

**The Hindu Important News Articles & Editorial For UPSC CSE**

**Saturday, 14 Sep , 2024**

**Edition: International Table of Contents**

<b>Page 03</b> <b>Syllabus : प्रारंभिक तथ्य</b>	आरोपी को पूछताछ के दौरान चुप रहने का अधिकार है: जज
<b>Page 04</b> <b>Syllabus : प्रारंभिक तथ्य</b>	महुआ मोइत्रा ने सेबी प्रमुख के खिलाफ लोकपाल में शिकायत दर्ज कराई
<b>Page 05</b> <b>Syllabus : GS 3 : भारतीय अर्थव्यवस्था</b>	रेलवे बोर्ड के चेयरमैन ने कर्मचारियों की कमी की ओर ध्यान दिलाया
<b>Page 11</b> <b>Syllabus : GS 3 : भारतीय अर्थव्यवस्था</b>	डब्ल्यूटीओ मछली वार्ता पर भारत के रुख को कई विकासशील देशों का समर्थन मिला
<b>समाचार में शब्द</b>	ओनितिस बोर्डटी
<b>Page 06 : संपादकीय विश्लेषण:</b> <b>Syllabus : GS 3 : भारतीय अर्थव्यवस्था - बुनियादी ढांचा - रेलवे</b>	ढहते बुनियादी ढांचे का झटका और समाधान

Page 03 : Prelims Fact

न्यायमूर्ति उज्ज्वल भुइयां ने अरविंद केजरीवाल को जमानत देते हुए पूछताछ के दौरान आरोपी के चुप रहने के अधिकार को बरकरार रखा। उन्होंने अनावश्यक गिरफ्तारी की प्रथा की आलोचना की और इस बात पर जोर दिया कि जांच करने की शक्ति को व्यक्तिगत संवैधानिक अधिकारों पर हावी नहीं होना चाहिए।

समाचार का विश्लेषण:

- न्यायमूर्ति उज्ज्वल भुइयां ने दिल्ली के मुख्यमंत्री अरविंद केजरीवाल को जमानत देते हुए अपनी राय में पूछताछ के दौरान आरोपी के चुप रहने के अधिकार की पुष्टि की।
- उन्होंने कहा कि जांच एजेंसी किसी आरोपी के चुप रहने से दोषी होने या उसके खिलाफ कोई निष्कर्ष नहीं निकाल सकती।
- संविधान के अनुच्छेद 20(3) का हवाला देते हुए न्यायमूर्ति भुइयां ने इस बात पर जोर दिया कि आत्म-दोष के खिलाफ संरक्षण परीक्षण और परीक्षण-पूर्व दोनों चरणों के दौरान लागू होता है।
- उन्होंने पहले गिरफ्तार करने और बाद में पूछताछ करने की प्रथा की आलोचना की और इस बात पर जोर दिया कि गिरफ्तार करने की शक्ति हमेशा आवश्यकता के बराबर नहीं होती।
- न्यायमूर्ति भुइयां ने एफआईआर के 22 महीने बाद केजरीवाल की गिरफ्तारी के समय पर सवाल उठाया और व्यक्तिगत अधिकारों और जांच शक्तियों के बीच संतुलन की वकालत की।

## Accused has right to be silent during interrogation: judge

**Krishnadas Rajagopal**  
NEW DELHI

Supreme Court judge Justice Ujjal Bhuyan in his separate opinion allowing bail to Delhi Chief Minister Arvind Kejriwal on Friday, upheld the right of an accused to remain silent during interrogation.

Justice Bhuyan, who was part of the two-judge Bench headed by Justice Surya Kant, observed that an investigating agency cannot presume guilt or make an adverse inference against an accused who chose to remain mum.

“An accused has the right to remain silent; he cannot be compelled to make inculpatory statements against himself. No adverse inference can be drawn from the silence of the accused,” Justice Bhuyan stressed.

Justice Bhuyan invoked Article 20(3) of the Constitution, which mandated that an accused person must not be compelled to be a witness against himself. The judge observed that the protection against self-incrimination was not restricted to testimonies in court but also during the pre-trial stage, including at the time of interrogation by the police or a law enforcement agency.

Justice Bhuyan distinguished between an investigating agency's power to arrest with the need to arrest, saying deprivation of the personal liberty of an individual by throwing him into jail “scars forever”.

“Power to arrest is one thing but the need to arrest is altogether a different



Justice Ujjal Bhuyan

thing.” Justice Bhuyan referred to judicial precedents of the top court championing liberty in his separate opinion on Friday.

He deprecated the attitude “to arrest first and then proceed with the rest”.

Just because an investigating agency had the power to arrest, it does not necessarily mean that it must arrest a person, Justice Bhuyan observed, questioning the timing and necessity of the CBI's arrest of Delhi Chief Minister Arvind Kejriwal in the excise policy case 22 months after registering the FIR in August 2022.

“No arrest can be made just because it is lawful for police officers to do so. The existence of the power of arrest is one thing but justification for the exercise of it is quite another,” Justice Bhuyan underscored.

Probe agencies should draw a just balance between a citizen's right under Articles 19 (freedom of speech) and 21 (right to life and due procedure of law) of the Constitution and the expansive power of the police to investigate.

