

कार्यकारी सार

भारतीय रेल (भा.रे.) अपने 66,687 मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) के विशाल नेटवर्क पर 13,313 यात्री तथा 9,212, माल गाड़ी चलाती है और प्रति वर्ष 1,000 मिलियन टन से अधिक भार तथा 22 मिलियन यात्रियों को प्रत्येक दिन ढोती है। ये ट्रेने डीजल लोकोमोटिव व विद्युत लोकोमोटिव द्वारा ढुलाई करती है। वर्ष 2015-16 की अवधि में उर्जा/ईंधन (बीजी मार्ग) पर कुल व्यय ₹23,699 करोड़ था जिसमें से वर्ष 2015-16 में व्यय का 56 प्रतिशत डीजल पर लागत थी और विद्युत की लागत 44 प्रतिशत थी। भारतीय रेल में 31 मार्च 2016 तक 66,687, मार्ग किलोमीटर में से 27,999 (42.40 प्रतिशत) मार्ग का विद्युतीकरण किया जा चुका है। पिछले 5 वर्षों के दौरान 1165 से 1730 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है और ₹678 करोड़ रूपये से ₹1668 करोड़ रूपये प्रति वर्ष रेल विद्युतीकरण परियोजना के तहत खर्च किये गये हैं।

रेल मंत्रालय ने रेलवे विद्युतीकरण की गति में तेजी लाने के लिए एक नई पहल की है। विद्युतीकरण की परियोजनाओं को पूरा करने हेतु भारतीय रेल की वर्तमान क्षमताओं को बढ़ाया जाना प्रस्तावित है तथा हाल ही (अगस्त 2016) में एक कार्य योजना तैयार की गई है जिसके तहत रेलवे विद्युतीकरण के 24,400 मार्ग किलोमीटर के बीजी नेटवर्क पर आगामी पांच वर्षों अर्थात् 2016-17 से 2020-21 तक विद्युतीकरण किया जाना है। इसके अलावा केन्द्रीय रेलवे विद्युतीकरण संगठन (कोर) एक विशेष एजेंसी, रेल विद्युतीकरण हेतु स्थापित की गई थी, भारतीय रेल (भा.रे.) रे.वि. परियोजनाएं भारतीय रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को सौंप रहा था। हाल के घटना क्रम में 31 मार्च 2021 तक 24,400 मार्ग किलोमीटर के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए भा.रे. ने रे.वि. परियोजनाओं को भारतीय रेलवे निर्माण संगठन, (इरकॉन), रेल इंडिया टेक्निकल व इकनामिक सर्विसेज लिमिटेड (आरआईटीईएस), (रेलवे पीएसयू) व पावर ग्रिड कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, (पीजीसीआईएल) (उर्जा मंत्रालय के अन्तर्गत पीएसयू) जिन्हें विदेश तथा भारत में ट्रांसमिशन लाइनें बिछाने की विशेषज्ञता प्राप्त है, को देने का निर्णय लिया है।

लेखापरीक्षा ने अनुमोदन प्रक्रिया, क्रियान्वयन एजेंसी की पहचान, परियोजना नियोजन; विभिन्न क्रियान्वयन एजेंसियों द्वारा परियोजना निष्पादन, तथा रे.वि. परियोजनाओं के पूर्ण होने के बाद परियोजना उपयोग सहित परियोजना प्रबन्धन के विभिन्न चरणों की समीक्षा की है।

यह देखा गया था कि रेलमार्ग किलोमीटर के अनुसार विद्युतीकरण की गति में बढ़ोतरी हुई है और जिसमें वर्ष 2011-12 में 1165 आर के एम विद्युतीकृत के प्रति 2015-16 में 1730 आरकेएम का विद्युतीकरण हुआ। हालांकि लेखापरीक्षा ने समीक्षित रेल विद्युतीकरण के 36 चयनित परियोजनाओं के परियोजना नियोजन से परियोजना निष्पादन तक प्रत्येक चरण में देरी देखी जो यह दर्शाता है कि विद्युतीकरण की गति को और बढ़ाने की गुंजाइश है।

