

अध्याय 2: यातायात-वाणिज्यिक एवं संचालन

यातायात विभाग में चार वर्ग सम्मिलित हैं अर्थात् यातायात, वाणिज्यिक, कोच एवं केटरिंग तथा पर्यटन। इन वर्गों से संबंधित गतिविधियां अतिरिक्त सदस्य/कार्यकारी निदेशक की अध्यक्षता में संबंधित निदेशालयों द्वारा निष्पादित की जाती हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता सदस्य यातायात द्वारा की जाती है।

गतिविधियां जैसे विपणन, यातायात विकास, ग्राहकों को दी जाने वाले रेल सेवा की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोच/मालभाड़ा टैरिफों का नियंत्रण, संग्रह की निगरानी, यात्री/मालभाड़ा यातायात से राजस्व के लेखांकन तथा प्रेषण का प्रबन्धन वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा किया जाता है। यद्यपि, गतिविधियां जैसे परिवहन सेवाओं-दीर्घावधि तथा लघु अवधि दोनों का - नियोजन, समय सारणी सहित रेलों के दैनन्दिन चालन का प्रबन्धन, रेलों के सुरक्षित चालन हेतु अनुमानित मांग एवं परिस्थियों को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता तथा उचित रखरखाव सुनिश्चित करने का प्रबन्ध यातायात निदेशालय द्वारा किया जाता है।

यात्री तथा पार्सल सेवाओं का प्रबन्धन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है तथा केटरिंग एवं पर्यटन से संबंधित गतिविधियों की व्यवस्था केटरिंग तथा पर्यटन निदेशालय द्वारा की जाती हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग शामिल हैं यथा संचालन विभाग तथा वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य संचालन प्रबन्धक (सीओएम) तथा मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेल के महाप्रबन्धक के अधीन होते हैं। मण्डलीय स्तर पर, संचालन तथा वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता वरिष्ठ मण्डलीय संचालन प्रबन्धक (वरि. डीओएम) तथा वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबन्धक (वरि. डीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित मण्डल के मण्डलीय रेल प्रबन्धक के अधीन हैं।

वर्ष 2013-14 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ₹ 5550.19 करोड़ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 1,39,558 करोड़¹ थी। वर्ष के दौरान,

¹ भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2013-14

वाउचरों तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, 559 स्टेशनों सहित विभाग के 1420 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करते हुए भारतीय रेल में यात्री कोचों में आग दुर्घटना पर एक समीक्षा तथा सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारजेस) तथा भारतीय रेल में स्टेशन अर्जनों के माध्यम से प्राप्त नकली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएनज) पर दो दीर्घ पैराग्राफ शामिल हैं। ये समीक्षाएं/दीर्घ पैराग्राफ भारतीय रेल के वाणिज्यिक विभाग द्वारा चर्चा किये गए रेल संचालन तथा रेलवे के अर्जन से संबंधित हैं।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में राजस्व सहभाजन हेतु अपर्याप्त/अनुचित अनुबंध; वैगन किराया प्रभारों में संशोधन न करने; विलम्ब शुल्कों के अधित्याग अधित्याग इत्यादि से संबंधित अलग अलग अनियमितताओं को दर्शाते छह लेखापरीक्षा पैराग्राफ शामिल हैं।

अध्याय 2 भारतीय रेल में निजी साइडिंग का प्रबंधन की समीक्षा

कार्यकारी सार

मालभाड़ा ट्रेफिक भारतीय रेल के लिए राजस्व का एक मुख्य स्रोत है और देश की औद्योगिक प्रगति और आर्थिक विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। माल-भाड़ा ढुलाई का एक बड़ा भाग भारतीय रेल द्वारा विभिन्न साइडिंगों पर लदाया एवं उतारा जाता है जोकि मुख्य रूप से भारतीय रेल के विभिन्न उपभोक्ताओं के या तो निजी साइडिंग² है या सहायता प्रदत्त साइडिंग³ स्टेशनों पर माल की चढ़ाई-उतराई को हटाने और उत्पादन/खपत के स्थान और रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय ढुलाई प्रदान करने के लिए निर्मित किए जाते हैं। 31.03.2014 तक 1211 साइडिंग में से 835 निजी साइडिंग है और शेष सहायता प्रदत्त साइडिंग विभागीय और रक्षा साइडिंग है।

रेलवे इस प्रकार के साइडिंग को चलाने के लिए रोलिंग-स्टॉक (वैगन, लोकोमोटिव) जैसे संसाधन और श्रम-शक्ति आदि काम में लाता है और रेलवे उपभोक्ताओं पर साइडिंगों में विभिन्न सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार लगाती है। इसलिए रेलवे के लिए यह अतिआवश्यक है कि साइडिंगों में परिचालन विभिन्न स्तरों पर प्रभावीरूप से निरीक्षण किया जाये। के अनुसार परिवर्तनशील बाजार और उपभोक्ता आवश्यकताओं के अनुसार नये रेल पथ खोले और पुराने बंद और विघटित किए जाते हैं।

लेखापरीक्षा में 293 निजी साइडिंगों का एक विस्तृत अध्ययन किया गया है। यह रिपोर्ट साइडिंग परिचालनों से संबंधित पहलुओं पर 2009-2014 के दौरान भारतीय रेलवे के निष्पादन को उजागर करती है जिसमें परिचालन में नहीं होने वाले साइडिंगों को बंद करना सुनिश्चित करने के अलावा नया साइडिंग स्थापित करना, नये एवं वर्तमान साइडिंग का परिचालन और निजी साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली शामिल हैं।

² एक निजी साइडिंग में, साइडिंग परिसर के अंदर और बाहर की सभी लागत साइडिंग मालिक भुगतता है।
³ एक सहायता प्रदत्त साइडिंग में, निजी साइडिंग परिसर की सभी लागत साइडिंग मालिक भुगतता है। सेवारत स्टेशन और विनियम बिंदु के बीच, निजी दल को भूमिका उपार्जन करके रेलवे को सौंपना होता है। सेवारत स्टेशन और विनियम बिंदु के बीच सभी पुनः प्रापणीय सामग्री जैसे पथ, स्लीपर्स, पुलों के बन्धन गर्डर बिंदु एवं क्रसिंग बाड़ लगाना और संकेतन इंटरलॉकिंग उपकरणों, किसी भी प्रकार की मशीनरी और उपरी इलैक्ट्रिक यंत्र रेलवे द्वारा वहन किए जायेंगे।

2.1.1 मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष

- I लेखापरीक्षा ने निजी दलों द्वारा नये साइडिंग स्थापित करने की प्रक्रिया की समीक्षा की और अवलोकन किया कि:-
- क. (i) रेलवे अनुमोदित सलाहकार द्वारा निजी दलों द्वारा निर्मित 43 साइडिंगों में से (55 में से) 25 निजी साइडिंगों की दशा में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का अनुमोदन 120 दिनों की निर्धारित (चार महीनों) समय-सीमा से अधिक 45 दिनों और 1500 दिनों के बीच की अवधि के लिए विलम्बित हुआ।
- (ii) क्योंकि पार्टियों द्वारा साइडिंगों के निर्माण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं थी, निर्माण में विलम्ब का आंकलन नहीं किया जा सका। 10 क्षेत्रीय रेलवे में 32 साइडिंग (55 में से के संबंध में निर्माण की अवधि के संबंध में कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था। बचे हुए 12 साइडिंगों (उपरे-3, दपूरे-4, पमरे-1 और परे-3 के निर्माण के समापन के लिए लिया गया समय 67 दिनों से 2182 दिनों के बीच रहा।
- (पैरा 2.1.7.1.2 बी)
- ख. 7 साइडिंगों में, साइडिंगों के शुरू करने के पहले सीआरएस मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी।
- (पैरा 2.1.7.1.3)
- ग. 26 साइडिंग में प्रक्षेपण के संदर्भ में ट्रैफिक में कमी 50 प्रतिशत से अधिक थी। सभी आंचलिक रेलवे में समीक्षा की अवधि के दौरान प्रक्षेपित ट्रैफिक को प्राप्त करने में न्यूनता का कारण 12 क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों में नहीं पाया गया। आगे इस संदर्भ में कोडल प्रावधान देने के बावजूद साइडिंग से उत्पन्न होने वाले ट्रैफिक राशि की समीक्षा के लिए रेलवे प्रशासन ने कोई प्रयास नहीं किए।
- (पैरा 2.1.7.1.5)
- घ. 31.3.2014 तक आठ क्षेत्रीयरेलवे में 18 निजी साइडिंग मालिकों से वूसलीयोग्य 56.27 करोड़ की सर्वेक्षण एवं निरीक्षण प्रभार (कोडल प्रभार) राशि बकाया थी
- (पैरा 2.1.7.1.6)
- II लेखापरीक्षा ने परिचालन में नहीं होने वाली साइडिंग को बंद करने से संबंधित मुद्दों के अलावा रेलवे और साइडिंग मालिक के बीच हुआ करार की सम्पूर्णता और साइडिंग परिचालनों के प्रभावीपन की जांच की। यह देखा गया कि:-

- (क) (i) 16 साइडिंग मालिकों के साथ करार 31 मार्च 2014 तक निष्पादित नहीं किया गया। 13 ज़ोन में 53 साइडिंग के संदर्भ में संशोधित फॉर्मेट में रेलवे बोर्ड के जुलाई 2005 के आदेशों के अनुसार नए करार निष्पादित नहीं किए गए आगे, छह ज़ोन में 31 वर्तमान साइडिंग में करारों के निष्पादन में भी विलम्ब देखा गया।
- (ii) साइडिंग के परिचालन की प्रभावित करते हुए 59 लेखा कार्यालयों और 134 सेवारत स्टेशनों के पास में करारों की प्रतियां उपलब्ध नहीं थी। (पैरा 2.1.7.2.1)
- (ख) विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित 293 निजी साइडिंग⁴ में से 111 संबंधित साइडिंग कार्यालयों ओर 83 साइडिंग विभागीय कार्यालयों क्षेत्रीय मुख्यालय पर 113 साइडिंग के संबंध में साइडिंग करार भूमि लाइसेंस करार, साइडिंग पंजिका पायलट गतिविध पंजिका आदि जैसे दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे। आगे 25 निजी साइडिंग के असुलझे मुद्दे विवाद को सुलझाने के लिए संबंधित विभागों द्वारा सभाओं का आयोजन नहीं किया गया। (पैरा 2.1.7.2.2)
- (ग) हालांकि 155 (293 में से) चयनित साइडिंग में दो या अधिक रिक प्रतिदिन संभाला कोई सिक लाइन/रेलगाड़ी जांच लक्ष्य साइडिंग के प्रदान नहीं की गई। रेलगाड़ी जांच बिंदु की गैर-उपस्थिति में रेलवे के लिए, साइडिंग परिसर के भीतर भारवाहन यदि कोई हो क्षति या कमी का आंकलन करता को संभव नहीं था। 45 साइडिंग में ट्रिपलर प्रदान नहीं गये थे जिसने इन साइडिंग पर सुचारु चढ़ाई/उतराई परिचालनों को प्रभावित किया। पीओएल साइडिंग में विशिष्ट सुरक्षा संबंधी सुविधाओं के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों का 38 में से 15 पीओएल साइडिंग में अनुगमन नहीं किया गया। (पैरा 2.1.7.2.3)
- (घ) रोलिंग स्टॉक के उपयोग में सुधार करने के लिए ग्राहकों को अपनी साइडिंग से मालगाड़ियों की तुरंत मंजूरी के उद्देश्य से जुलाई 2004 में इंजन ऑल लोड (ईओएल) योजना शुरू की गई थी। 31.3.2014 तक योजना केवल 42 साइडिंग (अध्ययन हेतु चयनित कुल 293 में से) में शुरू की गई थी। इन साइडिंग में ईओएल योजना से साइडिंग से रिकों की शीघ्र परिचालन में वास्तविक सहायता नहीं मिल पाई जिससे योजना शुरू करने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। (पैरा 2.1.7.2.4)
- (ङ) साइडिंग प्रभारों, भूमि लाइसेंस शुल्क, अनुरक्षण प्रभारों, इंजन किराया प्रभारों, भूमि लाइसेंस शुल्क, स्टॉफ लागत, क्षति एवं ह्रास प्रभारों आदि पर रेलवे के बकाए

⁴ 238 वर्तमान निजी साइडिंग और 55 नई निजी साइडिंग सहित विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित 293 निजी साइडिंग 2009 से 2014 के दौरान नित हुई थी।

की समय पर वसूली नहीं की गई थी जिसके परिणामस्वरूप 31.03.2014 तक बकाए (₹ 241.58 करोड़) का एकत्रीकरण हुआ। अप्रैल 2009 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान चयनित 293 साइडिंग के प्रति प्रोदभूत ₹ 2004.35 करोड़ के विलम्ब शुल्क के प्रति 31 मार्च 2014 तक ₹ 62.57 करोड़ का वसूलीयोग्य बकाया रखते हुए और 603.38 करोड़ (30 प्रतिशत) का छूट दिया गया ₹ 1338.40 करोड़ की वसूली की गई थी।

(पैरा 2.1.7.2.5)

(च) (i) दपूरे और उपरे में आठ समाप्त साइडिंग के संबंधमें भूमि लाइसेंस फीस ओर विखण्डन प्रभार के कारण ₹ 59.70 करोड़ की राशि बकाया थी।

(ii) 76 साइडिंग जो कि 10 वर्षों की अवधि तक हालांकि परिचालन में नहीं थी, अधिसूचना जारी करने द्वारा वाणिज्यिक विभाग द्वारा समापन के लिए अभी भी अधिसूचित की जानी थी। आगे, साइडिंग मालिकों से सभी वसूली योग्य प्राप्त राशि के कारण 19 ऐसी साइडिंग के विरुद्ध ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी।

(पैरा 2.1.7.2.6)

(छ) 2004 में रेलवे बोर्ड का निर्देश लागू होने के बावजूद 76 निजी साइडिंग को अपने परिसरों में अभी भी तुलाचौकियां लगाई जानी हैं। 44 साइडिंग के संबंध में न तो साइडिंग परिसरों में न ही किसी मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलाचौकियां थी। 32 साइडिंग के संबंधमें ओवरलोडिंग के ट्रैक की क्षति के जोखिम को बढ़ाते हुए साइडिंग परिसरों से 3 से 390 किलोमीटर तक की दूरी पर मार्गस्थ तुलाई सुविधा प्रदान की गई थी।

(पैरा 2.1.7.2.7)

2.1.2 प्रस्तावना

साइडिंग का निर्माण स्टेशनों पर सामानों की सम्हलाई से बचने और उत्पादन/खपत स्थल और रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय दुलाई में सहायता प्रदान करने के लिए किया जाता है। 31.03.2014 तक भारतीय रेल के पास 1211 साइडिंग हैं जिसमें 835 निजी साइडिंग 182 साहयक साइडिंग थी ओर शेष में मिलिट्री और विभागीय साइडिंग शामिल हैं। 31 मार्च 2009 तक रेलवे के पास 125 नई साइडिंग जोड़ने 49 साइडिंग बंद करने के साथ 835 निजी साइडिंग थी ओर 2009 से 2014 की अवधि के दौरान 76 साइडिंग में नहीं थी (हालांकि बंद घोषित नहीं की गई), 31 मार्च 2014 तक 835 निजी साइडिंग प्रचालन में थी।

(अनुबंध-1)

बजार परिवर्तन और ग्राहकोंकी आवश्यकता के अनुसार नई साइडिंग खोली जाती है और पुरानी बंद कर दी जाती है और ध्वस्त कर दी जाती है। तथा रेलवे साइडिंग में ग्राहकों को प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं पर प्रभार लगाता है। साइडिंग के प्रबंधन में सुधार लाने और अधिकतम राजस्व वूसली के लिए 2005 और 2012 में रेलवे बोर्ड द्वारा साइडिंग नियमों को सरल बना दिया गया। सितम्बर 2000 से पूर्व निजी साइडिंग के संबंध में निर्माण एवं उनके अनुरक्षण प्रभारों की कुल लागत साइडिंग मालिकों द्वारा वहन किया जाना था। हालांकि मार्च 2005 में साइडिंग नियमों के सरलीकरण⁵ के लागू होन के पश्चात साइडिंग के अनुरक्षण के साथ-साथ निर्माण में लागत साझाकरण व्यवस्थाओं को लागू करते हुए भारतीय रेल की साइडिंग नीति में महत्वपूर्ण परिवर्तन किए गए हैं।

रेलवे साइडिंग को चलानेके लिए रोलिंग स्टॉक (वैगन, रेल इंजन) जैस संसाधन और श्रमबल आदि की तैनाती करता है। इसलिए रेलवे के लिए यह अनिवार्य है कि साइडिंग में परिचालनों की विभिन्न स्तरों पर प्रभावी मॉनीटरिंग की जाए। पिछले पांच वर्षों मे विभिन्न साइडिंग और समान शेडों से भारतीय रेल की माल लोडिंग और आय इस प्रकार थी:

तालिका 2.1: भारतीय रेल में लोडिंग और मालभाड़ा आय

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
1	2	3	4	5	6
यातायात ढुलाई आय (₹ करोड में)	58,501.68	62,844.72	69,547.59	85,262.58	93905.69
आईआर की कुल माल लोडिंग (मिलियन टन)	887.79	921.73	969.05	1008.09	1051.64

स्रोत: संबंधित वर्ष की भारतीय रेल की वार्षिक पुस्तिका

निजी साइडिंग से आय का भारतीय रेल की ढुलाई आय में मुख्य भाग है।

⁵ जहां नवीन और वर्तमान साइडिंग का रख रखाव दल द्वारा किया जाता है रेलवे जांच प्रभार नहीं लगाता। वर्तमान तथा नवीन साइडिंग की ओएचई रख रखाव लागत रेलवे द्वारा विन की जाती है नई और वर्तमान साइडिंग के मामले में सी एव डब्ल्यू की जांच की लागत रेलवे द्वारा वहन की जायेगी इओएन साइडिंग के मामलेमेंपूर स्टों की लागत रेलवे क्षरा वहन की जायेगी वाई संपर्क सेवारत स्टेशनों पर अतिरिक्त लाइन क्रॉसिंग स्टेशन आदि सुविधाओंकी पूंजी लागत पूर्ण रूप से रेलवे द्वारा वहन की जायेगी

2.1.3 लेखापरीक्षाउद्देश्य

इस निष्पादन लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह व्यवहारिक आवश्यकता प्राप्त करना था कि:-

1. क्या नई निजी साइडिंगों को निर्धारित नियमावली एवं प्रक्रियाओं का पालन करते हुए निर्मित एवं शुरू किया गया था
2. यह देखने के लिए प्रभावी तंत्र था कि:- क्या
 - मौजूदा साइडिंग के साथ-साथ नई साइडिंग के परिचालन एवं अनुरक्षण तथा साइडिंग मालिकों से बकाया राशि की वसूली की गई।
 - बंद पड़ी साइडिंग का समुचित समापन किया गया

2.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति तथा नमूना

2009-10 से 2013-14 तक पांच वर्षों की समीक्षा की गई थी अध्ययन में नई साइडिंग के निर्माण एवं स्थापन के संबंधित मुद्दों का विश्लेषण मौजूदा और नई निजी साइडिंग का प्रचालन एवं प्रबंधन साइडिंग के भीतर दुर्घटनाओं और हानि विभिन्न के निर्धारण एवं वसूली सहित करार का निष्पादन तथा विभिन्न स्तरों पर मॉनीटरिंग और सभी गतिवधि केंद्रों पर अभिलेखों का अनुरक्षित शामिल था।

रेल मंत्रालय के विभिन्न निदेशालयों⁶ द्वारा जारी की गई निजी साइडिंगों के प्रबंधन के प्रति दिशानिर्देशों एवं अनुदेशों से संबंधित अभिलेखों में नीति निरूपण शामिल था और उनके कार्यान्वयन हेतु जोनों को जारी किए गए निर्देशों की जांच की गई थी। क्षेत्रीय एवं डिवीजनल स्तर पर इन निर्देशों के कार्यान्वयन की भी चयनित साइडिंगों के संबंध में समीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल में चालू 835 निजी साइडिंगों में से विस्तृत संवीक्षा के लिए 238 मौजूदा निजी साइडिंगों और 55 नव निर्मित साइडिंगों का चयन किया गया था (अनुबंध II)। साइडिंगों का चयन यातायात संभाल की मात्रा के आधार पर किया गया है। 2009-14 के दौरान बंद की गई 49 निजी साइडिंगों के 100 प्रतिशत की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई थी। ऐसी 76 साइडिंग जो की प्रचालन में नहीं थी (हालांकि बंद घोषित नहीं की गयी) को भी इस समीक्षा में शामिल किया गया है। नमूना चयन के ब्यौरे परिशिष्ट-I में दिए गए हैं।

निजी साइडिंगों के निर्माण, रख-रखाव और प्रचालनों में शामिल विभिन्न प्राधिकरणों की भूमिकाओं तथा जिम्मेदारियों के ब्यौरे परिशिष्ट-II में दिए गए हैं।

⁶ सीविल इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल तथा सिग्नलिंग एवं दूरसंचार

2.1.5 लेखापरीक्षा मानदंड

इस निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए अपनाए गए लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत निम्नलिखित हैं:

- (i) इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता, भारतीय रेल वाणिज्यिक नियम पुस्तक, भारतीय रेल प्रचालन नियम पुस्तक तथा मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अंतर्गत निर्धारित प्रावधान
- (ii) निजी साईडिंगों के निर्माण, उपयोगिता, रख-रखाव और साईडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों के उदग्रहण पर रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे से जारी दिशानिर्देश/अनुदेश
- (iii) उदारीकृत साईडिंग नियमावली, 2005-2012

2.1.6 आभार

लेखापरीक्षा सभी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा दिए गए सहयोग तथा सहायता के लिए आभार प्रकट करती है। एन्ट्री कॉन्फ्रेंस अक्टूबर 2014 में रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ आयोजित किया गया था।

इस विषय पर अप्रैल 2015 में रेल मंत्रालय को ड्राफ्ट समीक्षा रिपोर्ट जारी की गई थी। रेलवे बोर्ड में 08 जुलाई 2015 को आयोजित एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान अतिरिक्त सदस्य (वित्त) तथा वाणिज्यिक एवं इंजीनियरिंग निदेशालय के अधिकारियों के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं सिफारिशों पर चर्चा की गई थी। जोन में भी संबंधित प्राधिकारियों के साथ क्षेत्रीय रेलवे में भी प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा समान एक्जिट कांफ्रेंस किया गया था। रेल मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित है (जून 2015)।

2.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

भारतीय रेल में निजी साईडिंगों के प्रबंधन की निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणामों को निम्नलिखित भागों में दिया गया है.

- नई साईडिंगों का निर्माण
- साईडिंगों प्रचालन तथा साईडिंग संबंधी प्रभारों की वसूली
- निष्कर्ष तथा सिफारिशें

लेखापरीक्षा उद्देश्य I

क्या नई निजी साइडिंग को निर्धारित नियमावली एवं प्रक्रियाओं का पालन करते हुए निर्मित एवं शुरू किया गया था ?

2.1.7.1 नई निजी साइडिंगों का निर्माण

2.1.7.1.1 नई निजी साइडिंगों के निर्माण हेतु प्रक्रियाएं

रेल मंत्रालय ने नई निजी साइडिंगों के निर्माण के लिए विस्तृत दिशानिर्देश दिए हैं। नई निजी साइडिंग को खोलने में रूची रखने वाली निजी पार्टी को निजी साइडिंग के निर्माण हेतु प्रस्ताव के साथ औपचारिक रूप से रेलवे के पास जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (दिसम्बर 2004). के अनुसार प्रस्ताव को प्रस्तुत करने से पहले पार्टी को रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी⁷) अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिए। यदि किसी मामले में, केवल एक क्षेत्रीय रेलवे शामिल है तब क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य यातायात नियोजन प्रबंधक को आरटीसी जारी करने की शक्ति दी गई है। हालांकि, यदि एक से अधिक क्षेत्रीय रेलवे शामिल हैं तब रेलवे बोर्ड का अनुमोदन आवश्यक है। आरटीसी प्राप्त करने के लिए पार्टी को प्रक्षेपित यातायात के ब्यौरे-पण्य-वार आउटवार्ड और या इनवार्ड रेक, अवश्य प्रस्तुत करने चाहिए। लाइन क्षमता की उपलब्धता तथा प्रचालनात्मक व्यवहार्यता सहित विभिन्न मापदंडों के आधार पर क्षेत्रीय रेलवे प्रारंभ में निजी साइडिंगों की व्यवहार्यता का निर्धारण करती है और आरटीसी को सीटीपीएम/रेलवे बोर्ड द्वारा क्षेत्रीय रेलवे के परामर्श से जारी किया जाता है। निजी साइडिंगों के निर्माण हेतु प्रस्ताव को प्रस्तुत करने वाली पार्टियों से सर्वेक्षण/योजनाओं, अनुमानों और अंतिम निरीक्षण के अनुमोदन के प्रति साइडिंग के निर्माण की लागत का 4 प्रतिशत जमा कराना अपेक्षित है जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:-

- सर्वेक्षण करने और आरटीसी देने के लिए पार्टी के प्रस्ताव के अनुमोदन चरण पर परियोजना की लागत का 1 प्रतिशत
- सर्वेक्षण/योजना तथा अनुमानों के अनुमोदन देने के चरण पर परियोजना की लागत का 1 प्रतिशत;

⁷ परिवहन मंजूरी का तात्पर्य साइडिंग की स्थापना और रेलवे प्रणाली पर माल ढुलाई हेतु अनुमति है

- यह सनिश्चित करने के लिए कि कार्य को रेलवे द्वारा अनुमोदित योजना और विनिदेशों के अनुसार किया गया है, साइडिंगों के निरीक्षण के समय पर शेष 2 प्रतिशत

विस्तृत प्रक्रिया को दर्शाते प्रवाह संचित्र को **परिशिष्ट-III** में दिया गया है।

साइडिंग के प्रवर्तन तथा यातायात हेतु खालने से पूर्व क्षेत्रीय रेलवे से भी अनिवार्य रूप से रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की मंजूरी प्राप्त करना भी अपेक्षित है जैसाकि भारतीय रेलवे स्थायी रेलपथ नियम पुस्तक के अध्याय XIII के पैरा 1302 में अनुबंधित है।

अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे पर 125 साइडिंगों का निर्माण किया गया था। लेखापरीक्षा ने विस्तृत समीक्षा के लिए 55 (44 प्रतिशत) नवनिर्मित साइडिंगों का चयन किया था। लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई 55 नई साइडिंग⁸ में से 12 साइडिंग⁹ (22 प्रतिशत) का निर्माण निक्षेप कार्य के रूप में सात क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया गया था और तेरह क्षेत्रीय रेलवे में 43¹⁰ (78 प्रतिशत) साइडिंगों का निर्माण रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से किया गया था।

2.1.7.1.2 साइडिंगों की अनुमोदन प्रक्रिया और निर्माण में विलंब

रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में निर्मित की गई 12 साइडिंगों तथा रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी पार्टियों द्वारा 43 साइडिंगों के निर्माण की स्थिति पर समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला

क रेलवे द्वारा साइडिंगों के निर्माण में विलंब

सर्वेक्षण से निर्माण के समापन तक छह माह से 1 वर्ष की समय सीमा को रेलवे बोर्ड द्वारा उन मामलों में निर्धारित किया गया था जहां साइडिंग का निर्माण रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में किया गया है। रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में निर्मित की गई 12 साइडिंग में से 7 साइडिंग¹¹ के संबंध में निर्माण को पूरा करने में लिए गए समय से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे। उपर में दो साइडिंगों के संबंध में (जे.के.सीमेंट तथा इंदिरा गांधी सुपर थर्मल पावर प्राजेक्ट

⁸ समीक्षा अवधि के दौरान निर्मित 51 और इससे पूर्व निर्मित चार, किन्तु समीक्षा अवधि के दौरान खोलें गए

⁹ उपरे(3), उपरे(1), दरे(1), उसीरे(3), उरे(1), दरे(1), और परे(2)

¹⁰ उपरे(3), दमरे(4), दरे(4), परे(3), मरे(5), उरे(2), दपरे(5), पूरे(5), दपूमरे(3), पमरे(2), पूतरे(2) और दपरे(5)

¹¹ पूमरे-1, उसीरे-4, उरे-1 और परे-1

झारखी) सर्वेक्षण से साइडिंग के निर्माण को पूरा करने में लिया गया समय 286 और 319 के बीच था और निर्धारित समय अवधि के अनुसार था। उपरे, दरे और पूर में प्रत्येक में साइडिंग निर्माण को छह माह से एक वर्ष की निर्धारित सीमा से अधिक में पूरा किया गया था। इनमें से भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई¹²) हेतु दक्षिण रेलवे द्वारा निर्मित एक साइडिंग के निर्माण को पूरा करने में 27 वर्षों से अधिक का विलंब देखा गया था। रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेख में विलंब के कारण नहीं पाए गए थे।

ख निजी पार्टियों द्वारा साइडिंगों के अनुमोदन तथा निर्माण में विलंब

रेलवे बोर्ड ने प्राथमिक योजना के अनुमोदन हेतु सर्वेक्षण के लिए दो माह की समय सीमा तथा चार माह के अंदर विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अंतिम अनुमोदन को निर्धारित किया है। तथापि, साइडिंग के निर्माण को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को केवल 7 साइडिंग (म.रे.-3, पू.रे.-1, दपरे-1 और द.पू.म.रे.-2) के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 120 दिनों की समय सीमा में अनुमोदित किया गया था। सीटीएमपी द्वारा विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन में लिए गए समय पर जानकारी 8 साइडिंगों (उ.प.रे.-2, द.प.रे.-4, पू.त.रे.-2) के संबंध में संबंधित रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
- 25 साइडिंगों के संबंध में प्रस्तुति की तारीख से विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन में लिया गया समय 120 दिनों (चार माह) की निर्धारित समय सीमा से अधिक 45 दिनों और 1500 दिनों के बीच था। तीन साइडिंगों (उरे-1, दरे-1 एवं परे-1) के संबंध में विलंब 1500 दिनों से अधिक था। ऐसे विलंबों के परिणामस्वरूप उपयोग न की जा सकी यातायात संभावना रेलवे के लिए इसे अर्जन को बढ़ाने हेतु लुप्त अवसर है। दक्षिण रेलवे में हिन्दुस्तान पेट्रोलियम निगम लिमिटेड (एचपीसीएल) साइडिंग के मामले में विस्तृत अनुमान को साइडिंग के निर्माण के समापन की तारीख से 710 दिनों के बाद रेलवे द्वारा अनुमोदित किया गया था। विस्तृत अनुमान के अनुमोदन के बिना निर्माण को शुरू करने के कारणों को रेलवे प्रशासन द्वारा बताया नहीं गया था।
- लेखापरीक्षा में अध्ययन से पता चला कि निर्माण की अवधि से संबंधित कोई अभिलेख तेरह क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी

¹² भारतीय खाद्य निगम लिमिटेड साइडिंग, एमवीकेएफ

पार्टियों द्वारा निर्माण की गई 43 साइडिंगों में से 10 क्षेत्रीय रेलवे में 31 साइडिंगों के संबंध में उपलब्ध नहीं कराए गए थे, शेष 12 साइडिंगों (उ.प.रे.-3, द.पू.रे.-5, प.म.रे.-1 और प.रे.-3) के निर्माण के पूरा करने के लिए लिया गया 67 दिनों से 2182 दिनों के बीच था। निर्माण के देरी के परिणामस्वरूप आईआर द्वारा आय की क्षमता का उपयोग नहीं किया जा सका।

2.1.7.1.3 रेल यातायात मंजूरी और रेलवे सुरक्षा आयुक्त की मंजूरी

रेलवे बोर्ड दिशानिर्देशों के अनुसार (दिसम्बर 2004), प्रस्ताव को प्रस्तुत करने से पूर्व पार्टी को रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी) अवश्य प्राप्त करनी चाहिए। लेखापरीक्षा में संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- तीन साइडिंगों (इंदिरा गांधी सूपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट झारखी उ.प.रे. झज्जर पावर लिमिटेड तथा भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई), मवेलीककाडा) के संबंध में, दक्षिण रेलवे में यद्यपि, सीटीपीएम द्वारा रेल यातायात मंजूरी नहीं दी गई थी फिर भी ये साइडिंग अगस्त 2011 से प्रचालन में थी। इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया है।
- जैसाकि भारतीय रेल स्थायी रेलपथ, नियम पुस्तक के अध्याय XIII के पैरा 1302 में अनुबंधित है, चालू लाइनों के लिए किसी संवर्धन, विस्तारण या बदलावों के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त की मंजूरी आवश्यक है। चयनित 55 नव निर्मित निजी साइडिंगों की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि 7 साइडिंग¹³ के संबंध में साइडिंगों को शुरू करने से पहले सीआरएस मंजूरी नहीं ली गई थी। चूंकि, प्रवर्तन पर साइडिंग को प्रचालनों हेतु मुख्य लाइन से जोड़ दिया गया था, इस अनिवार्य मंजूरी को प्राप्त करने में विफलता गाड़ी प्रचालनों की सुरक्षा के साथ समझौता है। सीआरएस मंजूरी के संबंध में 9 क्षेत्रीय रेलवे में 23 साइडिंग¹⁴ से संबंधित ब्यौरे रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

2.1.7.1.4 सम्पूर्ण निर्माण लागत

जैसाकि पैरा 2.1.7.1.1 में निर्दिष्ट किया गया है, अध्ययन हेतु चयनित 55 नव निर्मित साइडिंगों में से 12 को रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में निर्मित किया

¹³ उपरे-3, उसीरे-1, दरे-1 और मरे-2

¹⁴ दपूरे-5, दपूमरे-3, पूमरे-2, परे-1, दपरे-3, पूरे-5, उसीरे-2, उपूरे-1 और उरे-1

गया था जबकि शेष का निर्माण रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी पार्टियों द्वारा किया गया था। लेखापरीक्षा में अध्ययन से पता चला कि-

- 12 साइडिंगों, जहां साइडिंग का निर्माण रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में किया गया था, के संबंध में ₹ 2.67 करोड़ की राशि इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन (आइओसी) से अनुदग्रहीत रही। उसीरे में वास्तविक व्यय में पांडु पोर्ट साइडिंग के संबंध में ₹ 12.56 करोड़ की अनुमानित लागत के प्रति ₹ 0.34 करोड़ तक बढ़ोतरी हो चुकी थी जोकि पुनर्निर्धारण तथा साइडिंग मालिक से वसूली हेतु रह गया है। हालांकि, निर्माण की लागत को उ.पू.रे. में दो साइडिंगों में निर्धारित नहीं किया गया था फिर भी निर्माण लागत के ब्यौरे पू.त.रे. में बार थर्मल साइडिंग के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालयों में इंजीनियरिंग विभाग द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए थे।
- जहां तक 43 साइडिंगों के संबंध में निर्माण की सम्पूर्ण लागत के ब्यौरों का संबंध है, निर्माण की सम्पूर्ण लागत 10 क्षेत्रीय रेलवे में 25 निजी साइडिंगों के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग के पास उपलब्ध नहीं थी क्योंकि निर्माण कार्य रेलवे अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी पार्टियों द्वारा किया गया था। (जैसा की पैरा 2.1.7.1.6 में दर्शाया गया है)।