**Page 04 : Prelims Fact**

तृणमूल कांग्रेस की सांसद महुआ मोइत्रा ने सेबी की अध्यक्ष माधबी पुरी बुच के खिलाफ लोकपाल में शिकायत दर्ज कराई, जिसमें हिंडनबर्ग रिसर्च द्वारा सेबी पर संभावित हितों के टकराव के कारण निष्क्रियता का आरोप लगाने के बाद अडानी समूह के साथ "क्विड प्रो क्वो" संबंधों का आरोप लगाया गया।

**लोकपाल की संरचना**

- संरचना: लोकपाल में एक अध्यक्ष और अधिकतम आठ सदस्य होते हैं।
- अध्यक्ष: भारत के पूर्व मुख्य न्यायाधीश, सर्वोच्च न्यायालय के पूर्व न्यायाधीश या भ्रष्टाचार विरोधी, लोक प्रशासन, वित्त, कानून या प्रबंधन में 25 वर्षों का अनुभव रखने वाला कोई प्रतिष्ठित व्यक्ति होना चाहिए।
- सदस्य: आधे सदस्य न्यायिक हैं और कम से कम 50% अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़ा वर्ग/अल्पसंख्यक/महिलाओं से होने चाहिए।
- न्यायिक सदस्य: सर्वोच्च न्यायालय के पूर्व न्यायाधीश या उच्च न्यायालयों के पूर्व मुख्य न्यायाधीश होने चाहिए।
- गैर-न्यायिक सदस्य: भ्रष्टाचार विरोधी, वित्त, कानून या लोक प्रशासन में 25 वर्षों का अनुभव होना चाहिए।
- कार्यकाल: 5 वर्ष या 70 वर्ष की आयु तक।
- चयन: प्रधानमंत्री, लोकसभा अध्यक्ष, विपक्ष के नेता, भारत के मुख्य न्यायाधीश और एक प्रतिष्ठित न्यायविद वाली चयन समिति की सिफारिश के आधार पर राष्ट्रपति द्वारा नियुक्त किया जाता है।

**अधिकार क्षेत्र और शक्तियाँ**

- अधिकार क्षेत्र: इसमें प्रधानमंत्री (कुछ अपवादों के साथ), मंत्री, सांसद और ग्रुप ए, बी, सी और डी के अधिकारी शामिल हैं।
- शक्तियाँ: सीबीआई का पर्यवेक्षण कर सकते हैं, भ्रष्टाचार के मामलों में संपत्ति जब्त कर सकते हैं और सरकारी कर्मचारियों को निलंबित या स्थानांतरित कर सकते हैं।
- जांच विंग: सिविल कोर्ट की शक्तियों के साथ कार्य करता है, जांच के दौरान रिकॉर्ड नष्ट होने से रोकता है।

**INBRIEF**



**Mahua Moitra files complaint with Lokpal against SEBI chief**

Trinamool Congress MP Mahua Moitra on Friday lodged a complaint with the Lokpal against SEBI chairperson Madhabi Puri Buch alleging "quid pro quo arrangements which potentially threaten national interests". "My LokPal complaint against Ms. Puri-Buch been filed electronically & in physical form. LokPal must within 30 days refer it to CBI/ED for a preliminary investigation and then a full FIR enquiry," she posted on X. The U.S. short-seller Hindenburg Research in August said SEBI's unwillingness to act against the Adani Group may be because Ms. Buch had stakes in offshore funds linked to the conglomerate. PTI

रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष सतीश कुमार ने भारतीय रेलवे में तेजी से बढ़ते बुनियादी ढांचे, बढ़ी हुई संपत्तियों और सुरक्षा संबंधी चिंताओं के कारण जनशक्ति की तत्काल कमी पर प्रकाश डाला।

- ➔ उन्होंने सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित करने और रेलवे की विस्तारित संपत्तियों को प्रभावी ढंग से बनाए रखने के लिए अतिरिक्त कर्मचारियों की आवश्यकता पर जोर दिया।

## Railway Board Chairman flags shortage of manpower

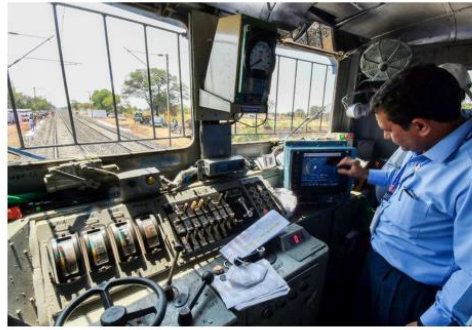
In a letter to the Finance Ministry, Satish Kumar highlights increase in new lines and trains, and emphasises need for creation of new posts; he says more staff needed for safe operation of trains

**S. Vijay Kumar**  
CHENNAI

**D**ays after taking charge as the Chairman and Chief Executive Officer of the Railway Board, Satish Kumar has raised concerns about the critical issue of manpower shortages in the Indian Railways and sought additional staff “urgently” to ensure the safe operation of trains.

In a letter to the Finance Ministry, Mr. Kumar highlighted the exponential growth in railway infrastructure, particularly the increase in new lines and trains, and emphasised the need for the creation of new posts. “For effective monitoring and execution of various projects, maintenance of new assets, and the smooth and safe operation of trains, there is an urgent requirement for additional manpower in Indian Railways,” he stated.

Mr. Kumar’s concerns are set against the backdrop of a series of major accidents resulting in multiple fatalities across the railway network over the past two years. Filling the large number of vacancies across various depart-



**Stitch in time:** Mr. Kumar’s concerns are set against the backdrop of a series of major accidents over the past two years. NAGARA GOPAL

ments, especially in safety-related roles, has been a long-standing demand of trade unions.

### Increase in capex

He pointed out that creating new posts required approval from the Department of Expenditure, and noted the significant increase in capital expenditure by the Railways – from ₹1.48 lakh crore in 2019-20 to ₹2.62 lakh crore in 2023-24. This increased spending had led to a substantial rise in assets, necessitating adequate manpower for reliable, and safe train operations.

