार्थ एक टिप्पण प्रस्तावित किया (जून 2006)।

मंत्रीमंडल ने एसपीवी की बनावट से संबंधित मामला मंत्री समूह⁹⁸ को भेजा (जुलाई 2006) जिसने कई मुद्दे उठाए। व्यय विभाग का यह मत था कि एक निवेश अनुमोदन अवस्था पर, आईआर की इक्विटी को एसपीवी में 51-60 प्रतिशत के बीच सीमित करना उचित होगा। शेष इक्विटी केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (सीपीएसईज)⁹⁹ को प्रस्तावित की जाए। वित्तीय ढांचा वित्त के स्रोत, नकद प्रवाह तथा परियोजना व्यवहार्यता को अभी अन्तिम रूप दिया जाना था तथा निवेश निर्णय विस्तृत कारोबार योजना तथा डीपीआर्ज तैयार किए जाने तथा उन ईबीआर/सीसीईए द्वारा विचार किए जाने के बाद ही लिया जा सकता था। डीईए ने यह भी देखा (जुलाई 2006) कि रेलवे को एसपीवी की इक्विटी को 51 प्रतिशत अथवा कम पर सीमित करते हुए, उसमें काफी कम राशि का वचन देना चाहिए। इसके अतिरिक्त, प्रस्तावित ढांचे से यह स्पष्ट था कि रेलवे एसपीवी के सृजन को रेलवे के एक क्लोन के रूप में प्रस्तावित कर रही थी। इसके लिए बाजार से अथवा बहुपक्षीय एजेंसियों से संसाधन एकत्र करना कठिन होगा। सार्वजनिक उद्यम विभाग का मत था कि कारोबार योजना, वित्तीय ढांचे, रेलवे द्वारा इक्विटी निवेश आदि के अभाव में एक एसपीवी बनाने का प्रस्ताव असामयिक होगा। योजना आयोग का भी यह मत था कि इक्विटी रेलवे तथा प्रयोक्ता पीएसयूज के बीच समान रूप से बांटी जानी चाहिए।

रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया कि चूंकि आईआर के सभी प्रमुख ट्रंक मार्ग पूरी तरह से गीले थे, अतः 2010-11 तक डीएससीज को बनाए रखना महत्वपूर्ण था। इसके अतिरिक्त, जीडीपी की वृद्धि दर को 8 से 8.5 प्रतिशत बनाए रखने के लिए, आईआर को 2011-12 तक भाड़ा यातायात का 1100 मिलियन टन से अधिक यातायात चलाना होगा। यह भी कहा गया था कि मार्ग अनुमान के अनुसार, डीएफसी के निर्माण में विलम्ब के परिणामस्वरूप लागत बढ़ने तथा भाड़ा आय के समाप्त हो जाने के कारण हजारों करोड़ रूपयों की हानि होगी ।

⁹⁸ रेल मंत्री, वित्त मंत्री, उपाध्यक्ष योजना आयोग से निहित

⁹⁹ पूर्वी कॉरिडोर में कोयला तथज्ञा विद्युत कम्पनियां और पश्चिमी कॉरिडोरों में तेल कम्पनियां

अतः अन्य पीएसयूज (भाड़ा सेवाओं के बल्क प्रयोक्ता) के लिए उन कारोबार क्रिया कलापों में प्रवेश करना विवेकपूर्ण नहीं है जो उनकी मुख्य सक्षमता के अन्दर नहीं थे। एसपीवी के रेल अवसंरचना सृजक/प्रदान के रूप के तथा एसपीवी को शीघ्र कार्यात्मक बनाने की आवश्यकता के मद्देनजर, एमओआर द्वारा 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ स्थापना के अतिरिक्त और कोई विकल्प नहीं था। विभिन्न विभागों द्वारा शंकाओं के बावजूद, एमओआर ने आईआर द्वारा 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ एक एसपीवी की स्थापना की सिफारिश की। मंत्रीमंडल ने डीएसीसीआईएल के निर्माण का अनुमोदन किया (अगस्त 2006) जो ₹ 4000 करोड़ की प्राधिकृत पूंजी तथा ₹ 2 करोड़ की प्रदत्त पूंजी, जो मार्च 2014 के अन्त तक बढ़कर क्रमशः ₹ 8000 करोड़ और ₹ 2707.74 करोड़ हो गई थी के साथ एमओआर के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन अक्टूबर 2006 में शुरू किया गया था।

