

## अध्याय 5 – भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम

रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन 31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल के 27 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) हैं। मंत्रालय द्वारा इन पीएसयूज को अपने रोलिंग स्टॉक के लिए वित्त जुटाने, वैगनों तथा इंजनों का निर्माण करने, निर्माण परियोजनाओं में विशेषज्ञता विकसित करने, रेल यातायात तथा रेल की अवसंरचना के कन्टेनराइजेशन को विकसित करने के विविध तथा विशिष्ट उद्देश्यों के साथ स्थापित किया गया था।

यह अध्याय दो पीएसयूज अर्थात् पीपावव रेल कार्पोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) तथा इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी) के मामलो को दर्शाता है जिसमें लेखापरीक्षा ने आईआरसीटीसी द्वारा कंटेनर परिचालन हेतु स्वीकृति प्राप्त करने के लिए पीआरसीएल के अविवेकपूर्ण निर्णय पर तथा कर्मचारी भविष्य निधि योजना के प्रावधानों के उल्लंघन पर टिप्पणी की। निष्कर्ष के ब्यौरो की संबंधित पैराग्राफो मे चर्चा की गई थी।

**5.1 पीपावव रेल :** रेल मंत्रालय से कंटेनर परिचालन हेतु कॉरपोरेशन लिमिटेड स्वीकृति प्राप्त करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 11.66 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने निजी पार्टियों द्वारा इनलैंड कंटेनर डिपो (आईसीडी) से जुड़ने वाली रेल को अनुमति देने के लिए नीति युक्त तथा उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय और घरेलू यातायात दोनों के लिए इस पर कंटेनर रेलों को संचालित करने की अनुमति देने वाली योजना की उदघोषणा की (जनवरी 5, 2006)। योजना को व्यक्तिगत रूप से या संयुक्त उद्यम में सभी पंजीकृत भारतीय सार्वजनिक/निजी क्षेत्र कम्पनियों/व्यक्तियों के लिए शुरू किया गया था। खंड 4.5 परिकल्पित करता है कि इस योजना को प्रत्येक वर्ष एक माह के लिए खोला जाएगा। भारतीय रेल (आईआर) नेटवर्क पर नए कंटेनर परिचालकों के प्रवेश का विनियमित करने के लिए विभिन्न मार्गों को चार श्रेणियों में बाटा गया था। कंटेनर गाड़ियों को चलाने के अनुरोध को प्रस्तुत करते समय प्रत्येक आवेदक का मार्गों की सभी श्रेणियों (श्रेणी I सहित) के लिए आवेदन करने हेतु ₹ 50 करोड़ तथा मार्गों की प्रत्येक व्यक्तिगत श्रेणी (श्रेणी I को छोड़कर) के लिए ₹ 10 करोड़ की गैर-प्रतिदाय पंजीकरण शुल्क जमा करना आवश्यक था। योजना में प्रावधान किया गया कि परिचालकों को अपनी लागत पर इनलैंड कंटेनर डिपो (आईसीडी), ट्रैक को जोड़ने वाली आईसीडी, कंटेनरों की खरीद तथा रेलपथ के अनुरक्षण को स्थापित करना आवश्यक था। अनुमति की वैधता परिचालक (खण्ड 8.1) द्वारा कंटेनर गाड़ियों के परिचालन की तिथि से 20 वर्षों की अवधि के लिए होगी।

खण्ड 4.3 के अनुसार, रेलवे दस्तावेजों पर आधारित अपना 'इन प्रिंसिपल अप्रूवल' (आईपीए) देगा। आईपीए के अनुदान के तीन वर्षों के अन्दर रेलवे की संतुष्टि के लिए अपनी कंटेनर गाड़ियों को परिचालित करने में अपनी तत्परता दर्शाने में विफल भावी परिचालक के मामले में, इसे तब तक समाप्त समझा जाएगा जब तक रेलवे द्वारा अपने विवेकाधिकार पर पूर्व विस्तार न दिया जाए।