To meet the ambitious targets set for 2030, more

trains would have to be operated, which required increased manpower for both train operations and infrastructure maintenance. The creation and expansion of new assets and lines in the Railways also necessitated adherence to all safety parameters for clearance by the Commissioner of Railway Safety.

Given that compliance with safety norms was paramount in train operations, outsourcing critical activities like maintenance of tracks, bridges, locomotives, coaches, wagons, and signalling equipment was not feasible. Therefore,

Mr. Kumar stressed the

need for the Ministry of Railways to be granted authority to create non-gazetted posts in essential safety categories.

Underlining the urgent need for more manpower, Mr. Kumar noted that the number of locomotives increased from 11,739 in March 2019 to 15,564 in March 2024, which was a 59.86% increase. This growth was accompanied by a rise in the number of loco sheds, workshops, and running rooms (rest houses for train crews). Additional manpower was required to operate these locomotives for both passenger and freight trains and to maintain the associated assets.

Regarding passenger amenities, the number of escalators rose from 656 in March 2019 to 1,436 in March 2024, and the number of lifts increased by 196%. Electrification was completed over 63,456 km of route, compared to 35,488 km previously. On the revenue front, the Railways recorded a 40% increase in passenger earnings and a 31.4% increase in freight loading between 2019-20 and 2023-24, the Chairman said.

### रेलवे बोर्ड के बारे में मुख्य जानकारी

- ➔ रेलवे बोर्ड भारतीय रेलवे का सर्वोच्च निकाय है, जो इसके समग्र प्रबंधन और कामकाज के लिए जिम्मेदार है।
- ➔ अध्यक्ष और सीईओ नीति निर्माण, बुनियादी ढांचे के विकास, सुरक्षा और संचालन की देखरेख करते हैं।
- ➔ बोर्ड रेल मंत्रालय को रिपोर्ट करता है और वित्त और बुनियादी ढांचे के मामलों के लिए अन्य मंत्रालयों के साथ समन्वय करता है।
- ➔ भारतीय रेलवे ने 2019-20 में ₹1.48 लाख करोड़ से 2023-24 में ₹2.62 लाख करोड़ तक महत्वपूर्ण पूंजीगत व्यय देखा है।

- ▶ यह विद्युतीकृत मार्गों (2024 तक 63,456 किमी), एस्केलेटर, लिफ्ट, लोकोमोटिव और लोको शेड सहित बुनियादी ढांचे के रखरखाव का प्रबंधन करता है, जिससे यात्री आय और माल ढुलाई में पर्याप्त राजस्व वृद्धि होती है।

### अध्यक्ष सतीश कुमार द्वारा उठाई गई चिंताएँ

- ▶ जनशक्ति की कमी: रेलवे के बुनियादी ढांचे, नई लाइनों और परिसंपत्तियों में तेजी से वृद्धि के कारण अतिरिक्त कर्मचारियों की तत्काल आवश्यकता है।
- ▶ सुरक्षा मुद्दे: हाल की बड़ी दुर्घटनाओं ने सुरक्षित ट्रेन संचालन सुनिश्चित करने के लिए सुरक्षा-संबंधी भूमिकाओं में अधिक कर्मियों की आवश्यकता को उजागर किया है।
- ▶ बढ़ी हुई संपत्ति: 2019 और 2024 के बीच इंजनों की संख्या में 59.86% की वृद्धि हुई, जिससे संचालन और रखरखाव के लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता हुई।
- ▶ आउटसोर्सिंग की गैर-व्यवहार्यता: सुरक्षा अनुपालन मुद्दों के कारण ट्रैक, पुल और लोकोमोटिव रखरखाव जैसी महत्वपूर्ण गतिविधियों को आउटसोर्स करना व्यवहार्य नहीं है।
- ▶ पूंजीगत व्यय में वृद्धि: पूंजीगत व्यय वृद्धि के कारण अधिक संपत्तियाँ बनी हैं, जिससे बुनियादी ढाँचे के रखरखाव और ट्रेन संचालन के लिए अधिक कर्मचारियों की आवश्यकता है।
- ▶ सुरक्षा मंजूरी: रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा मंजूरी के लिए सुरक्षा मानदंडों का पालन करने के लिए अधिक जनशक्ति की आवश्यकता है।

### UPSC Mains PYQ : 2014

प्रश्न: किराए को विनियमित करने के लिए रेल टैरिफ प्राधिकरण की स्थापना से नकदी की कमी से जूझ रही भारतीय रेलवे को गैर-लाभकारी मार्गों और सेवाओं को संचालित करने के दायित्व के लिए सब्सिडी की मांग करनी पड़ेगी। बिजली क्षेत्र के अनुभव को ध्यान में रखते हुए, चर्चा करें कि क्या प्रस्तावित सुधार से उपभोक्ताओं, भारतीय रेलवे या निजी कंटेनर ऑपरेटरों को लाभ होने की उम्मीद है।

WTO में भारत के प्रस्तुतीकरण का उद्देश्य छोटे पैमाने के मछुआरों की सुरक्षा करते हुए अस्थिर औद्योगिक मछली पकड़ने को बढ़ावा देने वाली हानिकारक सब्सिडी पर अंकुश लगाना है।

- ➔ कई विकासशील देशों द्वारा समर्थित, प्रस्ताव विकासशील देशों के मछली पकड़ने के क्षेत्रों के लिए उचित उपचार के साथ स्थिरता लक्ष्यों को संतुलित करने का प्रयास करता है।