अपने अभिप्रेत वित्तीय तथा परिचालन लाभों को ध्यान में रखते हुए रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित परियोजनाओं में से किसी को प्राथमिकता नहीं दी है।

परियोजनाओं को पूर्ण करने में हुई वास्तविक देरी के कारण परियोजनाओं की पूंजीगत लागत में बढ़ोतरी हुई तथा निवेशित पूंजी के पैसों की लागत की संभावनाओं में कमी हुई।

परियोजनाओं के समापन में विलम्ब के कारण लेखापरीक्षा द्वारा चयनित परियोजनाओं में पर्याप्त समय तथा लागत में वृद्धि हुई। परियोजनाओं को पूर्ण करने में देरी के कारण भी अनुमानित बचत की प्राप्ति नहीं हुई। रे.वि. परियोजनाओं के बकाया क्रियाकलापों में महत्वपूर्ण देरी देखी गई जहां रेलवे सुरक्षा आयुक्त की स्वीकृति प्राप्त की गई थी। इन देरी ने रे.वि. परियोजनाओं के प्रभावी उपयोग पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है।

महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष

- संबंधित जोनल रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड को प्राक्कलन सार भेजने और रेलवे बोर्ड द्वारा अपना अनुमोदन भेजने में 24 परियोजनाओं में 59 माह के बीच समय लिया। प्रस्तावों का संसाधन करने और सार अनुमान तैयार करने में हुए विलंब के कारण रेल विद्युतीकरण के लिए खण्ड को लिया जाए अथवा नहीं का निर्णय करने के लिए समय बचाने का उद्देश्य पूरा नहीं किया जा रहा है। सार तथा विस्तृत अनुमानों के मध्य 6 प्रतिशत से 62 प्रतिशत तक की भिन्नता यह दर्शाती है कि सार अनुमान प्रणाली शायद ही प्रक्रिया की मात्रा को बढ़ा रही थी। कारेपल्ली-भद्राचलाम, शकूरबस्ती-रोहतक, झाँसी-कानपुर, बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी, और गुंटाकल-कलौर परियोजनाओं में प्रतिशत भिन्नता 40 प्रतिशत से अधिक थी। **(पैरा 3.1)**
- रेलवे बोर्ड द्वारा रे.वि. परियोजनाओं को वार्षिक कार्यों के कार्यक्रम में शामिल करने हेतु कोर को एक एजेंसी के रूप में आवंटित करने के लिए 17 परियोजनाओं के लिए 337 दिनों का समय लिया, वहीं आरवीएनएल ने 6 परियोजनाओं के लिए 202 दिन का समय लिया। जबकि कोर ने मुख्य परियोजना निदेशक को आवंटित करने के लिए 229 दिन का समय लिया वहीं आरवीएनएल ने अपने मुख्य परियोजना प्रबंधन को आवंटित करने के लिए 40 दिन लिए। **(पैरा 3.3)**
- कोर को आवंटित परियोजनाओं के लिए विस्तृत अनुमानों का अनुमोदन करने के लिए वार्षिक कार्यों के कार्यक्रम में परियोजना प्रदर्शन के बाद लिया गया समय 27 परियोजनाओं में 35 माह तक था। आरवीएनएल को परियोजनाएं आवंटित करने हेतु 7 परियोजनाओं में 18 माह तक का समय लिया गया था। **(पैरा 3.4)**
- ई-निविदा आमंत्रण जैसी प्रथाएं जो पर्याप्त रूप से निविदा संसाधन अवधि को कम करने में सहायता करती हैं, कोर या आरवीएनएल में अभी अपनाई जानी हैं। विस्तृत अनुमानों की मंजूरी उपरान्त एनआईटी जारी करने हेतु लिया गया समय कोर को आवंटित 24 परियोजनाओं में 3177 दिन तथा आरवीएनएल को आवंटित 7