पीपावव रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली (कम्पनी) के निदेशक मंडल ने 17 जनवरी, 2006 को आयोजित इसकी बैठक में बैंक से लघुकालीन ऋण लेकर कंटेनर गाड़ियों के चलाने की अनुमति के लिए एमओआर को पंजीकरण फीस के रूप में ₹ 10 करोड़ जमा करने के लिए कम्पनी को स्वीकृति दी। रेल मंत्रालय ने

कम्पनी को भारतीय गाड़ियां पर कंटैनर रेल चलाने के लिए आईपीए (08.02.2006) जारी किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कम्पनी निधियों की अनुपलब्धता के कारण स्वीकृत अवधि अर्थात् फरवरी 2009 तक के अन्दर व्यवसाय प्रारम्भ करने में विफल हुई। कम्पनी ने कंटैनर गाड़ियों के परिचालन प्रारम्भ करने के लिए कम्पनी को सक्षम बनाने हेतु एक वर्ष की छूट प्रदान करने के लिए रेल मंत्रालय से संपर्क किया (फरवरी 2009) तथा रेल मंत्रालय ने कंटैनर गाड़ियों के परिचालन प्रारम्भ करने के लिए फरवरी 2010 तक की समय सीमा के विस्तार की स्वीकृति दी (मार्च 2009)। चूक से आईपीए को बचाने के लिए, कम्पनी ने कम्पनी से किसी निवेश के बिना भागीदारी से कंटैनर गाड़ी परिचालन व्यवसाय प्रारम्भ करने के लिए कई पार्टियों से बातचीत की। इसके लिए विक्रम लॉजिस्टिक एंड मैरीटाइम सर्विसिज प्राइवेट लिमिटेड बेंगलोर, एक प्राइवेट लिमिटेड कम्पनी (फर्म) सहमत हुई तथा तदनुसार कम्पनी ने इसका आईपीए का उपयोग करते हुए कंटैनर गाड़ियों के परिचालन के लिए फर्म के साथ एक करार किया (जुलाई 2009)। हालांकि, फर्म ने केवल 2009-10 में व्यवसाय का परिचालन किया था तथा इसके पश्चात् कंटैनर परिचालन को परियोजना की गैर व्यवहार्यता के कारण 10 गाड़ियों को चलाने के बाद रोक दिया गया। कम्पनी ने फर्म द्वारा निष्पादन न करने के कारण करार को समाप्त कर दिया (दिसम्बर 2011)।

चूंकि, कम्पनी ने न तो अन्य व्यवसाय भागीदार नियुक्त किया है न ही स्वयं कंटैनर परिचालन व्यवसाय प्रारंभ किया है। इस प्रकार, एमओआर को ₹ 10 करोड़ का पंजीकरण शुल्क जमा करने से पूर्व कम्पनी की खराब आर्थिक क्षमता पर विचार न करने से कम्पनी को ना केवल ₹ 10 करोड़ की हानि ही नहीं हुई अपितु पंजीकरण शुल्क जमा करने के लिए बैंक से प्राप्त ऋण पर ₹ 1.66 करोड़ के ब्याज की भी हानि हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि पूर्व वित्तीय स्थिति में अधिक हानियाँ, ऋण देयताओं तथा अधिक ओएंडएम लागत के भार के सदंर्भ में कंटैनर गाड़ी के परिचालन को जारी रखने की अनुमति नहीं थी। हालांकि, पिछले तीन वर्षों में, कम्पनी स्वयं को एक लाभ कमाने वाली कम्पनी में परिवर्तित करके अपनी आर्थिक स्थिति का बदलने में सक्षम हुई थी। कंटैनर गाड़ी की परिचालन अनुमति की वैधता बीस वर्ष है तथा यदि बाजार अध्ययन ने कंटैनर व्यवसाय

करने की संभावना का संकेत दिया तो कम्पनी निकट भविष्य में कंटेनर परिचालन प्रारम्भ कर सकती है। रेल मंत्रालय ने भी यही उत्तर प्रस्तुत किया (सितम्बर 2014)।