### WTO में मत्स्य पालन सब्सिडी पर भारत का रुख

- ➔ भारत उन सब्सिडी पर सख्त अनुशासन की मांग करता है जो मुख्य रूप से बड़े बेड़े द्वारा अस्थिर गहरे समुद्र में औद्योगिक मछली पकड़ने को बढ़ावा देती हैं।
- ➔ भारत छोटे पैमाने के मछुआरों पर बोझ नहीं डालने पर जोर देता है, खासकर विकासशील देशों में, क्योंकि वे मछली पकड़ने की क्षमता को स्थायी रूप से बढ़ाना चाहते हैं।
- ➔ देश एक निष्पक्ष समझौते की मांग करता है जो विकासशील देशों को असमान रूप से दंडित किए बिना स्थिरता लक्ष्यों का समर्थन करता है।
- ➔ भारत के प्रस्तुतीकरण WTO के मसौदे में खामियों को दूर करने पर केंद्रित हैं जो बड़े पैमाने पर औद्योगिक मछली पकड़ने के संचालन को जवाबदेही से बचने की अनुमति दे सकते हैं।

### समर्थन और प्रभाव

- ➔ **विकासशील देशों और एलडीसी से समर्थन:**
  - कई विकासशील देशों और कम विकसित देशों (एलडीसी) द्वारा समर्थित जो छोटे पैमाने के मछुआरों की सुरक्षा से चिंतित हैं।
  - गाम्बिया का मछली पकड़ने वाला समुदाय गरीब देशों में टिकाऊ प्रथाओं को प्रभावित करने वाली खामियों को दूर करने के भारत के आह्वान का समर्थन करता है।
- ➔ **प्रभाव:**
  - अत्यधिक मछली पकड़ने और वैश्विक समुद्री संसाधनों के क्षय को बढ़ावा देने वाली हानिकारक सब्सिडी पर रोक लगाने की उम्मीद है।
  - विकासशील देशों में छोटे पैमाने के मछुआरों के लिए बेहतर सुरक्षा सुनिश्चित कर सकता है, जिससे टिकाऊ मछली पकड़ने की प्रथाओं को बढ़ावा मिलेगा।
  - चीन, यूरोपीय संघ, अमेरिका, जापान और दक्षिण कोरिया जैसे शीर्ष सब्सिडी देने वालों से और अधिक मजबूत प्रतिबद्धताओं का आह्वान करता है।

## India's stance on WTO fish talks gets support from many developing nations

**Amiti Sen**  
GENEVA

India's submissions at the WTO demanding disciplines on fisheries subsidies should effectively check large-scale industrial fishing fleets involved in deep-sea fishing while not inhibiting small players looking to expand fishing capabilities received support from many developing countries and LDCs, a Geneva-based trade official has said.

"Efforts are on at the WTO to conclude the second part of the fisheries subsidies agreement, that deals with disciplining subsidies contributing to over capacity and over fishing, by the end of the year. India's submissions, made in response to the fisheries committee chair's draft proposal, has been supported by many developing and least developed countries," the official said.

On Friday, Chair of fisheries negotiations Ambassador Einar Gunnarsson of Iceland, in a note, asked all member-countries to maintain considerable momentum to engage with each other and senior leaders in capitals to find the political will necessary to conclude the negotiations by the year-end.

### Key loopholes

India's submissions on the WTO draft text on fisheries subsidies point to significant loopholes that may perpetuate unsustainable fishing operations, particularly by large-scale industrial fishing nations.

"It is essential to carefully review these aspects of



**Net big fish:** Small-scale fishers are calling for more effective measures to curb industrial-fishing subsidies. THE HINDU

the current draft text to ensure it effectively aligns with sustainability goals of the OCOF pillar without unfairly burdening developing countries," it said.

Reflecting India's worries, Alieu Sowe, Coordinator, Gambia Fisher Folks Association, said small-scale fishers from around the world had expressed significant concerns about the current WTO proposed text on fisheries subsidies.

Speaking at the ongoing WTO Public Forum in Geneva on the issue of meeting sustainability development goals in fisheries negotiations, Mr. Sowe said the proposed text did not effectively discipline the large-scale, industrial fishing operations that are primarily responsible for overfishing and depletion of marine resources. Instead, it imposed stringent conditions on small-scale fishers, particularly in developing countries.

Sustainability-exemption clause was also seen as problematic as it allowed advanced fishing countries with better monitoring and notification capabilities to avoid commitments to cut harmful subsidies.

"This discriminates

against poorer countries that lack such capacities, even if they fish sustainably," Mr. Sowe said.

The proposed special and differential treatment provisions for small-scale fishers are considered inadequate. The exemptions are based on non-industrial characteristics, which do not address the core issue of industrial fishing.

"Overall, small-scale fishers are calling for more effective measures to curb industrial fishing subsidies and better support for sustainable small-scale fishing practices," he said.

An estimated 37.7% of global fish stocks are overfished compared with 10% in 1974. There is a total government funding of \$35 billion for fishing, of which an estimated \$22 billion increases the capacity to fish unsustainably, per figures shared by the WTO.

While China, the EU, the U.S., South Korea and Japan are among the top subsidisers, India's subsidies are relatively small estimated by the government at less than \$15 per fisher family annually.