परियोजनाओं में 12 निविदाओं में 915 दिन तक था। बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी परियोजना में 3177 दिन, बरौनी-कटार-गुवाहाटी परियोजना में 2905 दिन, उज्जैन-इंदौर तथा देवास-मॉक्सी परियोजना में 2179 दिन, तिरुचिलापल्ली-मदुरै परियोजना में 2135 दिन, वाराणसी-लोहटा-जंघई परियोजना में 2100 दिन तथा शकूरबस्ती-रोहतक परियोजना में 2003 दिन का समय लिया गया था। इस प्रकार, परियोजनाओं को समय पर पूर्ण करने के उद्देश्य से निविदा प्रक्रिया बिना यथोचित ध्यान के पूरी की गई। कोर द्वारा परियोजना के निष्पादन हेतु 116 निविदाएँ जारी की गईं। बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी परियोजना में 116 ठेके, इटारसी-कटनी-मानिकपुर-छेओकी परियोजनाओं में 53, बरौनी-कटीहार-गुवाहाटी परियोजना में 46, खाना-सैंथिया-पाकुर परियोजना में 30 और उज्जैन-इन्दौर तथा देवास-मकसी परियोजना में 29 ठेके दिये गये थे। वर्षोंसे प्रति परियोजना में दिये गये ठेकों की संख्या बहुत अधिक होना जारी रही। **(पैरा 4.2.1, 4.2.2)**

- कोर तथा आरवीएनएल द्वारा ज्यादातर निविदाओं में से निविदा स्वीकृत करते समय कम्पनियों का कार्य अनुभव तथा कुल कारोबार का आकलन किया गया लेकिन कोर द्वारा कम्पनी का शोधन क्षमता/वित्तीय सुदृढ़ता का मूल्यांकन नहीं किया गया था। इसके अलावा कोर की निविदा समिति द्वारा कार्य को पूर्ण करने की क्षमता पर फर्म के काम के बोझ के संभावित प्रभाव का आकलन नहीं किया गया था। जबकि आरवीएनएल द्वारा मूल्यांकन के दौरान यह विचार किया गया था। कोर तथा आरवीएनएल दोनों द्वारा बोलियों का मूल्यांकन करते समय बोलीदाताओं के पिछले प्रदर्शन का आकलन नहीं किया गया था। **(पैरा 4.3)**
- कोर में स्वीकृति पत्र जारी होने के बाद अनुबन्ध 798 दिनों तक निष्पादित किए गए थे। लिया गया समय, उज्जैन-इंदौर तथा देवास-मकसी-परियोजना में 798 दिन बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी-परियोजना में 661 दिन, कृष्णा नगर-लालगोला परियोजना में 387 दिन, बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी परियोजना 376 दिन तथा शकूरबस्ती-रोहतक परियोजना में 374 दिन था। उसी प्रकार आरवीएनएल में स्वीकृति पत्र जारी होने के बाद 204 दिनों तक सात परियोजनाओं में 10 में से 9 ठेकों में निर्धारित 28 दिन की अवधि के बाद अनुबन्ध पर हस्ताक्षर किए गये। लिया गया समय अमला-छिन्दवाडा-कुलमाना-परियोजना 204 दिन और छपरा-बलिया-वाराणसी परियोजना में 175 दिन था। देरी के कार्य को पूर्ण तथा निष्पादित करने में परिणामी प्रभाव पड़ा था। **(पैरा 4.4)**
- लागत में अत्यधिक वृद्धि और पर्याप्त समय कार्य के समापन में हुई देरी के कारण जिससे अनुमानित बचत प्राप्त नहीं हुई। औसतन 16 पूर्ण परियोजनाओं में 35.12 माह की देरी पाई गई। इनमें से 14 परियोजनाओं में 2.02 प्रतिशत से 76.62 प्रतिशत अत्यधिक लागत लगी। इनमें से 12 परियोजनाओं में बकाया क्रियाकलाप अभी किए जाने थे। चालू 10 परियोजनाओं में कार्य पूर्ण करने की निर्धारित तिथि 21 माह से 57 माह पहले समाप्त हो गई थी। 21 परियोजनाओं के संबंध में, परियोजनाएं पूर्ण न होने के कारण, ₹3006 करोड़ की अनुमानित बचत को प्राप्त नहीं किया जा सका। **(पैरा- 4.5.1)**