2.1.7.1.5 प्रक्षेपित यातायात की अप्राप्ति और नव निर्मित साइडिंगों में अर्जन की प्राप्ति में कमी

यातायात (वाणिज्यिक) विभाग हेतु भारतीय रेल सहित का पैरा 1808 प्रावधान करता है कि यह सुनिश्चित करने के मद्देनजर सभी साइडिंगों के अर्जन की प्रत्येक रेलवे प्रशासन द्वारा वार्षिक जांच कराई जानी चाहिए कि साइडिंगों, जो काफी अवधि से अलाभकारी रही हैं और उनके प्रतिधारण के औचित्य हेतु रेलवे के लिए पर्याप्त यातायात लाने की संभावना नहीं है, को प्रतिधारण नहीं किया जाएगा ऐसी जांच करते समय, किसी विशेष वर्ष में यातायात के अलावा विशेष व्यापार में मंदी जैसे कारणों को यह निर्णय लेने में नियंत्रक कारक समझा जाएगा कि साइडिंग को रखा जाना चाहिए या नहीं।

निर्माण की गई और प्रचालन हेतु रखी गई साइडिंगों की आवधिक रूप से जांच की जानी है और यह निर्धारित किया जाना है कि क्या रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी) प्राप्त करते समय प्रक्षेपित यातायात को वास्तव में प्राप्त कर लिया गया है।

यातायात में कमी को पूरा करने के लिये कमी का विश्लेषण और आवश्यक कार्यवाही करनी होगी ताकि साइडिंग अनुमानित यातायात प्राप्त कर सके।

रेलवे बोर्ड से रेल यातायात मंजूरी लेते समय अनुमानित यातायात की तुलना में अप्रैल 2009 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान भारतीय रेल में निर्मित 55 चयनित नई निजी साइडिंग में से 45 साइडिंग्स¹⁵ द्वारा प्राप्त माल लदान से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- 13 क्षेत्रीय रेलवे में बाहरी यातायात से निपटने के लिये 32 नई निर्मित साइडिंग्स¹⁶ में अनुमानित 126692 रैकों के प्रति 34920 रैक (27 प्रतिशत) में लदान किया गया था। अनुमानित यातायात को प्राप्त नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 18661.05 करोड़ की संभावित आयकी हानि हुई। 26 साइडिंग्स में, अनुमानों के संबंध में यातायात में कमी 50 प्रतिशत से अधिक थी जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है, 32 साइडिंग्स में संवीक्षा अवधि के दौरान अनुमानित यातायात प्राप्त करने में कमी के कारण संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

तालिका 2.2- अनुमानित यातायात के संदर्भ में यातायात में कमी की सीमा दर्शाता विवरण

यातायात अनुमान के संबंध में संभाले गये यातायात में कमी की सीमा	साइडिंग की संख्या	क्षेत्रीय रेल वार स्थिति	संभावित आय की हानि (₹ करोड़ में)
10 % से 50 %	6	पूरे-2, दरे-1, दपरे-1, दमरे-1, उपरे-1	1031.67
51 % से 75 %	12	पूतरे-2, दमरे-1, परे-1, मरे-2, दपूरे-3, दरे-1, पमरे-1, पूरे-1	11389.20
75 % से अधिक	14	उसीरे-1, मरे-2, दरे-2, दपरे-4, दपूरे-2, परे-1, दपूमरे-1, पूरे-1	6288.90
कुल	32		18661.05

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों में सीटीपीएम कार्यालय एवं साइडिंग के सर्विंग स्टेशन द्वारा रखे गये अभिलेख

¹⁵ संवीक्षा के लिये चयनित 55 नई निर्मित साइडिंग में से, 45 साइडिंग ने बाहरी यातायात संभाला अर्थात् लदान किया गया और मालभाडा एकत्रित किया गया और शेष 10 साइडिंग आंतरिक थी उतराई प्रबंधन और और कोई भी मालभाडा संग्रहण शामिल नहीं है।

¹⁶ पूरे-4, दरे-4, दपरे-5, दमरे-1, उपरे-1, पूतरे-2, उपूरे-1, परे-2, मरे-4, दपूरे-5, पमरे-1, उरे-1 और दपूमरे-1

- केवल छह नई निर्मित साइडिंग (परे-1, उसीरे-1, उरे-1, दमरे-1, पमरे-1, पूरे-1) रेल यातायात मंजूरी प्राप्त करते समय अनुमानित अनुसार बाहरी यातायात प्राप्त कर सका।
- सात नई निर्मित साइडिंग (उसीरे-1, दमरे-1, पूमरे-1, दरे-1, उमरे-1 और परे-2) के संबंध में यातायात अनुमान पर जानकारी रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
- रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को अपने 2012 के मालभाड़ा विपणन परिपत्र संख्या [खण्ड 9(vi)] में निर्देश दिये कि सभी मण्डलों को शुरू होने के बाद साइडिंग से वार्षिक रूप से निर्गत होने के लिये अनुमानित बाहरी यातायात मात्रा का विश्लेषण करना चाहिये। यह विश्लेषण रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी) के लिये आवेदन में मालिक द्वारा अनुमानित यातायात मात्रा के आधार पर होना चाहिये। इस संबंध में, यह देखा गया कि आरटीसी जारी करने के लिये निजी पार्टियों के प्रस्ताव की जांच करते समय, क्षेत्रीय रेलवे ने साइडिंग बनाने की केवल परिचालन व्यवहार्यता को ध्यान में रखा और अनुमानित यातायात की आर्थिक व्यवहारिता को नहीं। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि साइडिंग मालिकों को रेलवे के साथ व्यापार सुनिश्चित करने के संबंध में मानक साइडिंग करार में कोई भी शर्त शामिल नहीं की गई है।

अनुमानित यातायात प्राप्त न करने के मामलों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। रेल प्रशासन के उत्तर/प्रतिक्रियाएँ नीचे दर्शाई गई हैं:

तालिका 2.3- क्षेत्रीय मुख्यालय में रेल प्रशासन की टिप्पणियां दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	रेल प्रशासन की टिप्पणियां
मरे	अनुमानित यातायात में कमी को माल भाड़े में हानि के रूप में संदर्भित नहीं किया जा सकता। निजी साइडिंग्स के लिये प्रदान प्रत्येक कार्य/सुविधा के लिये रेल प्रभार लगाती है। निजी साइडिंग में पूर्ण निवेश उपभोक्ता द्वारा किया जाता है और रेलवे इन साइडिंग्स को बनाने या रखरखाव में कोई व्यय नहीं करती।
पूसीरे	साइडिंग मालिकों द्वारा अनुमानित अनुसार यातायात भविष्य में संयंत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये केवल प्रारंभिक अनुमान है। रेल यातायात मंजूरी में अनुमानित अनुसार यातायात संभालना पार्टी के लिये बाध्यकारी नहीं है।
दरे	निर्माण लागत साइडिंग मालिक द्वारा वहन की जाती है और अनुमानित यातायात केवल पूर्वानुमान है।
दपूरे	रेलवे का निजी साइडिंग्स में कोई निवेश नहीं होता, अनुमानित लागत में कमी के लिये कोई जुर्माना नहीं लगाया जाता है। तथापि, वास्तविक रूप से अनुमानित यातायात में कमी से कोई हानि नहीं होती है।

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे में रेल प्रशासन द्वारा की गई टिप्पणियां

उपरे, दपरे, दमरे, उसीरे में, साइडिंग मालिकों द्वारा अनुमानित यातायात में कमी के कारण सुनिश्चित करने के लिये रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रयास नहीं किये जा रहे थे। अनुमानित यातायात की प्राप्ति में रेलवे द्वारा की गई कार्यवाही और यातायात में कमी के कारण पूरे, उरे, पूमरे, पमरे, उपूरे, दपूमरे के संबंधित रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

उपरोक्त दर्शाता है कि चूँकि निवेश निजी साइडिंग्स द्वारा किया गया है, रेलवे को कोई फर्क नहीं पड़ता चाहे वे नई निर्मित साइडिंग के शुरू होने के बाद अनुमानित यातायात प्राप्त करें या नहीं। ले जाये गये यातायात की आवधिक समीक्षा के लिये स्पष्ट कोडल प्रावधान होने के बावजूद, रेल प्रशासन ने निजी साइडिंग मालिकों द्वारा अनुमानित यातायात प्राप्त न करने के मामले पर कोई कार्यवाही नहीं की।

2.1.7.1.6 अनुमोदन स्तर से जुड़े प्रभारों की कम वसूली

रेलवे के साथ करार करने से पूर्व निजी पार्टी को सर्वेक्षण और अनुमोदन प्रभारों के प्रति कोडल प्रभारों¹⁷ के रूप में साइडिंग के निर्माण की लागत का 4 प्रतिशत भुगतान करना होता है। 55 नई निर्मित साइडिंग में से जमा कार्यों के अनुसार रेलवे द्वारा निर्मित 12 साइडिंग के संबंध में परियोजना की लागत के साथ कोडल प्रभारों की अग्रिम वसूली की गई थी। निजी पार्टियों (रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से) निर्मित 43 साइडिंग के संबंध में कोडल प्रभारों की वसूली से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा निम्नलिखित का पता चला:

- सात क्षेत्रीय रेलवे में 18 साइडिंगों (उपरे-1, मरे-2, दपूरे-4, पमरे-1, दपूमरे-1, दरे-04 और दमरे-05) के संबंध में अपेक्षित कोडल प्रभार सही से लगाये और वसूले गये थे।
- पैरा 2.1.7.1.4 यह उल्लेख किया गया है कि 10 क्षेत्रीय रेलवे के 25 निजी साइडिंग के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग के पास निर्माण की समाप्ति राशि का विवरण उपलब्ध नहीं था। इस प्रकार, निर्धारण लागत के 4 प्रतिशत के आधार पर वसूलीयोग्य ₹ 60.76 करोड़ राशि के कोडल प्रभारों का निर्धारण किया गया। जिसमें से ₹ 4.49 करोड़ की वसूली की गई है तथा 31.03.2014 तक ₹ 56.27 करोड़ की राशि की अभी भी निजी साइडिंग मालिकों से वसूली की जानी है।

¹⁷ कोडल प्रकार सर्वेक्षण एवं निरीक्षण प्रभार हैं (निर्माण की लागत का 4 प्रतिशत)

लेखापरीक्षा उद्देश्य II

क्या निरीक्षण के लिये प्रभावी तंत्र मौजूद था:-

1. मौजूदा नई साइडिंग के साथ-साथ उनका प्रचालन और रखरखाव और साइडिंग मालिकों से देय राशि की वसूली सुनिश्चित करना।
2. प्रचालन में न होने वाले साइडिंग का उचित रूप से बंद होना।

2.1.7.2 साइडिंग प्रचालन

सक्षम प्राधिकारी द्वारा साइडिंग के निर्माण की मंजूरी लेने से पूर्व भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1823 के संदर्भ में, आवेदक को क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य प्रचालन प्रबंधक के साथ मानक फार्मेट में करार का निष्पादन अपेक्षित है। जुलाई 2005 में, रेलवे ने करार के लिये संशोधित मानक फार्मेट परिचालित किया और सभी साइडिंग जहां पुराना करार था के लिये क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिये। नई साइडिंग करार लागू/निष्पादित करते समय, निम्नलिखित निष्कर्षों/शर्तों को ध्यान में रखना था:

- केवल उचित प्राधिकारी जैसा कि रेलवे बोर्ड द्वारा नामांकित हो को निजी पार्टी द्वारा बनाई गई प्रत्येक साइडिंग के लिये रेलवे और साइडिंग मालिक के बीच हुये करार में हस्ताक्षर करने चाहिये।
- मण्डलीय रेल प्रबंधक को संबंधित सेवारत स्टेशनों को करार की प्रमाणित वास्तविक प्रति प्रदान करना अपेक्षित है यह सुनिश्चित करने के लिये कि साइडिंग का वाणिज्यिक मैनुअल, खण्ड-II के पैरा 2503 के संदर्भ में करार के प्रावधानों के अनुसार प्रबंधन किया जा रहा है।

2.1.7.2.1 साइडिंग करार

साइडिंग करार में ना केवल साइडिंग परिचालन एवं रखरखाव से संबंधित नियम एवं शर्तें दी जाती हैं अपितु विभिन्न शुल्कों के निर्धारण एवं वसूली की व्यवस्था भी दी गई है तथपि, करार इस प्रकार करार मुख्य मापदंड है जिसके प्रति साइडिंग का सुगम एवं समुचित संचालन का निर्णय लिया जा सकता है।

293 चयनित निजी साइडिंग के साथ करार के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- छह क्षेत्रों में 31 निजी साइडिंग¹⁸ के संबंध में करार की प्रतियां संवीक्षा के लिये लेखापरीक्षा को बिल्कुल भी उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
- 16 साइडिंग¹⁹ मालिकों के साथ करार 31 मार्च 2014 (अनुबंध-III) तक निष्पादित नहीं किये गये थे। पूमरे में, 2 तेल कंपनियों सहित 12 साइडिंग मालिकों के साथ करार 1 खाद्यान्न और 9 कोयला कंपनियों अभी भी अंतिम रूप देना बाकी हैं। उपरे में, एक साइडिंग की लागत के जमा के संबंध में कुछ विवाद था। दपरे में एक साइडिंग के मामले में, रेल प्रशासन ने करार हस्ताक्षरित करने के लिये पार्टियों के सक्षम मुद्दा उठाया था। पूसीरे में दो साइडिंग के संबंध में अभिलेखों पर कारण उपलब्ध नहीं थे।
- छह क्षेत्रों में 31 मौजूदा साइडिंग²⁰ के संबंध में करार के निष्पादन में विलम्ब की सीमा नीचे सारणीबद्ध है:-

तालिका 2.4- निजी साइडिंग के संबंध में करार के निष्पादन में विलम्ब

विलम्ब की सीमा	साइडिंग्स की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे
1	2	3
2 से 18 माह	9	पूमरे-2, दपूरे-1, दपरे-5, परे-1
2 वर्ष से 15 वर्ष	13	पूमरे-4, उपरे-1, दपूरे-1, दपरे-3 और पमरे-4
15 से 48 वर्ष	9	दपूरे-5, दपरे-1 और पमरे-3

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक कार्यालय द्वारा रखे गए अभिलेख

- 13 क्षेत्रों में 53 साइडिंग्स²¹ में नये करार संशोधित फार्मेट में निष्पादित नहीं किये गये थे, जैसा रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2002/सीई-1/एसपी/1 दिनांक 12.07.2005 के अंतर्गत अपेक्षित था। नये करारों का निष्पादन न करने का कारण संशोधित फार्मेट में साइडिंग मालिकों द्वारा करार हस्ताक्षरित न करना (उरे-4, पूमरे-7, दपूमरे-7 और परे-3), करार का निष्पादन प्रक्रियाधीन होना (मरे-2, दमरे-1) और नये करार की कुछ शर्तों में परिवर्तन पर विवाद (उमरे-1) था। इसके अतिरिक्त, 6 क्षेत्रों में 26 साइडिंग्स²² के संबंध में अभिलेखों में कोई कारण नहीं पाया गया था।

¹⁸ पूरे-17, दपूरे-8, दरे-1, उपूरे-1, उरे-1, और पूसीरे-3

¹⁹ पूमरे-12, पूतरे-2, उपरे-1 और दपरे-1

²⁰ पूमरे-4, उपरे-1, दपूरे-8, दपरे-11, पमरे-6, परे-1

²¹ मरे-2, पूमरे-7, उपूरे-5, उपरे-2, उसीरे-2, उरे-6, दमरे-1, दपूरे-6, दपरे-1, पमरे-10, परे-3, दपूमरे-7, उमरे-1

²² उपूरे-5, उपरे-2, उसीरे-2, दमरे-6, दपरे-1, पमरे-10

- 2009-14 के दौरान पांच क्षेत्रों में 12 नई निर्मित निजी साइडिंग²³ के मामले में, संशोधित फार्मेट में करार विलम्ब से निष्पादित किये गये थे। तीन साइडिंग (मरे-1 और दपूरे-2) में करार के निष्पादन में विलम्ब 28 से 45 माह के बीच का था।
- मार्च 2007 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी 2007 मालभाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 06 के संदर्भ में, मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/मालभाड़ा विपणन(सीसीएम/एफएम) निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार हस्ताक्षरित के लिये नियत प्राधिकारी थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि छह क्षेत्रों में केवल 33 करार²⁴ सीसीएम/एफएम द्वारा हस्ताक्षरित थे। अन्य करार मुख्य यातायात योजना प्रबंधक (सीटीपीएम) अन्य अधीनस्थ प्राधिकारियों जैसे उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक(उप सीसीएम), अधिकारी विशेष ड्यूटी (ओएसडी), मण्डलीय रेलवे प्रबंधक (डीआरएम), अतिरिक्त मण्डलीय रेलवे प्रबंधक (एडीआरएम) और वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधन (वरि. डीसीएम) आदि द्वारा हस्ताक्षरित किये गये थे।

2.1.7.2.2 अभिलेखों का उचित अनुरक्षण और आवधिक समीक्षा बैठके

यह अत्यधिक अनिवार्य है कि निजी साइडिंग के संबंध में उचित अभिलेख क्षेत्रीय मुख्यालय के साथ-साथ मण्डलीय स्तर पर अनुरक्षित किये जाने चाहिये। विभिन्न स्तरों पर प्रभावी निगरानी के लिये उचित दस्तावेजीकरण आवश्यक है। जैसा कि पहले ही पैराग्राफ 2.1.7.2.1 में बताया गया है कि साइडिंग की बड़ी संख्या के लिये साइडिंग करार का रेलवे बोर्ड द्वारा नये निर्धारित फार्मेट में भी निष्पादन नहीं किया गया था। चयनित साइडिंग में अभिलेखों के अनुरक्षण और उपलब्धता की स्थिति की विस्तृत समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- 59 लेखा कार्यालयों²⁵ और 134 सेवारत स्टेशनों²⁶ में करार की प्रति उपलब्ध नहीं कराई गई थी। इसके अतिरिक्त, 13 क्षेत्रीय रेलवेज में 178 साइडिंगों²⁷ (293 में से) के संबंध में साइडिंग अनुबन्ध में सूचना जैसे अनुबन्ध की

²³ मरे-1, उसीरे-3, दपूरे-3, पूमरे-1, दपरे-4

²⁴ पूतरे-9, उपूरे-5, उपरे-2, उसीरे-8, दपरे-6, पमरे-3

²⁵ मरे-1, पूतरे-12, पूरे-17, उपूरे-9, उरे-2, पमरे-1, दरे-9, उमरे-8

²⁶ मरे-3, पूमरे-7, पूतरे-12, पूरे-17, पमरे-2, पूसीरे-11, उरे-12, दमरे-5, दपूरे-13, दपरे-11, पमरे-12, दपूमरे-16, दरे-4, उमरे-9

²⁷ म.रे.-14, द.पू.म.रे.-10, उ.सी.रे.-11, प.रे.-14, उ.म.रे.-11, द.प.रे.-12, उ.पू.रे.-10, पू.त.रे.-12, उ.प.रे.-11, द.रे.-23, प.म.रे.-10, द.म.रे.-22, उ.रे.-18

प्रभावी तिथि, प्राथमिक सर्वेक्षण व्यय, किलोमीटर में दूरी, सीई योजना संख्या, भूमि लाइसेंस शुल्क के लिए वसूल किया जाने वाला भुगतान, अनुरक्षण तथा साइडिंग से अन्य प्रभार इत्यादि दर्ज नहीं की गई थी। द.प.रे. में, इन चूकों के कारण दो साइडिंग के संबंध में रेलवे प्रशासन तथा साइडिंग मालिकों के बीच विवाद (अनुरक्षण प्रभारों तथा रेलवे की भूमि की चारदीवारी के संबंध में) हुए थे। इन चूकों से साइडिंगों के संचालनों में विवाद होने के बहुत संभावना है।

- क्षेत्रीय मुख्यालयों के स्तर पर 80 (27.49 प्रतिशत) निजी साइडिंगों तथा मण्डलीय स्तर पर 51 (17.53 प्रतिशत) साइडिंगों के संबंध में साइडिंगों की विस्तृत सूचना (जैसे साइडिंगों का वर्गीकरण, साइडिंगों की कार्यपद्धति, साइडिंग के प्रति बकाया देय इत्यादि) उपलब्ध नहीं थी। दो क्षेत्रीय रेलवे²⁸ने प्रत्येक में एक साइडिंग के संबंध में डाटा उपलब्ध नहीं कराया।
- सात क्षेत्रों में अनुबंधों को खुले तथा भावी विवादों के लिए असुरक्षित छोड़ते हुए 81 साइडिंग²⁹ के मालिकों के साथ संशोधित अनुबंध के क्रियान्वयन के समय पर आवश्यक संवर्धन/विलोपन/सुधार/संशोधन शामिल नहीं किये गए थे।
- 11 क्षेत्रों में 32 साइडिंग³⁰ के प्रारंभ होने की तिथियाँ अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थीं।
- दो क्षेत्रों में निजी साइडिंगों के मालिकों के साथ किये गए 14 अनुबंधों³¹ में अनुबंध पर हस्ताक्षर की तिथि उपलब्ध नहीं थी।
- क्षेत्रीय मुख्यालयों में 113 (38.83 प्रतिशत), मण्डलीय कार्यालयों में 83 (28.52 प्रतिशत) तथा संबंधित साइडिंग कार्यालयों में 111 के संबंध में समीक्षा हेतु अपेक्षित दस्तावेज जैसे साइडिंग अनुबंध, भूमि लाइसेंस अनुबंध, साइडिंग रजिस्टर, पायलट परिचालन रजिस्टर इत्यादि उपलब्ध नहीं थे।
- रेलवे लेखा विभाग ने 293 चयनित निजी साइडिंगों में से 13 साइडिंगों (4.78 प्रतिशत) के संबंध में बकाया देयों की बिलिंग तथा भुगतान की प्रगति की आवधिक समीक्षा के लिए कोई पहल नहीं की थी। तीन क्षेत्रीय रेलवेज यथा द.रे. पू.त.रे. तथा उ.सी.रे. ने प्रत्येक में एक साइडिंग के संबंध में डाटा प्रस्तुत नहीं किया था। यद्यपि, पू.रे. में 18 साइडिंगों के मामले में बिलिंग के ब्यौरे अभिलेख पर नहीं पाए गए थे। इसके

²⁸ केमपलस्त कोला साइडिंग- दरे, जयश्री केमिकल- पूतरे

²⁹ पू.त.रे.-2, द.प.रे.-13, उ.प.रे.-9, द.म.रे.-20, द.पू.म.रे.-19, प.रे.-17, दपूरे-1

³⁰ म.रे.-2, पू.त.रे.-1, पू.म.रे.-11, पू.रे.-4, उ.पू.रे.-3, उ.सी.रे.-3, उ.रे.-5, उ.प.रे.-1, द.रे.-1, द.पू.म.रे.-1

³¹ द.म.रे.-13, प.रे.-1

अतिरिक्त यह देखा गया था कि छह क्षेत्रीय रेलवे³² के संबंध में लेखा विभाग द्वारा भूमि लाइसेंस शुल्क, सटाफ लागत, मरम्मत तथा रखरखाव लागत इत्यादि के कारण ₹22.14 करोड़ के बिल की मांग नहीं की गई।

- समीक्षा की अवधि के दौरान 293 चयनित निजी साइडिंगों में से 25 (9.53 प्रतिशत) के अनसुलझे मुद्दों/ विवादों को सुलझाने के लिए संबंधित विभागों द्वारा बैठकों की व्यवस्था नहीं की गई थी।
- द.पू.रे. के बोकारो जेपी सीमेन्ट लिमिटेड/ बोकारो में नियंत्रण तंत्र में कमी का मामला देखा गया था। साइडिंग की टपकाडीह स्टेशन द्वारा पूर्ति की जा रही थी जहाँ पू.म.रे. तथा द.पू.रे. के बीच कर्मचारियों का अन्तर परिवर्तन होता था। यह देखा गया था कि इनवार्ड रेक पू.म.रे. के कर्मिदल द्वारा टपकाडीह तक पहुँचाए गए थे, परन्तु साइडिंग पर उनके द्वारा प्रतिस्थापन नहीं किया गया था। द.पू.रे. के कर्मिदल के आने तक रेकों का अवरोधन हुआ था तथा तत्पश्चात अन्ततः उनके द्वारा साइडिंग के अन्दर रखे गए थे। परिणामस्वरूप सारे रेक लगभग प्रतिदिन तीन घण्टों तक अवरुद्ध थे।

2.1.7.2.3 साइडिंगों में सुविधायें

साइडिंग में लदान/उतराई हेतु सुविधाएँ साइडिंग मालिकों द्वारा उपलब्ध कराई जानी चाहिए तथा साइडिंगों के निर्विघ्न संचालन हेतु पर्याप्त होनी चाहिए। मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं. 01/2012 का पैरा 6.4 निर्धारित करता है कि नियमित ढुलाई तथा वैगन जाँच सुविधाएँ उपलब्ध कराई जानी चाहिए यदि प्रतिदिन दो अथवा अधिक रेकों का लदान/उतराई हो। मानक साइडिंग अनुबन्ध का पैरा 10 (ए) निर्धारित करता है कि माल के निर्विघ्न तथा समय पर लदान/उतराई हेतु आर.डी.एस.ओ. अनुमोदित विनिर्देशनों के अनुसार उल्टाऊ गाड़ी अथवा कोई अन्य थोक सम्भलाई प्रणाली उपलब्ध तथा प्रारंभ की जानी थी। इसमें रेक के सीधे अभिग्रहण तथा प्रेषण, लदान/उतराई केन्द्र पर मालभाड़ा सम्भलाई इत्यादि हेतु सुविधाएँ शामिल हैं।

चयनित 293 साइडिंगों में अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि:-

- यद्यपि 155 चयनित साइडिंग³³ प्रतिदिन दो अथवा अधिक रेकों की सम्भलाई करती थी, तथापि निजी साइडिंग मालिकों द्वारा साइडिंग के अन्दर कोई सिंक

³² मरे - ₹ 4.76 करोड़, उपरे - ₹ 2.8953 करोड़, पूतरे - ₹ 0.35 करोड़, दपूरे - ₹ 7.41 करोड़, उरे - ₹ 4.08 करोड़ तथा उसीरे - ₹ 2.65 करोड़

³³ पू.म.रे.-4, पू.रे.-2, उ.प.रे.-4, उ.रे.-20, द.पू.रे.-19, प.रे.-16, उ.म.रे.-1, द.रे.-21, द.म.रे.-17, द.पू.म.रे.-18, पू.त.रे-6, उ.पू.रे-9, प.म.रे-3 तथा द.प.रे.-13

लाईन/ रेल जाँच लाइन उपलब्ध नहीं कराई गई थीं। रेल जाँच केन्द्र की अनुपस्थिति में साइडिंग परिसरों के अन्दर वैगनों को होने वाली क्षति तथा कमी, यदि कोई है, की मात्रा का आंकलन करना तथा चूककर्ता पार्टियों से उसके नुकसान की लागत की वसूली करना रेलवे के लिए संभव नहीं था।

- 45 साइडिंग³⁴ में मालिकों द्वारा ट्रिपलरर्स नहीं उपलब्ध कराए गए थे जो इन साइडिंगों में निर्विघ्न लदान/उतराई संचालनों को बुरी तरह से प्रभावित कर रही थी क्योंकि लदान संचालन के दौरान रेकों का अवरोधन हो रहा था तथा पार्टियाँ ऐसे अवरोधन के लिए डेमरेज प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थीं।
- यह देखा गया कि 8 पीओएल साइडिंग (म.रे.-1, पू.म.रे.-3 पू.सी.रे.-2, उ.प.रे.-1 और द.पू.रे.-1) के संबंध में जबकि करार नहीं निष्पादित किए गए थे, दो क्षेत्रीय रेलवे (पू.रे.-3, पू.सी.रे.-1) में 4 पीओएल साइडिंग के संबंध में लेखापरीक्षा को करार की प्रति उपलब्ध नहीं कराई गई। शेष 26 (38 पीओएल साइडिंग³⁵ में से) के संबंध में करारों की संवीक्षा से पता चला कि:
 - पीओएल यातायात से जुड़ी 15 साइडिंग³⁶ में उपरोक्त खण्ड करार में शामिल नहीं किए गए थे। इसमें से 5 पीओएल साइडिंग (म.रे.-2, पू.त.रे.-1, उ.म.रे.-2) में जबकि करार में उपरोक्त खण्ड शामिल नहीं किए गए थे, फिर भी पीओएल साइडिंग के लिए अपेक्षित सभी सुविधाओं उपलब्ध कराई गई थी जैसाकि इन साइडिंग के संयुक्त जांच के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा देखा गया।
 - शेष 11 साइडिंग के संबंध में यद्यपि करार में उक्त खण्ड शामिल नहीं किया गया था, आवश्यक सुविधा केवल एक साइडिंग (द.म.रे.-1) में प्रदान की गई थी। 8 क्षेत्रीय रेलवे में 10 पीओएल साइडिंग³⁷ के संबंध में अपेक्षित सुविधा नहीं प्रदान की गई थी।

³⁴ पू.म.रे.-12, उ.पू.रे.-1, उ.प.रे.-3, उ.सी.रे.-1, द.पू.म.रे.-3, उ.रे.-6, द.प.रे.-8, द.रे.-9, पू.रे.-1 तथा पू.त.रे.-1

³⁵ म.रे.-3, पू.त.रे.-1, पू.म.रे.-3, पू.रे.-3, उ.सी.रे.-6, उ.म.रे.-3, पू.म.रे.-3, उ.पू.रे.-3, उ.रे.-2, द.पू.रे.-1, उ.प.रे.-3, द.रे.-4, प.रे.-4

³⁶ पू.त.रे.-1, उ.म.रे.-2, म.रे.-2, द.रे.-3, प.रे.-2, उ.सी.रे.-3, उ.प.रे.-1, द.प.रे.-1

³⁷ उ.प.रे.-1, उ.म.रे.-1, द.रे.-1, प.रे.-2, उ.पू.रे.-1, उ.रे.-3, प.म.रे.-1, द.म.रे.-1

- फरवरी 1998 के रेलवे बोर्ड के निर्देश निर्धारित करते हैं कि रेलवेज साइडिंगों के संशोधित कार्यकारी घण्टों को तेल कम्पनियों से यह पुष्टि प्राप्त होने के पश्चात ही अधिसूचित करेंगे कि साँय काल के पश्चात रैकों की सम्भलाई हेतु अपेक्षित सभी सुविधाएँ उपलब्ध कराई गई थीं तथा मुख्य विस्फोटक नियंत्रक (सीसीओई) से अपेक्षित मंजूरियाँ प्राप्त की गई थीं। द.प.रे. में एक पी.ओ.एल. साइडिंग ने अक्टूबर 2013 में सायंकाल के पश्चात डिपो गतिविधियों के संचालन हेतु पेट्रोलियम एवं विस्फोटक सुरक्षा संगठन से अनुमति हेतु आवेदन किया था। तथापि रेलवेज ने, (सी.सी.ओ.ई.) से पुष्टि की प्राप्ति के लम्बित रहते ही साइडिंग को 24 घण्टे कार्य करने वाली साइडिंग (फरवरी 2014) के रूप में अधिसूचित किया। यह रेलवे बोर्ड के फरवरी 1998 के निर्देश का उल्लंघन था तथा साइडिंग के संचालन में सुरक्षा के साथ समझौता था।

2.1.7.2.4 इन्जन ऑन लोड (ई ओ एल) योजना

रोलिंग स्टॉक के उपयोग में सुधार करने तथा उनकी साइडिंगों से मालभाड़ा रेलों की तुरन्त निकासी में ग्राहकों की सहायता करने के लिए, जुलाई 2004 में 'इन्जन-आन-लोड' (ई.ओ.एल.) योजना प्रारंभ की गई थी। साइडिंग धारकों को रेलवे प्रशासन के साथ एक अनुबन्ध के तहत ई.ओ.एल. संचालनों का चयन करना आवश्यक है। 'ई.ओ.एल.' संचालन के अन्तर्गत, साइडिंग में लदान अथवा उतराई संचालन के दौरान रेल इन्जन उपलब्ध रहेगा तथा रेलवे की तरफ से प्रतीक्षा करेगा ताकि लदान/उतराई संचालन के पश्चात रेल का कार्य तुरन्त पूरा किया जा सके। पार्टी को 'इन्जन-आन-लोड' अवधारणा पर तथा इसे सुगम बनाने के लिए यार्ड के अभिन्यास को डिजाइन करना था। इन्जन-आन-लोड का अर्थ इस ढंग से तथा ऐसे समय में लदान अथवा उतराई होगा जो समान ईजन द्वारा समान रैक की निकासी अनुमत करेगा। ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत अनुमत लदान एवं उतराई संचालनों के लिए समय छूट इस प्रकार थी:-

तालिका 2.5- ई.ओ.एल. के अन्तर्गत लदान/उतराई हेतु अनुमत समय छूट

संचालन का प्रकार	थोक वस्तुओं के लिए समय	बोरीबन्द वस्तुओं के लिए समय
लदान – सभी प्रकार के वैगन	4 घण्टे	6 घण्टे
उतराई – 1. बी.ओ.बी. आर.एन. को छोड़कर सभी प्रकार के वैगन (रेपिड बॉटम)	4 घण्टे	5 घण्टे

डिस्चार्ज (न्यूमैटिक) होपर वैगन		
2. बी.ओ.बी. आर.एन. वैगन	2 घण्टे	लागू नहीं

स्रोत :-ईओएल योजना से संबंधित रेलवे बोर्ड के आदेश

लेखापरीक्षा में नमूना जाँच की गई 293 साइडिंगों में से, केवल 42 साइडिंग³⁸ (15 वर्तमान तथा 27 नई निर्मित साइडिंग) में ई.ओ.एल. योजना प्रारंभ की गई थी। ईओएल के तहत आवश्यक सुविधाएं 5 क्षेत्रीय रेलों की 8 साइडिंग³⁹ में विकसित की गई थी इन साइडिंगों पर ई.ओ.एल. योजना के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि:-

- रेलवे बोर्ड से निर्देशों⁴⁰ के अनुसार, साइडिंग मालिक के साथ अनुबन्ध के माध्यम से ई.ओ.एल. योजना का चयन करने वाली पार्टी को लदान तथा उतराई हेतु सुविधाएँ विकसित करना तथा इसे सुगम करने के लिए यार्ड के अभिन्यास को डिजाइन करना आवश्यक हैं। यह देखा गया था कि ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत अपेक्षित सुविधाएँ छह पार्टियों⁴¹ द्वारा विकसित नहीं की गई थी जो इन साइडिंगों पर रेकों की तीव्र निकासी को प्रभावित कर रहे थे। उपरोक्त छह साइडिंगों के संबंध में समीक्षा अवधि के दौरान ₹8.95 करोड़ के डेमरेज प्रभार⁴² उपचित हुए थे। इनमें से, ₹ 1.49 करोड़ का अधित्याग कर दिया गया था तथा ₹ 7.46 करोड़ की वसूली की गई थी।
- पूरे में, नमूना जाँच की गई 18 निजी साइडिंगों में से, 7 निजी साइडिंगों ने अपनी संबंधित साइडिंगों में साइडिंग संचालनों के लिए ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत सुविधाएँ विकसित की थी। तीन साइडिंगों⁴³ में उपलब्ध कराई गई ई.ओ.एल. सुविधाओं की शुरुआत के एक विश्लेषण से पता चला कि डेमरेज प्रभारों का उपचय 2009-10 में ₹4.61 करोड़ से 2013-14 में ₹ 8.69 करोड़ तक बढ़ोतरी पर था। अनलोडिंग वार्फ में सीमित स्थान, मैनुअल अनलोडिंग, पुराने और घिसे टिपलर्स, श्रामिकों की कमी आदि के कारण रेकों के अवरोधन से विलंब प्रभारों के प्रोदभवन की प्रवृत्ति बढ़ी।