(The Hindu Businessline writer is in Geneva at the invitation of the WTO)

**Term In news : Onitis bordati**

हाल ही में, शोधकर्ताओं ने मेघालय के नोंगखिल्लेम वन्यजीव अभयारण्य में एक पहले से अज्ञात गोबर भृंग प्रजाति, ओनितिस बोर्डटी की पहचान की है।



**ओनितिस बोर्डटी के बारे में:**

- यह ओनितिस जीनस से संबंधित एक गोबर भृंग प्रजाति है।
- उपस्थिति: अधिकांश प्रजातियों के नरों के अग्रपाद विशिष्ट होते हैं जो लंबे, पतले और घुमावदार होते हैं, जिनमें अक्सर दांत या रीढ़ होती है।
- ओनितिस जीनस से संबंधित प्रजातियाँ सुरंग खोदने वाली होती हैं। अधिकांश प्रजातियों के नरों के अग्रपाद विशिष्ट होते हैं जो लंबे, पतले और घुमावदार होते हैं, जिनमें अक्सर दांत या रीढ़ होती है।
- गोबर भृंग प्रजातियाँ पहले केवल वियतनाम और थाईलैंड में पाई जाती थीं।
- पारिस्थितिक महत्व: वे अपने पारिस्थितिक कार्यों, जैसे कि बीज फैलाव, पोषक चक्रण, और कीट नियंत्रण, और पौधों की वृद्धि के लिए जाने जाते हैं।
- खतरे: आवास विनाश और जलवायु परिवर्तन महत्वपूर्ण खतरे पैदा करते हैं।

**नोंगखिल्लेम वन्यजीव अभयारण्य के बारे में मुख्य तथ्य**

- स्थान: अभयारण्य पूर्वी हिमालयी वैश्विक जैव-विविधता हॉट स्पॉट में आता है और मेघालय राज्य में स्थित है।

## Daily News Analysis

- ➔ इस क्षेत्र में लहरदार मैदानों से लेकर निचली पहाड़ियाँ शामिल हैं, जो आर्कियन मेघालय पठार का हिस्सा हैं।
- ➔ यह क्षेत्र, विशेष रूप से पश्चिम और उत्तर की ओर, उम्टू, उमरान, उमलिंग, उमटासोर और अन्य छोटी नदियों द्वारा लगातार कटाव के कारण टूटा हुआ और ऊबड़-खाबड़ हो गया है।
- ➔ उम्टू इस क्षेत्र की मुख्य नदी है और ऊपर बताई गई बाकी नदियाँ इसकी सहायक नदियाँ हैं। उम्टू रिजर्व फ़ॉरेस्ट और अभयारण्य की पश्चिमी सीमा को भी चिह्नित करता है।
- ➔ जीव: यह क्लाउडेड तेंदुआ, हाथी और हिमालयी काले भालू का घर है।
- ➔ वनस्पति: शोरिया रोबस्टा, टेक्टोना ग्रैंडिस, टर्मिनलिया मायरियोकार्पा, गमेलिना आर्बोरिया आदि।





# The shock of crumbling infrastructure and the solution

**R**eports on the collapse of a series of under-construction bridges in Bihar have highlighted the issues of quality control and project implementation in infrastructure in India. In some instances, these have been megaprojects. The number of such incidents where bridges have collapsed could be 10 or even more. The infrastructure sector has been one of the key drivers of the Indian economy. The government's aim of making India a developed nation by 2047 is linked to improvements in its infrastructure sector. Steps to advance India's infrastructure have taken shape in the form of the PM Gati Shakti National Master Plan (NMP), the National Logistics Policy and the Smart Cities Mission among others. Further, the government increased its capital expenditure allocation to ₹11.11 lakh crore (3.4% of GDP) in Budget 2024, indicating the government's commitment towards infrastructure development.

### The challenges within

However, the sector still struggles with certain issues and challenges. One of the most common issues faced by most projects, particularly those that are government-sponsored, are time delays and cost overruns. A report by the Ministry of Statistics and Programme Implementation reveals that as many as 431 infrastructure development projects, each with investments of ₹150 crore or more, suffered a cost overrun of ₹4.82 lakh crore, as of December 2023. Moreover, the percentage of delayed projects hit a three-year low in March this year. Out of 779 projects delayed, 36% were running behind schedule for a period between 25 to 60 months, 26% for one to 12 months, 23% for 13 to 24 months, and 15% for over 60 months averaging a three-year delay.

Any industrial or commercial activity in India requires multiple clearances from the time of conception to the commissioning of the project. The implementation status of most of the projects points to gaps in project management practices, especially in urban infrastructure projects, including a lack of comprehensive planning and



**Alkesh Kumar Sharma**

a former Secretary, Government of India and was the CEO and MD of the Delhi Mumbai Industrial Development Corporation (DMICDC) Limited

As a key driver of the Indian economy, the infrastructure sector cannot be subject to failures; having a robust programme management system is important

management by urban local bodies, and a lack of capacity of local self government institutions. All this results in an additional expenditure burden on the government, crowds out funding for more deserving projects and increases procurement costs. It has also been observed that sufficient attention, time and expertise are not devoted during the project planning stage. Therefore, building our experience in project management is crucial for India to continue on its high-growth trajectory in years ahead. While organisations are realising the need for structured project management, many are looking at short-term programmes to enhance the skill sets of their existing project teams.

### Traditional practices need an overhaul

Traditional project management practices require an overhaul to integrate modern tools and techniques that involve real-time data management and then crunching that data. An enabling policy framework should consider global best standards on project management and prescribe procedures/guidelines for effective project execution in public sector and public-private partnership projects.

Various countries have adopted multi-pronged approaches to address these issues. In the United Kingdom, the Infrastructure and Projects Authority has a special emphasis on the processes involved for project completion. China, Saudi Arabia and a few other countries have set up similar agencies for end-to end project deliveries.

Under PM Gati Shakti, the National Master Plan has been launched to break the silos in which government ministries/departments work to bring all stakeholders to work on an integrated platform. This initiative has set benchmarks for all departments to achieve the proposed targets and deadlines. PM GatiShakti is being demonstrated through a GIS-based ERP portal wherein the objective is to monitor real-time progress. This will provide not only visual depiction of the National Master Plan but will also

integrate, through application programming interface, real-time progress of various departments. However, the quality of projects during implementation and the integrity of the team overseeing the projects will also be critical.