- कोर द्वारा निष्पादित 21 परियोजनाओं की समाप्ति की वास्तविक अवधि 3954 माह थी। इन परियोजनाओं के लिए कोर ने कुल 8190 माह की 2026 समयवृद्धि दी जिसके कारण कार्य पूर्ण करने हेतु ठेकों निष्पादन का समय दो बार से अधिकतक बढ़ गया। उसी प्रकार आरवीएनएल द्वारा निष्पादित 6 परियोजनाओं की समाप्ति की वास्तविक अवधि 281 माह थी। आरवीएनएल ने कुल 208 माह की 30 समय वृद्धियों की स्वीकृती दी। जिसके कारण इन परियोजनाओं का कार्य समाप्त करने हेतु ठेकों की निष्पादन की अवधि में लगभग 74.02 प्रतिशत को बढ़ोतरी हुई। **(पैरा 4.5.2.1)**
- ठेकेदारों को नियमित तरीके से समयवृद्धि दी गई थी। लेखापरीक्षा द्वारा 481 ठेकों की समीक्षा की गई जिसमें से 419 ठेकों को समयवृद्धि दी गई थी। कोर तथा आरवीएनएल द्वारा कुल मिलाकर विभिन्न ठेकेदारों को 2086 समयवृद्धि दी गई थी। 2086 में से 1446 समय वृद्धियां (69 प्रतिशत) किसी खण्ड जिसके अन्तर्गत अनुमत की गई का उल्लेख किए बिना दी गई। ठेकेदार के कारण समय वृद्धि के कारणों में बुनियादी माल की अनुपलब्धता, माल का देरी से प्राप्त होना, कर्षण सब स्टेशन कार्य (टीएसएस) का अपूर्ण होनापर्याप्त श्रमबल न लगाना इत्यादि, और रेलवे के कारण हुए समय वृद्धि के कारणों में डिपो/टीएसएस हेतु जमीन सौपने में देरी, अनुभाग की यार्ड-रिमोडेलिंग, अभियन्ता विभाग, द्वारा कार्य में देरी, कार्य के क्षेत्र में बदलाव, गैर अनुमोदित, ड्राइंग, अपूर्ण, ट्रांसमिशन लाइन, माल की आपूर्ति ना होना, इत्यादि शामिल थे। परियोजनाओं को समय पर पूर्ण करने को सुनिश्चित करने हेतु रेलवे प्रशासन की उपलब्ध तन्त्रपरिनिर्धारित हर्जाने (एलडी) की उगाही, शास्ति उगाही और रद्दीकरण का माध्यम थाजिनका प्रभावी ढंग से प्रयोग नहीं किया गया। समयवृद्धि के बहुत से मामलों में परिनिर्धारित हर्जाना नहीं लगाया गया बल्कि डिफाल्टर ठेकेदारों से केवल टोकन हर्जाने की ही वसूली की गई। लेखापरीक्षा के आकलन में कोर द्वारा उगाही योग्य 250.28 करोड़ रुपये की परिनिर्धारित हर्जाने में से केवल ₹0.93 करोड़ की वसूली की गई और इसी प्रकार आरवीएनएल द्वारा ₹29 करोड़ में से ₹4.66 करोड़ की वसूली एलडी और टोकन हर्जाने के रूप में की गई। **(पैरा 4.5.2.1 और 4.5.3)**
- खण्ड पर कार्य आरंभ करने के लिए एक ब्लॉक (खण्ड का हिस्सा) कार्यान्वयन एजेन्सी को परिचालन विभाग द्वारा प्रदान करवाया जाता है, जो कार्य के निष्पादन के लिए उपयोग होना है। इस समय के दौरान, खण्ड पर ट्रैफिक के परिचालन को आवश्यकतानुसार आंशिक/पूर्णतः निरस्त कर दिया जाता है। रे.वि. परियोजनाओं के निर्धारित लागत और समय पर पूर्ण करने हेतु कार्यान्वयन एजेन्सी एवं ठेकेदार के उपयोग हेतु उपलब्ध करवाए गये ब्लॉक सबसे निर्णायक क्षेत्र है। यह देखा गया है कि रे.वि. परियोजनाओं हेतु रेल प्रशासन की ओर से ब्लॉकों की उपयोगिता हेतु कोई बेंचमार्क निर्धारित नहीं किये गये है। **(पैरा 4.8)**