³⁸ म.रे.-2, पू.रे.-7, उ.पू.रे.-2, उ.प.रे.-5, द.पू.रे.-7, द.प.रे.-9, द.पू.म.रे.-5, द.रे.-1, प.म.रे.-2 तथा प.रे.-2

³⁹ उ.पू.रे.-1, उ.प.रे.-1, द.पू.म.रे.-3, द.रे.-1, प.म.रे.-2

⁴⁰ रेल्वे बोर्ड का पत्र स-99/टीसी(एफएम)/26/1/पार्ट दिनांक 2005

⁴¹ उपूरे-1, दपूमरे-2, दरे-1, पमरे-2

⁴² डेमरेज प्रभार लदान/उतराई परिचालनों के दौरान वैगनों के अवरोधन के संबंध में ₹100 प्रति वैगन प्रति घंटा पर वसूली योग्य है।

⁴³ मेजिया थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग/रानीगंज, मै. जय बालाजी इन्डस्ट्रीज लिमिटेड साइडिंग/दुर्गापुर और मै. लफार्ज इंडिया प्रा. लि. /रानीगंज

- अध्ययन से पता चला कि प.म.रे. में 2011 में निर्मित दो नई साइडिंगों⁴⁴ में ई.ओ.एल. आवधारणा के अन्तर्गत लदान/उतराई के लिए आवश्यक सुविधायें विकसित नहीं की हैं जो साइडिंगों से मालभाड़ा रेलों की तीव्र निकासी में बाधा डाल रहा है। इसी प्रकार,तीन साइडिंगों के संबंध में जहाँ दिसम्बर 2009 से मार्च 2013 के दौरान ई.ओ.एल. लागू किया गया था, रेलों ने लेंको अमरकन्टक पावर प्रा. लि. /उरगा साइडिंग में अवरोधन वहन किया।
- यद्यपि द.प.रे. में नौ साइडिंगों में ई.ओ.एल. योजना लागू की गई थी, तथापि ई.ओ.एल. योजना वाली साइडिंगों में 'प्रेषण के लिए विमुक्त' चरण के दौरान अवरोधनों की नमूना जाँच से पता चला कि लोको अथवा कर्मोदल की कमी के कारण 7 से 16 घण्टों तक अवरोधन थे क्योंकि द.प.रे. का प्रशासन योजना के प्रावधानों के विपरीत लोको को वापिस ले रहा था।

दर्शाए गए उपरोक्त मामलों से यह देखा जा सकता है कि ईओएल शुरू करने के बावजूद भी आठ साइडिंग में रेलों की शीघ्र मंजूरी हेतु आवश्यक सुविधायें नहीं विकसित की गई थी। ऐसे साइडिंग के संबंध में जहां ईओएल के तहत आवश्यक सुविधाएं विकसित की गई थी वहां भी अनुमत मुफ्त समय के बावजूद अवरोधन देखा गया। अतः यह स्पष्ट था कि इन साइडिंग में ईओएल योजना से साइडिंग से रेलों कि शीघ्र मंजूरी में वास्तविक सहायता नहीं मिली जिससे ईओएल योजना लाने का मूल उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

म.रे. में, कर्नाटक एम्पटा कोल साइडिंग लि. ने ई.ओ.एल. योजना नहीं अपनाई थी। अतः साइडिंग पर अवरोधन किये जाने के लिए गैर-अपेक्षित इन्जनों को पार्टियों द्वारा पूरे समय के लिए अर्थात् रेलों की प्राप्ति से प्रेषण तक रेलों के साथ रखा/ अवरूद्ध किया गया था। अप्रैल 2010 से मार्च 2012 के दौरान रेलवे लेखा पर न्यूनतम 3.35 घण्टे से अधिकतम 20.10 घण्टों तक इन्जन अवरूद्ध किये गए थे। फरवरी 2013 में, म.रे. ने साइडिंग प्राधिकरण को ई.ओ.एल. योजना स्वीकार करने के लिए विवश किया तथा ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत लदान हेतु सीमा से लिये गए अधिक समय के लिए 16.02.2013 से 11.05.2013 तक की अवधि के लिए ₹ 0.39 करोड़ का ऋण उठाया। साइडिंग प्राधिकरण के साथ किये गए अनुबन्ध की तिथि से ई.ओ.एल.योजना को लागू न करने के परिणामस्वरूप 01.04.2010 से 15.02.2013 तक की अवधि के लिए लोको किराया प्रभारो की प्राप्त न होने के कारण ₹ 3.31 करोड़ तक अर्जन की हानि हुई।

⁴⁴ भिलाई जे.पी.साइडिंग, सकारिया एवं बीना रिफाइनरी संयंत्र साइडिंग, बीना

2.1.7.2.5 रेलवे द्वारा विभिन्न प्रभारों की उगाही और वसूली

क साइडिंग प्रभार

साइडिंग प्रभार सेवारत स्टेशन और साइडिंग के बीच वैगनों (दोना इनवर्ड और आउटवर्ड) की ढुलाई के लिए लगाया जाता है। जहां साइडिंग में रैकों की सीधी प्राप्ति और प्रेषण की पूरी सुविधा उपलब्ध नहीं है साइडिंग प्रभार साइडिंग मालिकों पर लगाना और वसूलना अपेक्षित है। तथापि, साइडिंग के उन मामलों में जहां दूरी आधार⁴⁵ के माध्यम से माल-भाडा प्रभारित किया जाता है, कोई साइडिंग प्रभार नहीं लगाया जाता।

साइडिंग प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रति घंटा इंजन लागत और वैगनों के स्थापन और/या हटाने के लिए सेवारत स्टेशन से साइडिंग तक और वापिस एक राउंड ट्रिप के लिए औसत समय चाहे वह भरी हों या खाली, के आधार पर लगाया जाता है। साइडिंग प्रभार, साइडिंग को खोलने की तिथि से छः महीनों के अन्दर परीक्षण करने के बाद निर्धारित किए जाते हैं।

293 चयनित निजी साइडिंगों में से 79 साइडिंगों से वसूली योग्य साइडिंग प्रभारों की प्राप्ति से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

- सात जोनल रेलवे में 38 साइडिंग⁴⁶ में वैगनों के स्थापन और हटाने के लिए सेवारत स्टेशन से साइडिंग तक और वापसी के राउंड ट्रिप के लिए औसत समय का निर्धारण नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 2009-14 के दौरान साइडिंग प्रभार नहीं लगाए गए थे।
- रैकों की प्रत्यक्ष प्राप्ति और प्रेषण की सुविधा उपलब्ध नहीं थी और 19 साइडिंगों में (उ.प.रे.-5, उ.सी.रे.-10, उ.रे.-3, द.पू.रे.-1) संबंधित साइडिंगों को भेजने से पहले सेवारत स्टेशन से भी रैको को निपटान किया जा रहा था। इन 17 साइडिंग मालिकों से ₹ 30.25 करोड़ की राशि के साइडिंग प्रभारों की वसूली के बिल नहीं बनाए गए थे।
- इसके अलावा, 31 मार्च 2014 तक सात जोनल रेलवे में 22 साइडिंग मालिकों से ₹ 12.13 करोड़ की राशि वसूलना बकाया पड़ा रहा। जैसा कि तालिका 6 में दर्शाया गया है। बाकी साइडिंगों के प्रति बकाया के कारण रिकार्ड पर नहीं थे।

⁴⁵ साइडिंग में उदगम स्टेशन से अन्तिम बिन्दु तक मालभाडा

⁴⁶ उ.म.रे.-1, उ.पू.रे.-2, उ.प.रे.-8, उ.रे.-13, द.पू.रे.-2, प.म.रे.-12

तालिका 2.6 - बकाया साइडिंग प्रभार दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंग की संख्या	वसूली हेतु देय साइडिंग प्रभार	वसूले गए साइडिंग प्रभार	31 मार्च 2014 तक बकाया साइडिंग प्रभार
म.रे.	2	2.48	1.70	0.78
पू.म.रे.	7	11.96	5.97	5.99
पू.त.रे.	1	7.59	3.27	4.32
उ.सी.रे.	1	0.04	0	0.04
द.पू.रे.	1	11.00	10.34	0.66
द.रे.	7	20.75	20.44	0.31
उ.म.रे.	3	3.53	3.50	0.03
जोड़	22	57.35	45.22	12.13

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- पू.त.रे. की एक साइडिंग के प्रति 2009-10 से ₹ 4.32 करोड़ के साइडिंग प्रभार बिना वसूले पड़े रहे क्योंकि साइडिंग मालिक ने साइडिंग प्रभारों का पूर्वव्यापी संशोधन स्वीकार नहीं किया। पार्टी ने न्यायालय में एक अपील दर्ज की है और मामला न्यायाधीन है।

ख शंटिंग प्रभार

शंटिंग प्रभार साइडिंग प्रयोक्ताओं से वैगनों के इंटर-चेंज के बिन्दु से आगे शंटिंग के लिए वसूले जाने चाहिए। तथापि, स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रेलवे इंजन इंटर चेंज के बिन्दु से आगे न जाए जब तक कि मुख्यालय/डिविजनल कार्यालय ने विशिष्ट रूप से इसकी अनुमति दी हो और इसके कारण देय अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान साइडिंग प्रयोक्ता द्वारा किया जाता है।

जोनल रेलवे में लेखा कार्यालय में उपलब्ध 234 करारों की जांच से पता चला कि साइडिंग परिसरों में शंटिंग उद्देश्यों के लिए रेलवे इंजन के प्रयोग हेतु नियम एवं शर्तों को पांच जोनों में 22 निजी साइडिंग⁴⁷ के साथ करार में शामिल नहीं किया गया था। चयनित निजी साइडिंगों से शंटिंग प्रभारों की प्राप्ति से संबंधित रिकार्डों की संवीक्षा से निम्न का पता चला:-

⁴⁷ उ.म.रे.-10, उ.रे.-1, प.म.रे.-1, द.रे.-1, और द.पू.रे.-9

- 31 मार्च 2014 तक 25 साइडिंग⁴⁸ के संबंध में शंटिंग प्रभारों के लिए ₹ 26.40 करोड़ की राशि बकाया थी जैसा नीचे दिया गया है:-

तालिका 2.7- बकाया शंटिंग प्रभार दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	01-04-2009 तक बकाया सहित वसूली योग्य शंटिंग प्रभार	वसूले गए शंटिंग प्रभार	31 मार्च 2014 तक बकाया शंटिंग प्रभार
पू.त.रे.	7	32.70	9.25	23.45
पू.रे.	3	39.67	37.31	2.36
उ.प.रे.	1	0.52	0.51	0.01
उ.सी.रे.	4	7.27	7.07	0.20
उ.रे.	1	0.37	0.35	0.02
द.म.रे.	1	1.02	1.01	0.01
द.पू.म.रे.	4	3.07	2.79	0.28
द.पू.रे.	1	0.34	0.33	0.01
द.रे.	1	0.18	0.12	0.06
प.म.रे.	1	0.59	0.58	0.01
प.रे.	1	0.49	0.48	0.01
जोड़	25	86.21	59.82	26.40

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- उपरोक्त राशि में पू.त.रे. में रेलवे प्रशासन द्वारा तीन साइडिंगों के लिए ₹ 22.89 करोड़ की राशि जिसका दावा नहीं किया गया, शामिल है:
 - पीएसबीएस साइडिंग/मेरलग्राम में, शंटिंग संचालन बहुल इंजन द्वारा निष्पादित किया जाता था। शंटिंग प्रभारों के रूप में अर्जित ₹ 2.38 करोड़ कर राशि के प्रति, केवल ₹ 1.57 करोड़ की राशि के शंटिंग प्रभारों की उगाही की गई और बिल आगे न बढ़ाने के कारण साइडिंग मालिक से ₹ 0.81 करोड़ की राशि बकाया थी।
 - दो साइडिंगों में (चसनाला और सी.के.पूर्व), यद्यपि प्रत्यक्ष स्थापन और आहरण की सुविधा की अनुपलब्धता के कारण रैक दो रास्तों पर रखे गए थे फिर भी रेल प्रशासन द्वारा शंटिंग प्रभारों के बिल आगे नहीं

⁴⁸ पू. म.रे.-7, पू.रे.-3, उ.प.रे.-1, उ.सी.रे.-4, उ.रे.-1, द.म.रे.-1, द.पू.म.रे.-4, द.पू.रे.-1, द.रे.-1, प.म.रे.-1, प.रे.-1

बढाए और वसूले नहीं गए। इसके परिणामस्वरूप ₹ 22.07 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

ग भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली

जब रेलवे भूमि का प्रयोग साइडिंग बिछाने के लिए होता है, अभियांत्रिकी विभाग को भूमि की लागत की प्रतिशतता के आधार पर भूमि के किराए का आंकलन करना आवश्यक है। लेखा विभाग से अनुमोदन प्राप्त करने के बाद, पार्टी को लाइसेंस शुल्क की राशि के बारे में सूचित किया जाना चाहिए कि साइडिंग बिछाने के लिए पट्टे पर दी गई भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान वार्षिक रूप से करना होता है। अभियांत्रिकी विभाग से अपेक्षित सूचना की प्राप्ति के बाद लेखा अधिकारी द्वारा वार्षिक रूप से बिल भेजने होते हैं। रेलवे बोर्ड ने वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए बाहरी लोगों को रेलवे भूमि की लाइसेंसिंग, और भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली पर फरवरी 2005 में विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए थे। निजी साइडिंग मालिक को पट्टे पर दी गई भूमि के लिए फरवरी 2005 के रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों की शर्तों में भूमि मूल्य के 7 प्रतिशत की दर से वार्षिक संशोधन के प्रावधान सहित वार्षिक लाइसेंस शुल्क की दर भूमि के मूल्य के 6 प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। चयनित निजी साइडिंगों से बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षासे पता चला कि:-

- नमूना जांच की गई 293 निजी साइडिंगों में से, केवल 10 साइडिंग⁴⁹ के मामलों में भूमि साइडिंग मालिकों की थी, जबकि 169 साइडिंग के मामलों में, भूमि रेलवे की थी। 52 साइडिंग⁵⁰ के संबंध में रेलवे प्रशासन के संबंधित सिविल इंजीनियरिंग विभाग के पास अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण भूमि स्वामित्व का पता नहीं चल सका। इसके अतिरिक्त, 62 साइडिंग⁵¹ के संबंध में भूमि स्वामित्व का अधिकार रेलवे के पास नहीं था, जिससे भविष्य में विवाद हो सकता था।
- 31 मार्च 2014 तक 77 साइडिंगों (समीक्षा के लिए चयनित 293 में से) से भूमि लाइसेंस के लिए ₹ 88.48 करोड़ की राशि बकाया थी, जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

⁴⁹ म.रे.-2, पू.त.रे.-3, उ.प.रे.-2, उ.रे.-3

⁵⁰ म.रे.-10, पू.म.रे.-13, पू.त.रे.-4, पू.रे.-17, उ.प.रे.-1, द.पू.रे.-1, द.रे.-6

⁵¹ प.म.रे.-4, पू.रे.-1, उ.प.रे.-1, उ.सी.रे.-13, द.म.रे.-10, द.पू.म.रे.-10, द.पू.रे.-1, द.रे.-3, प.रे.-19

तालिका 2.8 – बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अप्रैल 2009 से पूर्व बकाया लाइसेंस शुल्क	अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान अर्जित भूमि लाइसेंस शुल्क	31 मार्च 2014 तक बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क
म.रे.	13	12.32	30.25	36.02
पू.म.रे.	4	0.30	8.29	1.01
पू.त.रे.	4	6.08	3.04	3.94
पू.रे.	1	0.00	0.26	0.005
उ.पू.रे.	3	0.21	1.39	0.38
उ.प.रे.	4	0.03	0.64	0.60
उ.सी.रे.	1	0.00	0.009	0.002
उ.रे.	12	16.09	17.04	25.70
द.म.रे.	3	0.029	0.16	0.051
द.पू.म.रे.	4	0.44	1.02	0.68
द.पू.रे.	6	1.11	6.94	8.05
द.प.रे.	15	2.85	6.62	8.73
द.रे.	2	0.00	0.27	0.21
प.म.रे.	2	0.00	2.43	1.72
प.रे.	3	0.00	2.18	1.38
जोड़	77	39.46	80.54	88.48

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के सिविल इंजीनियरिंग एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

उपरोक्त राशि कई कारणों से बकाया थी जैसे भूमि विवाद (₹ 6.37 करोड़), आधारभूत दर का गलत निर्धारण (₹ 21.35 करोड़), भूमि मूल्य का कम आंकलन (₹ 5.40 करोड़), न्यायालय/पंचाट मामले (₹ 18.81 करोड़) और बिलों को आगे न बढ़ाना (₹ 5.64 करोड़)। बकाया ₹38.85 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क के लिए जोनल रेलवे में प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाया गया था।

- म.रे. में ₹ 36.02 करोड़ के बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क में सात साइडिंगों के संबंध में रेलवे प्रशासन द्वारा आगे न बढ़ाए गए ₹ 4.76 करोड़ के बिल शामिल थे।

घ साइडिंग की मरम्मत और अनुरक्षण और रेलवे द्वारा प्रभारों की वसूली

मौजूदा आदेशों⁵² के अनुसार, साइडिंग मालिक को पार्टी की लागत पर साइडिंग अनुरक्षण के लिए पहले रेलवे से संपर्क करना चाहिए। उस मामले में यदि आवश्यक श्रम शक्ति रेलवे के पास उपलब्ध नहीं है, साइडिंग मालिक उन निजी सलाहकार/ठेकेदार द्वारा अनुरक्षण करवा सकते हैं जो साइडिंग कार्यों के लिए रेलवे की अनुमोदित सूची में हों। ऐसे मामलों में, रेलवे इंजीनियरों को नियमित

⁵² दिनांक 16.10.2012 के रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2012/सीई-1/सीटी/एसपी/10

अन्तरालों पर निजी साइडिंगों के निरीक्षण करवाना आवश्यक है ताकि सलाहकारों द्वारा किए गए कार्य की गुणवत्ता सुनिश्चित की जा सके। उस मामले में यदि निजी पार्टियों के लिए रेलवे साइडिंगों का अनुरक्षण करती है, तो रेलवे द्वारा व्यय की गई वास्तविक लागत निजी साइडिंग मालिक से वसूली योग्य है।

293 चयनित साइडिंगों के संबंध में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- 39 साइडिंग⁵³ के अन्दर ट्रैक⁵⁴ का अनुरक्षण रेलवे द्वारा किया गया था। 31 मार्च 2014 तक साइडिंग के अन्दर⁵⁵ के हिस्से में ट्रैक के मरम्मत और अनुरक्षण प्रभारों के लिए 18 साइडिंगों के प्रति ₹ 14.09 करोड़ की राशि बकाया थी जो निम्नानुसार है:-

तालिका 2.9 – मरम्मत और अनुरक्षण प्रभारों को दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अर्जित/मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार	उगाहे गए मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार	बकाया मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार
म.रे.	3	10.46	6.76	3.70
प.म.रे.	2	3.82	0.86	2.96
उ.सी.रे.	8	14.47	9.38	5.09
उ.रे.	2	2.09	0.28	1.81
द.म.रे.	2	0.81	0.75	0.06
उ.म.रे.	1	6.66	6.19	0.47
जोड़	18	38.31	24.22	14.09

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के सविल इंजनीरिंग एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- बकाया 254 साइडिंगों के मामले में, ट्रैक के अन्दर के हिस्से का अनुरक्षण साइडिंग मालिकों द्वारा किया गया था। इनमें से 156 साइडिंग⁵⁶ के लिए अनुरक्षण कार्य रेलवे अनुमोदित सलाहकार द्वारा नहीं किया गया था। आगे यह पाया गया कि 42 साइडिंगों में 250 दुर्घटनाएं हुई थी। दुर्घटना के मामलों में हुई संयुक्त जांच और हानि की राशि का आंकलन और वसूली पैरा 3 में दर्शायी गई है।

⁵³ म.रे.-5, पू.त.रे.-1, पू.म.रे.-2, पू.रे.-2, उ.म.रे.-5, उ.सी.रे.-11, उ.रे.-3, द.म.रे.-7, प.म.रे.-1, द.पू.रे.-1 और उ.प.रे.-1

⁵⁴ साइडिंग परिसर में

⁵⁵ साइडिंग परिसर में

⁵⁶ म.रे.-7, पू.म.रे.-18, उ.पू.रे.-1, उ.रे.-17, उ.म.रे.-5, उ.सी.रे.-3, उ.प.रे.-6, द.म.रे.-16, द.पू.म.रे.-25, द.पू.रे.-20, द.रे.-14, प.म.रे.-3, प.रे.-20, पू.त.रे.-1

- इसके अलावा, सात जोनों में 26 साइडिंग⁵⁷ के प्रति 31 मार्च 2014 तक साइडिंग परिसरों के बाहर ट्रैक की मरम्मत⁵⁸ और अनुरक्षण प्रभार की बकाया राशि ₹ 18.80 करोड़ थी।
- जैसा इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी के लिए निरीक्षण अनुसूची की भारतीय रेलवे नियमावली में निर्धारित है, प्रत्येक साइडिंग पर रेलवे अधिकारियों द्वारा प्रतिवर्ष 19 निरीक्षण⁵⁹ किए जाने चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया था कि:
 - आठ जोनों में 32 साइडिंग⁶⁰ पर कोई निरीक्षण नहीं किया गया था। बाकी 261 साइडिंगों में, रेलवे इंजीनियरों द्वारा किए गए, निजी साइडिंगों के निरीक्षण, निरीक्षणों की निर्धारित संख्या से 2.6 से 30 प्रतिशत के बीच थे।
 - चार जोनों में 18 साइडिंग⁶¹ में, सुधारात्मक कार्यवाही करने के लिए साइडिंग मालिकों को निरीक्षण रिपोर्ट प्रेषित नहीं की गई थी।
 - सात साइडिंग मालिकों ने निरीक्षण रिपोर्टों (उ.रे.-2, उ.प.रे.-2, द.पू.रे.-2, प.म.रे.-1) पर कोई सुधारात्मक कार्यवाही नहीं की थी।

इ क्षति और कमी प्रभारों की वसूली

समझौते की मानक शर्तों के अंतर्गत, एक साइडिंग मालिक साइडिंग के अंदर रेलवे सम्पत्ति (उदाहरण के लिए रोलिंग स्टॉक, इंजन) को किसी प्रकार की क्षति के लिए उत्तरदायी है और उसे किसी कारण से रेल प्रशासन की ओर से लापरवाही या ईश्वरीय कारणों को छोड़कर। ऐसी सम्पत्ति को हुई किसी प्रकार की क्षति को ठीक करवाना चाहिए, साइडिंग मालिक इंजनों की रीरेलिंग और अवपथित चल स्टॉक की लागत और ऐसे अवपथन द्वारा साइडिंग को आवश्यक मरम्मत की लागत भी वहन करने का उत्तरदायी है। रेलवे परिसम्पत्तियों को हुई वास्तविक क्षति में शामिल लागत का पता चलाने के लिए, मुख्य उपभोक्ताओं के साथ अर्न्त परिवर्तन बिन्दु पर सभी वैगनों की संयुक्त जांच जिसमें साइडिंग और रेलवे के प्रतिनिधि शामिल होते हैं अनिवार्य है, ताकि वसूली के उद्देश्य हेतु क्षति और कमी का निर्धारण किया जा सके।

⁵⁷ म.रे.-2-₹ 6.49 करोड़ , उ.पू.रे.-4-₹ 0.38 करोड़, उ.प.रे.-2-₹ 0.62 करोड़, उ.सी.रे.-3-₹ 0.73 करोड़ , द.पू.म.रे.-10-₹0.96 करोड़, द.पू.रे.- ₹ 1.68 करोड़, द.पू.रे.-4-₹ 6.62 करोड़ .

⁵⁸ सेवारत स्टेशन से बदलने के प्वाइंट के बीच का हिस्सा

⁵⁹ डीईएन-वर्ष में एक बार, एईएन-छ: महीने में एक बार, एसएसई/पी.बे. कम से कम तीन महीने में एक बार जेई-महीने में एक बार

⁶⁰ मरे-3, पूमरे-6, पू.रे -2, उरे-3, पूतरे-13, दपूरे-2, दरे-2, दपरे-1

⁶¹ म.रे.-5, पू.रे.-4, उ.प.रे.-2, उ.रे.-7

चयनित निजी साइडिंगों से क्षति और कमी प्रभारों की वसूली से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई 293 निजी साइडिंगों में से, 39 और 254 साइडिंगों का अनुरक्षण क्रमशः रेलवे और निजी साइडिंग मालिकों द्वारा किया जा रहा था। 2009-14 के दौरान, साइडिंग मालिकों द्वारा अनुरक्षित 254 साइडिंगों में से, 201 साइडिंगों का निरीक्षण रेलवे अधिकारियों द्वारा किया गया था। 42 साइडिंगों में अधिकतम 250 दुर्घटनाएं हुई थी।
- 250 दुर्घटनाओं के लिए 264 संयुक्त जांच⁶² की गई थी, दुर्घटनाओं के कारण ₹ 5.93 करोड़ की क्षतियां साइडिंग मालिकों द्वारा स्वीकार की गई थी जैसा तालिका 10 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.10 – बकाया क्षति और कमी प्रभारों को दर्शाता विवरण

रेलवे	दुर्घटनाओं के बाद हुई संयुक्त जांच	मामलों की संख्या जहां पार्टी ने क्षतियां स्वीकार की	निर्धारित क्षतियों की राशि (₹ करोड़ में)
पू.म.रे.	1	1	0.06
पू.त.रे.	185	185	4.61
पू.रे.	24	24	0.06
प.रे.	30	30	0.68
उ.म.रे.	24	24	0.53
जोड़	264	264	5.93

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के यांत्रिक एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- 39 साइडिंग⁶³ मालिकों से वसूली योग्य कुल ₹ 24.91 करोड़ के प्रति लदान तथा उत्तराई के दौरान वैगनों के कुप्रबंधन से क्षति के लिए वसूली योग्य ₹ 10.16 करोड़ की राशि के प्रभार 31 मार्च 2014 तक बकाया थे।
- समय-समय पर निर्देशों को दोहराने के अलावा, रेलवे बोर्ड ने वैगन आदि के नुकसान के लिए जुर्माने लगाने हेतु अधिक प्रभावी खण्डों को शामिल करने के लिए साइडिंग करार में उपयुक्त संशोधन जैसे उपायों को लागू करने का निर्देश दिया (सितम्बर 2012)। जुर्माने लगाने के बाद भी नुकसान होना जारी था।

⁶² दुर्घटनाओं के मामलों में एक या अधिक संयुक्त जांच हुई

⁶³ पू.म.रे.-5, पू.त.रे.-6, उ.रे.-1, द.म.रे.-3, द.पू.रे.-4, द.प.रे.-6, प.म.रे.-5, द.पू.म.रे.-6, द.रे.-2, उ.म.रे.-1

च दुर्घटना राहत ट्रेन प्रभार

दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटी) में इंजन, क्रेन, खाली वैगन, कोच, पुनः रेलिंग उपकरण तथा स्थल पर आवश्यकता के आधार पर अन्य सुरक्षा उपकरण शामिल है। मैकेनिकल विभाग ऐसी दुर्घटना राहत ट्रेनों को उपलब्ध कराने के लिए बिलो को प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी है। साइडिंग में दुर्घटनाओं पर ध्यान देने के लिए निजी साइडिंगों को एआरटी उपलब्ध कराना चाहिए। एआरटी प्रभारों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

नौ क्षेत्रीय रेलवे में 22 साइडिंगों के प्रति ₹ 1.92 करोड़ की राशि के पुनः रेलमेंट प्रभार⁶⁴ 31 मार्च 2014 तक बकाया रहे।

दस क्षेत्रीय रेलवे में 39 साइडिंगों से ₹ 3.12 करोड़ की राशि के दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटी) हेतु प्रभार 31 मार्च 2014 तक बकाया था।

छ सिग्नलिंग तथा दूरसंचार (एसएंडटी) प्रभारों की वसूली

निजी साइडिंगों के रख-रखाव हेतु प्रमुख रूप से निजी पार्टियां उत्तरदायी हैं। हालांकि, पार्टी के अनुरोध पर, रेल प्रशासन द्वारा एसएंडटी उपकरणों का रख-रखाव किया जाता है तथापि, संबंधित पार्टी से रख-रखाव प्रभार (श्रमिक तथा सामग्री की लागत) वसूल किया जाना है। संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि केवल 23 साइडिंगों के संदर्भ में एसएंडटी उपकरणों का रखरखाव रेलवे द्वारा किया गया था। शेष साइडिंगों में, एसएंडटी उपकरणों का रखरखाव साइडिंग मालिकों द्वारा किया गया था। 31 मार्च 2014 तक, 20 साइडिंगों के प्रति रखरखाव प्रभारों की ओर ₹ 60.04 करोड़ की राशि बकाया थी जैसाकि नीचे दिया गया है।

तालिका 2.11 : बकाया एसएंडटी प्रभारों को दर्शाने वाला विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अप्रैल 2009 से पूर्व बकाया एसएंडटी रखरखाव प्रभार	अप्रैल 2009 से मार्च 2014 तक के दौरान प्राप्त एसएंडटी रखरखाव प्रभार	31 मार्च 2014 तक बकाया रखरखाव प्रभार
मरे	2	0.21	1.13	0.51
पूमरे	2	0.95	6.53	7.48
दपूमरे	14	33.56	10.10	43.45
दपूरे	1	0.47	0.78	1.25

⁶⁴ साइडिंग में रेको के पटरी से उतरने के कारण क्षतिग्रस्त / प्रभावित रेल पटरी के अलाइनमेंट ठीक करने हेतु प्रभार

परे	1	3.49	3.86	7.35
कुल	20	38.68	22.40	60.04

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के सिगनल एवं दूरसंचार तथा लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

ज साइडिंगों में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की वसूली

रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया (सितम्बर 2000) कि ईओएल योजना के लिए चयन न की गई वर्तमान साइडिंग के स्टाफ की लागत साइडिंग मालिकों द्वारा वहन करनी जारी रहेगी। जनवरी 2012 में, रेलवे बोर्ड ने आगे अनुबंधित किया कि सभी निजी साइडिंगों (ईओएल योजना के अधीन के अलावा अन्य) में, एक वाणिज्यिक स्टाफ प्रति पाली की लागत को छोड़कर अन्य सभी रेलवे स्टाफ की लागत रेलवे को वहन करनी चाहिए। हालांकि, ईओएल योजना के तहत साइडिंगों पर सभी स्टाफ की लागत को रेलवे द्वारा वहन किया जाएगा।

293 में से 251 साइडिंग⁶⁵ में बकाया स्टाफ लागत से संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के लेखा कार्यालय में अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 31 मार्च 2014 तक 110 साइडिंगों के संबंध में वसूली योग्य ₹ 81.44 करोड़ की प्रति वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की ओर ₹ 30.28 करोड़ की राशि बकाया थी जैसाकि तालिका 12 में दिया गया है।

तालिका 2.12: बकाया स्टाफ लागत को दर्शाने वाला विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अप्रैल 2009 से पूर्व बकाया वाणिज्यिक स्टाफ की लागत	अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान प्राप्त वाणिज्यिक स्टाफ की लागत	31 मार्च 2014 तक बकाया वाणिज्यिक स्टाफ की लागत
मरे	20	0.97	21.52	6.51
पूमरे	4	0.31	1.73	1.20
पूतरे	7	0.31	7.11	2.86
उपूरे	1	0.10	0.46	0.46
उपरे	5	1.09	3.09	3.39
उसीरे	6	0.11	1.27	0.67
उरे	7	0.44	4.95	0.88
दमरे	15	0.56	8.89	2.03
दपूमरे	17	0.90	5.90	2.33
दपूरे	5	0.24	4.55	2.04
दपरे	7	0	5.41	2.03
दरे	8	0.12	6.02	4.81
पमरे	3	0	1.62	0.29

⁶⁵ कुल 293 चयनित साइडिंग घटा ईओएल योजना जहां रेलवे द्वारा स्टाफ लागत वहन की जाती है, के तहत परिचालित 42 साइडिंग = 251 साइडिंग

परे	5	0.29	3.92	0.78
जोड़	110	5.44	76.44	30.28

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के कार्मिक एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

झ विलम्ब-शुल्क

लदान/उतराई केन्द्रों पर लदान/उतराई परिचालनो को पूर्ण करने के लिए समय छूट अनुमत है। यदि लदान/उतराई परिचालनो को निर्धारित समय छूट के अन्दर पूरा न किया जाए तो निर्धारित दर पर पार्टियों से विलम्ब शुल्क का उद्घरण किया जाएगा। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, विलम्ब प्रभारों को सामान्य तौर पर उन कारणों के लिए छोड़ा जाना चाहिए जो प्रेषक/परेषिती के नियंत्रण से परे तथा प्राकृतिक आपदा/युद्ध के लिए हो। क्षेत्रीय रेलवे को टर्मिनल अवरोध को कम करने के लिए तथा इस कारण से वैगन उपलब्धता में सुधार करने के लिए रेल उपयोगकर्ताओं से लगातार बातचीत करके कार्रवाई करना अपेक्षित है।

विलम्ब शुल्क की दरों को पिछली बार 2008 में संशोधित किया गया था तथा इन्हें ₹ 100 प्रति वैगन प्रतिघंटा पर निर्धारित किया गया था। विलम्ब प्रभारों की दर को 1.4.2013 से ₹ 150 प्रति वैगन प्रति घंटा तक बढ़ाया गया था। 293 चयनित साइडिंगों के संदर्भ में विलम्ब शुल्को से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- अप्रैल 2009 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान 293 चयनित साइडिंगों के प्रति ₹ 2004.35 करोड़ राशि का विलम्ब शुल्क प्राप्त हुआ। जिसके प्रति ₹ 1338.40 करोड़ की उगाही हुई तथा ₹ 603.38 करोड़ (30 प्रतिशत) को 31 मार्च 2014 तक 88 साइडिंग⁶⁶ से वसूल किए जाने के लिए शेष ₹ 62.57 करोड़ को छोड़ते हुए अस्वीकृत किया गया। निम्नलिखित कारणों से विलम्ब शुल्क से छूट दे दी गई थी जैसे भारी बारिश साइडिंग पर मजदूरों द्वारा हड़ताल/बंद करने मैनुअल अनलोडिंग के मामले में मजदूर समस्या, अनफिट वैगनों की आपूर्ति बल्ज्ड वैगन, बोल्टर मजदूरों और ट्रकों की अत्याधिक कमी, खराब दरवाजे पैकिंग प्लांट में इलेक्ट्रिकल और मैकेनिकल वफलता रात में लोडिंग/अनलोडिंग में मजदूर समस्या गीली अवस्था में प्राप्त कार्गो क्रेन और कन्वीनर बेल्ट आदि की खराबी। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान रेल प्रशासन द्वारा जारी अधिसूचनाओं के