इस प्रकार यह स्पष्ट था कि आईआर तथा बल्क भाड़ा सेवाओं के प्रयोक्ताओं के संयुक्त स्वामित्व में एक एसपीवी बनाने के लिए एक कार्यदल बनाने की सिफारिशों का पालन नहीं किया गया था। एमओआर द्वारा मुख्यतः किसी समय अथवा लागत की बढ़त से बचने तथा डीएफसीज को 2010-11 तक तैनात कराने के लिए 100 प्रतिशत इक्विटी की एक एसपीवी का गठन किया गया था। तथापि, 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ एसपीवी के निर्माण का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ था क्योंकि परियोजना मार्च 2014 तक अधूरी रही।

3.2.2 निदेशक बोर्ड की नियुक्ति

मंत्रीमंडल के अनुमोदन (अगस्त 2006) के अनुसार, एसपीवी की व्यवस्था निदेशक-मंडल (बीओडी) द्वारा की जानी थी जिसमें एक पूर्णकालिक प्रबंध निदेशक (एमडी) को शामिल किया जाना था। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) बीओडी का पदेन सदस्य हो सकता है। इसके अतिरिक्त, पहला एमडी तथा चार कार्यात्मक निदेशक (एफडी), सार्वजनिक उद्यम चयन बोर्ड के बजाय एक खोज एवं चयन समिति द्वारा नियुक्त किए जाने थे। एमओआर को सार्वजनिक क्षेत्र चयन बोर्ड (ईएसबी) दिशानिर्देशों से विपथन के लिए अलग से मंत्रीमंडल

नियुक्ति समिति (एसीसी) का अनुमोदन लेना था। तथापि, सितम्बर 2007 तक किसी एमडी और अक्टूबर 2007 तक एफडीज की नियुक्ति नहीं की गई थी। एमडी/एफडीज की नियुक्ति में एक वर्ष का यह विलम्ब उचित नहीं था क्योंकि सर्वोच्च प्रबंधन के बिना परियोजना का निष्पादन संभव नहीं था।

रेल मंत्रालय ने कहा कि एसीसी का अनुमोदन फरवरी 2007 में ही लिया गया था। एमओआर का तर्क स्वीकार्य नहीं था क्योंकि नियुक्तियां करने के लिए एसीसी के अनुमोदन के पश्चात उसमें आठ महीने लगे।

आगे की जांच से पता चला कि दो वर्ष से कोई एमडी नियुक्त नहीं किया गया था तथा डीएफसीसीआईएल के अस्तित्व में आने से 8 वर्ष में से छः वर्ष की अवधि के लिए एफडीज पूरी संख्या में नहीं थे। इसके अतिरिक्त, सीआरबी, जो डीएफसीसीआईएल के अंशकालिक अध्यक्ष के रूप में नामित किया गया था, के पास उसका प्रभार केवल फरवरी 2009 (उसके सृजन के बाद 28 महीने) से ही था।

डीएफसीसीआईएल ने एमओआर को प्रस्तावित किया (नवम्बर 2007) कि इसके बोर्ड में 11 निदेशक¹⁰⁰ होने चाहिए। तथापि, एमओआर ने अंशकालिक अध्यक्ष के अतिरिक्त 12 निदेशक¹⁰¹ नियुक्त किए। यह स्पष्ट था कि तीन वर्ष और सात महीने के विलम्ब को शामिल करते हुए मई 2010 तक निदेशक - मंडल की रचना का निर्णय नहीं लिया गया था जो डीएफसीसीआईएल को हाथ में ली गई विशाल परियोजना के निष्पादन हेतु सर्वोच्च प्रबंधन की अपेक्षित सहायता प्रदान करने में एमओआर के भाग पर गम्भीरता के अभाव को दर्शाता था।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि डीएफसीसीआईएल के प्रारम्भिक क्रियाकलाप सीमित थे तथा परियोजना तैयार करने के अध्ययन जैसे अन्तिम स्थान सर्वेक्षण किए जा रहे थे। स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति की प्रक्रिया