- यद्यपि विभिन्न कार्यालयों में माप के चरण से ही बिलों के भुगतान की प्रक्रिया के लिए समय निर्धारण के रेलवे बोर्ड के निर्देशमौजूद है लेकिन कोर द्वारा कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। (पैरा 4.9)
- अनेक शेष क्रियाकलापों जैसे ट्रांसमिशन लाईंस के कार्य को पूरा करना, टीएसएस कार्य का पूरा किया जाना, साईडिंग का विद्युतीकरण करना, यार्ड में रेलवे विद्युतीकरण के लिए कार्यान्वयन ऐजेंसियों पर आरोपणीय यार्ड कार्याकलाप सीआरएस संस्वीकरण के पश्चात भी 17 पूर्ण हो चुकी रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं में से 16 में अभी पूर्ण किए जाने थे। इनमें से अधिकतर शेष कार्याकलाप विद्युतीकृत खण्ड के प्रभावी परियोजना उपयोग के लिए महत्वपूर्ण थे। (पैरा 5.1)
- विद्युतीकृत खण्ड के पूर्ण उपयोग न होने के उदाहरण भी थे। 12 विद्युतीकृत खण्ड में से केवल 59 प्रतिशत रेल विद्युत कर्षण पर रेल चलाई जा रही है। 14 परियोजनाओं में वर्तमान उपयोगिता के प्रति अनुमानित बचत की लक्ष्य प्राप्ति में ₹ 404.05 करोड़ की कमी पाई गई। (पैरा 5.2)
- 8 जोनल रेलवे में, 15 डिवीज़नों के 66 विद्युतीकृत सेक्शनों (15286 रूट किमी.) में, मिसिंग लिंक्स, अपूर्ण शेष कार्याकलाप, जोनल रेलवे के मध्य समन्वय मामले, टर्मिनल बाधाएं, यात्री तथा मालगाड़ी और एमईएमयू रेक्स आदि के लिए विद्युत लोकोमोटिव की कमी जैसे कारकों के कारण विद्युतीकृत खण्डों 345 गाडियां डीजल कर्षण के माध्यम से दौड़ रही थीं। (पैरा 5.3)

सिफारिशें

1. रेल विद्युतीकरण की व्यावहारिकता (i) डीजल कर्षण की तुलना में विद्युत कर्षण के प्रयोग में अनुमानित बचत तथा (ii) विद्युतीकरण की लागत पूंजी पर निर्भर होगी। विद्युत कर्षण डीजल कर्षण की तुलना में अधिक सस्ता होने पर बचत प्रत्यक्ष रूप में विद्युत कर्षण के प्रयोग से वाहित सकल टन किलोमीटर (जीटीकेएम) से जुड़ी होगी। चूंकि विद्युतीकरण में अच्छी खासी पूंजीगत लागत आती है, इसलिए एक रेल विद्युतीकरण परियोजना तभी व्यावहारिक हो पाएगी जब यदि जीटीकेएम का आरंभिक स्तर प्राप्त किया जा सके। यदि डीजल की कीमते गिरती हैं तो, रेल विद्युतीकरण को व्यावहारिक बनाने के लिए, उच्च जीटीकेएम के परिवहन की आवश्यकता होगी। इसी प्रकार बिजली की दरों में गिरावट आने या डीजल की कीमत में वृद्धि होने पर अनुमानित परिवहन किए जाने वाले जीटीकेएम में कमी आने पर भी रेल विद्युतीकरण व्यावहारिक होगा। अतः मोटे तौर पर जीटीकेएम के रूप में अपेक्षित ट्रैफिक जितना अधिक चलेगा, रेल विद्युतीकरण की वांछनीयता उतनी अधिक होगी। संक्षिप्त आकलन तैयार करने की प्रक्रिया को सरलीकृत करने के लिए विद्युतीकृत ट्रैक/खंड पर परिवहन किए जाने वाले पोटेंशियल ग्रॉस टन किलोमीटर जैसे सरल महत्वपूर्ण मापदंडों पर