To address these challenges, a holistic "Program Management Approach" is needed. This approach was adopted in the industrial corridors development projects, beginning with the Shendra-Bidkin in Aurangabad, Maharashtra. This involved a disciplined and systematic coordination of human resources, time, money, and information to plan and deliver multiple projects in a unified manner. It is typically employed when the mission involves significant resource expenditure and requires the integration of diverse activities (as in Shendra-Bidkin, with over nine packages taken up simultaneously).

### Set up an agency

Programme management relies on well-defined and proven business delivery processes and tools to achieve the overall mission objectives within specified time and budget constraints. This can only be achieved if we are able to develop an industry-ready workforce. Setting up an agency to conduct professional courses in project management along the lines of the The Institute of Chartered Accountants of India and chartered engineers in various other countries, will help in developing professional ethics and responsibilities in project execution, monitoring and oversight.

The government has allocated a substantial budget of taxpayers' money for infrastructure projects. As India moves ahead to become a global powerhouse, it is crucial to prevent time and cost overruns as well as the repeated failure of under-construction projects. Implementing a robust programme management system is essential to achieving this goal. Such a system will bring much-needed efficiency to create future-ready infrastructure, paving the way for an affluent and safe future for Indian citizens.

**GS Paper 03 : भारतीय अर्थव्यवस्था – बुनियादी ढांचा – रेलवे।**

**PYQ: (UPSC CSE (M) GS-3 2022):** बुनियादी ढांचा परियोजनाओं में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) की आवश्यकता क्यों है? भारत में रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास में पीपीपी मॉडल की भूमिका का परीक्षण करें। (150 w /10 m)

**UPSC Mains Practice Question** भारत के बुनियादी ढांचे क्षेत्र के सामने कौन सी प्रमुख चुनौतियाँ हैं ? समग्र कार्यक्रम प्रबंधन दृष्टिकोण और पेशेवर प्रशिक्षण इन मुद्दों को हल करने में कैसे मदद कर सकते हैं? सफल मॉडलों और नीति ढाँचों के उदाहरणों के साथ अपने उत्तर को स्पष्ट करें। (250 w /15 m)

**संदर्भ :**

- बिहार में कई निर्माणाधीन पुलों के ढहने की हालिया रिपोर्ट भारत के बुनियादी ढांचे के क्षेत्र में महत्वपूर्ण गुणवत्ता नियंत्रण और परियोजना कार्यान्वयन मुद्दों को रेखांकित करती है।
- सरकार का लक्ष्य 2047 तक भारत को एक विकसित राष्ट्र में बदलना है, जिसमें पीएम गति शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान और स्मार्ट सिटीज मिशन जैसी पहलों के माध्यम से बुनियादी ढांचे में सुधार पर जोर दिया गया है।
- बजट 2024 में पूंजीगत व्यय को बढ़ाकर 11.11 लाख करोड़ रुपये करने के बावजूद, इस क्षेत्र को समय की देरी और लागत में वृद्धि सहित लगातार चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है।

**परियोजना में देरी और लागत में वृद्धि**

- लागत में वृद्धि के आँकड़े: दिसंबर 2023 तक, 150 करोड़ रुपये या उससे अधिक के निवेश वाली 431 बुनियादी ढांचा परियोजनाओं की लागत में कुल 4.82 लाख करोड़ रुपये की वृद्धि हुई, जो गंभीर वित्तीय अक्षमताओं को उजागर करती है।
- देरी की सीमा: 779 विलंबित परियोजनाओं में से 36% 25 से 60 महीने पीछे चल रही थीं, 23% 13 से 24 महीने और 15% 60 महीने से अधिक देरी से चल रही थीं, जो समय पर परियोजना पूरी होने में एक प्रणालीगत समस्या को दर्शाता है।
- बुनियादी ढांचे के विकास पर प्रभाव: ये देरी और लागत में वृद्धि सरकार पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ डालती है, अन्य महत्वपूर्ण परियोजनाओं से धन हटाती है और खरीद लागत को बढ़ाती है, जिससे समग्र बुनियादी ढांचे के विकास में बाधा उत्पन्न होती है।

**परियोजना प्रबंधन में अंतराल**

- ▶ कार्यान्वयन चुनौतियाँ: वर्तमान परियोजना प्रबंधन प्रथाओं से नियोजन और निष्पादन में अंतराल का पता चलता है, विशेष रूप से शहरी बुनियादी ढांचे में, जहाँ अक्सर स्थानीय स्व-सरकारी संस्थानों द्वारा अपर्याप्त क्षमता और निगरानी होती है।
- ▶ व्यापक नियोजन की आवश्यकता: परियोजना अवधारणा चरण के दौरान अपर्याप्त नियोजन के परिणामस्वरूप व्यय और अक्षमताएँ बढ़ जाती हैं। बड़े पैमाने पर बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं के प्रबंधन के लिए प्रभावी परियोजना प्रबंधन और नियोजन आवश्यक है।
- ▶ पारंपरिक प्रथाओं का पुनर्गठन: वास्तविक समय डेटा प्रबंधन और वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के साथ परियोजना प्रबंधन प्रथाओं का आधुनिकीकरण बुनियादी ढाँचा परियोजनाओं की दक्षता और प्रभावशीलता में सुधार के लिए महत्वपूर्ण है।