⁶⁶ मरे-2, पूमरे-15, पूतरे-7, पूरे-6, उपूरे-2, उपरे-2, उसीरे-8, उरे-5, उमरे-4, दमरे-4, दपूमरे-4, दपूरे-3, दपरे-1, दरे-22, पमरे-2, परे-1

माध्यम से कुल 49 साइडिंगो को बन्द किया गया (1.4.2009 तक परिचालित 835 साइडिंगो में से) बन्द करने हेतु मुख्य कारक यातायात की अनुपलब्धता (27 साइडिंग), गैज रूपान्तरण (16 साइडिंग), वित्तीय अवरोधन (1 साइडिंग), सुरक्षा उपाय (1 साइडिंग) थे। शेष चार साइडिंगो के मामले में, अभिलेखो की अनुपलब्धता के कारण कारको का पता नहीं लगाया जा सका। इनके अलावा, 31 मार्च 2014 तक पिछले डेढ़ साल से अट्ठाईस वर्षों तक से अन्य 76 निजी साइडिंग परिचालन में नहीं थी तथा इन्हें बन्द करने पर विचार नहीं किया गया।

- पूरे में, विलम्ब शुल्को को छोड़ने से श्रमिक व्यस्तता, श्रमिक के अभाव, उतराई बॉर्फ में संकुलन, साइडिंग परिसरो के अन्दर पूर्ण रेक सुविधाओं का प्रावधान न होना, मैनुअली उतराई, पुराने तथा घिसा पिटा टिप्लर आदि हुआ। उपरे तथा परे में, विलम्ब शुल्को को छोड़ने से श्रमिको का अधिक अभाव, कोयला हैंडलिंग प्लांट में बार-बार ब्रेकडाउन, पैकिंग प्लांट में विधुतीय तथा मैकेनिकल विफलता, तोल के लिए इंजन का विलम्ब से पहुंचना आदि हुआ।
- दपूमरे की नई कस्मुंडा कोलियरी साइडिंग में, फरवरी 2012 से मार्च 2014 की समयावधि के दौरान ओवरलोडिड रेको के लोड समायोजन के कारण विलम्ब शुल्क की ₹4.42 करोड़ की राशि प्राप्त हुई। इसमें से रेल प्रशासन द्वारा 2014 के रेलवे बोर्ड के उस मास्टर परिपत्र के स्पष्ट उल्लंघन में ₹1.08 करोड़ की राशि छोड़ी गई जिसमें अनुबंधित था कि ओवरलोडिड रेको के लोड समायोजन पर विलम्ब शुल्क छोड़ने योग्य नहीं था।

2.1.7.2.6 साइडिंग का बन्द होना

क साइडिंग जो परिचालन में नहीं है एवं बन्द घोषित की गई

जब साइडिंग के मालिक से साइडिंग को बंद करने का अनुरोध किया जाए या जब साइडिंग पर यातायात न हो तो साइडिंग मालिक को समापन नोटिस जारी किया जाए ताकि सभी देयताएं का भुगतान हो। वाणिज्यिक विभाग द्वारा 'नौ ड्यूज सर्टिफिकेट' जारी करने के पश्चात समापन अधिसूचना जारी की जाती है तथा साइडिंग को यातायात हेतु बन्द के रूप में प्रबंधित किया जाता है। इसके पश्चात, साइडिंग के अन्दर निर्धारित ट्रेको के निराकरण को रेलवे परिसम्पत्तियों की बहाली के लिए तुरन्त किया जाना है। वाणिज्यिक विभाग हेतु रेल संहिता के

अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे का प्रमुख वाणिज्यिक प्रबंधक किसी साइडिंग के समापन हेतु एक सक्षम प्राधिकारी होता है।

31.03.2014 तक 125 निजी साइडिंग चालू नहीं हुए थे। इनमें से 49 की 2009-14 के दौरान बंद करने हेतु अधिसूचित किया गया था। शेष 76 निजी साइडिंग के चालू न होने के बावजूद 31-3-2014 तक वाणिज्यिक विभाग द्वारा अधिसूचना जारी करके इसे बंद करने हेतु अधिसूचित नहीं किया गया था।

49 निजी साइडिंग को बंद करने संबंधी अभिलेख की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान रेल प्रशासन द्वारा जारी अधिसूचनाओं के माध्यम से कुल 49 साइडिंग को बांग किया गया। (1.4.2009 तक परिचालित 835 साइडिंग में से) बांग करने हेतु मुख्य कारक यातायात कि अनुपलब्धता (27 साइडिंग), गैज रूपान्तरण (16 साइडिंग), वित्तीय अवरोधन (1 साइडिंग), सुरक्षा उपयुय (1 साइडिंग) थे। शेष चार साइडिंग के मामले में, अभिलेखों कि अनुपलब्धता के कारण करको का पता नहीं लगाया जा सका।
- समीक्षा अवधि के दौरान समापन हेतु अधिसूचित 49 साइडिंग⁶⁷ में से 31 साइडिंगों के मामले में परिचालनों के रूकने के एक से तीस वर्षों के पश्चात समापन अधिसूचना जारी की गई थी जैसाकि नीचे तालिका -13 में दर्शाया गया है :-

तालिका 2.13-समापन नोटिस जारी करने में लिए गए समय को दर्शाने वाला विवरण

अधिसूचना में लिया गया समय (वर्ष)	साइडिंग की संख्या
1-5	7
6-10	5
11-15	10
16-20	3
21-25	4
26-30	2
Total	31

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

चयनित बन्द साइडिंगों के अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि

⁶⁷ 1.4.2009 तक परिचालित 835 साइडिंगों में से- मरे-2, पूतरे-1, पूमरे-1, उरे-10, उपरे-17, दमरे-5, दपूरे-4, दरे-8 तथा उपूरे-1

- 19 साइडिंगो (उपरे-8, दमरे-3, उरे-8) के मामलें में, इन साइडिंगो में परिचालन बन्द होने के पश्चात साइडिंग को बन्द करने की अधिसूचना जारी करने में 10 से अधिक वर्षों का समय लिया था। इसके प्रमुख कारण साइडिंग स्टेशन को साइडिंग में नहीं अपितु ब्रॉड गैज में परिवर्तित करना, साइडिंग मालिक का गैज रूपान्तरण के लिए सहमत न होना, यातायात का अभाव आदि थे।
- 31 मार्च 2014 तक, दो क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे-3 तथा उपरे-5) में आठ⁶⁸ बन्द साइडिंगों के संदर्भ में भूमि लाइसेंस फीस विघटन प्रभारों के कारण मार्च 2012 से ₹ 59.70 करोड़ की राशि बकाया थी।
- छः क्षेत्रीय रेलवे में 37 साइडिंग⁶⁹ के मामलें में, साइडिंग मालिकों के प्रति कोई राशि बकाया नहीं थी जबकि चार क्षेत्रीय रेलवे (उपरे, उपूरे, पूमरे एवं दरे) में चार साइडिंगो के मामले में, लेखापरीक्षा को सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई।

साइडिंगो के बन्द होने के लिए अधिसूचित होने के पश्चात इंजीनियरिंग सामग्री की बहाली से संबंधित संवीक्षा से पता चला कि:

- रेल प्रशासन द्वारा 11 साइडिंग⁷⁰ से ₹ 2.79 करोड़ की रेलवे इंजीनियरिंग सामग्री (ट्रेक तथा अन्य स्थायी प्रकार की सामग्री) की बहाली नहीं की जा सकी।
- तीन क्षेत्रीय रेलवे (उपरे-12 मरे-1 एवं उरे-1) में 14 साइडिंग संबंधित कोई भी रेल सामग्री साइडिंग परिसरों में नहीं थी।
- तीन साइडिंगो के मामले में, हालांकि सामग्री को विघटित किया गया था, तथापि, लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेखों में आवश्यक विवरण के अभाव में विघटित सामग्रियों के मूल्य का निर्धारण करना लेखापरीक्षा के लिए संभव नहीं था।
- शेष 21 बन्द साइडिंग⁷¹ के संदर्भ में यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या ट्रेक तथा ट्रेक सामग्री को विघटित किया गया था तथा इसके लिए रिकॉर्ड के रूप में निर्धारित मूल्य लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था।

⁶⁸ दपूरे-3 (जाँय बालाजी स्पॉज लिमिटेड, बरजमदा, टोरियन आयरन एंड स्टील कम्पनी प्रा. लि., बरजमदा तथा दीपक स्टील एंड पावर लि., बरजमदा), उपरे-5 (मान इंडस्ट्रियल कॉरपोरेशन साइडिंग, जयपुर, नल्ला पावर हाउस साइडिंग, जयपुर, कमनी इंजीनियरिंग कारपोरेशन साइडिंग आरसीपी/आईजेएमपी साइडिंग, कोलयत तथा उदयपुर सीमेंट वर्क्स खेमली)

⁶⁹ उपरे-11, दमरे-5, पूतरे-1, मरे-2, उरे-10 एवं दरे-7, दपूरे-1

⁷⁰ उरे-8, ₹ 2.05, मरे -1, ₹ 0.09 करोड़, उपरे-2- ₹ 0.65 करोड़

⁷¹ उपरे-3, उपूरे-1, दमरे-5, पूमरे-1, दपूरे-4, उरे-1, दरे-5 तथा पूतरे-2

ख समीक्षा अवधि के दौरान उपयोग में न होने वाली तथा बन्द घोषित न की गई साइडिंग

पैरा 2.1.7.2.6 क में उल्लिखित 76 साइडिंग⁷² के बारे में जो परिचालन में नहीं थी, को अधिसूचना जारी करके वाणिज्यिक विभाग द्वारा बन्द करने के लिए अभी अधिसूचित किया जाना था। वाणिज्यिक विभाग में अनुरक्षित संबंधित फाइलों की संवीक्षा से पता चला कि डेढ़ वर्ष से अट्ठाईस वर्षों के बीच की अवधि के लिए ये साइडिंग परिचालन में नहीं थी। इन साइडिंगों के लिए पिछले संभाले गए रिक की तिथि का विवरण लेखापरीक्षा को केवल 36 साइडिंग के संदर्भ में उपलब्ध कराया गया था जैसाकि नीचे वर्णन किया गया है:-

तालिका 2.14- परिचालन में शेष साइडिंगों की अवधि दर्शाने वाला विवरण

1.1.2014 तक परिचालन न होने की अवधि	साइडिंग की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे का नाम
1 से 5 वर्ष	11	उमरे (1), दपूमरे(1), उरे(3), पूरे (1), दपूरे(1), दपरे(3), परे(1)
6 से 10 वर्ष	7	उसीरे(1), दमरे(1), पूरे(1), उरे(2), उमरे(1), दपूमरे(1)
11 से 15 वर्ष	9	उमरे (2), दरे (3), पूरे (1), मरे(1), उपरे(2)
16 से 20 वर्ष	7	दमरे(2), मरे(1), पूरे (1), उरे(3)
21 से 25 वर्ष	1	पूरे (1)
25 से 30 वर्ष	1	उरे (1)
जोड़	36	

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- यह देखा गया कि 18 साइडिंग⁷³ 31 मार्च 2014 तक 10 वर्षों से अधिक समय से बंद पड़ी थी, लेकिन अभी भी रेल प्रशासन द्वारा बंद घोषित नहीं किया गया था।
- आगे की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि सात क्षेत्रीय रेलवे⁷⁴ में 28 साइडिंग (बंद पड़े 76 में से) विभिन्न कारणों जैसे साइडिंग मालिकों से रेल बकाए गैर भुगतान (लाइसेंस शुल्क, विलम्ब प्रभारों, साइडिंग प्रभारों, स्टॉफ लागत इत्यादि), बंद करने हेतु साइडिंग मालिकों के आवेदन न करने, नई फैक्टरी लगाने की योजना पार्टियों

⁷² मरे-7, पूमरे-15, पूरे-10, उमरे-4, उसीरे-3, उरे-13, उपरे-2, दमरे-3, दपूमरे-2, दपूरे-8, दरे-5, दपरे-3 तथा परे-1

⁷³ पूरे-4, उरे-4, दरे-3, पमरे-2, दमरे-2, उमरे-3

⁷⁴ दमरे-3, उसीरे-1, मरे-7, परे-1, उरे-13, उमरे-1 और पूरे-2

आदि से संचालन में नहीं थी। शेष 48 निजी साइडिंग के गैर संचालन का कारण अभिलेख में नहीं पाया गया।

- साइडिंग मालिकों से बकाया सभी वसूलियों के लिए ऐसी 19 साइडिंग⁷⁵ के प्रति ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी। जबकि 7 साइडिंग⁷⁶ के संबंध में कोई राशि बकाया नहीं थी, 50 साइडिंग⁷⁷ में बकाया राशि से संबंधित अभिलेख/सूचना, लेखापरीक्षा को नहीं उपलब्ध कराया गया।
- गैर संचालित 76 साइडिंग में से 62 साइडिंग⁷⁸ के संबंध में रेल सामग्री के मूल्य का निर्धारण नहीं किया जा सका क्योंकि इंजीनियरिंग विभाग द्वारा परिसंपत्तियों के विवरण से संबंधित अभिलेख लेखापरीक्षा को नहीं उपलब्ध कराए जा सके। शेष 14 साइडिंग⁷⁹ के संबंध में यह देखा गया कि ₹ 2.00 करोड़ मूल्य की इंजीनियरिंग रेलवे की थी।

2.1.7.2.7 निजी साइडिंग में संचालित माल के तुलाई की मॉनीटरिंग

क तुलाई सुविधा की गैर उपलब्धता के कारण अधिक लदान और निजी साइडिंग पर वेब्रीज का प्रावधान

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश⁸⁰ दिया (नवम्बर 2004) कि जहां वेब्रीज नहीं है वहां शीघ्रताशीघ्र वेब्रीज लगाई जाए। हालांकि बिना वेब्रीज वाली सभी निजी साइडिंग के लिए क्षेत्रीय रेलवे को मार्गस्थ तुलाई हेतु वैकल्पिक वेब्रीज को अधिसूचित करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 55 नई बनी साइडिंग सहित 293 चयनित निजी साइडिंग में से 195 साइडिंग बहिर्गामी यातायात से संबंधित हैं। इन 195 साइडिंग में से 172 साइडिंग पेट्रोलियम ऑयल लुबिकैंट (पीओएल) के अलावा वाली वस्तुओं से संबंधित हैं जहां तुलाई आवश्यक है। चयनित साइडिंग में वेब्रीज की क्षेत्रीय रेलवे वार स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:-

⁷⁵ पूरे-1, ₹ 0.016 करोड़, उमरे-3, ₹ 2.76 करोड़, पूसीरे-1, ₹ 0.15 करोड़, उरे-5, ₹ 36.11 करोड़, पमरे-2, ₹ 0.0018 करोड़, दमरे-2, ₹ 0.67 करोड़, दपरे-3, ₹ 3.27 करोड़ एवं मरे-2, ₹ 2.50 करोड़

⁷⁶ पूरे-2, उमरे-1, दमरे-1, दरे-2 और परे-1

⁷⁷ मरे-5, पूरे-7, पूमरे-15, उरे-8, पूसीरे-2, दपूरे-8, दपूमरे-2 और दरे-3

⁷⁸ मरे-7, पूरे-10, पूमरे-14, उमरे-4, उसीरे-3, उरे-4, दपूरे-6, दरे-5, दपूमरे-2, दमरे-3, दपरे-3 और परे-1

⁷⁹ पूमरे-1 (0.14 करोड़) उरे-9, (₹ 0.89 करोड़), उपरे-2, (₹ 0.79 करोड़), दपूरे-2, (₹ 0.79 करोड़)

⁸⁰ दिनांक 04.11.2004 का पत्र संख्या टीसीआई/2004/109/4

तालिका 2.15- चयनित निजी साइडिंग में तुलाई की व्यवस्थायें दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	चयनित साइडिंग की सं.	पीओएल अलावा बहिर्गमन यातायात वाली	साइडिंग परिसरों में वेब्रीज वाली साइडिंग	साइडिंग परिसरों में बिना वेब्रीज वाली साइडिंग	साइडिंग मार्गस्थ जहा तुलाई किया जाता है (कॉलम 5 में से)	साइडिंग मार्गस्थ एवं साइडिंग में तुलाई व्यवस्था नहीं है।	साइडिंग से मार्गस्थ वेब्रीज की दूरी (किमी में)
1	2	3	4	5 (3-4)	6	7(5-6)	8
मरे	25	15	7	8	1	7	3
पूमरे	23	11	7	4	1	3	35
पूतरे	14	9	9	0	0	0	एनएपी
उमरे	11	4	0	4	1	3	20
पूरे	10	3	0	3	0	3	एनएपी
पूसीरे	14	4	1	3	0	3	एनएपी
उरे	23	10	2	8	2	6	110 से 150
उपरे	12	7	3	4	2	2	20 से 390
दमरे	23	18	11	7	5	2	3से 86
दपूमरे	26	22	19	3	2	1	25 से 50
दपूरे	21	19	12	7	5	2	5 से 237
दपरे	16	12	3	9	0	9	एनएपी
परे	20	12	4	8	8	0	13 से 178
पमरे	13	10	8	2	2	0	35 से 301
दरे	24	8	5	3	3	0	18 से 132
पूरे	18	8	5	3	0	3	एनएपी
कुल	293	172	96	76	32	44	3 से 390

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के परिचालन विभाग द्वारा रखे गये अभिलेख

2004 में रेलवे बोर्ड का निर्देश लागू होने के बावजूद 72 निजी साइडिंग⁸¹ को अपने परिसरों में अभी भी तुलाचौकियां लगाई जानी हैं। 40 साइडिंग के संबंध में न तो साइडिंग परिसरों में न ही किसी मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलाचौकियां थी। 32 साइडिंग के संबंधमें ओवरलॉडिंग के ट्रैक की क्षति के जोखिम को बढ़ाते हुए

⁸¹ उपरे- 4 , उपूरे-3, उसीरे- 3, दमरे-7, पमरे- 2, परे- 8, दपरे- 9, मरे- 7 , दपूरे-7, पूरे-3, उरे-8, दरे-3 , दपूमरे- 3, पुमरे- 1 और उमरे-4

साइडिंग परिसरों से 3से 390 किलोमीटर तक की दूरी पर मार्गस्थ तुलाई सुविधा प्रदान की गई थी।

तालिका 2.16-बकाया मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	साइडिंग का नाम	मार्गस्थ तुलाई बिन्दु का नाम	मार्गस्थ तुलाई बिन्दु से साइडिंग की दूरी किमी में
दपूरे	टिस्को वर्क साइट साइडिंग/टाटा	बोंडामुंडा	159
उरे	गगन सीमेंट वर्क्स लि./ कीरतपुर	तुगलकाबाद	113
दरे	डालमिया सीमेंट साइडिंग, केकेपीएम	विल्लूपुरम	132
पमरे	नेशनल फर्टिलाइजर साइडिंग विजयपुर	झाँसी	301
उपरे	अदानी लॉजिस्टिक लिमिटेड एएलआईके	पीएनयू	390

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के परिचालन विभाग द्वारा रखे गये अभिलेख

- 40 साइडिंग के संबंध में न तो साइडिंग परिसरों में और न ही मार्गस्थ स्टेशन पर तुलाचौकी थी जिससे ओवर-लोडिंग का जोखिम बढ़ गया। यद्यपि ट्रैक और रोलिंग स्टॉक पर ओवरलोडिंग के ऐसे प्रभाव इतनी जल्दी नहीं दिखेंगे किन्तु ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के अनुरक्षण में वृद्धि के रूप में रेलवे को इसका दीर्घकालिक प्रभाव दिखेगा।

ख बैगड कंसाइनमेंट के रैकों का गैर-मापन

रेलवे बोर्ड के 2007 के परिपत्र 61 की शर्तों के अनुसार, सीमेंट, खाद्य अनाज, उर्वरक आदि जैसे वस्तुओं की ढुलाई वाले समान आकार के मानक बैगों में लदान रैकों को तुलाचौकियों पर अनिवार्य तुलाई से छूट प्राप्त थी।

सितम्बर 2011 में रेलवे बोर्ड ने समान मानक आकार, भार वाले बैगों में लदान किए कम से कम 5 प्रतिशत रैकों के तुलाई का प्रावधान किया। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड की दर शाखा को एक मासिक रिपोर्ट भेजी जानी थी। जनवरी 2013 में, रेलवे बोर्ड ने यह कहते हुए सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश जारी किया कि बैगों में लदान का 5 प्रतिशत अनिवार्य तुलाई किया जाए। हालांकि क्षेत्रीय रेलवे से 2013 के जनवरी महीने में ऐसे लदान के संबंध में आकस्मिक जांच करने के लिए कहा गया था।

समान आकार के मानक बैगों वाले लदानों से संबंधित 72 साइडिंग से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:

- सितम्बर 2011 से जनवरी 2013 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देश जारी करने के पश्चात् सात क्षेत्रीय रेलवे (दपूमरे-1, पूसीरे-1, पूतरे-1, पमरे-2, दपूरे-1, दरे-6 और दमरे-1) में केवल 13 निजी साइडिंग में 5 प्रतिशत रेकों की तुलाई की जा रही थी।
- 24 साइडिंग⁸² में जांच किए गए रेकों की प्रतिशतता बहुत कम थी और 0.16 प्रतिशत से 4.57 प्रतिशत तक थी।
- 12 क्षेत्रीय रेलवे में 35 साइडिंग⁸³ में कोई भी तुलाई नहीं की गई।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे के 20 साइडिंग⁸⁴ में ऐसी जांच के दौरान 6823.31 वैगनों का अधिक लदान देखा गया और ₹ 2.02 करोड़ का जुर्माना लगाया गया।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बैगों वाली खेपों की तुलाई की अचानक जांच का विवरण नहीं उपलब्ध कराया गया। हालांकि दरे और पमरे बैगों वाले खेपों की 5 प्रतिशत तुलाई जांच के रेलवे बोर्ड के सितम्बर 2014 के आदेशों का पालन कर रहे हैं।

2.1.8 निष्कर्ष

माल दुलाई भारतीय रेल के राजस्व का मुख्य स्रोत है और देश की आर्थिक वृद्धि एवं औद्योगिक प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। स्टेशनों पर सामानों की सम्हलाई तथा उत्पादन/खपत तथा रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय दुलाई प्रभार से बचने के लिए साइडिंग बनाई जाती हैं। इस प्रतिवेदन में साइडिंग परिचालनों से संबंधित पहलुओं पर 2009-14 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन पर प्रकाश डाला गया है जिसमें नई साइडिंग की स्थापना, मौजूद प्रावधान के अनुसार मौजूदा साइडिंग के साथ-साथ नई साइडिंग का परिचालन तथा बन्द साइडिंग का परिसमापन सुनिश्चित करने के अलावा निजी साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली शामिल थी।

नई साइडिंग लगाने के लिए निजी पार्टियों के प्रस्तावों को देरी से अनुमोदन दिया गया जिसके पश्चात् नई साइडिंग के निर्माण और उसे चालू करने में विलम्ब हुआ। 25 साइडिंग (55 में से) के संबंध में अनुमोदन में निर्धारित 120 दिनों की समय-सीमा से 100 दिनों से 1500 दिनों तक की देरी हुई। इसके अतिरिक्त, निजी पार्टियों द्वारा साइडिंग के निर्माण के लिए कोई निश्चित समय-सीमा नहीं तय की गई।

⁸² उपरे- 3, उमरे-1, दपूमरे- 1, पमरे- 5, दपूरे-1, दपरे- 1, दमरे-10, पुमरे- 1 पूरे-1

⁸³ मरे-4, पूतरे-1, परे-3, दपूमरे-1, पूसीरे-2, उमरे-3, दपूरे-4, दपरे-3, पुमरे-1, पूरे-3, उरे-9, दमरे-1

⁸⁴ उसीरे- 1, उमरे- 1, उपरे-1 , पमरे-6, पूतरे-1 , दपूरे-1, दमरे-8 और पुमरे-

अनुमोदन में देरी से निजी साइडिंग के निर्माण में देरी हुई जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई क्योंकि साइडिंग की स्थापना की पार्टियों की मंशा से रेलवे द्वारा अपेक्षित यातायात संचालित नहीं किया जा सका। यह भी देखा गया कि 2009-14 की अवधि के दौरान बनी 7 नई साइडिंग के संबंध में परिचालन शुरू करने से पूर्व रेलवे के सुरक्षा आयुक्त से मंजूरी नहीं ली गई थी।

इसके अतिरिक्त, अधिक से अधिक 32 नई साइडिंग (55 में से) अपनी अपेक्षित यातायात को प्राप्त करने में विफल रही (10 से 75 प्रतिशत तक गिरावट) जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई। बिल्कुल स्पष्ट कोडल प्रावधानों के बावजूद रेल प्रशासन द्वारा ऐसी साइडिंग की आय की वार्षिक समीक्षा नहीं करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई जो नई साइडिंग लगाने का प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय अपेक्षित यातायात पूरा नहीं कर पाई।

31 मार्च 2014 तक 16 साइडिंग⁸⁵ मालिकों के संबंध में कोई साइडिंग करार नहीं था। रेलवे बोर्ड से निर्देश (जुलाई 2005) के बावजूद 13 क्षेत्रीय रेलवे में 53 साइडिंग में संशोधित फार्मेट में नए करार नहीं किए गए। संशोधित फार्मेट में नए करार प्रचालन तथा अनुरक्षण के साथ-साथ साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण एवं वसूली के लिए व्यापक नियम व शर्तें निहित थीं। इसके अतिरिक्त, 13 क्षेत्रीय रेलवे में 178 साइडिंग⁸⁶ (293 में से) के संबंध में करार की प्रभावी तिथि, प्राथमिक सर्वेक्षण व्यय, भूमि लाइसेंस शुल्क के लिए किये जाने वाले भुगतान, साइडिंग से अनुरक्षण एवं अन्य प्रभारों आदि की सूचना को साइडिंग करार में उचित स्थान पर दर्ज नहीं किया गया था।

साइडिंग प्रभार, भूमि लाइसेंस फीस, अनुरक्षण प्रभार, शटिंग प्रभार, टूट-फूट और कमी प्रभार आदि के संबंध में साइडिंग मालिकों से वसूली हेतु ₹ 241.58 करोड़ की रेलवे राशि बकाया रही। इसके अतिरिक्त, ₹ 2004.35 करोड़ राशि के विलम्ब शुल्क प्रभार साइडिंग में रैकों के रोक रखने के संबंध में अप्रैल 2009 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान प्रोदभूत किये गये जिसके परिणामस्वरूप लदान/उतराई के लिए रैकों की हैंडलिंग के लिए साइडिंग में सुविधाओं की कमी हुई। इसमें से, ₹ 1338.40 करोड़ की वसूली कर ली गई थी और 31 मार्च 2014

⁸⁵ प.म.रे.-12, पू.त.रे.-2, प.म.रे.-1 और द.प.रे.-1

⁸⁶ म.रे.-14, द.प.म.रे.-10, उ.सी.रे.-11, प.रे.-14, उ.म.रे.-11, द.प.रे.-12, उ.पू.रे.-10, पू.त.रे.-12, उ.प.रे.-11, द.रे.-23, प.म.रे.-10, द.म.रे.-22, उ.रे.-18

तक साईडिंग मालिकों से वसूली योग्य ₹ 62.57 करोड़ छोड़ते हुए ₹ 603.38 करोड़ (30 प्रतिशत) को माफ कर दिया गया था।

2009-14 के दौरान समाप्ति के लिए अधिसूचित 49 साईडिंगों में से, 19 निजी साईडिंगों में 10 वर्षों से अधिक प्रचालनों को 10 वर्षों से अधिक बंद करने के बाद समाप्ति अधिसूचनाएं जारी की गई थी। दो क्षेत्रीय रेलवे में आठ बंद की गई साईडिंग⁸⁷ के संबंध में भूमि लाइसेंस फीस, विखंडन प्रभारों के संबंध में मार्च 2012 तक ₹ 59.70 करोड़ राशि बकाया था।

76 निजी साईडिंग 10 वर्षों से अधिक की अवधि हेतु से प्रचालन में नहीं थी परंतु रेल प्रशासन ने इन साईडिंगों को बंद करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। ऐसी साईडिंगों के प्रति साईडिंग मालिकों से सभी वसूली योग्य राशियों के संबंध में ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी।

2004 में रेलवे बोर्ड का निर्देश लागू होने के बावजूद 76 निजी साईडिंग को अपने परिसरों में अभी भी तुलाचौकियां लगाई जानी हैं। 44 साईडिंग के संबंध में न तो साईडिंग परिसरों में न ही किसी मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलाचौकियां थी। 32 साईडिंग के संबंध में ओवरलॉडिंग के ट्रैक की क्षति के जोखिम को बढ़ाते हुए साईडिंग परिसरों से 3 से 390 किलोमीटर तक की दूरी पर मार्गस्थ तुलाई सुविधा प्रदान की गई थी।

सिफारिशें

- *आईआर. को साईडिंग को सेट करने के लिए पार्टियों के प्रस्तावों के प्रसंस्करण के लिए समय सीमाएं सख्ती से लागू करने की आवश्यकता है और भा.रे. सुनिश्चित करे कि साईडिंग का निर्माण रेलवे को संभावित मालभाड़ा अर्जन से वंचित करते हुए विलम्बित न हो।*
- *आईआर को साईडिंग लगाने के प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय परिचालित यातायात में गिरावट के मामले में आय बढ़ाने के उपाय करने और निजी साईडिंग से आय की आवधिक समीक्षा करने पर विचार करना चाहिए।*

⁸⁷ दपूरे-3 (जांय बालाजी स्पंजी लिमिटेड, बरजमडा, तोरीयन आयएन एंड स्टीक कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, बजरामडा और दीपक स्टील एंड पावर लिमिटेड, बजरामडा), दपूरे-5 (मैन इंडस्ट्रीयल कार्पोरेशन साईडिंग, जयपुर, नल्ला पावर हाऊस साईडिंग, जयपुर, कमानी इंजिनियरिंग कार्पोरेशन साईडिंग, आरसीपी/आईजेएमपी साईडिंग, कोलायत और उदयपुर सीमेंट वर्क्स खेमली)

- आईआर को निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार पर हस्ताक्षर करने हेतु एक समय-समी निर्धारित करना चाहिए तथा यह सुनिश्चित करना चाहिए कि करार में प्रावधानों के अनुसार समयबद्ध तरीके से निर्धारित बकाए की वसूली की जाए।
- आईआर को आंतरिक नियंत्रण तंत्र को सुदृढ करने की आवश्यकता है जो यह साइडिंग, सेवारत स्टेशन और लेखा कार्यालय के समझौतों की प्रतियों सहित समुचित रिकॉर्डों के अनुरक्षण के अतिरिक्त साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों का नियमित संग्रहण सुनिश्चित करता हो।
- आईआर को साइडिंग परिसरों पर अथवा उसके नजदीक तुलासेतुओं के प्रावधान को अपने अनुदेशों को कड़ाई से लागू करने पर विचार करना चाहिए ताकि ओवरलोडिंग पर रोक लगे और सुरक्षित रेलगाड़ी संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव से बचा जा सके।

परिशिष्ट I (पैरा 2.1.4)

नमूना विवरण

साइडिंग के प्रकार	नमूना चयन के लिए मानदंड	कुल संख्या	चयनित नमूना
मौजूदा साइडिंग	<p>क्षेत्रीय रेलवे के अनुसार न्यूनतम 10 और अधिकतम 25 साइडिंगों को 31-3-2014 तक प्रचालन में निजी साइडिंगों की कुल संख्या का 25 प्रतिशत</p> <ul style="list-style-type: none"> साइडिंगों का चयन अलग-अलग क्षेत्रीय रेलवे में विगत पांच वर्षों के दौरान और कम से कम दो मंडलों को कवर करते हुए संभाले गये यातायात की मात्रा के आधार पर किया गया। चयनित नमूने में प्रत्येक छः मुख्य सामग्रियों जैसे कोयला, लोहा और अन्य लौह अयस्क, पीओएल, सीमेंट उर्वरक, खाद्य अनाज और विंग आयरन और इस्पात जो भी मौजूद हो, शामिल किये गये। 	835	238
नई साइडिंग	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में 2009-10 से 2013-14 के दौरान नई निर्मित साइडिंग के 40 प्रतिशत में अधिकतम पांच साइडिंग हो सकती है।	125	55
बंद की गई साइडिंग	सभी बंद की गई साइडिंग का 100 प्रतिशत तथा निजी साइडिंग जो प्रचालन में नहीं थी परंतु बंद नहीं की गई	125 (49 + 76)	125 (49+76)

परिशिष्ट II (पैरा 2.1.4)

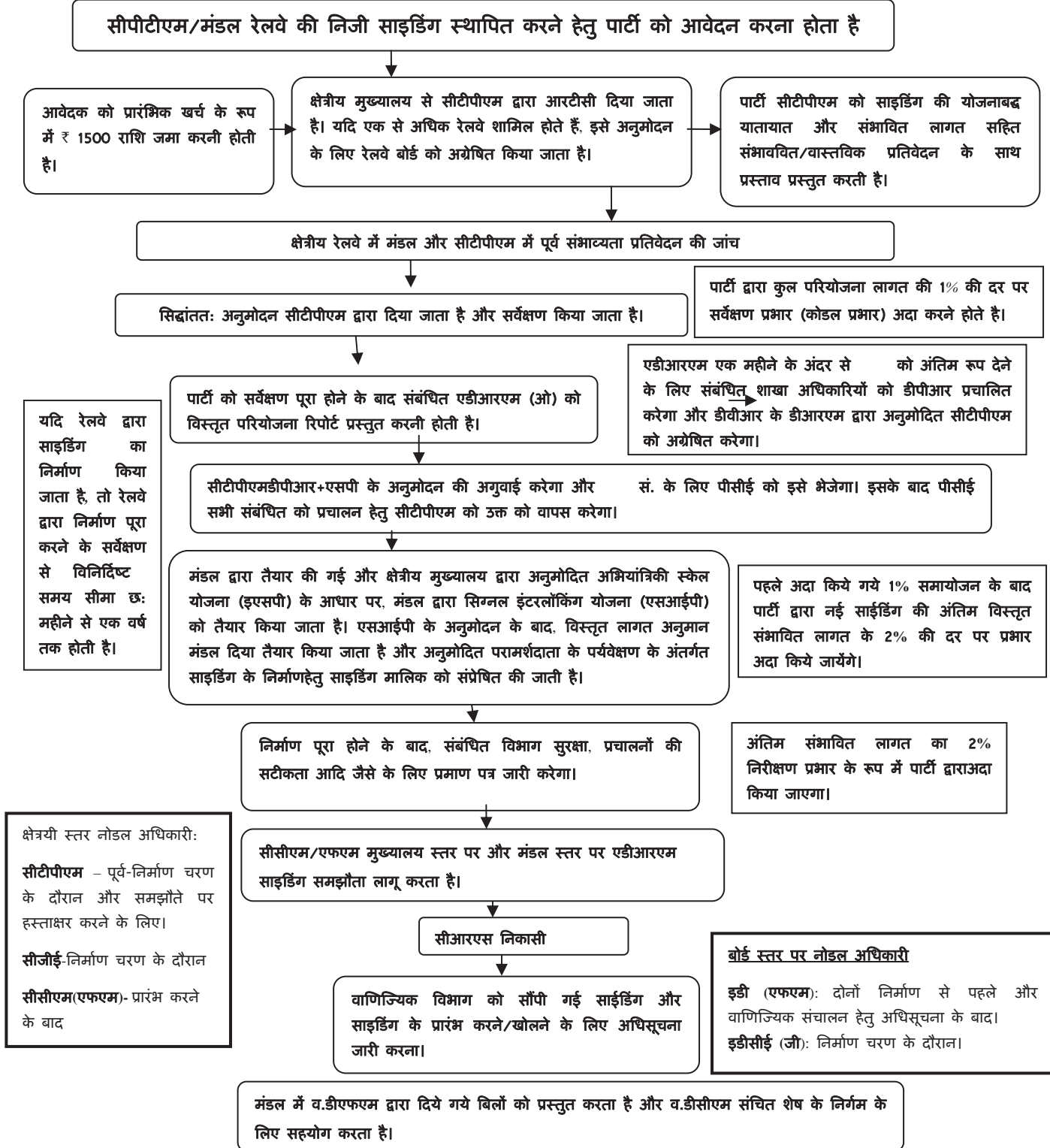
संगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे और मंडलीय स्तर पर साइडिंगों के विभिन्न पहलुओं के अनुरक्षण में विभिन्न विभागों की भूमिका का उत्तरदायित्व नीचे तालिका में दर्शाया गया है।