आधारित 'गो अहेड संक्शन' से बदला जा सकता है। संक्षिप्त आकलन के अंतर्गत आने वाले विस्तृत पहलुओं को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में शामिल किया जाना चाहिए।

2. वर्तमान प्रक्रिया जहां नई लाईनों का आकलन बिना विद्युतीकरण और विद्युतीकरण को अनुपूरक एवं अनुवर्ती रूप में जोड़ा जाता है, के बजाय सभी नई लाईनों की परियोजनाओं का आकलन एक साथ बिना विद्युतीकरण और उसके साथ किया जाना चाहिए। यदि यह व्यावहारिक हो तो, आरंभ से ही विद्युतीकरण को लाईन परियोजना के साथ-साथ लिया जा सकता है।
3. कार्यकारी एजेंसी तथा उसके क्षेत्रीय संगठनों की पहचान शीघ्र की जानी चाहिए।
4. डीपीआर तैयार करने के लिए नामित एजेंसी को कार्य को पूरा करने के लिए लगभग तीन माह की एक निश्चित समयसीमा प्रदान की जानी चाहिए।
5. चूंकि डिविजनल रेलवे, जोनल रेलवे तथा रेलवे बोर्ड द्वारा दी गई जानकारी डीपीआर के लिए महत्वपूर्ण होती है, इसलिए समय से तथा वांछित गुणवत्ता की डीपीआर तैयार करने के लिए रेलवे बोर्ड के अधिकारियों की करने से अन्तर्ग्रस्तता सार्थक सकारात्मक होगी। डीपीआर आरवीएनएल/अन्य कार्यकारी पीएसयू के अतिरिक्त अन्य एजेंसी द्वारा तैयार की जानी चाहिए, क्योंकि आरएनवीएल/अन्य कार्यकारी पीएसयू को प्रबंधन शुल्क के रूप किए जाने वाले भुगतान का परियोजना की लागत से सकारात्मक सीधा संबंध होता है।
6. परियोजनाओं को अपेक्षित वित्तीय और परिचालन लाभों के आधार पर प्राथमिकता दी जानी चाहिए और परियोजना निष्पादन की कार्यप्रणाली जैसे अभियांत्रिकी, खरीद और चालू करना जहां तक संभव हो टर्नकी का प्रयोग करने से ठेकेदार की जवाबदेही बढ़ती है, समन्वय करने के मामलों में कमी आती है और परियोजना की निगरानी करना आसान हो जाता है।
7. परियोजनाओं की निगरानी को अपेक्षित महत्ता दी जानी चाहिए। परियोजना समयबद्धता उपकरण तथा समय तथा संसाधन के अधिकतम प्रयोग वाली तकनीक जैसे सीपीएम/पीईआरटी का डीपीआर में प्रावधान किया जाना चाहिए।
8. ई-निविदा कार्यान्वित की जानी चाहिए तथा निविदा के मूल्यांकन के विभिन्न क्रियाकलाप साथ-साथ किए जाने चाहिए।
9. बड़ी संख्या में प्राप्त निविदाओं की बारिकी से निगरानी तथा निविदाओं की बहुलता होने के मामले में समन्वय के मुद्दों को संभालने की आवश्यकता होती है। इसलिए किसी परियोजना को इस तरह निष्पादित करे जहां कम से कम निविदाओं की संख्या हो।
10. निविदा प्रक्रिया में विभिन्न क्रियाकलापों के लिए समयसीमा इस प्रकार निर्धारित की जानी चाहिए ताकि निविदा मूल्यांकन प्रक्रिया समुचित समय में पूरी हो सके। समुचित डाटाबेस बनाकर अंतिम स्वीकार्य दर अद्यतित रखनी चाहिए।