¹⁰⁰ एक अध्यक्ष, एक प्रबंध निदेशक, चार कार्यात्मक निदेशक, दो अंशकालिक निदेशक तथा तीन स्वतंत्र निदेशक।

¹⁰¹ एक एमडी, चार कार्यात्मक निदेशक, एमओआर से एक नामिती, योजना आयोग से एक नामिती, वित्तीय संस्थान से एक नामिती तथा चार स्वतंत्र गैर सरकारी निदेशक

2009 में शुरू की गई थी। क्रियाविधिक औपचारिकताओं को पूरा करने में काफी समय लगा। एसीसी अनुमोदन मई 2010 में ही प्राप्त किया गया था।

एमओआर को उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि स्वतंत्र निदेशकों की नियुक्ति की प्रक्रिया केवल 2009 में शुरू की गई थी। कम्पनी द्वारा परियोजना के समापन की लक्षित तिथि प्राप्त करने के लिए सर्वोच्च प्रबंधन का पूरी संख्या में होना एक अनिवार्य अपेक्षा थी।

3.3 परियोजना की प्रगति की मॉनीटरिंग

मंत्रीमंडल ने निदेश दिया (अगस्त 2006) कि परियोजना के समयबद्ध कार्यान्वयन को मॉनीटर करने के लिए मंत्रीमंडल सचिव¹⁰² की अध्यक्षता में अधीकृत समिति का गठन किया जाएगा। तथापि, परियोजना को मॉनीटर करने के लिए एमओआर द्वारा किसी समिति का गठन नहीं किया गया था।

रेल मंत्रालय ने कहा (मई 2015) कि डीएफसी परियोजना की प्रगति को मॉनीटर करने के लिए माननीय प्रधान मंत्री¹⁰³ के प्रधान सचिव की अध्यक्षता में जून 2009 में एक उच्च स्तरीय समिति का गठन किया गया था। इसके पश्चात, डीएफसी की समीक्षा हेतु प्रधान मंत्री कार्यालय में जुलाई 2009 में एक डिलीवरी मॉनीटरिंग यूनिट का गठन किया गया था। 2001-11 से डीएफसी के लक्ष्य योजना आयोग द्वारा मॉनीटर किया जा रहे थे। तथापि, तथ्य यह है कि मॉनीटरिंग तन्त्र के विद्यमान होने के बावजूद परियोजना के निष्पादन में विलम्ब हुए थे जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

- i. पूर्वी कॉरिडोर में, सिविल ठेकेदार के चयन में दो महीने (खुरजा -कानपुर खण्ड) तथा 36 महीने (लुधियाना -खुरजा -दादरी खण्ड) के बीच का विलम्ब था। प्रणाली ठेके के संबंध में, उक्त विलम्ब 11 महीने (दुर्गावटी-करवाण्डिया खण्ड) तथा 37 महीने (लुधियाना-खुरजा-दादरी खण्ड) के बीच था। सिविल निर्माण कार्य शुरू करने में 16 महीने (कानपुर-मुगलसराय)

¹⁰² सीआरब, रेलवे बोर्ड के वित्तीय आयुक्त, वित्त सचिव, योजना आयोग के सचिव, विधि एवं पर्यावरण तथा वन विभाग सड़क परिवहन, राजमार्ग एवं जहाजरानी मंत्रालय तथ्या डीएफसीसीआईएल के एमडी को शामिल करते हुए।

¹⁰³ अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, वित्त सचिव, विदेश सचिव तथा सचिव/डीआईपीपी को शामिल करते हुए।