इकाई	विभाग	उत्तरदायित्व
रेलवे बोर्ड	कार्यकारी निदेशक सिविल अभियंता (सामान्य) और कार्यकारी निर्देशक/मालभाड़ा विपणन द्वारा सहयोग प्राप्त सदस्य (यातायात), सदस्य (अभियांत्रिकी)	नीति मामले
क्षेत्रीय रेलवे	प्रचालन - मुख्य परिवहन योजना प्रबंधक और मुख्य संचालन प्रबंधक)	समझौतों को लागू करना
	अभियांत्रिकी - (मुख्य अभियंता)	साइडिंग के निर्माण एवं अनुरक्षण हेतु योजना और संभावनाओं की तैयारी करना
	वाणिज्यिक - (मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/मालभाड़ा विपणन)	रेलवे बोर्ड के साथ उद्ग्रहण प्रभारों से संबंधित विभिन्न साइडिंगों के निर्धारण
	लेखा (वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी)	भूमि लाइसेंस फीस सहित प्रभारों से संबंधित विभिन्न साइडिंगों का संग्रहण
क्षेत्रीय रेलवे में मंडल	संचालन (मंडलीय संचालन प्रबंधक)	साइडिंग से आने और जाने के प्रचालन
	इलैक्ट्रिकल और सिग्नलिंग (व. मंडलीय इलैक्ट्रिकल अभियंता)	ओवरहेड उपस्कर और प्रबंधन/सिग्नलिंग परिसपत्तियों के निरीक्षण का प्रावधान और अनुरक्षण
	मकैनिकल - (मंडलीय मकैनिकल अभियंता)	साइडिंग से आने और जाने वाले वैगन और लोको की जांच
	अभियांत्रिकी - व. मंडलीय अभियंता	स्थाई मार्गों के अनुरक्षण/निरीक्षण
	लेखा - मंडलीय लेखाअधिकारी	संबंधित विभागों द्वारा दिये गये डाटा के आधार पर विभिन्न प्रभारों के लिए और बिलों की वसूली

परिशिष्ट III (पैरा 2.1.7.1.1)

नई निजी साइडिंग के निर्माण के लिए प्रवाह चार्ट



2.2 सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृति योजना (लारजैस)

मुख्य बातें

सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृति योजना (लारजैस) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा 2 जनवरी 2004 को अधिसूचित की गई थी। योजना निर्धारित शर्त के अन्तर्गत, विनिर्दिष्ट श्रेणी से संबंधित स्वैच्छिक सेवानिवृति चाहने वाले कर्मचारी के स्थान पर उस कर्मचारी के एक आश्रित के रोजगार का प्रावधान करती है। योजना पर भारतीय रेल कर्मचारियों के ट्रेड संघ प्रतिनिधियों द्वारा माँगों के पश्चात विचार किया गया था।

योजना के संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रकार है:

प्रारंभ में, योजना में स्टाफ की सुरक्षा केवल दो श्रेणियां अर्थात् चालक (शन्टर को छोड़ कर) तथा गैंगमैन शामिल थी। तत्पश्चात, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा 2005 से 2014 की अवधि के द्वारा भर्ती हेतु निर्धारित मानकों में ढील देते हुए तथा इस योजना के अन्तर्गत स्टाफ की अन्य श्रेणियों को भी शामिल करते हुए अनेक संशोधन किये गए थे। इन संशोधनों का भर्ती हेतु योग्यता मानदण्ड को कमजोर करने और मौजूदा कर्मचारियों के पात्रता सेवा अवधि को कम करने पर प्रभाव पड़ा था।

- रेल मंत्रालय ने लारजैस के अन्तर्गत उन उम्मीदवारों की भर्ती को अनुमति दी थी जो स्टाफ की अन्य श्रेणियों जैसे ट्रेकमैन, यातायात खलासी, प्वाइंट मैन, गेटमैन, सहायक खलासी इत्यादि के लिए अपेक्षित दसवीं पास या समकक्ष की न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता भी नहीं रखते थे। योजना को कार्यान्वित करने से पहले ना तो कैबिनेट का अनुमोदन लिया गया था एवं न ही डीओपीटी से परामर्श किया गया था।

[पैरा 2.2.2 (i)]

- शर्तों के उल्लंघन में लारजैस के तहत मि भर्तियाँ की गई थी अर्थात् (क) अर्हता शर्त सीधी शर्तोंके प्रावधानों के समान होगी, और (ख) वार्ड की उपयुक्तता का मूल्यांकन उसी तरीके के किया जाना था जैसा भारतीय रेल द्वारा ही निर्धारित सीधे भर्ती के मामले में किया जाता था। नमूना जांच की

गई 10,086 नियुक्ति में से 7,860 (80 प्रतिशत) नियुक्तियाँ उपरोक्त शर्तों में से एक या अधिक को नजरअंदाज करते हुए की गई थी।

[पैरा 2.2.2 (iii) ए एवं विवरण ए-1]

- नमूना जांच की गई 10,086 नियुक्ति में से 7,757 नियुक्तियों के मामले में शारीरिक दक्षता जांच (पीईटी) उत्तीर्ण करने की शर्तों का उल्लंघन किया गया था।

[पैरा 2.2.2 (iii) ए एवं विवरण ए-1]

- यद्यपि, लारजैस की योजना ₹ 1800 के ग्रेड वेतन वाली सुरक्षा श्रेणियों के मामले में योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति प्राप्त करने के लिए 50-57 वर्ष के आयु समूह की योग्यता निर्धारित करती है, तथापि लारजैस योजना के उल्लंघन में सेवानिवृत्ति के समय 57 वर्ष से अधिक आयु हो जाने के बाद भी सुरक्षा श्रेणियों के 1649 कर्मचारी सेवानिवृत्त किये गए थे।

[पैरा 2.2.2 (iii)]

- केन्द्रीय प्रशासनिक ट्रिब्यूनलों ने अपने निर्णयों में समग्र योजना (लारजैस) को असंवैधानिक, सरकारी नौकतरी में गलत ढंग से प्रवेश, अनुपयुक्त अव्यवस्था से निर्मित, अधिकारातीत इत्यादि घोषित किया था। ट्रिब्यूनलों के निर्णयों के पश्चात भी आरबी ने योजना में नई विशेषताएं जोड़ी हैं।

[पैरा 2.2.2 (v)]

2.2.1 प्रस्ताव

सुरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना (एसआरआरएस) रेलवे बोर्ड द्वारा 2 जनवरी 2004 को अधिसूचित की गई थी। बाद में (11 सितम्बर 2010) इस योजना का नाम 'सुरक्षा सटाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदासीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारजैस) रखा गया था। योजना मुख्यतः कर्मचारी के उपयुक्त आश्रित हेतु रोजगार सर्जित करने के लिए गठित की गई है, जिसका योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति हेतु आवेदन स्वीकार कर लिया गया है। योजना पर भारतीय रेल कर्मचारियों के ट्रेड संघ प्रतिनिधियों द्वारा माँगो⁸⁸ के पश्चात विचार (मार्च 2011, जुलाई 2011, जुलाई 2013, मार्च 2014 इत्यादि) किया गया था। इत्यादि,

⁸⁸ लिखित परीक्षा को छोड़ने की माँग करते हुए निम्न स्तरीय आकलन समिति गठित करने के लिए, स्टाफ की अन्य श्रेणियों को शामिल करने के लिए इत्यादि।

लेखापरीक्षा ने आंकलन किया कि क्या उक्त योजना के अन्तर्गत भर्ती प्रक्रिया पारदर्शी थी तथा निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया गया था। लेखापरीक्षा ने योजना के अन्तर्गत भर्ती की मात्रा का भी आंकलन किया।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 2 जनवरी 2004 के पत्र के अनुसार, योजना का नाम सुरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना था। प्रारंभ में योजना में दो सुरक्षा श्रेणी अर्थात् चालक (शन्टर को छोड़कर) तथा गैंगमैन शामिल होने थे जिनके कार्य का रेल संचालन तथा ट्रैक अनुरक्षण की सुरक्षा से महत्वपूर्ण संबंध माना जाता था। इन श्रेणियों को शामिल करने के समर्थन में पत्र में निम्नलिखित कारक बताए गए थे:

चालक रेलों के चालन के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार हैं। चालन कर्तव्य निरंतर ध्यान एवं सतर्कता की मांग करते हैं। लम्बे समय तक चालन कर्तव्य के निष्पादन में अपरिहार्य अनिश्चित काम के घण्टों के साथ जुड़े तनाव तत्त्व का उनके स्वास्थ्य पर बुरा प्रभाव पड़ता है। गैंगमैन ट्रैकों के उचित अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार हैं। उनके कर्तव्यों में ट्रैक बिछाने, ट्रैकों की मरम्मत, पेट्रोलिंग इत्यादि में भारी मानवीय श्रम⁸⁹ शामिल हैं। इस कारण से कम आयु में ही रीढ़ सम्बन्धी तथा कमर दर्द की समस्याएँ हो जाती हैं। ये श्रेणियाँ उस स्टाफ की तुलना में जो आन्तरिक कार्य अथवा स्टेशन की सीमाओं में अथवा डिपो एवं कार्यशाला में कार्य करते हैं, की तुलना में ऐसी परिस्थितियों में कार्य करते हैं जहाँ थकान जल्दी होती है। अतः गैंगमैन तथा चालकों के अलावा किसी अन्य श्रेणी को योजना में शामिल नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त, उपरोक्त के अनुसार, योजना इस विचार से गठित की गई थी कि बढ़ती उम्र के साथ इन श्रेणियों के स्टाफ की शारीरिक स्वस्थता तथा क्षमता कम हो जाती है जो सुरक्षा जोखिम का कारण हो सकते हैं। किए गए प्रावधान निम्नलिखित थे:

- 50 से 57 वर्ष की आयु वाले चालक तथा गैंगमैन सेवानिवृत्ति ले सकते हैं
- इस योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति मांगने के लिए योग्य होने के लिए कर्मचारी को 33 वर्ष की योग्यता सेवा पूरी करनी चाहिए।

⁸⁹ ट्रैकों को मशीनीकृत रूप से बिछाने तथा मरम्मत करने के लिए 1960 के दशक के प्रारंभ के दौरान ट्रैक मशीनों की शुरूआत भारतीय रेल में की गई थी।

- नियुक्ति हेतु विचार किये जा रहे आश्रितों के मामले में पात्रता के शर्तें वही होंगी जो खुले बाजार से प्रत्यक्ष भर्ती के लिए निर्धारित की गई हैं।
- आश्रितों की उपयुक्तता का आंकलन उसी ढंग से किया जाना था जैसे प्रत्यक्ष भर्ती के मामले में किया जा रहा था।

तत्पश्चात, 2005 से 2014 की अवधि के दौरान रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा योजना में अनेक संशोधन किये गए हैं। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा बाद में योजना में किये गए संशोधन परिशिष्ट में दिए गए हैं। इन संशोधनों का प्रभाव भर्ती हेतु योग्यता मानदण्ड को कम प्रभावी करना तथा वर्तमान योग्यता सेवा अवधि को कम करना था, कुछ संशोधन इस प्रकार हैं:

- उन उम्मीदवारों को जो लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करने में विफल हुए थे, उपयुक्तता परीक्षा उत्तीर्ण करने का एक और अवसर दिया जाना था (जुलाई 2006)।
- योजना के लाभ स्टाफ की अन्य सुरक्षा श्रेणियों (पाईट मैन, शंटमैन, लीवर मैन, गैटमैन, कीमैन, यातायात पोर्टर, खलासी, क्रेन जमादार इत्यादि) तक बढ़ाया गया था। (सितम्बर 2010, जनवरी 2012 तथा मार्च 2014)।
- लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करने के पश्चात विशिष्ट चक्र की चिकित्सा जांच में कर्मचारी के आश्रित के अनुत्तीर्ण होने के मामले में, योजना के अन्तर्गत भर्ती हेतु दूसरे आश्रित पर विचार के लिए कर्मचारी के अनुरोध पर अगली भर्ती/भर्ती चक्र में विचार किया जा सकता है, वशर्तें कर्मचारी तथा आश्रित दोनों निर्धारित पात्रता शर्तों को पूरा कर रहे हों (फरवरी 2013)।
- इस योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति माँगने के लिए पात्र होने हेतु 33 वर्षों की योग्यता सेवा को 20 वर्षों की योग्यता सेवा तक कम कर दिया गया है (मार्च 2013)।
- बोर्ड ने जुलाई 2013 के अपने पत्र द्वारा गैंगमैन इत्यादि के आश्रितों की भर्ती हेतु लिखित परीक्षा को खत्म कर दिया।
- बोर्ड ने दिसम्बर 2014 के अपने पत्र द्वारा सुरक्षा श्रेणी पद के तहत आवश्यक न्यूनतम सेवा की मात्रा को 20 वर्ष से 10 वर्ष तक कम कर दिया।

रेलवे बोर्ड की नीति फाइलों को शामिल करते हुए प्रारंभ में योजना तथा 2004 से 2014 (दिसम्बर 2014 तक) तक किये गए तटवर्ती संशोधनों की गंभीरता से जांच की गई थी। यद्यपि, कार्यान्वयन तथा भर्ती की मात्रा के लिए लेखापरीक्षा ने

भारतीय रेल की सभी भर्ती इकाईयों में वर्ष 2011, 2012, 2013 (कैलेंडर वर्ष) तथा मार्च 2014 तक की गई भर्ती शामिल की हैं।

नमूना चयन के लिए क्षेत्रीय मुख्यालयों/मण्डलीय मुख्यालयों अथवा कार्यशालाओं में जनवरी 2011 से मार्च 2014 के दौरान कुल 24,848 भर्तियों में से 10,086 भर्तियों की प्रक्रिया की विस्तृत जांच की गई थी।

लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड, सभी क्षेत्रीय रेल मुख्यालयों, सभी मण्डलीय मुख्यालयों में लारजैस से संबंधित अभिलेखों की जांच भी की।

2.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लारजैस के अन्तर्गत भारी मात्रा में/अनियमित भर्ती

(i) लेखापरीक्षा ने देखा कि लारजैस की योजना को केबिनेट का अनुमोदन प्राप्त नहीं था। लारजैस के अन्तर्गत कर्मचारियों की भर्ती की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने दिनांक 26 नवम्बर 2011 की अपनी टिप्पणी में दर्शाया था कि “छटा वेतन आयोग सहानुभूतिशील आधार पर नियुक्ति इत्यादि के मामलों में 10 वीं उत्तीर्ण अथवा उसके समान न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता ना रखने वाले उम्मीदवारों की भर्ती की अनुमति देता है। सहानुभूतिशील आधार के अतिरिक्त, हमने खेल कोटा तथा दुर्घटना पीड़ितों में नियुक्ति को कवर किया है। समान रूप से, हम भूमि हारों, लारजैस तथा स्थानापन्न व्यक्तियों को नियुक्तियों को कवर कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त उनका वेतन छटें वेतन आयोग के अनुसार-आईएस वेतन स्केल के अनुसार विनियमित होगा तथा न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता प्राप्त कर, लेने के पश्चात ही उन्हें नियमित ग्रेड वेतन के साथ नियमित पद पर नियोजित कर लिया जाएगा। यदि उपरोक्त क्रियाविधि अनुमोदित है तो केबिनेट से संपर्क की आवश्यकता नहीं है”।

लारजैस की योजना को केबिनेट का अनुमोदन नहीं है

रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति (आरएसआरसी) 1998 ने इस तर्क को निरस्त कर दिया था कि कर्मचारियों के आयुप्रालेख/शारीरिक स्वस्थता का सुरक्षा पर बुरा प्रभाव पड़ता है।

(ii) रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति (आरएसआरसी) 1998-भाग-11-खन्ना समिति ने भी कर्मचारियों के आयु-प्रालेख/शारीरिक स्वस्थता तथा सुरक्षा पर प्रभाव के बीच संबंध के बारे में टिप्पणी की थी। इसने इस रिपोर्ट के पैरा 4.2.4 तथा 4.2.5 में दर्शाया था कि यद्यपि कुछ महाप्रबन्धकों का विचार था कि चालकों की सेवानिवृत्ति आयु कम होनी चाहिए, तथापि यह विचार इसके समर्थन में मेल खाते किसी वैज्ञानिक डाटा द्वारा समर्थित नहीं था तथा इसलिए एक विचार के रूप में ही देखा जाना चाहिए। आगे यह दर्शाया गया था कि चालकों के निष्पादन तथा

आयु कारक के बीच संबंध पर शोध अध्ययन भी अनिर्णायक थे। रिपोर्ट के पैरा 4.2.5 में समिति ने आगे सिफारिश की थी कि कुछ वर्षों पहले आरडीएसओ द्वारा आयोजित चालकों की आयु के संबंध में संकेतको की अवहेलना के मनो-तकनीकी अध्ययन से निष्कर्ष निकला था कि चालकों द्वारा संकेतको की अवहेलना का आयु कारक से कोई संबंध नहीं है। समय बीतने के साथ अनिच्छा की कमी की भरपाई जहन में सकारात्मक सुधार द्वारा हुई थी जैसे पुराने चालकों के बीच उत्तरदायित्व की अधिक भावना। इसके मद्देनजर समिति चालकों की सेवानिवृत्ति की आयु के विशिष्ट मुद्दे पर कोई स्पष्ट सिफारिश करने से दूर रही है।

(iii) प्रारंभ में (2 जनवरी 2004) योजना में दो सुरक्षा श्रेणियां अर्थात् चालक (शन्टरो को छोड़कर) तथा गैंगमैन को शामिल किया जाना था जिनके कार्य का रेल संचालन तथा ट्रैक अनुरक्षण की सुरक्षा से महत्वपूर्ण संबंध माना गया था। तथापि, भारतीय रेल में वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारियों (वरि. डीपीओ) के 69 कार्यालयों में योजना के अन्तर्गत कर्मचारियों की भर्ती से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि जनवरी 2011 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कुल 1,35,931 कर्मचारियों की भर्ती में से क्रमशः 2 जनवरी 2004, 11 सितम्बर 2010, 3 जनवरी 2012 तथा 24 मार्च 2014 के रेलवे बोर्ड के पत्रों द्वारा भारतीय रेल में लार्सजैस हेतु सुरक्षा श्रेणी के रूप में वर्गीकृत आईएस वेतन बैंड में भर्ती किये गये कर्मचारियों सहित ₹ 1800 ग्रेड वेतन की श्रेणियों में लार्सजैस के अन्तर्गत 24,848 कर्मचारी (18 प्रतिशत) भर्ती किये गए थे। जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान भारतीय रेल में लार्सजैस के अन्तर्गत भर्ती सहित विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कर्मचारियों की कुल भर्ती के ब्यौरे विवरण ए में दर्शाये गए हैं। आईएस स्केल के अन्तर्गत अनियमित नियुक्ति तथा अधिकतम अनुमत आयु से अधिक अनियमित नियुक्ति पर आने वाले पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

(क) योजना के तहत वर्णित प्रावधानों ने अनुबंधित किया कि लार्सजैस के तहत नियुक्ति के लिए विचार की जा रही आश्रितों की योग्यता तथा उपयुक्तता की शर्तें सीधी भर्ती की शर्तों के समान होनी थी तथा इन्हें सीधी भर्ती के मामलों के समान तरीके से मूल्यांकित किया जाना था। इसलिए, आश्रितों को निम्नलिखित तीन शर्तें पूरी करनी आवश्यक होगी अर्थात्, (i) निर्धारित शैक्षणिक योग्यता, (ii) शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीईटी) तथा (iii) इस योजना के तहत भर्ती से पूर्व लिखित परीक्षा। लेखापरीक्षा ने जनवरी 2011 से मार्च 2014 के दौरान लार्सजैस के

तहत भर्ती कुल 24,848 अभ्यर्थियों में से 10,086 अभ्यर्थियों के मामलों की जांच की। चयनित 10,086 नियुक्तियों में से 7860 (80 प्रतिशत) नियुक्तियों को (विवरण क-1) में दिए 3/ए वर्णन अनुसार उक्त शर्तों को कम करके किया गया था। आगे लेखापरीक्षा ने यह देखा कि-

- 72 नियुक्तियां, उक्त सभी तीन शर्तों का उल्लंघन करके की गई थी;
- 1,775 नियुक्तियों में तीन में से दो शर्तों का उल्लंघन किया गया था;
- 6,013 नियुक्तियों में, भर्ती योजना हेतु तीन शर्तों में से एक का उल्लंघन किया गया। जिसमें से 5,910 नियुक्तियां पीईटी पास किए बिना की गई थी जो सुरक्षित रेल परिचालनों के संदर्भ में एक गंभीर चिंता का विषय है।

(ख) रेलवे बोर्ड के पत्र सं. ई (एनजी) 11/2011/आरआर-1/11 दिनांक 9 दिसम्बर 2011 (आरबीई 166/2011) के अनुसार, उन अपवादात्मक परिस्थितियों⁹⁰ में जहाँ नियुक्तियाँ उल्लिखित श्रेणियों में ऐसे व्यक्तियों को प्रदान की गई हैं जो पद हेतु निर्धारित शैक्षणिक योग्यता नहीं रखते हैं, ऐसे व्यक्तियों को प्रशिक्षु के रूप में भर्ती/नियोजित किया जाएगा जिन्हें नियमित वेतन मान तथा ग्रेड वेतन भर्ती नियमों के अंतर्गत निर्धारित शैक्षणिक योग्यता प्राप्त कर लेने के बाद ही दिया जाएगा। पद हेतु नियमित अधिकारी के रूप में विचार किए जाने के लिए निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता प्राप्त करने तक इन प्रशिक्षुओं की परिलब्धियां किसी ग्रेड वेतन के बिना आइएस वेतन बैंड का न्यूनतम होंगी। भावी नियुक्तों द्वारा आइएस वेतन बैंड में व्यतीत की गई अवधि किसी उद्देश्य हेतु सेवा के रूप में नहीं गिनी जाएगी क्योंकि उनकी नियमित सेवा ₹ 1800 के ग्रेड वेतन के साथ ₹ 5200-20200 के वेतन मान पीबी I में रखे जाने के पश्चात ही प्रारंभ होगी।

संवीक्षा से पता चला कि जनवरी 2011 से मार्च 2014 के बीच लाइजैस के अंतर्गत की गई 24,848 नियुक्तियों में से 946 नियुक्तियां (3.80 प्रतिशत) लारजेस के अंतर्गत आइएस स्केल में इस योजना के अंतर्गत की गई थी। अभिलेख पर ऐसा कोई कारण नहीं पाया गया था जहां न्यूनतम निर्धारित योग्यता के बिना

⁹⁰ एमओआर (आरबी) ने अपने पत्र सं. ई (एनजी) 11/2011/आरआर/-1/11 दिनांक 9 दिसम्बर 2011 में अपवादात्मक परिस्थितियों के विषय में कुछ भी नहीं दर्शाया है।

व्यक्तियों की भर्ती को आवश्यक बनाने वाली परिस्थितियों की अपवादात्मक प्रवृत्ति को दर्शाया गया हो। इन नियुक्तियों को दिसम्बर 2011 से मार्च 2014 की अवधि के लिए वेतन + डीए सहित ₹ 5.86 करोड़ की राशि का भुगतान पहले ही किया जा चुका था। जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान किसी “अपवादात्मक परिस्थिति” को दर्शाए बिना लारजैर योजना के तहत आइएस स्केल के अंतर्गत कर्मचारियों की नियुक्ति के ब्यौरे विवरण बी में दर्शाए गए हैं। लेखापरीक्षा का विचार है कि एक कर्मचारी जिसके पास न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता नहीं है, प्रभाव शाली ढंग से अपने कर्तव्यों का निर्वहन नहीं कर सकता।

(ग) रेलवे बोर्ड ने पत्र सं.(पीएण्डए) I-2010/आरटी-2 दिनांक 11 सितम्बर 2010 के द्वारा योग्यता सेवा को 33 वर्ष से घटाकर 20 वर्ष तथा ₹ 1800 के ग्रेड वेतन के साथ सुरक्षा श्रेणियों⁹¹ के मामलों में योजना के तहत सेवानिवृत्ति मांगने के लिए योग्य आयु 55-57 वर्ष से घटाकर 50-57 वर्ष कर दी। भारीय रेल के 69 वरिष्ठ मंडलिय कार्मिक अधिकारियों के अभिलेखों से यह देखा गया कि जनवरी 2011 से मार्च 2014 के बीच लार्सगेस के तहत की गई 24,848 नियुक्तियों में से सुरक्षा श्रेणियों के 1,649 कर्मचारी (6.64 प्रतिशत) योजना के प्रावधानों के विपरीत 57 वर्षों की आयु के बाद सेवानिवृत्त हुए थे। इसे रेलवे बोर्ड के 29 मार्च 2011 के पत्र को जारी करने के माध्यम से सरल किया गया था जिसने प्रक्रिया हेतु एक कैलेंडर निर्धारित किया जहां पैनल के संचालन की तिथि पर अधिकतम आयु 57 वर्ष से अधिक अनुमत की थी अर्थात् योजना के प्रावधान के अंतर्गत निर्धारित सेवा निवृत्ति की आयु से अधिक। इन 1649 कर्मचारियों में 286 कर्मचारी शामिल थे जिन्होंने पैनल के संचालन की तिथि को अनुमत अधिकतम आयु पूरी कर ली थी जैसाकि रेलवे बोर्ड के 29 मार्च 2011²⁴ के पत्र द्वारा निर्धारित किया गया था।

उपरोक्त के अतिरिक्त, यह देखा गया कि 45 मामलों के (पूरे, उरे, उपरे, दपूरे और परे) के संबंध में, सीधी भर्ती के मामले में लागू वार्ड की भर्ती के लिये उच्चतम आयु अर्धवार्षिक अवधि चक्र का उल्लंघन किया गया था। इन सभी मामलों को

⁹¹ प्वाइंट मैन, शंटमैन, लीवरमैन, गेटमैन, कीमैन, खलासी, खलासी सहायक, केन जमादार एवं केन खलासी इत्यादि

²⁴ एमओआर (आरबी) ने 29.03.2011 के अपने पत्र के द्वारा बताया था कि लारजैर के अन्तर्गत भर्ती/भर्ती प्रक्रिया निर्धारित समय कार्यक्रम के अनुसार वर्ष में दो बार की जानी थी अर्थात् पहला अर्ध भाग-जनवरी-जून तक दूसरा अर्ध भाग-जुलाई-दिसम्बर। यह प्रक्रिया जुलाई 2011 से प्रारंभ हुई थी।

योजना की शर्तों के उल्लंघन को ध्यान में रखते हुये एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत पैन्ल के प्रचालन से हटा दिया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त, उत्तर मध्य रेलवे में यह देखा गया कि 22 कर्मचारियों के संबंध में, एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति, कर्मचारी की सेवानिवृत्ति के निर्धारित माह में हुई। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में इन कर्मचारियों के ब्यौरे, विवरण ग में दर्शाया गया है।

(iv) सुरक्षा श्रेणी के अंतर्गत कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों में समावेशन

शुरुआत में (2 जनवरी 2004) एलएआरएसजीईएसएस योजना को केवल दो सुरक्षा श्रेणियों को कवर करना था अर्थात ड्राइवर्स (शेंटर को छोड़कर) और गैंगमैन। इसके बाद, रेल मंत्रालय ने 11 सितम्बर 2010, 3 जनवरी 2012, 24 मार्च 2014 आदि के अपने परिपत्रों के माध्यम से कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों को भी शामिल किया जैसे ट्रॉली मैन, ट्रेक मैन, प्वाइंट्स मैन, शंटमैन, लीवरमैन, गेट मैन, यातायात कुलियों, की मैन, खलासी, क्रेन जमादार आदि। इन सभी परिपत्रों में एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत उपरोक्त उल्लिखित श्रेणियों को शामिल करने का कोई विशेष कारण उल्लिखित नहीं किये गये थे।

(v) केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण के निर्णय

कैट/जयपुर, कैट/दिल्ली और कैट/पटना की बेंच में अपने निर्णय में केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण ने विभिन्न रूप से निर्णय किया कि अब उपलब्ध पूर्ण योजना (एलएआरएसजीईएसएस) असंवैधानिक थी क्योंकि इसने सरकारी नौकरी देने की प्रतिस्पर्धा की भावना को ले लिया और सरकारी नौकरी पाने के लिये केवल गुप्त द्वार प्रवेश है। अनुकंपा नियुक्ति योजना को छोड़कर ऐसी सभी गुप्त द्वार प्रवेश योजनाएं अनियंत्रित, अवैध, अनुचित भ्रम, अधिकारातीत और असंवैधानिक खारिज, फंसाने वाली घोषित की गई। वास्तव में कैट, पटना के एक निर्णय ने स्पष्ट रूप से निर्देश दिये थे कि एसआरएसएस या एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत कोई सेवानिवृत्ति/भर्ती को लंबित किया जायेगा। इन निर्णयों के बावजूद भी, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने कोई ध्यान नहीं दिया और एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत अनियमित भर्ती की।

(vi) अन्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा द्वारा अन्य निम्नलिखित अनियमितताएं देखी गईं:

- (क) वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारी (व.डीपीओ)/अजमेर, उत्तर पश्चिम रेलवे के कार्यालय में बनाये गये एलएआरएसजीईएसएस के संबंध में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि तीन अभ्यर्थी जिन्हें असफल घोषित किया गया था, नियुक्ति प्राधिकारी का अनुमोदन लेने के बाद उन्हें सफल⁹² घोषित कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त यह देखा गया कि सफाईवाले की अस्थाई सेवाएं एलएआरएसजीईएसएस के लिये अर्हक सेवा की गणना करने के लिये मानी गई।
- (ख) एमओआर (आरबी), एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत लाभ लेने के लिये, 11 मार्च 2013 के पत्र के अनुसार, विशिष्ट सुरक्षा श्रेणी में कम से कम 20 वर्ष की अर्हक सेवा आवश्यक है। वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारी/बेंगलुरु, दक्षिण पश्चिम रेलवे के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि नमूना जांच किये गये 63 में से 17 कर्मचारियों को सेवानिवृत्ति की अनुमति दी गई थी और एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत उनके आश्रितों की नियुक्ति की गई थी यद्यपि उन्होंने संबंधित सेवा श्रेणी में 20 वर्षों तक कार्य नहीं किया था।
- (ग) रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या ई (पीएंडए)1-2010/आरटी-2 दिनांक 11 सितम्बर 2010 (आरबीई संख्या 131/2010) के पैरा4 के अनुसार, यह दोहराया गया कि कर्मचारी की सेवानिवृत्ति तभी स्वीकार की जायेगी यदि आश्रित, सभी रूप से उचित पाया जायेगा। कर्मचारी की सेवानिवृत्ति और आश्रित की नियुक्ति एक साथ होनी चाहिये। तथापि, दक्षिण पूर्वी रेलवे में, एक कर्मचारी वर्ष 2011 के लिये एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत ग्रेड पे ₹ 1,800 में नये सिरे से भर्ती के लिये सूचीबद्ध हुआ था। उसके पिता की स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति, उनके आश्रित की नियुक्ति से पूर्व 31 अक्टूबर 2012 को स्वीकार की गई थी। तथापि, उनका आश्रित चिकित्सा जांच पास करने में विफल रहा। इसके बाद, पिता ने एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत अपने बड़े पुत्र की नियुक्ति के लिये आवेदन किया और उनके आश्रित की नियुक्ति इस समीक्षा को करते समय प्रगति पर थी।
- (घ) पश्चिम मध्य रेलवे में, यह देखा गया कि 334 मामलों के संबंध में, कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति और आश्रितों की नियुक्ति एक साथ (1 से 381

⁹² अभ्यर्थियों के अनुरोध पर परिणाम की समीक्षा की गई और यह पाया गया कि परीक्षक द्वारा तैयार उत्तर कुंजी में दो प्रश्नों के उत्तर गलत थे। अभ्यर्थियों द्वारा दावे के अनुसार सही माने गये उत्तरों के आधार पर उन्हें सफल घोषित किया गया था।

दिनों का अंतर) नहीं की गई थी। इसी प्रकार, रेलवे बोर्ड के दिनांक 11 सितम्बर 2010 के पत्र के विपरीत जिसमें स्पष्ट रूप से निर्धारित था कि कर्मचारी की सेवानिवृत्ति और आश्रित की नियुक्ति एक साथ होनी चाहिये। उत्तर पश्चिम रेलवे में, सात मामलों में, कर्मचारियों की भर्ती और आश्रितों की नियुक्ति भी एक साथ (4 दिनों से 25 दिनों का अंतर) नहीं की गई थी।