11. ठेकेदारों के आकलन में तकनीकी संसाधनों (कार्मिक/मशीन) कार्य अनुभव, पिछले प्रदर्शन, वार्षिक पूर्ण बिक्री, वित्तीय संसाधन (ऋण चुकाने की क्षमता) का मूल्यांकन, आदि शामिल होते हैं। ठेकेदार के साथ अनुबंध में कार्यशील पूंजी प्रतिबद्धता प्रदर्शित की जानी चाहिए, जिसमें कार्यशील पूंजी की उपलब्धता की सुनिश्चितता के साधन शामिल हों। यह एक अच्छा कदम होगा कि यदि समय-समय पर ठेकेदारों की पात्रता का आकलन करने लिए रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशा-निर्देशों को एकीकृत करना और समयक दिशा-निर्देशों का एक सेट जारी किया जाए ताकि समय-समय पर जारी व्यापक दिशा-निर्देशों में कुछ अंतराल या ओवर लैप आने पर उसका निदान हो सके।
12. निविदा की सामान्य शर्तें/निविदा की विशेष शर्तें सन्तुलित एवं व्यवहारिक होनी चाहिए तथा उनके सख्ती से क्रियान्वयन भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए। बाध्यकारी अनुबंधों के निष्पादन के लिए जीसीसी में असंगत प्रावधानों का सामंजस्य किया जाना चाहिए। ठेकेदार के साथ अनुबंध के निष्पादन में देरी को सीमित किया जाना चाहिए और अनुबंध निर्धारित समय में निष्पादित किए जाने चाहिए।
13. रेल प्रशासन में उपलब्ध एलडी व्यवस्था को प्रभावी ढंग से लागू किया जाना चाहिए ताकि परियोजनाओं का निष्पादन समय पर सुनिश्चित किया जा सके। किसी परियोजना को शीघ्र निष्पादन करने के लिए ठेकेदार के बड़े संसाधनों के संचालन में उच्च लागत आ सकती है लेकिन यह उच्च लागत ब्लाक के शुरूआती उपयोग और विद्युत कर्षण के प्रयोग से अनुमानित बचत के समंजन किये जाने की अपेक्षा अधिक हो सकती है। निविदा प्रक्रिया में परियोजना के शीघ्र समापन के लिए प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए ताकि शीघ्र वित्तीय तथा परिचालन का लाभ प्राप्त किया जा सके।
14. रेलवे बोर्ड तथा आरवीएनएल के मध्य एमओयू में कार्य के शीघ्र/देरी से समापन पर प्रोत्साहन/शास्ति के साथ समय सीमा दी जानी चाहिए।
15. परियोजना के निष्पादन में ठेकेदार, रेल विद्युतीकरण हेतु कार्यान्वयन एजेन्सी और संबंधित जोनल रेलवे की महत्वपूर्ण अन्तर्ग्रस्तता अपेक्षित होती है। इस प्रकार एक विपक्षीय अनुबंध तीनों के बीच जिम्मेदारियों प्रस्तुत करने एवं समन्वय संबंधी मुद्दों को सुव्यवस्थित करने के लिए त्रिपक्षीय अनुबंध पर विचार किया जाना चाहिए।
16. कार्य के निष्पादन में देरी को एक बेहतर परियोजना निगरानी के द्वारा नियंत्रित किया जाए। विलंब से बचने के लिए, परियोजना दल का परियोजना कार्यान्वयन के दौरान विभिन्न क्रियाकलापों जैसे भिन्नता का अनुमोदन, विन्यास का अनुमोदन, डाइंग इत्यादि पर समुचित सशक्तिकरण होना चाहिए। निर्णय लेने हेतु उच्च श्रेणीबद्ध संरचना के लिए उचित समय सीमा निर्धारित की जाए।
17. रेल विद्युतीकरण हेतु तकनीकी उन्नयन, मिशन स्टेटमेंट का हिस्सा है। तदनुसार, तकनीकी उन्नयन में बुनियादी कार्यों का मशीनीकरण, दोनों छोरों से तारों का डालना, संकेत के कार्यों का दायित्व लेना (सभी परिचालनों के लिए फिट होना) इत्यादि, की पहचान और उसका क्रियान्वयन किया जाना चाहिए।