तथा 30 महीने (सोननगर-मुगलसराय खण्ड) के बीच का विलम्ब था। तथापि, प्रणाली निर्माण कार्यों के निष्पादन के संबंध में विलम्ब 12 महीने (सोननगर-मुगलसराय खण्ड) तथा 25 महीने (लुधियाना-खुरजा-दादरी खण्ड) के बीच था। इसी प्रकार पश्चिमी कॉरिडोर में सिविल ठेकेदार के चुनाव में 13 महीने और 22 महीने के बीच का विलम्ब था, प्रणाली ठेकेदार के चयन के संबंध में 21 महीने और 23 महीने के बीच विलम्ब था।

- ii. डीएफसीसीआईएल ने एमओआर को प्रस्तुत किया (जुलाई 2014) कि विश्व बैंक निधिकरण (पूर्वी कॉरिडोर) से संबंधित लम्बी क्रियाविधिक औपचारिकताओं तथा जापनी ठेकेदारों से भागीदारी के अभाव (पश्चिमी कॉरिडोर) के कारण वर्ष 2013-14 का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका। उन्होंने एमओआर को एसटीईपी संघटक में ढील देने के लिए जापान सरकार को अनुरोध किया जिसने जापान के बड़े ठेकेदारों को आदेश दिया। यह भी कहा गया था कि यदि इस मामले का समाधान नहीं किया जाता तो समग्र परियोजना की समय सीमा में और भी विलम्ब होगा। डीएफसीसीआईएल द्वारा सम्प्रेक्षित अन्य रुकावट प्रमुख स्थिति वाले कार्मिक का अभाव था तथा उसने प्रमुख स्थित वाले नियमित नियुक्त व्यक्तियों वाले एमडी तथा अन्य निदेशकों सहित मुख्य पदों को भर्ने का अनुरोध किया।

रेल मंत्रालय ने कहा कि डीएफसीसीआईएल द्वारा उठाए गए मुद्दे विश्व बैंक, जेआईसीए तथा डीईए के साथ उठाए गए थे। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि अन्तिम परिणाम ज्ञात नहीं था।

3.4 निष्कर्ष

परियोजना जो फरवरी 2006 में अनुमोदित की गई थी तथा जिसे मार्च 2011 तक ₹ 28,181 करोड़ की अनुमानित प्रारम्भिक लागत पर पांच वर्ष के अन्दर पूरा करने की योजना थी, अधूरी रही और उसमें भौतिक प्रगति तुच्छ थी। एमओआर, महत्वपूर्ण औपचारिकताओं, जैसे आरेखण की फ्रीजिंग, रिआयत करार बनाना, निधिकरण प्रबंध तथा विस्तृत लागत अनुमान तैयार करने का

अन्तिम रूप देना, को पूरा किए बिना परियोजना (जो पहली अनुमानित लागत पर फरवरी 2008 में अनुमोदित की गई थी) का अन्तिम अनुमोदन प्राप्त करने के लिए आगे बढ़ गया। परियोजना के समापन हेतु समय सीमा को भी अन्तिम रूप नहीं दिया गया था। परियोजना के समापन में विलम्ब मुख्यतः समुचित योजना और कार्यान्वयन के अभाव के कारण था। परिणामतः मार्च 2014 तक तीन वर्ष की समय की बढ़त हुई तथा निर्माण लागत में ₹ 7992 करोड़ और भूमि लागत में ₹ 4442 करोड़ की वृद्धि हुई तथा भाड़ा यातयात के दक्ष एवं किफायती संचलन की दीर्घावधि अपेक्षाएं अभी प्राप्त होनी थीं।

3.5 सिफारिशें

रेल मंत्रालय/डीएफसीसीआईएल को:

- I. *आकस्मिकताओं, बीमा, करों, निर्माण के दौरान ब्याज तथा अन्य संबंधित संघटकों को लिए सभी प्रावधनों को विधिवत रूप से शामिल करते हुए यथार्थ एवं वस्तुपरक लागत अनुमान बनाने चाहिए।*
- II. *संशोधित लागत के लिए मंत्रीमंडल का अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए तथा संशोधित अनुमानित लागतके अनदर एक समयबद्ध ढंग में परियोजना के शेष कार्य निष्पादित करने चाहिए।*