### कार्यक्रम प्रबंधन दृष्टिकोण (आगे की राह)

- ▶ सफल मॉडल: महाराष्ट्र में शेंद्रा-बिडकिन औद्योगिक गलियारा कार्यक्रम प्रबंधन दृष्टिकोण के प्रभावी उपयोग का उदाहरण है, जो संसाधन उपयोग को अनुकूलित करने और एकीकृत उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए कई परियोजनाओं का समन्वय करता है।
- ▶ पेशेवर प्रशिक्षण के लिए प्रस्तावित एजेंसी: भारतीय चार्टर्ड अकाउंटेंट्स संस्थान की तरह परियोजना प्रबंधन में पेशेवर पाठ्यक्रम संचालित करने के लिए एक एजेंसी की स्थापना से परियोजना निष्पादन मानकों में वृद्धि होगी और एक कुशल कार्यबल विकसित होगा।
- ▶ सरकार की भूमिका और वित्तपोषण: बुनियादी ढांचे के लिए आवंटित पर्याप्त करदाता निधि के साथ, परियोजना विफलताओं को रोकने और भविष्य के लिए तैयार बुनियादी ढांचे के लिए संसाधनों का कुशल उपयोग सुनिश्चित करने के लिए मजबूत कार्यक्रम प्रबंधन प्रणाली को लागू करना अनिवार्य है।

### भारतीय रेलवे की वर्तमान संगठनात्मक संरचना क्या है?

- ▶ के बारे में: भारतीय रेलवे की स्थापना 1853 में हुई थी और यह दुनिया के सबसे बड़े रेलवे नेटवर्क में से एक है।
- ▶ भारतीय उपमहाद्वीप पर पहला रेलवे बॉम्बे से ठाणे तक 21 मील की दूरी पर चला।
- ▶ अनुमान है कि 2050 तक भारत में रेल गतिविधि की कुल वैश्विक हिस्सेदारी 40% होगी।
- ▶ भारतीय रेलवे ने आधुनिक रेलवे प्रणाली विकसित करने के लिए भारत - 2030 के लिए राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) तैयार की है।
- ▶ राजस्व: 2022-23 में, रेलवे भारतीय रेलवे ने अपने आंतरिक राजस्व का 69% माल ढुलाई से और 24% यात्री यातायात से अर्जित किया।
- ▶ शेष 7% अन्य विविध स्रोतों जैसे पार्सल सेवा, कोचिंग रसीदें और प्लेटफॉर्म टिकटों की बिक्री से अर्जित किया गया।

### संरचना:

- ▶ **रेल मंत्रालय:**
  - **जिम्मेदारियाँ:**
    - समग्र रेलवे नीति तैयार करना और रणनीतिक दिशा निर्धारित करना।
    - भारतीय रेलवे के लिए बजटीय आवंटन की देखरेख करना।
    - प्रमुख रेलवे परियोजनाओं और विस्तार योजनाओं को मंजूरी देना।
    - रेलवे बोर्ड को नीतिगत मार्गदर्शन प्रदान करना।

- बजट 2024-25 में, रेलवे में प्रगति करने के लिए रेल मंत्रालय को 2.52 लाख करोड़ रुपये (USD 30.3 बिलियन) का पूंजीगत परिव्यय आवंटित किया गया है।
- सरकार ने रेलवे क्षेत्र में 100% FDI की अनुमति दी है।

### ➔ रेलवे बोर्ड:

#### ○ जिम्मेदारियाँ:

- रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित नीतियों को लागू करना।
- भारतीय रेलवे के दिन-प्रतिदिन के संचालन की देखरेख करना।
- नेटवर्क विकास, आधुनिकीकरण और सुरक्षा सुधार के लिए दीर्घकालिक योजनाएँ तैयार करना।
- क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश और दिशा-निर्देश जारी करना।

### ➔ क्षेत्रीय रेलवे:

- संख्या: 17 (जून 2024 तक) प्रस्तावित 18वें क्षेत्र (दक्षिण तटीय रेलवे) के साथ

#### ○ संरचना:

- क्षेत्रीय रेलवे को मंडल रेल प्रबंधकों (डीआरएम) द्वारा प्रबंधित डिवीजनों में विभाजित किया गया है।
- प्रत्येक डिवीजन को विशिष्ट कार्यों (जैसे, कार्यशालाएँ, यातायात प्रबंधन) के लिए छोटी इकाइयों में विभाजित किया गया है।

### ➔ जिम्मेदारी:

- प्रत्येक जोन अपने भौगोलिक क्षेत्र के कुशल और सुरक्षित संचालन के लिए जिम्मेदार है।
- जोन के भीतर पटरियों, रोलिंग स्टॉक और रेलवे के बुनियादी ढांचे के रखरखाव की देखरेख करता है।
- सुरक्षा नियमों और प्रक्रियाओं को लागू करता है।
- टिकट बिक्री और माल ढुलाई शुल्क के माध्यम से राजस्व उत्पन्न करता है।

## रेलवे सुरक्षा बढ़ाने के लिए विभिन्न समितियों ने क्या सिफारिशें की हैं?

### ➔ काकोडकर समिति (2012):

- एक वैधानिक रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण की स्थापना करना।
- सुरक्षा परियोजनाओं के लिए 5 वर्षों में 1 लाख करोड़ रुपये का गैर-समाप्ति योग्य राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष (आरआरएसके) बनाना।
- ट्रैक रखरखाव और निरीक्षण के लिए उन्नत तकनीकों को अपनाना।
- मानव संसाधन विकास और प्रबंधन को बढ़ाना।
- स्वतंत्र दुर्घटना जांच सुनिश्चित करना।