18. तैनात कोर/आरवीएनएल मानव संसाधनों की उत्पादकता को समय अनुसूची निर्धारण जैसे पीईआरटी/सीपीएम और खरीद कार्य प्रणालियोंके क्षेत्रों में अधिकारियों की दक्षता प्रवृत्ति उन्नत करने के द्वारा सुधारा जा सकता है।
19. किसी परियोजना के लिए ब्लॉक उपलब्ध करवाने में ब्लाक उपयोगिता से संभावित आय सम्मिलित होती है। इसलिए , रेलवे बोर्ड को ब्लाक उपयोगिता हेतु एक उपयुक्त बेन्चमार्क का निर्धारण करना चाहिए, तथा ठेकेदारों को प्रोत्साहित/दंडित करने हेतु इसका इस्तेमाल करना चाहिए।
20. बिलों को पारित करने के लिए क्रियान्वित कार्यों के मापन से विभिन्न गतिविधियों के लिए समय का निर्धारण किया जाए तथा देरी के लिए जिम्मेदार कर्मियों को देनदारियां सौपी जानी चाहिए।
21. मिसिंग लिंको की पहचान करनी चाहिए और उनको सर्वोच्च प्राथमिकता देनी चाहिए क्योंकि मिसिंग लिंक विद्युतीकृत मार्ग पर विद्युतकर्षण की उपयोगिता पर प्रतिकूल प्रभाव डालते हैं।
22. सीआरएस की मंजूरी के बाद शेष क्रियाकलापों के समापन और परियोजना की उपयोगिता के बाद सीआरएस मंजूरी पर इसके प्रभाव को रेलवे बोर्ड के निगरानी तंत्र का हिस्सा होना चाहिए।
23. परियोजना की उपयोगिता को प्रभावित निर्णायक क्रियाकलाप/मुद्दे करने वाले जैसे- सब स्टेशन कर्षण को चालू करना, कर्षण परिवर्तन प्वाइंट का स्थानान्तरण, एससीएडीए (स्काडा) से संबंधित कार्य, टर्मिनल आधारित संरचना की उपलब्धता, साईडिंग का विद्युतीकरण, विद्युत लोको की उपलब्धता, कर्मी दल व एमईएमयू रेक्स और मिसिंग लिंको की अलग से पहचान और निगरानी होनी चाहिए। रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं की निगरानी में परियोजना कार्यान्वयन एजेन्सी की निगरानी क्रिया कलापों के साथ-साथ ओपन लाईन भी सम्मिलित की जानी चाहिए ताकि रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं का प्रभावी उपयोग हो सके।
24. विद्युत कर्षण का इस्तेमाल करने के लिए विद्युतीकृत खण्ड का उपयोग रेल विद्युतीकरण का मुख्य उद्देश्य है और रेलवे बोर्ड द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए इसकी निगरानी की जानी चाहिए कि विद्युतीकृत खण्डों पर अपरिहार्य कारणों के बिना डीजल कर्षण का उपयोग न हो।