- (ड) रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या ई (पीएंडए)1-2010/आरटी-2 दिनांक 11 सितम्बर 2010 (आरबीई संख्या 131/2010), के परिशिष्ट के अनुसार सिविल इंजीनियरिंग विभाग के गेटमैन, ट्रॉली मैन और की मैन योजना (एलएआरएसजीईएसएस) के अंतर्गत कवर थे। उत्तर पश्चिम रेलवे में, यद्यपि, योजना के अंतर्गत कर्मचारियों की स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति के मामलों के अंतिम निपटान की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि योजना का लाभ बराबर वाले (गैंग मैन के पर्यवेक्षक) को अनियमित रूप से दिया गया था, श्रेणी जो उस निश्चित समय पर योजना के अंतर्गत कवर नहीं थी। इसी प्रकार, 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत 12 सफाईकर्मियों की भी भर्ती की गई थी। यह भर्तियां उस निश्चित समय पर एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत भी कवर नहीं थी।
- (च) उत्तर पश्चिम रेलवे (तीन कर्मचारी) और पश्चिम मध्य रेलवे (एक कर्मचारी) में अर्हता और पुलिस जांच के विवरण के संबंध में गलत प्रमाणपत्र प्रस्तुत किये गये थे। उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा कार्यवाही शुरू कर दी गई है और नियुक्तियां नहीं की गई थीं, तथापि, पश्चिम मध्य रेलवे द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई है। दक्षिण पूर्व रेलवे के रांची मण्डल में, एक आश्रित सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारी द्वारा गलत घोषणा कि वह सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारी का दत्तक पुत्र है का एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत नियुक्ति की गई थी। दत्तक पुत्र की सेवा समाप्त कर दी गई थी। उसके पिता जिन्होंने गलत घोषणा दी थी, को कोई भी कार्यवाही किये बिना पुनः सेवा प्राप्त हो गई थी।
- (छ) पश्चिम मध्य रेलवे के सेवानिवृत्त होने वाले 8 कर्मचारियों के संबंध में, घोषित आश्रितों के अलावा अलग आश्रितों को उनकी जगह नियुक्त किया गया था।
- (ज) सामान्य नियमों के अनुसार, नियुक्त अभ्यर्थी की चिकित्सा जांच नियुक्ति से पूर्व की जानी चाहिये। तथापि, यह देखा गया कि मेट्रो रेल, कोलकाता में पूर्व हैल्पर इलैक्ट्रिक ने 5 सितम्बर 2012 को एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत कवर होने के लिये अपनी इच्छा प्रकट की। तथापि, उसके आश्रित की चिकित्सा जांच 30 अगस्त 2012 को हो गई थी अर्थात् उसकी इच्छा प्रस्तुत

करने से पूर्व। इसी प्रकार, एक और पूर्व हैल्पर इलैक्ट्रिक ने 21 जून 2013 को एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत कवर होने की अपनी इच्छा प्रकट की लेकिन उसके आश्रित की चिकित्सा जांच 18 जून 2013 को हुई।

इस प्रकार लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत, रेल मंत्रालय ने नियुक्ति के लिये न केवल निर्धारित नियमों एवं शर्तों का उल्लंघन किया बल्कि अपनी स्वयं की योजना से विचलन को छुपाया और अपेक्षित सुधारात्मक कार्यवाही नहीं की।

2.2.3 निष्कर्ष

वास्तविक योजना, के साथ-साथ योजना में अनुवर्ती संशोधन भारतीय रेलवे के कर्मचारियों के प्रतिनिधियों और ट्रेड यूनियन की मांच पर था और सुविचारित उचित अनुमोदित योजना नहीं। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत काफी नियुक्तियों की थी इस समानता पर कि वे अनुकंपा नियुक्तियों के समान है जिसके लिये न्यूनतम योग्यता में छूट थी। योजना से खुली प्रतियोगिता पर रोक लगती है और असाधारण परंपरा उत्पन्न करती है। यह खुली प्रतियोगिता के माध्यम से नियुक्ति और राज्य के अंतर्गत सभी नागरिकों के लिये सार्वजनिक नियुक्ति के मामले में अवसर की समानता में बाधा डालता है। एलएआरएसजीईएसएस कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग (डीओपीटी), वित्त मंत्रालय से परामर्श के बिना कार्यान्वित किया गया था और भारत के केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा प्राधिकृत नहीं है। यह कैट/जयपुर, कैट/दिल्ली और कैट/पटना के बेंच में उनके निर्णय में केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण द्वारा भी अनियमित घोषित किया गया।

इन आदेशों के बावजूद भी, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने योजना के अंतर्गत अतिरिक्त पाँच श्रेणियों को शामिल करके और सुरक्षा श्रेणी पद के अंतर्गत अपेक्षित न्यूनतम सेवा की अवधि में छूट देकर 24 मार्च 2014 और 1 दिसम्बर 2014 को दो या अधिक संशोधन किये हैं।

एलएआरएसजीईएसएस योजना शुरुआत में केवल दो सुरक्षा श्रेणियों अर्थात ड्राइवर (शंटर को छोड़कर) और गैंगमैन को कवर करने के लिये शुरू की गई थी उनके काम को ध्यान में रखते हुये जिसका ट्रेन प्रचालन और ट्रैक रखरखाव की सुरक्षा पर गंभीर असर था, यद्यपि, रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति (आरएसआरसी) 1998 ने दलील को अस्वीकृत किया कि कर्मचारी की आयु-प्रोफाइल/शारीरिक स्वास्थ्य का सुरक्षा पर कोई प्रतिकूल प्रभाव है। इसके बाद, रेल मंत्रालय ने समय-समय पर

ट्रॉली मैन, ट्रैक मैन, प्वाइंट्स मैन, शंटमैन, लीवर मैन, गेटमैन, यातायात कुली, की मैन, खलासी, क्रेन जमादार आदि जैसे कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत उन्हें शामिल करने के किसी भी विशेष कारण को उल्लिखित किये बिना शामिल की। इस योजना के माध्यम से भर्ती नियमित प्रावधानों और कर्मचारी की संबंधित श्रेणी के पात्रता मानदंड के साथ समझौता हुआ।

मामले को मार्च 2015 में रेल मंत्रालय के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

परिशिष्ट

(पैरा 2.2.1)

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा एलएआरएसजीईएसएस योजना में किये गये अनुवर्ती संशोधन।

क्र. सं.	संशोधन की तिथि	संशोधन के ब्यौरे
1.	15 अप्रैल 2005	योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति का चयन करने वाले कर्मचारियों के आश्रितों की भर्ती के लिये उपयुक्तता का रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) की बजाय क्षेत्रीय मुख्यालय के स्तर पर तीन वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी) अधिकारियों की समिति के माध्यम से निर्धारित होना था।
2	25 जुलाई 2006	अभ्यर्थी जो लिखित परीक्षा पास करने में अनुत्तीर्ण रहे, उन्हें उपयुक्तता जांच पास करने के लिये एक और अवसर दिया जाना था। जब भी ऐसे अनुरोध प्राप्त हो रहे थे यह सुनिश्चित किया जाना था कि योजना के अंतर्गत लाभ लेने वाले दोनों, रेलवे कर्मी और उसका/उसकी आश्रित संबंधित वर्ष के 30 जून या परीक्षा का तिथि जो भी पहले हो को पात्रता शर्तों को पूर्ण करें।
3	11 सितम्बर 2010	ग्रेड पे ₹ 1800 प्रतिमाह वाले अन्य सुरक्षा श्रेणी के स्टाफ (प्वाइंट्समैन, शंटमैन, लीवरमैन, गेटमैन, विभाग के यातायात कुली, गेट मैन, ट्रॉलीमैन, सिविल इंजीनियरिंग विभाग के कीमैन, एसएंडटी और मैकेनिकल और इलैक्ट्रिकल विभाग के खलासी/खलासी हैल्पर) को योजना के लाभ देना। अर्हता सेवा भी 33 वर्ष से 20 वर्ष तक कम कर दी गई। ग्रेड पे 1800 वाली सुरक्षा श्रेणी के मामले में योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति की मांग करने के लिये पात्रता आयुवर्ग 55-57 वर्ष से 50-57 वर्ष तक बढ़ा दिया गया। ड्राइवरों के लिये अर्हता सेवा (अर्थात् 33 वर्ष) की शर्त और आयुवर्ग (अर्थात् 55-57 वर्ष) में परिवर्तन नहीं

		हुआ। तथापि, योजना के अंतर्गत रोजगार केवल उन्हीं लोगों को गारंटीत था जो पात्र/उपयुक्त पाये गये और अंतिम रूप से प्रक्रिया के अनुसार चयनित हुये। यह भी दोहराया गया कि कर्मचारी की सेवानिवृत्ति को तभी माना जायेगा जब आश्रित सभी रूप से उपयुक्त होगा। कर्मचारी की सेवानिवृत्ति और आश्रित के नियुक्ति एक साथ होनी चाहिये। योजना की अन्य नियम एवं शर्तें अपरिवर्तित रहेंगी क्योंकि वे सुरक्षा संबंधित सेवानिवृत्ति योजना (एसआरआरए-2004) में विद्यमान हैं।
4	24 सितम्बर 2010	यह स्पष्ट किया गया कि एलएआरएसजीईएसएस गैंग मैन्/ट्रैक मैन् पर भी लागू होगा जो पहले से एसआरआरए-2004 के अंतर्गत कवर हैं।
5	29 मार्च 2011	एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत सेवानिवृत्ति/भर्ती प्रक्रिया निर्धारित समय सीमा अर्थात् पहली छमाही - जनवरी - जून और दूसरी छमाही - जुलाई - दिसम्बर के अनुसार वर्ष में दो बार की जानी चाहिये। यह प्रक्रिया जुलाई 2011 से शुरू हुई थी। ग्रेड पे ₹1800 प्रतिमाह में सुरक्षा श्रेणी पद के प्रति भर्ती के लिये आश्रितों की उपयुक्तता का निर्णय लेने के लिये मण्डलीय स्तर पर तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी) अधिकारियों की मूल्यांकन समिति निर्धारित की गई थी।
6	3 जनवरी 2012	एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत कुछ छूट दी गई थी। सिविल इंजीनियरिंग के अलावा विभाग के ट्रांली मैन् को भी सुरक्षा श्रेणी की सूची में शामिल किया गया था। एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत उचित श्रेणी में भर्ती के लिये शारीरिक क्षमता जांच की आवश्यकता को समाप्त करना। VI सीपी की सिफारिशों के समान योजना के अंतर्गत भर्ती के लिये निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक अर्हता के संबंध में छूट दी गई।
7	18 फरवरी 2013	यदि कर्मचारी का आश्रित लिखित परीक्षा पास करने के बाद विशेष स्तर की चिकित्सा जांच में विफल हो जाये, तो योजना के अंतर्गत भर्ती के लिये अन्य आश्रित को लेने के लिये कर्मचारी के अनुरोध पर अगली सेवानिवृत्ति/भर्ती क्रम में विचार किया जा सकता है बशर्ते दोनों कर्मचारी और आश्रित निर्धारित पात्रता शर्तों को पूर्ण करते रहें।
8	11 मार्च 2013	20 वर्षों की अर्हता सेवा विशिष्ट सुरक्षा श्रेणी पद में होनी चाहिये।
9	23 जुलाई 2013	एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत 11 सितम्बर 2010 और 3 जनवरी 2012 के बोर्ड के पत्र में अधिसूचित अनुसार जीपी ₹1800/- में विशिष्ट सुरक्षा श्रेणी और गैंग मैन् के आश्रितों की भर्ती के लिये लिखित परीक्षा समाप्त करने का निर्णय लिया गया

		था। यह निर्देश केवल जुलाई - दिसम्बर 2013 सेवानिवृत्ति/भर्ती चक्र से लागू होना था।
10	30 अगस्त 2013	सहायक लोको पाइलटों के रूप में भर्ती के लिये योग्यता जांच के लिये दूसरा अवसर बढ़ाने का निर्णय लिया गया था तीन महीनों के अंतर के बाद, प्रत्येक मामले में योग्यता के आधार पर विशेष मामलों में उन आश्रितों के लिये, जिन्होंने एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत लिखित परीक्षा पास की हो लेकिन योग्यता जांच पास न कर सके हों। यह निर्देश केवल जुलाई - दिसम्बर 2013 सेवानिवृत्ति/भर्ती चक्र से लागू होने थे। पहले के चक्र पूर्व निर्देशों द्वारा नियंत्रित हो रहे थे।
11	24 मार्च 2014	अतिरिक्त पांच श्रेणियां जो योजना के अंतर्गत जीपी ₹ 1800/- में ट्रेक पर कार्य कर रही थी - (i) इलैक्ट्रिक पावर स्टाफ, (ii) ट्रेक मशीन स्टाफ, (iii) पुल स्टाफ, (iv) ट्रेक्शन वितरण (टीआरडी) स्टाफ, और (v) स्थाई पथ निरीक्षक (पीडब्ल्यूआई) खलासी भी इस योजना के अंतर्गत शामिल थे।
12	1 दिसम्बर 2014	सुरक्षा श्रेणी पद के अंतर्गत अपेक्षित न्यूनतम सेवा का समय 20 वर्षों से 10 वर्षों तक कम करने का निर्णय लिया गया था।

विवरण क

[पैरा 2.2.2 (iii)]

जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान भारतीय रेल पर एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत भर्ती सहित, विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत कर्मचारियों की कुल भर्ती दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	सेवानिवृत्ति का स्रोत	भर्ती किये गये कर्मचारियों की संख्या
1	2	3
1	आरआरसी पूर्व-सैनिक	10,955
2	आरआरसी नियमित	82,123
3	खेल कोटा	380
4	अनुकंपा आधार	13,534
5	स्काउट एंड गाइड	198
6	एलएआरएसजीईएसएस	24,841
7	स्थानापन्न	1,358
8	अन्य/सांस्कृतिक	498
9	बंगला चपरासी/बंगला चपरासी से स्थानांतरण	374
10	दुर्घटना के शिकार	95
11	भूमि हानि	1575
	कुल	1,35,931

स्रोत: प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित आंकड़े

विवरण क-1 [पैरा 2.2.2 (iii)]

लारजेस के अंतर्गत निर्धारित भर्ती प्रावधानों का उल्लंघन

नियम I: निर्धारित शैक्षणिक योग्यताएं को पास करने हेतु

नियम II: शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीइटी) पास करने हेतु

नियम III: लिखित परीक्षा पास करने हेतु

रेलवे	जनवरी 2011 से मार्च 2014 के दौरान लारजेस के अंतर्गत की गई नियुक्तियों की कुल संख्या	समीक्षा हेतु चयनित नियुक्तियों की कुल संख्या	निम्न के उल्लंघन द्वारा की गई नियुक्तियां							
			केवल नियम I	केवल नियम II	केवल नियम III	केवल नियम I एवं II	केवल नियम I एवं III	केवल नियम II एवं III	केवल नियम I, II एवं III	कुल उल्लंघन
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मरे	2606	418	18	0	0	0	0	0	0	18
पूरे	476	170	0	70	0	11	0	5	0	86
पूमरे	1018	428	0	0	0	0	0	0	0	0
पूतरे	318	134	0	83	13	0	0	38	0	134
उमरे	1407	288	0	205	0	52	0	0	0	257
उपूरे	832	166	0	149	0	17	0	0	0	166
उपूसीरे	1773	360	0	297	0	20	0	0	0	317
उरे	2896	517	0	349	0	77	0	0	0	426
उपरे	2031	2031	0	1644	0	387	0	0	0	2031
दमरे	2819	566	18	417	54	0	0	0	0	489
दपूरे	157	157	0	119	0	20	0	7	0	146
दपूमरे	750	750	0	433	0	205	0	0	0	638
दरे	2365	2365	0	740	0	324	0	327	62	1453
दपरे	741	741	0	626	0	42	0	42	10	720
पमरे	1996	410	0	368	0	42	0	0	0	410
परे	2603	525	0	368	0	157	0	0	0	525
आरपीयू तथा मैट्रो	60	60	0	42	0	2	0	0	0	44
कुल	24848	10086	36	5910	67	1356	0	419	72	7860

मामलों की कुल सं. जो नियम I, अर्थात निर्धारित शैक्षणिक योग्यता के बिना भर्ती किए गए, का उल्लंघन करते हैं - $(36 + 1356 + 0 + 72) = 1464$

मामलों की कुल सं. जो नियम II, अर्थात पीइपी उर्तीण किए बिना भर्ती किए गए, का उल्लंघन करते हैं - $(5910 + 1356 + 419 + 72) = 7757$

मामलों की कुल सं. जो नियम III, अर्थात लिखित परीक्षा पास किए बिना भर्ती किए गए, का उल्लंघन करते हैं - $(67 + 0 + 419 + 72) = 558$

विवरण ख

[पैरा 2.2.2 (iii) (क)]

जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत 1एस श्रेणी के अंतर्गत कर्मचारियों की अनियमित नियुक्ति

क्र. सं.	रेलवे	कर्मचारियों की कुल संख्या	किया गया कुल भुगतान (डीए + कुल बेसिक पे) राशि ₹ में
1	2	3	4
1	पूर्व	11	915769
2	उत्तर पश्चिम	387	17394411
3	दक्षिण मध्य	18	1224730
4	दक्षिण	79	11253711
5	दक्षिण पूर्व	5	291264
6	पश्चिम मध्य	42	1827202
7	दक्षिण पूर्व मध्य	36	3306642
8	आरपीयू और मेट्रो	2	223776
9	पूर्वोत्तर सीमांत	20	1515753
10	पश्चिम	157	6357192
11	उत्तर मध्य	48	2880676
12	मध्य	18	969352
13	उत्तर	106	9406584
14	उत्तर पूर्व	17	1063025
कुल		946	58630087

स्रोत: प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित आंकड़े

नोट: दक्षिण पश्चिम और पूर्व तट रेलवे में 1एस श्रेणी के अंतर्गत कोई भर्तियां नहीं की गई थी।

नोट: कॉलम 4 के संबंध में गणना निम्नलिखित तरीके से की गई है:

अवधि = अवधि के लिये डीए = पे (+) समय-समय पर लागू डीए = परिलब्धियां (x) नियुक्ति से सेवा के महीने।

विवरण ग

[पैरा 2.2.2 (iii) (ख)]

जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्त कर्मचारियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण, जिन्होंने सेवानिवृत्ति के समय पर 57 वर्ष पार कर लिये थे।

क्र. सं.	रेलवे	57 वर्ष की आयु के बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों की संख्या	57 वर्ष की आयु के बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों की संख्या (आरबी के दिनांक 29.03.2011 के पत्र के अनुसार)	भर्ती की उच्चतम आयु पार हुई आश्रित की आयु
1	2	3	4	5
1	मध्य	116	0	0
2	पूर्व	43	0	5
3	पूर्व मध्य	251	0	0
4	पूर्व तट	48	0	0
5	उत्तर मध्य	157	0	0
6	उत्तर पूर्व	60	6	0
7	पूर्वोत्तर सीमांत	56	6	0
8	उत्तर	217	0	12
9	उत्तर पश्चिम	222	171	5
10	दक्षिण मध्य	114	0	0
11	दक्षिण पूर्व	14	0	3
12	दक्षिण पूर्व मध्य	22	0	0
13	दक्षिण	118	0	0
14	दक्षिण पश्चिम	41	41	6
15	पश्चिम मध्य	75	62	0
16	पश्चिम	85	0	14
17	आरपीयू एवं मेट्रो	10	0	0
कुल		1649	286	45

स्रोत: प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित आंकड़े

2.3 भारतीय रेल में स्टेशन आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के जाली नोट

मुख्य विशेषताएं

भारतीय रेल में, 8666 बुकिंग स्थान हैं जहां टिकट बुकिंग/प्रतिदाय, पार्सल बुकिंग आदि के माध्यम से नकद लेनदेन होता है। इन स्थानों से प्राप्त नकद या तो सीधे बैंक में जमा कर दिया जाता है या रेलवे द्वारा नामांकित रोकड़ कार्यालय को भेज दिया जाता है। इन स्थानों से जाली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएन) की प्राप्ति के मुद्दे और इन एफआईसीएन से निपटने के लिये रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया की लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा की गई थी। कुछ मुख्य निष्कर्ष निम्नलिखित हैं:

- स्टेशन आय को सीधा बैंक में भेजने वाले 17 क्षेत्रीय रेलवे में 85 स्टेशनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा, से पता चला कि एफआईसीएन भेजने के लिये संबंधित बैंक द्वारा पांच क्षेत्रों के 13 स्टेशनों पर ₹ 35.99 लाख का डेबिट बढ़ाया गया। (पैरा 2.3.2.1)
- संपूर्ण भारतीय रेल में, 4589 स्टेशन रेलवे द्वारा नामांकित 40 रोकड़ कार्यालयों को नकद भेजते हैं। प्रत्येक रोकड़ कार्यालय के ऐसे पांच स्टेशनों की संवीक्षा से पता चला कि एफआईसीएन भेजने के लिये 12 क्षेत्रीय रेलवे पर 26 रोकड़ कार्यालयों द्वारा ₹ 56.34 लाख का डेबिट बढ़ाया गया। (पैरा 2.3.2.2)
- इन चयनित स्टेशनों पर बड़े कुल डेबिट (₹ 92.33 लाख) में से मुख्य भाग (78.60 प्रतिशत) जुलाई 2014 को संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा अधिक बनाया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा से पता चला कि बैंक/रोकड़ कार्यालयों से पता लगाये गये एफआईसीएन को संबंधित बुकिंग स्टाफ को वापस किया जा रहा था। जो क्षेत्रीय रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल में मौजूदा प्रावधानों का उल्लंघन था। इसके परिणामस्वरूप खुले बाजार में एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना हुई। म.रे. के मामले में, लेखापरीक्षा से पता चला कि आईडीबीआई बैंक द्वारा पता लगाये गये ₹ 18.64 लाख के एफआईसीएन स्टेशन प्राधिकारी को वापस कर दिये गये थे और वो भी बिना किसी जब्त की सलाह दिये। (पैरा 2.3.2.1 और 2.3.2.2)

- लेखापरीक्षा से पता चला कि एफआईसीएन से निपटने के लिये बही स्टेशन प्राधिकारी द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया निर्धारित नियमों/निर्देशों के अनुसार थी। तीन रेलवे (मरे, पूरे, परे) के मामले में, संबंधित स्टेशन प्राधिकारी ने लेखापरीक्षा को सूचित किया कि एफआईसीएन स्टेशन स्टाफ द्वारा नष्ट कर दिये जाते हैं। (पैरा 2.3.2.2)
- 14 क्षेत्रीय रेलवे में 196 बुकिंग स्थानों के नमूना जांच से पता चला कि मुद्रा प्रमाणक मशीन केवल 58 स्थानों पर स्थापित हैं। मशीन लगाने के बावजूद भी, इन स्थानों पर पर ₹9.26 लाख का एफआईसीएन प्राप्त हुआ। [पैरा 2.3.2.3(बी)]

2.3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) के संबंध में जाली भारतीय मुद्रा नोट्स (एफआईसीएन) का प्रयोग और परिचलन का मुद्दा निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये उचित है:

भारतीय रेल में 8666 टिकटिंग स्थानों [1859 यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस), 5222 अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) और 1585 यूटीएस सह पीआरएस] पर टिकट और अन्य भुगतान के लिये यात्रियों, यात्रा एजेंटों और ठेकेदारों द्वारा नकद लेनदेन होता है। इन स्थानों से प्राप्त नकद या तो रेलवे व्यापार से निपटने वाले बैंकों में सीधे जमा होता है या बैंगों के माध्यम से मण्डलीय/क्षेत्रीय मुख्यालय पर नामांकित रोकड़ कार्यालय को नकद भेजा जाता है। रोकड़ कार्यालय फिर ऐसे नकद को उनके संबंधित बैंक में जमा कराता है। वर्तमान में, भारतीय रेल में, 2226 स्टेशन सीधे बैंक में नकद भेजते हैं जबकि 4589 स्टेशन उनके नामांकित रोकड़ कार्यालयों को नकद देते हैं।

भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने एफआईसीएन के खतरे से निपटने के लिये समय-समय पर निर्धारित बैंकों द्वारा अपनाये जाने वाले व्यापक दिशानिर्देश जारी किये हैं। आरबीआई ने निर्देश दिये (जुलाई 2012) कि जाली नोटों को जब्त करना चाहिये और सभी राष्ट्रीयकृत/निजी बैंकों, सभी कोषागारों और उप कोषागारों और भारतीय रिजर्व बैंक के जारी कार्यालयों द्वारा सूचित करना चाहिये। आरबीआई ने आगे फिर स्पष्ट किया (जुलाई 2013) कि किसी भी मामले में जाली नोटों को बैंक/कोषागार द्वारा नष्ट या भुनाने वाले को वापस नहीं किये जाने चाहिये।

रेलवे बोर्ड स्तर पर, वाणिज्यिक निदेशालय (सदस्य यातायात) और वित्त निदेशालय (वित्तीय आयुक्त) रोकड़ और भुगतान कार्यालय के नियंत्रण और देखरेख के लिये और उनके कार्य के लिये उत्तरदायी हैं। क्षेत्रीय रेलवे में, मुख्य

वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) को स्टेशनों पर राजस्व की प्राप्ति का पर्यवेक्षण/निगरानी करनी आवश्यक है। क्षेत्रीय रेलवे के रोकड़ एवं भुगतान कार्यालय का कार्य क्षेत्र के एफए और सीएओ के पर्यवेक्षण के अंतर्गत है, जबकि मण्डल के वाणिज्यिक और सुरक्षा विभाग मार्गस्थ नकद के आवागमन और जमा को सुनिश्चित करते हैं। एफआईसीएन से निपटने की प्रक्रिया, निर्देश/प्रावधान भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (पैरा 2406 और 2408), भारतीय रेलवे लेखा कोड (पैरा 1941) और संबंधित क्षेत्रीय रेलवे⁹³ के नकद और भुगतान मैनुअल के संबंधित पैरा में निर्धारित किये गये हैं।

लेखापरीक्षा ने एफआईसीएन का पता लगाने के लिये रेलवे स्टाफ को उपलब्ध कराई गई बुनियादी सुविधाओं की पर्याप्तता और रेलवे में निर्धारित नियम/निर्देशों के अनुपालन की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने चयनित रेलवे स्टेशनों (प्रत्येक क्षेत्र के एक मण्डल के पांच स्टेशन⁹⁴ जो सीधे बैंक को नकद देते थे, और प्रत्येक रोकड़ कार्यालय⁹⁵ के अंतर्गत पांच स्टेशनों) की 2010-11 से 2014-15 (जुलाई 2014 तक) तक पांच वर्षों की अवधि के लिये अभिलेखों की जांच की। लेखापरीक्षा ने सभी 17 क्षेत्रीय रेलवे के यातायात रोकड़ और भुगतान कार्यालय, यातायात लेखा कार्यालय के अभिलेखों की भी जांच की।

विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्षों की अनुवर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

2.3.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.3.2.1 बैंक को प्रत्यक्ष रूप से प्रेषित स्टेशन आय

17 क्षेत्रीय रेलवे में 85 स्टेशनों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बैंकों के साथ खुले संबंधित रेल खातों में जमा और स्टेशन/रोकड़ कार्यालय से नकद को एकत्र करने के लिये बैंकों⁹⁶ द्वारा व्यवस्था की गई थी।

⁹³ चार रेलवे (दपूरे, पमरे, दपूमरे, दमरे) के पास नकद और भुगतान मैनुअल नहीं था।

⁹⁴ आईआर में, 2226 स्टेशनों की कुल आय सीधे बैंक में जमा होती हैं। प्रत्येक क्षेत्र के मण्डल में पांच ऐसे स्टेशन संवीक्षा के लिये चयनित किये गये थे।

⁹⁵ संपूर्ण आईआर में, 4589 स्टेशन आईआर में स्थित 40 नामांकित रोकड़ कार्यालयों को स्टेशन आय दे रहे हैं। प्रत्येक क्षेत्र में ऐसे पांच प्रतिशत स्टेशन विस्तृत अध्ययन के लिये चयनित किये गये थे।

⁹⁶ राष्ट्रीयकृत और निजी बैंक। तीन रेलवे (मरे, परे और दरे) में इन तीन रेलवे पर उपनगरीय खण्ड के कुछ स्थानों में निजी बैंकों (एचडीएफसी और आईडीबीआई) द्वारा व्यवस्था की गई थी।

भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (आईआरसीएम) के पैरा 2406 और 2408 के अनुसार, एफआईसीएन स्वीकृत नहीं होना चाहिये और किराये, माल भाड़े आदि के भुगतान को भुनाये गये सभी मुद्रा नोटों को स्वीकार करने से पूर्व बुकिंग स्टाफ द्वारा ध्यानपूर्वक उनकी जांच करनी चाहिये। इसके अतिरिक्त, रेलवे का नकद और भुगतान मैनुअल निर्धारित करता है कि एफआईसीएन की पहचान होने पर, डेबिट संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा राशि अधिक करने के लिये संबंधित स्टेशनों के प्रति बढ़ाना चाहिये।

17 क्षेत्रीय रेलवे के प्रत्येक मण्डल में पांच चयनित स्टेशनों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ₹ 35.99 लाख की कुल राशि पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे, उरे, दरे, दमरे और परे) के 13 स्टेशनों से प्राप्त आय से संबंधित बैंको द्वारा एफआईसीएन के रूप में पहचानी गई। एफआईसीएन का पता लगाने के कारण बैंक ने इन स्टेशनों के प्रतिस मान राशि का डेबिट बढ़ाया। संबंधित स्टेशनों के अभिलेखों से आगे पता चला कि बकाया डेबिट (58.46 प्रतिशत) का मुख्य भाग क्षेत्रीय रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार स्टेशन के संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा अधिक किया गया था। विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका संख्या 2.13

क्र. सं.	रेलवे का नाम	स्टेशनों की संख्या जहां चयनित 5 स्टेशनों में से एफआईसीएन पाया गया	बैंक द्वारा एफआईसीएन (₹) के कारण बढ़ाया गया डेबिट	संबंधित बुकिंग स्टेशन द्वारा निपटाया गया डेबिट (₹)	बकाया डेबिट (₹)
1.	मरे	3	1864100	1864100	0
2.	उरे	3	188850	188850	0
3.	दरे	1	10700	10700	0
4.	दपरे	1	500	0	500
5.	परे	5	1535250	40600	1494650
	कुल	13	3599400	2104250	1495150
			₹35.99 लाख	₹21.04 लाख	₹14.95 लाख

उपरोक्त से, यह स्पष्ट है कि यद्यपि रेल प्रशासन ने बैंको द्वारा पहचाने गये एफआईसीएन के मुख्य भाग के लिये वसूली कर ली है, ₹ 14.95 लाख की राशि इन चयनित स्टेशनों में रेलवे द्वारा वसूली की जानी बाकी है।

अलग से, मुंबई मण्डल (परे) के पूर्ण उपनगरीय खण्ड⁹⁷ (29 स्टेशनों) की स्टेशन आय से संबंधित बैंक में नकद जमा की विस्तृत संवीक्षा से पता चला कि ₹ 35.79 लाख के एफआईसीएन पहचाने गये और बैंक द्वारा जब्त किये गये। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2014 तक, पहचाने गये और जब्त किये गये, एफआईसीएन के कारण कुल संचित बकाया डेबिट ₹ 35.38 लाख था, जिसके संबंध में वसूली नहीं की गई है। केवल ₹ 0.41 लाख का डेबिट मुंबई मण्डल के दो स्टेशनों के बुकिंग स्टॉफ द्वारा अधिक किया गया था। इसके अतिरिक्त, जैसा कि यह रेलवे में जारी प्रक्रिया है, एफआईसीएन के कारण बकाया डेबिट आगे संचित होगा। यह इस तथ्य को दर्शाता है कि सभी मण्डलों में समग्र जनसंख्या पर आईआर द्वारा व्यापक अभ्यास पहचानी गई महत्वपूर्ण और अभी वसूली जाने वाली राशि निकाल सकता है।

(क) बैंको द्वारा एफआईसीएन की पहचान

एफआईसीएन की पहचान के मामले में, बैंको को ऐसे एफआईसीएन जब्त करने चाहिये और उन्हें आरबीआई में जमा करना चाहिये। बैंक को संबंधित रेलवे प्राधिकारी को जब्ती की सलाह भेजना भी आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने 17 क्षेत्रीय रेलवे में बैंको द्वारा संबंधित रेलवे को एफआईसीएन की पहचान की प्रक्रिया और उसके बारे में जांच के लिये प्रत्येक क्षेत्र में एक मण्डल के मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधन/मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक और रोकड़ कार्यालय के अभिलेखों की संवीक्षा की। लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- हर क्षेत्रीय रेलवे (मरे, उरे, उसीरे, दरे, दपरे और परे) में, ₹ 61.97 लाख के एफआईसीएन पहचाने गये और संवीक्षा अवधि के दौरान बैंकों द्वारा डेबिट बढ़ाये गये।
- मरे के मामले में, ₹ 18.64 लाख के एफआईसीएन पहचाने गये और संबंधित स्टेशनों पर आईडीबीआई बैंक द्वारा डेबिट किया गया। इसके अलावा, मरे की संबंधित स्टेशन प्राधिकारियों को बैंक से बिना जब्त सूचना दिये इन एफआईसीएन को वापस कर दिया गया जो नियमों का उल्लंघन था। स्टेशन प्राधिकारी/बुकिंग स्टाफ द्वारा एफआईसीएन की प्राप्ति खुले बाजार में इन एफआईसीएन का पुनः परिसंचरण की संभावना को खुला रखती है।

⁹⁷ क्षेत्र का उपनगरीय खण्ड क्षेत्रीय रेलवे/रेलवे बोर्ड, जहां स्थानीय ट्रेन कम अवधि पर चलती है, द्वारा अधिसूचित हैं।

- उसीरे के मामले में, रेल प्रशासन ने कहा कि यद्यपि एसबीआई द्वारा ₹ 0.005 लाख के एफआईसीएन की पहचान की गई, बैंक द्वारा कोई डेबिट नहीं किया गया। बैंक ने संबंधित स्टेशन को एफआईसीएन वापस कर दिया।
- अन्य 11 क्षेत्रीय⁹⁸ रेलवे में, जहां स्टेशन आय को एकत्र और जमा रकने के लिये रेलवे व्यापार में राष्ट्रीयकृत बैंक शामिल थे, चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा के दौरान एफआईसीएन का कोई मामला नहीं पाया गया।

2.3.2.2 नामांकित रोकड़ कार्यालय को प्रेषित स्टेशन आय

भारतीय रेल में, 4589 स्टेशन 40 नामांकित रोकड़ कार्यालयों को नकद प्रेषण कर रहे थे। रेलवे का नकद और भुगतान मैनुअल निर्धारित करता है कि, स्टेशन को डेबिट किया गया एफआईसीएन संबंधित स्टेशन स्टाफ द्वारा दी गई अधिक राशि वापस लाने की व्यवस्था और जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिये सभी एफआईसीएन युक्त सील लगे हुये कपड़े में संबंधित मण्डलीय वाणिज्यिक अधीक्षक को मुख्य नकद गवाह⁹⁹ द्वारा भेजा जायेगा। तथापि, रोकड़ कार्यालय द्वारा मण्डलीय वाणिज्यिक अधीक्षक को सौंपी, पहचानी गई एफआईसीएन से निपटने के लिये नकद और भुगतान मैनुअल में कोई अतिरिक्त प्रक्रिया उल्लिखित नहीं है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि नामांकित रोकड़ कार्यालय से अधिकारियों द्वारा पहचाने गये विभिन्न स्टेशनों से नकद बैग के माध्यम से प्राप्त एफआईसीएन कम प्रेषण सलाह और पहचानी गई एफआईसीएन सहित डेबिट के रूप में संबंधित स्टेशनों को वापस किये गये थे। आगे लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- 17 क्षेत्रीय रेलवे में रोकड़ कार्यालयों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि अप्रैल 2010 से जुलाई 2014 के दौरान, एफआईसीएन के कारण 12 क्षेत्रीय रेलवे¹⁰⁰ पर 26 रोकड़ कार्यालयों द्वारा ₹ 56.34 लाख का डेबिट बढ़ाया गया था। इन डेबिटों में से, ₹ 51.55 लाख संबंधित स्टाफ द्वारा अनुवर्ती रूप से अधिक कर लिया था और जुलाई 2014 तक ₹ 4.79 लाख बकाया था।