### ➔ बिबेक देबरॉय समिति (2014):

- रेलवे बजट को आम बजट से अलग करना।
- गैर-मुख्य गतिविधियों को आउटसोर्स करना।
- भारतीय रेलवे अवसंरचना प्राधिकरण की स्थापना करना।

### ➔ विनोद राय समिति (2015):

- वैधानिक शक्तियों के साथ एक स्वतंत्र रेलवे सुरक्षा प्राधिकरण की स्थापना करना।
- निष्पक्ष जांच के लिए रेलवे दुर्घटना जांच बोर्ड का गठन करना।



- रेलवे परिसंपत्तियों के स्वामित्व और रखरखाव के लिए एक अलग रेलवे अवसंरचना कंपनी की स्थापना करना।
- रेलवे कर्मचारियों के लिए प्रदर्शन से जुड़ी प्रोत्साहन योजना लागू करना।

### ➤ राकेश मोहन समिति (2010)

- भारतीय GAAP (सामान्य रूप से स्वीकृत लेखा सिद्धांतों) के साथ संरेखित करने के लिए लेखांकन प्रणाली में सुधार करना।
- FMCG, उपभोक्ता टिकाऊ वस्तुओं, IT, कंटेनरीकृत कार्गो और ऑटोमोबाइल क्षेत्रों में रेलवे की उपस्थिति का विस्तार करना।
- यात्री सेवाओं के लिए लंबी दूरी और अंतर-शहर परिवहन, गति उन्नयन और हाई-स्पीड रेल गलियारों पर ध्यान केंद्रित करना।
- उद्योग समूहों और प्रमुख बंदरगाहों से संपर्क में सुधार।
- प्रमुख नेटवर्क केंद्रों पर लॉजिस्टिक्स पार्क विकसित करें।

### भारत में रेलवे क्षेत्र में सुधार के लिए क्या उपाय किए जा सकते हैं?

- एकीकृत मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स समाधान: ऐसे एकीकृत लॉजिस्टिक्स समाधान विकसित करना जो माल और यात्रियों की कुशल डोर-टू-डोर आवाजाही के लिए रेल, सड़क और हवाई परिवहन मोड को सहजता से संयोजित करते हों।
  - इंटरमॉडल कनेक्टिविटी को सुविधाजनक बनाने और अंतिम-मील की अक्षमताओं को कम करने के लिए प्रमुख औद्योगिक समूहों और शहरी केंद्रों के पास लॉजिस्टिक्स पार्क और मल्टीमॉडल हब स्थापित करना।
- नवीकरणीय ऊर्जा एकीकरण: भारतीय रेलवे को सौर, पवन और बायोमास जैसे स्वच्छ ऊर्जा स्रोतों की ओर ले जाने के लिए एक व्यापक नवीकरणीय ऊर्जा रणनीति विकसित करना।
  - ट्रेक्शन और नॉन-ट्रेक्शन उद्देश्यों के लिए नवीकरणीय ऊर्जा उत्पन्न करने के लिए स्टेशन की छतों, खाली भूमि के टुकड़ों और रेलवे पटरियों पर बड़े पैमाने पर सौर पैनल लगाना।
  - रोलिंग स्टॉक और सहायक बिजली इकाइयों के लिए बैटरी-इलेक्ट्रिक और हाइड्रोजन ईंधन सेल प्रौद्योगिकियों की तैनाती की खोज करना, जिससे रेलवे के कार्बन पदचिह्न और पर्यावरणीय प्रभाव को कम किया जा सके।
- बुद्धिमान परिवहन प्रणाली (आईटीएस): कवच के माध्यम से उन्नत आईटीएस समाधान, जैसे कि वास्तविक समय यातायात प्रबंधन प्रणाली, स्वचालित ट्रेन नियंत्रण प्रणाली और बुद्धिमान सिग्नलिंग प्रणाली को लागू करना, ताकि नेटवर्क क्षमता का अनुकूलन किया जा सके और सुरक्षा में सुधार किया जा सके।
  - भारत जर्मनी के ड्यूश बान से भी सीख सकता है, जो अपनी समय की पाबंदी और परिचालन दक्षता के लिए प्रसिद्ध है।
- भूमि विकास से मूल्य अधिग्रहण: मॉल या कार्यालय स्थानों जैसी वाणिज्यिक विकास परियोजनाओं के लिए रेलवे स्टेशनों के पास भूमि परिसंपत्तियों का लाभ उठाना, टिकटिंग से परे राजस्व धाराएँ उत्पन्न करना।
- डिजिटल जुड़वाँ और पूर्वानुमानित विश्लेषण का लाभ उठाना: सिमुलेशन, परीक्षण और अनुकूलन के लिए आभासी प्रतिकृतियाँ बनाने के लिए बुनियादी ढाँचे, रोलिंग स्टॉक और परिचालन प्रणालियों सहित पूरे रेलवे नेटवर्क के डिजिटल जुड़वाँ विकसित करना।
  - सक्रिय रखरखाव को सक्षम करने, परिसंपत्ति उपयोग को अनुकूलित करने और सुरक्षा को बढ़ाने के लिए सेंसर, कैमरे और अन्य स्रोतों से वास्तविक समय के डेटा का विश्लेषण करने के लिए पूर्वानुमानित विश्लेषण और मशीन लर्निंग एल्गोरिदम को लागू करना।
  - भारत इस संबंध में नीदरलैंड्स नेदरलैंड्स स्पोरवेगेन से सीख सकता है।
  - डेटा-संचालित निर्णय लेने और सक्रिय जोखिम प्रबंधन को सक्षम करने के लिए डिजिटल ट्विन्स और पूर्वानुमान विश्लेषण को निर्णय समर्थन प्रणालियों के साथ एकीकृत करें।