⁹⁸ पूरे, पमरे, उपरे, दपरे, दमरे, उमरे, पूतरे, उपरे, पूमरे, दपरे और मेट्रो रेलवे

⁹⁹ नकद कार्यालय का एक स्टाफ

¹⁰⁰ मरे, पूरे, परे, उपरे, दपरे, पूतरे, उरे, उमरे, दरे, दमरे, दपरे और पमरे

- इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा से पता चला कि पहचाने गये एफआईसीएन से निपटने के लिये अलग-अलग रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया निर्धारित प्रावधानों के अनुसार नहीं थी। विवरण नीचे दर्शाया गया है:-

(तालिका संख्या 2.14)

(राशि ₹ में)

रेलवे	रोकड़ कार्यालय द्वारा किया गया डेबिट (एफआईसीएन) और बुकिंग स्टाफ द्वारा अधिक किया गया	एफआईसीएन से निपटने के लिये स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया (जैसा कि लेखापरीक्षा को संबंधित स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा बताया गया)	टिप्पणियां
मरे	112600	स्टेशन स्टाफ द्वारा सभी जाली नोट नष्ट कर दिये गये।	यह रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल के प्रावधानों या जिसमें यह कहा गया था कि पहचाने गये
पूरे	1123300	स्टेशन स्टाफ द्वारा नष्ट	
परे	858120	निपटाये गये, फाड़े गये और जलाये गये	एफआईसीएन को जप्त करना चाहिये और संबंधित अधीक्षक को सूचित करना चाहिये का उल्लंघन था।
उपरे	860560	एफआईसीएन संबंधित बुकिंग स्टाफ को सौंप दिये गए थे। तथापि, कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं है जो दर्शाये कि इस संबंध में रेलवे के वाणिज्यिक विभाग को उसके बारे में सूचित कर दिया गया था उसी रूप में, बाजार में इन एफआईसीएन का पुनः परिसंचरण की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।	
दपूरे	542470	दोषपूर्ण मुद्रा नोट्स मुख्य बुकिंग अधीक्षक (सीबीएस) द्वारा नष्ट कर दिये गये थे	पहचाने गये एफआईसीएन के निपटान के संबंध में स्टेशन प्राधिकारी के पास लेखापरीक्षा द्वारा कोई अभिलेख नहीं पाये गये।
पूतरे	96900	रेल प्रशासन के पास इस संबंध में कोई जानकारी नहीं है।	
पमरे	446200		
उरे	675800		
उमरे	79800		
दरे	104900	आरबीआई को आगे की कार्यवाही के लिये	प्रक्रिया का पालन हुआ।
दमरे	233650	जीआरपी को एफआईसीएन भेजे गये और उस की प्रति आगे की आवश्यक कार्यवाही हेतु संबंधित मण्डल के डीसीएम को भेजी गई।	
दपरे	21100	एफआईसीएन आरबीआई में जमा कराये गये, जिसने रेल प्रशासन की सलाह के तहत उसे जप्त कर लिया।	
	5155400		

उपरोक्त तालिका से, यह स्पष्ट है कि केवल तीन रेलवे (दरे, दपरे और दमरे) ने एफआईसीएन के निपटान के समय निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया। तथापि,

जांच रेलवे (मरे, पूरे, परे, उपरे, दपूरे) के संबंध में, एफआईसीएन से निपटने के लिये रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल और वाणिज्यिक मैनुअल में निर्धारित नहीं हैं।

उपरोक्त दर्शाई गई प्रक्रिया जैसे संबंधित स्टेशनों को एफआईसीएन वापस करना नकद और भुगतान मैनुअल का उल्लंघन था जिसमें यह निर्धारित है कि एफआईसीएन को रेलवे के संबंधित मण्डल के मण्डलीय वाणिज्यिक अधीक्षक को सील किये हुये लिफाफे में भेजना अपेक्षित है। उपरोक्त व्यवहार को ध्यान में रखते हुये, खुले बाजार में एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

एफआईसीएन में अवरोधन स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि मुद्रा स्वीकार करते समय बुकिंग स्टाफ की ओर से यथोचित प्रयास करना आवश्यक हैं। इस समस्या से निपटने के लिये क्षेत्रीय रेलवे की ओर से गंभीरता में कमी के साथ-साथ एफआईसीएन के अवरोधन के मामले में की जाने वाली अपेक्षित कार्यवाही को टालने की प्रवृत्ति थी इस तथ्य से स्पष्ट है कि पहचाने गये एफआईसीएन स्टेशन स्टाफ को वापस कर दिये गये और वो नष्ट, फाड़, जला दिये गये जैसा उपरोक्त तालिका में स्पष्ट किया गया है।

भारतीय रेल को खुले बाजार में इन एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण को रोकने के लिये रोकड़ कार्यालय जहां स्टेशन आय प्रेषित की जाती है और रेलवे व्यापार से निपटने वाले बैंकों द्वारा एफआईसीएन की पहचान पर निगरानी रखने की आवश्यकता है।

2.3.2.3 सभी नकद प्रबंधन वाले स्थानों पर भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक मशीनों का प्रावधान न होना

(क) भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक मशीनों की स्थापना न होना

17 क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि रेल प्रशासन ने जुलाई 2014 तक 8642 बुकिंग स्थानों और 40 रोकड़ कार्यालयों के प्रति केवल 1562 स्थानों पर 2377 भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक की स्थापना के लिये व्यवस्था की थी।

(ख) मुद्रा प्रमाणक मशीनों की स्थापना के बावजूद प्राप्त एफआईसीएन।

लेखापरीक्षा ने 14 क्षेत्रीय रेलवे के 196 स्थानों की नमूना जांच की जहां मुद्रा प्रमाणक मशीने लगाई गई थी। आठ क्षेत्रीय रेलवे¹⁰¹ के 58 स्थानों पर लेखापरीक्षा से पता चला कि 187 भारतीय मुद्रा प्रमाणक लगाने जाने के बावजूद जुलाई 2014 तक ₹ 9.26 लाख की एफआरसीएन राशि स्टेशन आय के माध्यम से प्राप्त हुई थी जैसा बैंकों/नामांकित रोकड़ कार्यालयों द्वारा पता लगाया गया।

यह दर्शाता है कि लगाई गई मुद्रा प्रमाणक मशीनें या तो खराब थी या स्टाफ उसके प्रयोग में लापरवाह थे जिसके परिणामस्वरूप एफआईसीएन का पता लगाने में विफलता हुई।

क्षेत्रीय रेलवे का वाणिज्यिक विभाग सभी बुकिंग स्थानों और रोकड़ कार्यालयों में पर्याप्त संख्या में भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक मशीनें लगाने में विफल रहा। जहां मशीने लगाई भी गई थी; संबंधित विभाग इन मशीनों की देखरेख और रखरखाव सुनिश्चित करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, मशीनें उपलब्ध कराने के बावजूद, बुकिंग स्टेशनों के माध्यम से एफआईसीएन की स्वीकृति को रोका नहीं जा सका।

2.3.2.4 जाली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएन) को पहचानने के लिये टिकट बुकिंग स्टाफ को प्रशिक्षण दिलाने के लिये रेल प्रशासन की विफलता

टिकट बुकिंग स्टाफ के लिये यह सुनिश्चित करना बहुत जरूरी है कि यात्रियों से प्राप्त मुद्रा नोट असली हों। इस उद्देश्य के लिये, यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि नकद प्रबंधन स्टॉक बैंक नोट की सुरक्षा विशेषताओं से पूर्ण रूप से परिचित हो।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में कुल 33188 स्टाफ में से छह क्षेत्रीय रेलवे (मरे-223, पूमरे-1, दपूरे-37, दपरे-621 और परे-579) के केवल 1720 बुकिंग स्टाफ (5.18 प्रतिशत) को आरबीआई और राष्ट्रीकृत निजी बैंकों द्वारा आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम, प्रदान किया गया था। इसके अलावा, बची हुई 11 क्षेत्रीय रेलवे के बुकिंग स्टाफ को जुलाई 2014 तक इस संबंध में कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा से यह पता चला कि न तो कोई संरचित प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किया गया न ही क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रशिक्षित और प्रशिक्षित किये जाने वाले स्टाफ के बारे में कोई आंकड़े अनुरक्षित किए गए।

¹⁰¹ मरे, पूरे, पूतरे, उपरे, दरे, दपरे, परे

रेल प्रशासन को नकद संभालने वाले स्टाफ के लिये नियमित रूप से प्रशिक्षण/जागरूकता कार्यक्रमों का आयोजन करना चाहिये, उन्हें प्राप्ति के समय ही एफआईएन पहचानने में सक्षम करने के लिये बैंक नोट की सुरक्षा विशेषताओं की संवेदनशीलता के बारे में बताना चाहिये।

2.3.3 निष्कर्ष

एफआईसीएन से निपटने के तरीके के बारे में प्रावधानों के बावजूद, भारतीय रेल बुकिंग काउंटर पर जाली नोटों की प्राप्ति की जांच करने में विफल रही। तरीका जिससे विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में एफआईसी को नष्ट करके, संबंधित बुकिंग स्टाफ को सौंप कर निपटाये जा रहे थे कोड और मैनुअल में निर्धारित नियमों का उल्लंघन था। बुकिंग स्टाफ को एफआईसीएन सौंपना खुले बाजार में इन एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना बढ़ा सकता था। भारतीय रेल इस कारण बकाया डेबिट को निपटाने में भी विफल रही जिससे राजस्व हानि हुई। इसके अतिरिक्त, पर्याप्त नियंत्रण तंत्र के अभाव, विशेष रूप से क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध मुद्रा प्रमाणक मशीनों की सीमित संख्या ने जाली मुद्रा की स्वीकृति के जोखिम को बढ़ाया और जो उपलब्ध भी थी उनका ईष्टतम उपयोग नहीं हो रहा था। चूँकि भारतीय रेलवे यात्री/माल भाड़ा यातायात के कारण पैसों की महत्वपूर्ण राशि नियमित रूप से एकत्रित करती है, उसकी ओर से एफआईसीएन के मामले में पहचान और नियंत्रण में किसी भी चूक से, भारतीय अर्थव्यवस्था में जाली मुद्रा की पहले से मौजूद समस्या बढ़ने की संभावना है।

मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

भारतीय रेलवे के यातायात विभाग से संबंधित पैराग्राफ

2.4 पश्चिम रेलवे(परे): पश्चिम रेलवे और परियोजना रेलवे के बीच गलत करार के कारण राजस्व की हानि

गांधीधाम - समखियाली में उत्पन्न राजस्व के संबंध में रेलवे और केआरसीएल के बीच अपनाएं गये असंगत राजस्व सहभाजन सूत्र के परिणामस्वरूप अभी तक ₹ 300.21 करोड़ की हानि हुई।

गांधीधाम - समखियाली - पालनपुर (माप 300.81 कि.मी.) के बीच मौजूदा मीटर गेज को ब्रॉड गेज को गेज परिवर्तन (जीसी) कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड (केआरसीएल) द्वारा किया गया था और यह लाइन जुलाई 2006 में यातायात के लिये खोल दी गई थी। जीसी से पूर्व, गांधीधाम से समखियाली तक खण्ड में एमजी लाइन के साथ बीजी लाइन थी। इसलिये, गांधीधाम - समखियाली - पालनपुर खंड के जीसी कार्य के समाप्त होने पर, इस खण्ड (गांधीधाम - समखियाली) को दोहरी लाइन मिली।

जुलाई 2006 में रेलवे द्वारा केआरसीएल के साथ हस्ताक्षरित प्रचालन और रखरखाव करार की समीक्षा से पता चला कि रेलवे और केआरसीएल के बीच राजस्व सहभाजन के लिये खण्ड 6.2.3 में निम्नलिखित शर्त हैं:

1. केआरसीएल को पालनपुर - समखियाली - गांधीधाम बीजी लाइन पर मालगाड़ियों के आने और जाने के लिये राजस्व का पूर्ण भाग मिलना चाहिये।
2. पश्चिम रेलवे को गांधीधाम और समखियाली के बीच पुरानी बीजी लाइन पर चल रहे यातायात से राजस्व मिलना चाहिये।

तदनुसार, जनवरी 2012 से मार्च 2012 तक 03 महीने के लिये राजस्व विभाजन के वास्तविक कार्य की नमूना जांच की गई थी और यह पता चला कि माल भाड़ा राजस्व का केआरसीएल का हिस्सा ₹ 21.66 करोड़ था जबकि भाड़े का रेलवे का हिस्सा केवल ₹ 2.29 करोड़ था।

इसके अतिरिक्त संवीक्षा ने दर्शाया कि गांधीधाम और समखियाली के बीच दो लाइने विभाजन के उद्देश्य के लिये अलग खण्ड के रूप में मानी गई हैं। प्रचालन कारणों के कारण गांधीधाम - समखियाली के बीच नई परिवर्तित लाइन को अप लाइन के रूप में माना गया था और गांधीधाम से बाहर की ओर भरे हुये यातायात की इस लाइन पर परिवहन किया जा रहा था और उससे प्राप्त राजस्व

केआरसीएल को गया। गांधीधाम की ओर खाली यातायात की मौजूदा बीजी लाइन (समखियाली से गांधीधाम तक) पर ढुलाई की जा रही थी जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को कम राजस्व भाग मिला।

चूंकि गांधीधाम - समखियाली में दो लाइनों हैं जो प्रत्येक स्टेशन से जुड़ी हुई हैं और चूंकि मार्ग पर भीड़ के दौरान, यातायात को दोनों में से किसी भी एक पर ले जाया जाता है, दोनों लाइनों को राजस्व सहभाजन उद्देश्य के लिये एकल खण्ड के रूप में माना जाना चाहिये। वैसे तो दो लाइनों को अलग खण्ड के रूप में मानना मुख्य रूप से सही नहीं है जैसा कि जुलाई 2012 में रेलवे बोर्ड को पश्चिम रेलवे के यातायात विभाग द्वारा बताया गया था। इसलिये राजस्व सहभाजन की गांधीधाम - सामखियाली खण्ड के लिये गणना की जानी चाहिये जैसा कि पोर्ट लाइन जैसे पीपावा रेलवे कॉरपोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) और भरूच दहज रेलवे कंपनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) में सामान्य रूप से किया जाता है।

इस प्रकार, लाइनवार, शेयर राजस्व के लिये सहमति, के परिणामस्वरूप केआरसीएल को ₹ 32280121/- प्रतिमाह तक अनुचित राजस्व लाभ हुआ जिसके लिये अभिलेखों की लेखापरीक्षा की गई थी। इसके परिणामस्वरूप जुलाई 2006 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान रेलवे को ₹ 300.21¹⁰² करोड़ की महत्वपूर्ण हानि हुई। यह आवर्तक प्रवृत्ति का होने के कारण, हानि निरंतर बढ़ेगी जब तक राजस्व सहभाजन सूत्र में अनियमितता को सुधारने के लिये कदम जल्द ही नहीं लिये जायें।

मुद्दे को (सितम्बर 2014) में रेल प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2014) में कहा कि कार्यवाही सख्ती से ओएंडएम/रियायत करार के आधार पर की जायेगी। यह नोट कर लिया जाये कि लाइन पर यातायात की लोडिंग और आवागमन सुनिश्चित करने की शुरुआती बिंदु पर खाली डिब्बा उपलब्ध करना रेलवे की जिम्मेदारी है को अधिकतम प्रचालन और संरचनात्मक सुविधा पर आधारित होना चाहिये। इसके अतिरिक्त यह भी नोट किया जाये एसपीवी के लिये नीति जटिल है और विभिन्न कारकों के प्रतिफल के आधार पर है जिनसे समिति के साथ निपटा जाता है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने मौजूदा परिचालन और रखरखाव करार के दोषपूर्ण राजस्व सहभाजन खण्ड जो रेलवे को हानि पहुँचा रहे हैं पर प्रकाश डाला है। राजस्व प्रत्येक लाइन पर ले जाये गये यातायात के आधार पर बांटा गया था

¹⁰² कुल हानि जुलाई 2006 से मार्च 2014 तक अर्थात् 93 महीनों के लिये ₹ 32280121 प्रति माह की दर पर (अर्थात् 32280121 * 93 = 3002051253, मानों ₹ 300.21 करोड़)

उन्हें अलग-अलग खण्ड मानकर, जो सही नहीं हैं। यह पहलू जुलाई 2012 में रेल प्रशासन द्वारा रेलवे बोर्ड के समक्ष लाया गया था। परिचालन कारणों के कारण केवल खाली डिब्बों की दुलाई पश्चिमी रेलवे की लाइनों पर की जाती है इसके परिणामस्वरूप पश्चिम रेलवे को कम राजस्व मिलता है। इसलिये, गांधीधाम और सामखियाली के बीच 53 किमी खण्ड में दो लाइने को दो खण्ड के रूप में मानना अनियमितता है जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि होती है।

मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

2.5 पश्चिम मध्य: प्रतिकूल रेलवे (पमरे) स्थितियों वाली परिमेयकरण योजना के परिणामस्वरूप ₹ 98.68 करोड़ की राजस्व हानि।

परिमेयकरण योजना में मौजूद प्रतिकूल स्थितियों के परिणामस्वरूप वैगनों में कम लोडिंग के कारण ₹ 10.46 करोड़ और वास्तव में ले जाये गये लंबे मार्ग के बजाय छोटे मार्ग से भाड़े के प्रभार के कारण ₹ 88.22 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

भारतीय रेल सम्मेलन संघ (आईआरसीए) के नियम 125(1) के संदर्भ में माल दर, जब तक प्रेषक द्वारा निर्धारित नहीं होती, माल को सरल प्रचालन मार्ग द्वारा भेजा जायेगा और भाड़ा प्रभार सबसे छोटे मार्ग द्वारा वसूला जायेगा। आईआरसीए का नियम 125(3) निर्धारित करता है कि “उपरोक्त नियम (1) में कुछ भी, निर्धारित होने के बावजूद, जब केन्द्रीय सरकार रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 71(1) के अंतर्गत आदेश जारी करती है, कि आदेश में निर्धारित माल उसमें निर्धारित मार्ग द्वारा ले जाया जा सकता है, माल निर्धारित मार्ग द्वारा प्रभारित किया जायेगा, तब भी जब वो सबसे छोटा मार्ग न हो”। तदनुसार रेलवे बोर्ड दुलाई के वास्तविक मार्ग द्वारा भाड़ा प्रभारित करने के लिये क्षेत्रीय रेलवे को सक्षम करने हेतु सामान्य आदेश जारी कर रहा है। रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलवे को सामान्य आदेशों (परिमेयकरण योजना) की गंभीर रूप से समीक्षा करने के लिये और कारण बताते हुये परिवर्धन और अपमार्जन का सुझाव देने के लिये कह रहा था।

उत्तर मध्य रेलवे (उमरे) के प्रचालन विभाग ने दिनांक 02 सितम्बर 2011 के संदेश संख्या 2011/टीटी-III/27/1 माल भाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के आधार पर रेलवे बोर्ड को सूचित (सितम्बर 2011) किया कि इलाहबाद (एएलडी) – फैजाबाद (एफडी) में गंतव्य के लिये बना पमरे के जबलपुर

मण्डल से शुरू मालगाड़ी यातायात को मनिकपुर (एमकेपी) – एएलडी से बुक और प्रभारित किया जा रहा था। तथापि एएलडी में प्रचालन बाधाओं के कारण, यह यातायात वास्तविक रूप से ओहान (मनिकपुर का एक उपमार्ग स्टेशन) – बांदा – जीएमसी¹⁰³ के माध्यम से उमरे द्वारा ले जाया जा रहा था, जो लंबा मार्ग था। इस को ध्यान में रखते हुये, उमरे प्रशासन ने ढुलाई मार्ग का ओहान – बांदा – जीएमसी का पुनर्गठन करने का अनुरोध किया। ऐसा ही अनुरोध मुख्य प्रचालन प्रबंधन/पमरे द्वारा प्रस्तुत (सितम्बर 2011) किया गया था यह कहते हुये कि यह परिमेयकरण 2 टन/वेगन की अतिरिक्त लदान में भी सहायता करेगा, क्योंकि ओहान से प्रभारित क्षमता सीसी+6 थी, यद्यपि यह प्रभारित मार्ग से केवल सीसी+4 था। रेलवे बोर्ड ने, उमरे और पमरे से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर परिमेयकरण योजना (आरएस) संख्या 01/2012¹⁰⁴ के माध्यम से मार्ग का पुनर्गठन किया यह शर्त शामिल करते हुये कि “इलाहबाद – फैजाबाद मार्ग पर गंतव्य – जबलपुर मण्डल से शुरू सभी यातायात जिसके लिये सबसे छोटी दूरी इलाहबाद – रायबरेली – प्रतापगढ़ – सुल्तानपुर मार्ग से है को ओहाना – बांदा – जीएमसी मार्ग से प्रभारित किया जायेगा।

जबलपुर मण्डल में 7 सीमेंट साइडिंग्स¹⁰⁵ से बुक यातायात की नमूना जांच से पता चला कि आरएस संख्या 01/2012 का पालन नहीं किया गया था और मालभाड़ा पुनर्गठित मार्ग (ओहान – बांदा – जीएमसी) के बजाय सबसे छोटे मार्ग (एमकेपी – एएलडी) से प्रभारित किया जा रहा था। मामले को अगस्त 2013 में रेल प्रशासन को संदर्भित किया गया था। फिर रेल प्रशासन ने मामले को रेलवे बोर्ड (1 सितम्बर, 2013) को वापस संदर्भित कर दिया और आरएस संख्या 1/2012 को संशोधित करने का अनुरोध किया क्योंकि उसे किसी भी गंतव्य जिसके लिये यातायात जबलपुर मण्डल से बुक किया गया था के संबंध में क्रियान्वित नहीं किया जा सकता था आरएस की प्रतिकूल प्रकृति की निम्नलिखित स्थितियों के कारण।

¹⁰³ कानुपर माल विन्यास यार्ड

¹⁰⁴ 20 अगस्त 2012 से मार्च 2013 तक प्रभावी; उसके बाद 31 मार्च 2014 तक विस्तारित

¹⁰⁵ मेहर सीमेंट साइडिंग, बिरला सीमेंट साइडिंग सतना, प्रिस्म सीमेंट साइडिंग हिनोता रंबन, जे.पी. रीवा सीमेंट साइडिंग तुर्की रोड, जे.पी. बेले सीमेंट साइडिंग तुर्की रोड, डायमंड सीमेंट साइडिंग दामोह, एसोसिएटेड सीमेंट लिमिटेड काइमोर साइडिंग जुकेही

1. गंतव्य जो एएलडी - एफडी मार्ग (इस प्रकार शर्त पूर्ण करके 1) पर पड़ते हैं की इलाहबाद - रायबरेली - प्रतापगढ़, सुल्तानपुर (इस प्रकार शर्त संख्या ii का उल्लंघन करके) से उनकी सबसे कम दूरी नहीं थी।
2. गंतव्य जिसकी इलाहबाद - राय बरेली - प्रतापगढ़ - सुल्तानपुर से सबसे कम दूरी होती है (इस प्रकार शर्त संख्या ii पूर्ण करके) एलडी - एफडी मार्ग पर नहीं पड़ते (इस प्रकार शर्त संख्या i का उल्लंघन करके)

मामले को फिर से जुलाई 2014 में रेल प्रशासन (पमरे) के समक्ष रखा गया था। रेल प्रशासन (पमरे) ने अपने उत्तर में कहा कि आरएस संख्या 1/2012 में उल्लिखित शर्तें किसी भी गंतव्य पर लागू नहीं होती जिस पर यातायात जबलपुर मण्डल से बुक किया जाता था और इस प्रकार सात साइडिंगों के संबंध में यातायात प्रभार आईआरसीएम और आईआरसीए माल भाड़ा दर के प्रावधान के अनुसार सबसे छोटे मार्ग से किया गया था। इसके अतिरिक्त यह सूचित किया गया था कि रेलवे बोर्ड ने 13 फरवरी 2014 से लागू दिनांक 11 फरवरी 2014 के अपने पत्र संख्या 2011/टीटी-III/27/1 के माध्यम से आरएस संख्या 01/2012 संशोधित किया था। अब इन गंतव्यों का यातायात पुनर्गठित मार्ग पर अधिक वहन क्षमता के कारण अतिरिक्त लदान सहित पुनर्गठित मार्ग से प्रभारित किया जा रहा था।

उत्तर सुनिश्चित करता है कि आरएस आदेश संख्या 1/2012 जारी करते समय रेलवे बोर्ड ने पमरे और उमरे से प्राप्त प्रस्ताव पर उचित प्रयास नहीं किये। पमरे रेलवे बोर्ड को आरएस संख्या 1/2012 में असंगति बताने में विफल रहा, जो तभी किया गया जब अगस्त 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया। इस प्रकार उचित प्रयास और तत्परता के अभाव के परिणामस्वरूप 20 अगस्त 2012 से 12 फरवरी 2014 की अवधि के लिये वैगनों की कम लदान के कारण ₹ 10.46 करोड़ और वास्तविक ढुलाई किये गये लंबे मार्ग की बजाय सबसे छोटे मार्ग से भाल भाड़ा के प्रभार के कारण ₹ 88.22 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2015)।

2.6 दक्षिण रेलवे (दरे): करार का पुनर्लेखन न होना और परिणामस्वरूप संशोधित वैगन किराये और ढुलाई प्रभारों की गैर-वसूली

चेन्नै पत्तन ट्रस्ट (सीपीटी) और दरे प्रशासन के बीच करार में रेलवे बोर्ड द्वारा आवधिक रूप से अधिसूचित किराया प्रभार के स्वतः संशोधन करने वाली शर्त को शामिल करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 4.08 करोड़ के वैगन किराया प्रभार की गैर-वसूली हुई। इसके अतिरिक्त, ढुलाई प्रभारों के दावे/वसूली में दरे प्रशासन की ओर से विलंब के कारण ₹ 7.91 करोड़ की हानि हुई।

सीएंडएजी (संघ सरकार) की 2003 की रिपोर्ट संख्या 8 के लेखापरीक्षा पैरा 2.4.3 में, लेखापरीक्षा ने टिप्पणी की है कि दरे प्रशासन वैगन किराया प्रभार (सीपीटी द्वारा मुफ्त समय के बाद रोके गये वैगनों के लिये) के स्वतः संशोधन के लिये चेन्नै पत्तन ट्रस्ट (सीपीटी) के साथ निष्पादित करार के प्रावधानों में संशोधन करने में विफल रहा, जब वही रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधित हुये थे। इसके परिणामस्वरूप कम दर पर वैगन किराया प्रभार की वसूली हुई।

की गई कार्यवाही के नोट में, रेलवे ने कहा (मार्च 2005) कि जब भी रेलवे बोर्ड वैगन किराया प्रभार में संशोधन अधिसूचित करेगा वैगन किराया प्रभार के स्वतः संशोधन के लिये उचित शर्त के साथ करार को संशोधित करने के लिये सशक्त कदम उठाये जायेंगे।

क. दरे प्रशासन के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि मौजूदा करार में संशोधन अभी किया जाना था (जुलाई 2014)। दरे प्रशासन और सीपीटी के बीच हुये करार में आवधिक समीक्षा और पारस्परिक सलाह के बाद संशोधन और स्वतः संशोधन नहीं, निर्धारित है। यह उल्लिखित करना उचित होगा कि रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल 2000) में, यह स्पष्ट किया गया था कि सीपीटी द्वारा देय वैगन किराया प्रभार भारतीय रेल सम्मेलन संघ (आईआरसीए)¹⁰⁶ नियम जैसा समय-समय पर संशोधन होता है द्वारा नियंत्रित है और सीपीटी गैर-रेलवे उपभोक्ताओं के लिये लागू उचित किराया प्रभार के भुगतान के लिये उत्तरदायी है।

¹⁰⁶ आईआरसीए, रेल मंत्रालय के अंतर्गत संघ, रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से माल और यात्री गाड़ी के लिये मानक/दर निर्धारित करने के लिये उत्तरदायी है।

लेखापरीक्षा ने करार में संशोधन न होने के कारण वैगन किराया प्रभार की कम वसूली के कारण हानि का विश्लेषण किया। विस्तृत निष्कर्ष नीचे उल्लिखित हैं:

1. वैगन किराया प्रभार और अनुमत मुफ्त समय का नवीनतम संशोधन रेलवे बोर्ड द्वारा अक्टूबर 2004 में किया गया था; लेकिन उससे सीपीटी सहमत नहीं था, जिसने कहा कि संशोधन बिना पारस्परिक सलाह के किया गया था।
2. वैगन किराया प्रभार और मुफ्त समय में संशोधन न होने के कारण, दरे प्रशासन संशोधित दर पर किराया प्रभार वसूल नहीं कर पाया।
3. लेखापरीक्षा ने फरवरी 2008 से मार्च 2014 की अवधि के लिये ₹ 4.08 करोड़ तक संशोधित वैगन किराया प्रभारों की गैर-वसूली के कारण रेलवे को राजस्व हानि का विश्लेषण किया। यह बहुत अधिक हो सकती थी, यदि ये संशोधन की तिथि (अक्टूबर 2004) से गिनी जाती। राजस्व की हानि और संचित होती रहेगी जब तक संशोधन प्रभावी नहीं होता।

इस प्रकार, पहले के लेखापरीक्षा पैरा पर की गई कार्यवाही के नोट के माध्यम से लेखापरीक्षा को रेलवे बोर्ड द्वारा दिये गये आश्वासन के बावजूद वैगन किराया प्रभार में स्वतः संशोधन के लिये उचित शर्त शामिल करने के लिये करार का संशोधन न होने के परिणामस्वरूप ₹ 4.08 करोड़ तक राजस्व की हानि हुई। यह हानि करार के संशोधित होने तक बढ़ सकती है।

ख. लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि सीपीटी के साथ करार में, यह निर्धारित था कि सीपीटी की टर्मिनल सेवाओं के लिये, सीपीटी को टर्मिनल प्रभार देय था। रेलवे को सीपीटी से बकाया ढुलाई प्रभारों¹⁰⁷ की कटौती के बाद टर्मिनल प्रभारों का भुगतान करना आवश्यक था। बाद में (अगस्त 2007) रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया कि टर्मिनल प्रभार प्रेषक/परेषिती से प्रत्यक्ष रूप से सीपीटी द्वारा एकत्रित किया जाना चाहिये। तदनुसार, टर्मिनल प्रभार मार्च 2008 से सीपीटी द्वारा एकत्रित किये जा रहे थे, और दरे प्रशासन को सीपीटी से अलग से ढुलाई प्रभार की वसूली करना अपेक्षित था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि दरे प्रशासन मार्च 2008 के बाद नियमित रूप से सीपीटी के बकाया ढुलाई प्रभार का दावा करने में विफल रही। यह मार्च 2008 से फरवरी 2011 की अवधि के लिये मार्च 2011 में देर से दावा (₹ 5.25 करोड़)

¹⁰⁷ ढुलाई प्रभार सीपीटी के भीतरी पत्तन और बाहरी पत्तन के आदान-प्रदान बिंदु के बीच शामिल अतिरिक्त ढुलाई और शंटिंग के लिये सीपीटी द्वारा देय है।

किया गया था। तथापि, उसे सीपीटी से अभी भी वसूल किया जाना था। जैसा लेखापरीक्षा में देखा गया, यह ढुलाई प्रभारों की गणना के उद्देश्य के लिये विनिमय स्थान¹⁰⁸ पुनः निर्धारित करने की सीपीटी की मांग के कारण था जो दरे प्रशासन द्वारा अभी तक (जून 2014) सुलझाया नहीं जा सका था। परिणामस्वरूप, सीपीटी से देय ढुलाई प्रभार मार्च 2008 से जुलाई 2014 के दौरान ₹ 7.91 करोड़ संचित हुये थे।

जब मामले को अगस्त 2014 में दरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया, उन्होंने कहा (जनवरी 2015) कि दरे प्रशासन ने वैगन किराया प्रभार में स्वतः संशोधन के लिये करार में उचित शर्त का पहले ही प्रस्ताव रख दिया है जब भी रेलवे बोर्ड द्वारा दर संशोधित की गई थी। तथापि, सीपीटी को अभी करार निष्पादित करना है। सीपीटी के साथ लगातार पत्राचार और बैठकों के बावजूद वे संशोधित प्रभार का भुगतान करने में सहमत नहीं थे और नवम्बर 2004 से पूर्व मौजूदा दर पर परस्पर सलाह के अनुसार भुगतान करते रहे जिसके परिणामस्वरूप बकाया राशि का संचय हुआ। उन्होंने यह भी कहा कि मामले को जहाजरानी मंत्रालय से अंतर-मंत्रालयी सहयत का उचित अनुरोध करते हुये रेलवे बोर्ड के ध्यान में पहले ही ले आया गया है।

उत्तर दर्शाता है कि पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्ट पर उनकी की गई कार्यवाही नोट में रेलवे बोर्ड द्वारा दिये गये (मार्च 2005) आश्वासन के बावजूद संशोधित करार के निष्पादन के मामले में कोई विकास नहीं था। मामले का रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाने के बावजूद, वैगन किराया प्रभार की संशोधित दर पर वसूली नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप संशोधित करार के निष्पादन तक बकाया राशि और संचित होगी।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2015)।

¹⁰⁸ आदान-प्रदान बिंदु, वो बिंदु है जहां माल अन्य पार्टी (सीपीटी) को सुपुर्द किया जाता है और वहां से, शंटिंग के प्रयोग के लिये ढुलाई प्रभार देय होगा।

2.7 दक्षिण पूर्व मध्य: रेलवे (दपूमरे)

विलम्ब शुल्क के प्रभार में अनियमित छूट के कारण हानि

विलम्ब शुल्क में अनियमित छूट के परिणामस्वरूप ₹ 5.84 करोड़ की रेलवे राजस्व राशि की हानि हुई।

रेलवे इस उद्देश्य के लिये निर्धारित मुफ्त समय के समाप्त होने पर साइडिंगों में माल की लदान/उतराई में विलम्ब के कारण वैगनों के रूकने के लिये अपने उपभोक्ताओं से रूकाई प्रभार¹⁰⁹ की वसूली करती है। 2004¹¹⁰ (अक्टूबर 2004) के दर परिपत्र संख्या 39 के माध्यम से, रेलवे (रेलवे बोर्ड) ने निर्देश दिये कि परिस्थितियां जिनके कारण विलम्ब शुल्क (डीसी) की संभूति हो रही है को व्यापक रूप से निम्नलिखित तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकता है:

- (i) प्रेषक/परेषिती के नियंत्रण के अंतर्गत कारण।
- (ii) प्रेषक/परेषिती के नियंत्रण से परे कारण जैसे मजदूर हड़ताल, परिवहन हड़ताल, सामान्य बंद, आंदोलन, दंगे, कर्फ्यू, आग, धमाका, भारी बारिश आदि।
- (iii) प्रकृतिक घटना, युद्ध की घटना और सार्वजनिक दुश्मन की घटना।

श्रेणी (i) के संबंध में सामान्य रूप से छूट नहीं होनी चाहिये। (ii) और (iii) के संबंध में छूट अलग-अलग मामले के गुण-दोष पर विचार करके दी जा सकती है। छूट की शक्ति का प्रयोग प्रत्येक मामले के गुण-दोष को ध्यान में रखकर विवेकपूर्ण रूप से किया जाना चाहिये और छूट रोजमर्रा रूप से नहीं दी जानी चाहिये।

सितम्बर 2011 में, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 5,000 प्रति अतिभारित वैगन के जुर्माने की उगाही के निर्देश दिये यदि भार समायोजन शुरूआती स्टेशन पर हो।

¹⁰⁹ यातायात विभाग (वाणिज्यिक) के लिये भारतीय रेल कोड के पैरा 101 के अनुसार, विलम्ब शुल्क का अर्थ है मुफ्त समय, यदि ऐसे रोकने के लिये अनुमत है, की समाप्ति के बाद किसी भी रोलिंग स्टॉक को रोकने के लिये उगाही किया गया प्रभार।

¹¹⁰ अक्टूबर 2004 से पूर्व विलम्ब शुल्क/पत्तन शुल्क (पत्तन शुल्क पार्सल ट्रेफिक में लागू होता है) के विलम्ब शुल्क की छूट रेलवे बोर्ड के दिनांक 23.04.86 के दर परिपत्र संख्या टीसी-1/201/72/27 के अनुसार नियंत्रित थी। 2004 (अक्टूबर 2004) का दर परिपत्र संख्या 39, 1986 के आरसी के अधिक्रमण में जारी किया गया था।

उसके बाद, जुलाई 2014 में, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने “वैगनों/रैक की तोल, तोल से छूट, अतिभारित वैगनों से निपटने की प्रक्रिया और रूकाई प्रभार की उगाही, आदि” पर अपने मास्टर परिपत्र के माध्यम से निर्देश दिये कि अतिभारित वैगनों के लिये जुर्माना और अतिभारित के समायोजन के लिये वैगनों को रोकने के लिये उगाही किये गये रूकाई प्रभार छूट योग्य नहीं हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा सितम्बर 2011 से जनवरी 2014 की अवधि के लिये दक्षिण पूर्वी कोलफील्ड लिमिटेड (एसईसीएल) द्वारा स्वयं की चार कोल लोडिंग साइडिंगों के संबंध में विलम्ब शुल्क की छूट और संभूति पर नमूना जांच से निम्नलिखित अनियमितताओं का पता चला:

- (i) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 2004 के दर परिपत्र संख्या 39 के अनुसार विलम्ब शुल्क प्रभार (डीसी) को तीन श्रेणियों में वर्गीकृत नहीं किया गया था।
- (ii) पार्टी द्वारा अतिभारित के लिये रैकों की रूकाई के प्रति डीसी को नहीं छोड़ना चाहिये था, जैसा नीचे ध्यान में लाया गया है, क्योंकि यह परेषिती/प्रेषक के नियंत्रण में थे।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 2004 (अक्टूबर 2004) के दर परिपत्र संख्या 39 के अनुसार दपूरे रेल प्रशासन द्वारा माफ किये गये कुल डीसी (₹ 7.38 करोड़) में से, केवल ₹ 1.54 करोड़ छूट के पात्र थे। इस प्रकार दपूम रेलवे प्रशासन ने ₹ 5.84 करोड़¹¹¹ की गलत छूट दी थी, जिसमें भार समायोजन और जुर्माने के लिये डीसी शामिल था।

जब मुद्दा मई 2014 में दपूम रेल प्रशासन के समक्ष रखा गया, उन्होंने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि ₹ 5000 प्रति अतिभारित वैगनों के जुर्माने पर डीसी घटक को छोड़ा नहीं जाना चाहिये था और अक्टूबर/नवम्बर 2013 में मण्डल को सलाह दी कि डीसी बिल में प्रति अतिभारित वैगन पर 5,000 रूकाई प्रभार का

¹¹¹ परिशिष्ट क-1, क-2, क-3 और क-4 (वरि. डीओएम, दपूमरे, बिलासपुर के अभिलेखों से एकत्रित आंकड़े) के अनुसार, दपूम रेल प्रशासन द्वारा छोड़ा गया कुल डीसी (सामान्य + जुर्माना + भार समायोजन) ₹ 7.38 करोड़ (जुनाधी साइडिंग - ₹ 5 करोड़ + दिपका-II साइडिंग-₹ 0.95 करोड़ + सुरकचार साइडिंग-₹ 0.25 करोड़ + ओल्ड कुसमुंडा साइडिंग-₹ 1.18 करोड़) था। तथापि नियम के अनुसार केवल ₹ 1.54 करोड़ [सामान्य डीसी (x) % कुल संभूत डीसी पर छूट की अवधि] छोड़ा जाना चाहिये। इस प्रकार डीसी = ₹ 7.38 करोड़ * (-) ₹ 1.54 करोड़ की अनियमित छूट ₹ 5.84 करोड़।

जुर्माना दिखाना गलत व्यवहार है और इस प्रभार को रेलवे प्राप्ति (आरआर) में एकत्रित किया जाना चाहिये। भार समायोजन के कारण अतिरिक्त रोकन के लिये उगाही किये गये डीसी के संबंध में, उन्होंने कहा कि इसे छूट के उद्देश्य के लिये सामान्य डीसी के साथ सममूल्य माना जाना चाहिये।

उपरोक्त उत्तर तर्कसंगत नहीं है। दिनांक 11 जुलाई 2014 का मास्टर परिपत्र संख्या-टीसी-1/2014/108/4 जो दर मास्टर परिपत्र है जिसमें केवल पहले के दर परिपत्रों से निकाले गये मास्टर दिशानिर्देश हैं, जिसमें यह स्पष्ट रूप से उल्लिखित है कि ₹ 5000 प्रति अतिभारित वैगन का रूकाई प्रभार छूट योग्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, इस परिपत्र में विलम्ब शुल्क प्रभार और अतिभारित होने के मामले में जुर्माने के संबंध में कुछ भी उल्लिखित नहीं था।

डीसी लोडिंग/अनलोडिंग के लिये मुफ्त समय समाप्त होने के बाद किसी भी रोलिंग स्टॉक को रोकने के लिये उगाही किया गया प्रभार है और यह अतिभारित, यदि कोई है से मुक्त होता है केवल सामान्य डीसी के भाग में छूट दी जा सकती है। लेकिन सभी उपरोक्त उल्लिखित मामलों में, सामान्य डीसी के साथ, दपूम रेल प्रशासन ने जुर्माने के लिये डीसी और भार समायोजन के लिये डीसी भी छोड़ा। इसके अतिरिक्त, डीसी मामले के गुण दोष पर छोड़ा जाना चाहिये और छूट रोजमर्रा में नहीं दी जानी चाहिये जैसा कि पैरा एक में उल्लिखित 2004 के दर परिपत्र संख्या 39 में निर्धारित है। तथापि, किसी भी मामले में, अभिलेखों में कोई भी वैध कारण नहीं थे और यह भी देखा गया कि छूट व्यवहार में दी जा रही थी।

इस प्रकार, दक्षिण पूर्व मध्य रेल प्रशासन ने नियमों के विरुद्ध सितम्बर 2011 से जनवरी 2014 की अवधि के दौरान ₹ 5.84 करोड़ (डीसी बिल में वैगनों में अतिभारित के लिये रूकाई प्रभार के रूप में ₹ 3.32 करोड़ और जुर्माने के लिये डीसी के रूप में ₹ 2.52 करोड़) की डीसी राशि छोड़ी। इसके परिणामस्वरूप न केवल रेलवे राजस्व की हानि हुई बल्कि साइडिंग के मालिकों द्वारा अतिभारित करने की विवेकहीन प्रवृत्ति पर भी ध्यान नहीं दिया।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

2.8 पूर्व रेलवे (पूरे): 'दूरी आधार के माध्यम से मालभाड़ा गलत प्रभारित करना'

रेल प्रशासन ने कोडल प्रावधानों और निर्धारित मानदंडों का पालन किये बिना 'दूरी माध्यम से' आधार पर दुर्गापुर स्टील विनिमय यार्ड साइडिंग पर यातायात के लिये मालभाड़ा प्रभारित किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.22 करोड़ की हानि हुई, एक आवर्ती हानि संशोधन तक।

'दूरी माध्यम से' आधार पर मालभाड़ा प्रभारित करना सर्विस स्टेशन तक मालभाड़ा प्रभारित करने और खाली/भरे हुये वैगनों की ढुलाई के लिये साइडिंग प्रभार की उगाही से सस्ता है।

कोडल प्रावधानों¹¹² के अनुसार, यदि साइडिंग को ट्रेनों की प्रत्यक्ष प्राप्ति और प्रेषण के लिये पूर्ण सुविधा उपलब्ध हो और ऐसी ट्रेनों से स्टेशन पर निपटना आवश्यक नहीं है जिससे साइडिंग हटती/सर्विंग स्टेशन हो लेकिन रेलवे लोकोमोटिव के साथ साइडिंग से या को, होकर गुजरते हैं या साइडिंग धारक द्वारा दिये गये विनिमय/बाहरी यार्ड में समाप्त या शुरू हो, रेल प्रशासन के पास साइडिंग में वैगनों की ढुलाई के लिये साइडिंग प्रभारों और सर्विंग स्टेशन तक मालभाड़ा प्रभार की उगाही के बजाय विनिमय यार्ड के सबसे दूर के बिंदु या साइडिंग के प्रतिरोधक अंत तक 'दूरी माध्यम से' आधार पर माल भाड़ा प्रभार की उगाही की शक्ति होनी चाहिये।

दुर्गापुर स्टील विनिमय यार्ड (डीएसईवाई) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा की संवीक्षा से पता चला कि जनवरी 1977 से पूर्व डीएसईवाई को साइडिंग के रूप में माना जाता था। डीएसईवाई से संबंधित भार के संबंध में, भाड़ा सर्विंग स्टेशन तक और साइडिंग पर भार की ढुलाई के लिये साइडिंग प्रभार प्रभारित किया जाता था तथापि रेलवे बोर्ड और इस्पात मंत्रालय (जनवरी 1977) के बीच शीर्ष स्तर की बैठक में, एक निर्णय लिया गया था, डीएसईवाई को 'दूरी माध्यम से' आधार पर (स्वतंत्र बुकिंग बिंदु) के रूप में मानने का। रेलवे बोर्ड द्वारा 'निरंतर दूरी' आधार पर भाड़ा प्रभारित करने के लिये लिया गया निर्णय डीएसईवाई साइडिंग को और से माल यातायात के लिये क्रियन्वित (फरवरी 1978)¹¹³ किया गया था।

¹¹² यातायात (वाणिज्यिक) विभाग के लिये भारतीय रेलवे कोड का पैराग्राफ संख्या 1805

¹¹³ मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक द्वारा फरवरी 1978 में जारी तार (एक्सएक्सआर)

निर्णय के क्रियान्वित होने के बाद, 'प्रभार योग्य दूरी' का निर्णय लेते समय 'दूरी आधार माध्यम से' लागू धारणा, क्षेत्रीय रेलवे खाता प्राधिकारी ने राय ली (अक्टूबर 1978)¹¹⁴ कि चूंकि प्रस्तावित नया माल बुकिंग बिंदु दुर्गापुर स्टीक प्लांट (डीएसपी) विशेष रूप से सेवा के लिये बनाया गया था, सामान्य व्यवहार के अंतर्गत यह माना जा सकता है कि बिंदु¹¹⁵ पर तैनात विभिन्न स्टाफ की लागत और अतिरिक्त लागत, यदि कोई है, लाभार्थी (डीवाईईएस) की देयता होगी।

इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया (अक्टूबर 1993)¹¹⁶ कि 'दूरी माध्यम से' आधार पर मालभाड़ा प्रभारित करने की प्रणाली ट्रेन भार यातायात के लिये अनुमत हो सकती है जो इंजन अवकर्षण/वर्धन के साथ साइडिंग पर जाता है बशर्ते इंजन में कोई रूकावट न हो सिर्फ अंत में परिवर्तन के अलावा और उद्देश्य के लिये विशेष रूप से अलग से कोई शंटिंग स्टाफ की आवश्यकता न हो। जून 2010¹¹⁷ में फिर से, रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट किया कि 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़ा प्रभारित करने की प्रणाली केवल उन्हीं साइडिंगों के संबंध में लागू होंगी जो पहले से निर्धारित (1993) मानदंडों पर ऐसे अधिसूचित हों।

यद्यपि शब्दावली 'भाड़े के माध्यम से' आधार, 'निरंतर दूरी' आधार और 'दूरी के माध्यम से' आधार अलग-अलग शब्दावली हैं, वे एक ही अर्थ प्रकट करती हैं। इन में से किसी भी शब्दावली के आधार पर भाड़ा प्रभारित करते समय, सर्विंग स्टेशन को स्वतंत्र बुकिंग बिंदु के रूप में अधिसूचित करना होता है और 'प्रभार योग्य दूरी' समान रूप से निकाली जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कवर्ड वैगनों के लिये अधिसूचित पूर्ण रैक/आधे रैक टर्मिनलों की सूची प्रचारित करते समय, मुख्य भाड़ा यातायात प्रबंधक, पूर्व रेलवे, कोलकाता ने डीएसईवाई को पूर्ण रैक क्षमता¹¹⁸ के साथ साइडिंग के रूप में घोषित किया (नवम्बर 2006)। यह इस तथ्य को दर्शाता है कि विनिमय यार्ड भी साइडिंग है।

जनवरी 2008 से मई 2014 की अवधि के लिये डीएसईवाई के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि यद्यपि डीएसईवाई में यातायात के लिये भाड़ा 'दूरी

¹¹⁴ संख्या एफबी/टी/दर 374-पीटी VI, दिनांक 06.10.1978

¹¹⁵ यह भाड़ा संबंधित कार्य के लिये वाणिज्यिक स्टाफ हो सकता है और वैगनों की शंटिंग के लिये शंटिंग स्टाफ आदि

¹¹⁶ संख्या टीसी-1/87/214/14 दिनांक 21.10.1993

¹¹⁷ संख्या 2007/टीसी-1/302/1/पीटी ई दिनांक 23.06.2010

¹¹⁸ दिनांक 14.11.2006 के परिपत्र संख्या टीएस550/2/10/खण्ड XXII का पैराग्राफ संख्या 3.2

माध्यम से' आधार पर प्रभारित किया जा रहा था और 1978 के आदेशों के अनुसार कोई भी साइडिंग प्रभार की वसूली नहीं की गई, अक्टूबर 1993 और जुलाई 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेशों का क्रियान्वयन नहीं किया गया था क्योंकि-

- अंत के परिवर्तन के अलावा के लिये नियमित आधार पर रेलवे लोकोमोटिक्स में रूकावट थी।
- डीएसईवाई के लिये विशेष रूप से शंटिंग कार्य करने के लिये डीएसईवाई में रेलवे स्टाफ की नियुक्ति नहीं की गई थी और परिनियोजन की कोई भी लागत वसूली नहीं जा रही थी।
- क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने जुलाई 2010 के रेलवे बोर्ड निर्देश के अनुसार 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़े को प्रभारित करने के लिये स्वतंत्र बुकिंग बिंदु के रूप में इस विनियमन यार्ड (साइडिंग) को अधिसूचित नहीं किया था।

डीएसईवाई पर यातायात के संबंध में 'दूरी माध्यम से' पर भाड़े को प्रभारित करना इस प्रकार अक्टूबर 1993 और जून 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेशों के विरुद्ध था क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मानदंडों का पालन नहीं हो रहा था और साइडिंग उद्देश्य के लिये अधिसूचित नहीं थी।

मौजूदा परिस्थितियों में जब डीएसईवाई (साइडिंग) 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़ा प्रभारित करने के लिये अधिसूचित नहीं हुआ था और रेलवे शंटिंग स्टाफ द्वारा डीएसईवाई पर शंटिंग कार्य (वैगनों के हटाने/लगाने और ब्रेक लगाने आदि) के लिये लोकोमोटिक्स में सकावट हुई थी, जिसकी लागत साइडिंग मालिकों से वसूली नहीं गई थी, 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़ा प्रभारित करना अनियमित था। समीक्षा अवधि के लिये आकलन से रेलवे को ₹ 5.22 करोड़ की हानि का पता चला। हानि की राशि सर्विंग स्टेशन तक भाड़े सहित साइडिंग प्रभार (सामान्य व्यवहार में) और 'दूरी माध्यम से' आधार पर एकत्रित भाड़े के बीच अंतर है। यह संशोधन तक आवर्ती हानि है।

जब मामले को रेलवे बोर्ड (मार्च 2015) के पास ले जाया गया उन्होंने कहा (मई 2015) कि डीएसईवाई विनियमन यार्ड है और रेलवे बोर्ड के आदेशों के अनुसार 1978 से माल बुकिंग बिंदु के रूप में माना जाता है। अधिसूचना जारी करने का प्रश्न नहीं उठता क्योंकि डीएसईवाई 'स्वतंत्र बुकिंग बिंदु' नहीं है। उनका तर्क वैध नहीं है क्योंकि कोडल प्रावधान और रेलवे बोर्ड के आदेश यार्ड विनियमन के लिये

भी समान रूप से लागू हैं। रेल प्रशासन ने डीएसईवाई को साइडिंग के रूप में भी स्वीकृत किया है। इसके अतिरिक्त भाड़े का 'दूरी माध्यम से' आधार पर प्रभारित होना प्रमाणित करता है कि डीएसईवाई 'स्वतंत्र बुकिंग बिंदु' हैं। यह उल्लिखित करना महत्वपूर्ण है कि रेलवे बोर्ड के तर्क के अलावा 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़े को प्रभारित करने की शर्तें और जुलाई, 2010 के उनके आदेशों और इन मानदंडों के अनुसार साइडिंगों को अधिसूचित करने की आवश्यकता निर्धारित करने वाले अक्टूबर, 1993 के उनके स्वयं के निर्देश का पालन न करना है।

2.9 दक्षिण पश्चिम: रेलवे बोर्ड की छूट के बिना और विशेष निर्देशों का रेलवे (दपरे) उल्लंघन करते हुये अतिरिक्त लाइने बिछाना

रेलवे बोर्ड से छूट लिये बिना निर्धारित सीमा से अनुचित अनुपात से अधिक लाइन बिछाने के निर्णय के परिणामस्वरूप पूर्ण होने में और उनको अभी तक एक मामले में 64 महीनों और अन्य में 34 महीनों से अधिक अवधि के लिये यातायात शुरू करने में विलंब हुआ और ₹ 5.09 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

परिमाण 1676 मिलीमीटर गेज की अनुसूची के अध्याय-II में उपलब्ध विशेष निर्देश नये काम के लिये 1200 में 1 और वर्तमान कार्य के लिये 400 में 1 के स्टेशन यार्डों में उच्चतम अनुमत अनुपात संभव है, जब तक विशेष सुरक्षा यंत्र अपनाये गये हैं और/या दुर्घटना रोकने के लिये विशेष नियम लागू हैं जैसे कैच/स्लिप साइडिंग¹¹⁹, अतिरिक्त अलग सिगनल, स्पीड सीमा आदि साइडिंग। यदि गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और नया क्रॉसिंग स्टेशन आदि के संबंध में कार्य करते समय 1200 में 1 में यार्ड अनुपात उपलब्ध कराना संभव न हो, तथापि रेलवे को स्टेशन यार्ड में जितना फ्लैट संभव हो सके उतना ग्रेड उपलब्ध कराने के प्रयास करने चाहिये, लेकिन 400 में 1 से अधिक नहीं। यदि, अधिक अनुपात विशेष मामले में प्रदान करना आवश्यक हो, रेलवे बोर्ड (आरबी) से उसके लिये समय पर स्वीकृति लेनी चाहिये। अप्रैल 2003¹²⁰ में आरबी ने निर्देश दिये कि ऐसी स्वीकृति/छूट समय पर प्राप्त कर लेनी चाहिये और निर्विवादित तथ्य का मामला नहीं होना चाहिये। कार्यांतर मंजूरी के लिये कोई भी अनुरोध पर गंभीरता से विचार किया जायेगा और केवल जिम्मेदारी निर्धारित करने के बाद ही होगा।

¹¹⁹ 'कैच साइडिंग' स्टेशन पहुँचने पर मुख्य लाइन से परे ट्रेन रनवे को मोड़ने के लिये अधिक अनुपात से स्टेशन पर उपलब्ध कराई जाती है जबकि स्लिप साइडिंग स्टेशन से अलग दिशा में उपलब्ध कराई जाती है।

¹²⁰ रेलवे बोर्ड का दिनांक 03.04.2003 का पत्र संख्या 92/सीईडीओ/दरे/4

यात्री सेवा के लिये यार्ड सुविधाओं और किसी भी अतिरिक्त लाइन को खोलने के साथ-साथ किसी भी परिवर्तन या विस्तार वाले किसी भी कार्य को शुरू करने से पूर्व, रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से स्वीकृति लेना अनिवार्य है।

तथापि, यह देखा गया कि अनुमत सीमा से अधिक अनुपात में दक्षिण पश्चिम रेलवे के स्टेशन यार्डों में अतिरिक्त लाइने बिछाने के दो कार्यों के निष्पादन के समय, नीचे दिये गये विवरणों के अनुसार उपरोक्त निर्देशों का पालन नहीं किया गया था:

(क) अदिधली स्टेशन

अदिधली (एडीएचएल) दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के मैसूर मण्डल के बीजी खण्ड अरसीकेरे – टुमकुर में ‘ग’ श्रेणी स्टेशन था और स्टेशन यार्ड 100 में 1 अनुपात में था। इस स्टेशन को एक अतिरिक्त लूप लाइन बिछाने से ‘क’ श्रेणी स्टेशन¹²¹ में परिवर्तित करने के कार्य को खण्ड की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिये वर्ष 2005-06¹²² में रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूरी दी गई थी। जब कार्य प्रगति पर था मुख्य यातायात यात्री प्रबंधन ने स्टेशन को नियमित क्रॉसिंग स्टेशन¹²³ (फरवरी 2008) के रूप में कार्य करने के लिये उन्नत करने की सलाह दी। स्टेशन को अतिरिक्त लूप लाइन प्रदान करके नियमित क्रॉसिंग स्टेशन के रूप में उन्नत करने का कार्य 400 में 1 की आवश्यकता के प्रति 100 में 1 के मौजूदा अनुपात को बरकार रखते हुये किया गया था।

(ख) चिकोडी रोड स्टेशन

चिकोडी रोड (सीकेआर) दपरे के हुबली मण्डल के मीराज खण्ड-लौंडा का क्रॉसिंग स्टेशन है। मीराज समाप्ति पर स्टेशन यार्ड में 275 में 1 का गिरता अनुपात है। लाइन क्षमता बढ़ाने के लिये, रेलवे बोर्ड ने 2008-09¹²⁴ में इस यार्ड में अतिरिक्त

¹²¹ सिग्नलिंग व्यवस्था के आधार पर स्टेशनों का ‘‘क’’ और ‘‘ग’’ में वर्गीकरण। श्रेणी ‘‘क’’ में आने वाली ट्रेन को लाइन क्लियर केवल तभी दी जायेगी यदि ट्रेन आने वाली नियत लाइन होम सिग्नल से कम से कम 400 मीटर दूर तक क्लियर हो।

¹²² यह कार्य वर्ष के लिये बजट अनुदान के आबंटन सहित मद संख्या 33 के माध्यम से 2005-06 की पिंक बुक में शामिल किया गया था।

¹²³ क्रॉसिंग स्टेशन उन स्टेशन से संबंधित है जहां ट्रेक और सिग्नलिंग व्यवस्था इस तरह से की गई हो कि ट्रेनों की सीटों को समायोजित करने के लिये एक या दो लूप लाइने प्रदान करके एक लाइन सेक्शन पर ट्रेनों की प्राप्ति और प्रेषण दोनों हो।

¹²⁴ यह कार्य वर्ष के लिये बजट अनुदान के आबंटन सहित मद संख्या 26 के माध्यम से 2008-09 की पिंक बुक में शामिल किया गया था।

लूप लाइन बिछाने के कार्य की मंजूरी दी। जनवरी 2012 में रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तुत प्रमाणिकता के अनुसार, चूँकि इस यार्ड में 400 में 1 के अनुपात को अपनाने में बिंदुओं और क्रॉसिंगों की श्रृंखला के साथ-साथ प्रस्तावित नई लाइन और मुख्य लाइन का क्रम निर्धारण शामिल है, यह काफी महंगा होगा। इसके अतिरिक्त चालू स्थिति में इन कार्यों को करने में कठिनाई को ध्यान में रखते हुये, रेल प्रशासन ने इस कार्य को करने के लिये यार्ड का अनुपात 275 में 1 करने का निर्णय लिया।

तथापि, उपरोक्त दोनों मामलों में, इन निर्देशों को पूर्ण रूप से अनदेखा किया गया और कार्य रेलवे बोर्ड से स्वीकृति के बिना साथ-साथ सीआरएस की मंजूरी के बिना शुरू किया गया था (एडीएचएल अक्टूबर 2006 के साथ डीओसी-मार्च 2007) और सीकेआर जून 2009 के साथ डीओसी - अक्टूबर 2010)।

जब कार्य प्रगति पर था, दपरे प्राधिकारियों एडीएचएल स्टेशन यार्ड के संबंध में जुलाई 2009 में और सीकेआर रोड स्टेशन यार्ड के संबंध में अगस्त 2011 में स्वीकृति के लिये सीआरएस के पास गये। तथापि, दोनों मामलों में अन्य चीजों के साथ, सीआरएस ने कार्य के निष्पादन के लिये रेलवे बोर्ड से छूट प्राप्त करने पर जोर दिया और मंजूरी नहीं दी। केवल इसके बाद ही क्षेत्रीय प्रशासन रेलवे बोर्ड से कार्योत्तर छूट मांगी (एडीएचएल के लिये मई 2012 में और सीकेआर के लिये जनवरी 2012 में), वो भी रेलवे बोर्ड से स्वीकृति प्राप्त किये बिना इन कार्यों के निष्पादन के लिये कोई भी जिम्मेदारी निर्धारित किये बिना।

लेखापरीक्षा ने देखाकि एडीएचएल स्टेशन के कार्य जुलाई 2009 तक बिंदुओं और क्रॉसिंग (जो मौजूदा रनिंग लाइनों के साथ नई लाइनों को जोड़ने के लिये अंतिम कार्य है, जिसके लिये सीआरएस की मंजूरी अपेक्षित है) डालने के अलावा सभी रूप से पूर्ण थे और उस समय तक ₹ 2.73 करोड़ का व्यय किया गया था जबकि सीकेआर स्टेशन में, ₹ 2.36 करोड़ का व्यय करते हुये मई 2011 तक 90 प्रतिशत कार्य पूर्ण कर लिया गया था। उसके बाद कार्य बंद हो गया क्योंकि अभी तक (दिसम्बर 2014) रेलवे बोर्ड से छूट प्राप्त नहीं की गई थी। इस प्रकार एडीएचएल यार्ड (₹ 2.73 करोड़) के संबंध में 64 महीनों के लिये और सीकेआर यार्ड (₹ 2.36 करोड़) के संबंध में 34 महीनों के लिये कुल किया गया व्यय अर्थात् ₹ 5.09 करोड़ निष्फल रहे। इसके अतिरिक्त खण्ड में बढे हुये यातायात से निपटने के लिये लाइन क्षमता बढाने के उद्देश्य उपरोक्त दोनों मामलों में प्राप्त नहीं हुये।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

2.10 दक्षिण पूर्व मध्य: साइडिंग प्रभार की वसूली न करने के कारण हानि रेलवे (दपूमरे)

साइडिंग प्रभारों की वसूली के संबंध में मौजूदा प्रावधान का पालन न करने के परिणामस्वरूप ₹ 5.05 करोड़ की हानि हुई।

भारतीय रेल वाणिज्यिक मैनुअल, खण्ड-II का पैरा 2517 और पैरा 2522 में नियम है कि साइडिंग सर्व करने वाले स्टेशन से आने और जाने के मालभाडे प्रभार के अतिरिक्त, साइडिंग पर यातायात से निपटने के लिये रेल प्रशासन द्वारा अलग से अधिसूचित या करार में प्रस्तुत दर पर साइडिंग प्रभार, साइडिंग उपभोक्ताओं से वसूल किये जाने चाहिये। इसके अतिरिक्त यह उल्लिखित था कि जहां टैंक वैगनों की लदान के लिये संबंधित व्यक्ति को विशेष सुविधाएँ¹²⁵ दी गई हों, साइडिंग प्रभार समय-समय पर क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित दर पर वसूल किए जाने चाहिये।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के बिलासपुर (बीएसपी) और भिलाई (बीएआई) स्टेशनों द्वारा दी गई दो पेट्रोलियम ऑयल लुब्रिकेंट (पीओएल) सार्वजनिक साइडिंगों की लेखापरीक्षा (अप्रैल/मई 2013) की समीक्षा से पता चला कि इन दोनों स्टेशनों पर, रेल प्रशासन ने तेल कंपनियों¹²⁶ को पीओएल उत्पादों की उतराई के लिये निश्चित किये गये रेलवे ट्रैकों पर अलग पाइपलाइन बिछाने की अनुमति दी थी। तेल टैंक उन लाइनों पर लगाये जाते हैं जहां से पीओएल उत्पादन वैगनों की तेल कंपनियों के भंडारण टैंक में सीधे उतराई किया जाता है। कोडल प्रावधान के अनुसार, रेल प्रशासन ने इन तेल कंपनियों से कोई भी साइडिंग प्रभार की वसूली

¹²⁵ परिभाषा विशेष सुविधाएं रेलवे के किसी भी नियम में परिभाषित नहीं की गई हैं। तथापि, रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल में नियम है कि जहां टैंक वैगनों की उतराई के लिये विशेष सुविधा संबंधित व्यक्ति को दी जाती है, साइडिंग प्रभार वसूल किया जाना चाहिये। इसलिये कंपनी के भंडारण टैंक में सीधे टैंक वैगनों की उतराई के लिये रेलवे भूमि में अलग पाइपलाइन बिछाना निश्चित रूप से रेलवे द्वारा विशेष सुविधा प्रदान करना है क्योंकि तेल कंपनियां ट्रकों के प्रयोग के बिना अपने भंडारण टैंकों में पीओएल उत्पादों को सीधे खाली करने का लाभ लेती हैं जो अन्यथा उन्हें तैनात करने पड़ते यदि यह पाइपलाइन नहीं बिछती और उत्पादों को रोड़ से ले जाना पड़ता।

¹²⁶ बिलासपुर में इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) और भिलाई में आईओसीएल और भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)।

नहीं की है जिसके परिणामस्वरूप अक्टूबर 2004 से मार्च 2014 की अवधि के लिये ₹ 4.15 करोड़¹²⁷ तक साइडिंग प्रभारों की गैर-उगाही हुई (जनवरी 2008 से मार्च 2014 की अवधि के लिये बिलासपुर स्टेशन के संबंध में ₹ 1.13 करोड़ और अक्टूबर 2004 से मार्च 2014 की अवधि के लिये भिलाई स्टेशन के लिये ₹ 3.02 करोड़)।

अप्रैल/मई 2013 में बिशरामपुर स्टेशन द्वारा दी गई आईओसीएल की अन्य निजी साइडिंग की नमूना जांच से पता चला कि न तो यह साइडिंग निजी साइडिंग के रूप में अधिसूचित है और न ही इस निजी साइडिंग के संबंध में साइडिंग प्रभारों को निर्धारित करने के लिये आयोजित समय और गति के अध्ययन¹²⁸ के रूप में। इसके परिणामस्वरूप दिसम्बर 2008 से मई 2014 की अवधि के दौरान ₹ 0.90 करोड़¹²⁹ तक साइडिंग प्रभारों की गैर-वसूली हुई।

जब मामले को मई 2013 में दपूरे रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया, उन्होंने कहा (अप्रैल 2014 और दिसम्बर 2014) कि अलग लाइन प्रदान करके बिलासपुर और भिलाई में तेल कंपनियों को कोई भी विशेष सुविधा प्रदान नहीं की गई थी। बल्कि यह रेड टैरिफ के रूप में प्रदान की गई थी। सुरक्षा कारण के लिये पाइपलाइनों के माध्यम से ट्रकों को बिना शामिल किये सीधे खाली किया जा रहा था। यह विशेष सुविधा नहीं है, बल्कि पेट्रोलियम उत्पादों के सुरक्षित संचालन के लिये स्थिति। तेल कंपनियों ने अपनी स्वयं की लागत पर पीओएल उत्पाद की सीधी उतराई के लिये पाइपलाइन बिछाई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तेल कंपनियों के भण्डारण टैंक में सीधे टैंक वैगनों की उतराई के लिये रेलवे की भूमि में अलग पाइपलाइन बिछाने के लिये अनुमति रेलवे द्वारा दी जाने वाली विशेष सुविधा है क्योंकि तेल कंपनियों ट्रकों को शामिल

¹²⁷ रैको को हटाने और लगाने के लिये (उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार) अपेक्षित औसत समय (x) रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित और समय-समय पर संशोधित अनुसार इंजन घंटा लागत की ऑल इंडिया दर (एआईएचसी) (x) व्यापार किये गये रैकों की संख्या।

¹²⁸ समय और गति अध्ययन, रेलवे द्वारा प्रयोग की गई परिभाषा, जिसके अंतर्गत साइडिंग में वैगनों को हटाने और लगाने (राउंड ट्रिप) में लिये गये औसत समय का आंकलन किया जाता है। साइडिंग प्रभार की औसत समय - साइडिंग प्रभार = मिनट में औसत ट्रिप (x) इंजन घंटा लागत/60 के आधार पर गणना की जाती है।

¹²⁹ चूँकि कोई भी समय और गति अध्ययन नहीं किया गया था, लेखापरीक्षा ने उसकी गणना की। रैकों को हटाने और लगाने के लिये (उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार) अपेक्षित औसत समय (x) रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित और समय-समय पर संशोधित के अनुसार इंजन घंटा लागत की ऑल इंडिया दर (एआईईएचसी)/60(x) व्यापार किये गये रैकों की संख्या।

किये बिना अपने भण्डारण टैकों में पीओएल उत्पादों को सीधे खाली करने का लाभ लेती हैं और इस प्रकार पार्टियां लागत बचाती हैं जिसे उन्हें उठाना पड़ेगा यदि यह पाइपलाइन न बिछाई गई हो और उत्पाद को सड़क द्वारा ले जाना पड़ेगा। जहां तक रेड टैरिफ के प्रावधानों का संबंध है, यह कहा गया कि रेड टैरिफ केवल पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील पदार्थों आदि के यातायात, प्रचालन और लदान के बारे में उल्लेख करता है। रेड टैरिफ में कहीं भी पीओएल उत्पादों को सीधे खाली करने के लिये पाइपलाइनों के साथ मुफ्त अलग रेलवे ट्रैक के लिये प्रावधानों की शर्त नहीं है। बिशरामपुर स्टेशन के संबंध में, दपूम रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (अप्रैल 2014/दिसम्बर 2014) और समय और गति के अध्ययन का आयोजन और साइडिंग प्रभारों की वसूली के लिये सहमत हुआ। तथापि, जनवरी 2015 तक, कोई कार्यवाही नहीं की गई थी।

इस प्रकार, साइडिंग प्रभारों की उगाही के संबंध में कोडल प्रावधानों का पालन न करने के कारण रेलवे ने अक्टूबर 2004 से मई 2014 की अवधि के दौरान ₹ 5.05 करोड़ की हानि उठाई (अक्टूबर 2004 से मार्च 2014 की अवधि के लिये ₹ 4.15 करोड़ और दिसम्बर 2008 से मई 2014 की अवधि के लिये ₹ 0.90 करोड़)।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।