मंत्रालय तथा प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि 2013-14 की कम्पनी की लेखा बहियों में लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने लाभ एवं हानि खाते<sup>139</sup> प्रभारित करके ₹ 7.38 करोड़ राशि का 'पंजीकरण शुल्क' (अमूर्त सम्पत्ति के रूप में दर्शाया गया) के अवशेष मूल्य को बट्टे खाते में डाला था जिसने इसकी पुष्टि की कि कम्पनी द्वारा कंटेनर रेल परिचालन होने की संभावना काफी कम थी।

इस प्रकार, व्यवसाय प्रारंभ करने के लिए आवश्यक ₹ 322.48 करोड़ के अन्य पूंजीगत निवेश की अपेक्षा करने वाले कंटेनर परिचालन हेतु अनुमति प्राप्त करने का निर्णय विवेकपूर्ण तथा सम्यक नहीं था जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹ 11.66 करोड़ की परिहार्य हानि हुई क्योंकि कम्पनी कंटेनर परिचालन करने की अनुमति लेने के लिए आवेदन करते समय अपनी खराब आर्थिक स्थिति<sup>140</sup> को बेहतर जानती थी।

<sup>139</sup> कम्पनी ने कंटेनर परिचालन हेतु लाइसेंस नाम की अमूर्त परिसम्पत्ति के लिए इम्पेयरमेंट जांच की थी जिसने दर्शाया कि लाइसेंस शुल्क को इम्पेयरमेंट करने की आवश्यकता थी। तदनुसार लाइसेंस शुल्क की निवल निहित राशि के समान इम्पेयरमेंट हानि को व्यय के रूप में दर्ज किया गया था।

<sup>140</sup> 2005-06 के दौरान कम्पनी को ₹ 68.89 करोड़ की संचित हानि हुई

5.2 इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड : 'कर्मचारी भविष्य निधि योजना, 1952' के  
टूरिज्म कॉरपोरेशन लिमिटेड प्रावधानों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप  
2010-11 से 2013-14 के दौरान ₹ 9.07  
करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ

कर्मचारी भविष्य निधि योजना, 1952 (योजना) का पैरा 29(1) प्रावधान करता है कि योजना के तहत नियोक्ता द्वारा देय योगदान प्रत्येक कर्मचारी जिस पर योजना लागू होती है, को देय मूल वेतन, महंगाई भत्ते तथा प्रतिधारण भत्ते (यदि कोई हो) का बारह प्रतिशत होगा।

योजना का पैराग्राफ 26ए (2) प्रावधान करता है कि जहां एक कर्मचारी का मासिक वेतन ₹ 6500 से अधिक होता है, वहां नियोक्ता द्वारा देय योगदान योजना के अनुभाग 26(6) में निहित प्रावधानों के अधीन ₹ 6500 के मासिक वेतन पर देय राशि तक सीमित होगा। योजना का पैरा 26(6) आगे प्रावधान करता है कि नियोक्ता तथा कर्मचारी द्वारा लिखित में संयुक्त अनुरोध पर, सहायक भविष्य निधि आयुक्त निम्नलिखित कर सकता है (i) इस योजना के लिए ₹ 6500 से अधिक वेतन लेने वाले व्यक्ति का नामांकन कर सकता है तथा (ii) यदि वह पहले से ही निधि का सदस्य है, तो उसे अपने वेतन से प्रतिमाह ₹ 6500 से अधिक योगदान करने की अनुमति भी दे सकता है।

इस प्रकार, पैराग्राफ 26(6) एवं 19(1) के साथ पठित पैरा 26ए(2) के प्रावधान नियोक्ता तथा कर्मचारी को ₹ 6500<sup>141</sup> की सीमा से अधिक वेतन पर 12 प्रतिशत लागू दर पर योगदान करने की शक्ति प्रदान करता है।

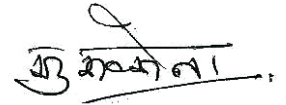
वर्ष 2010-11 से 2013-14 से संबंधित अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन लि. (कम्पनी) योजना के अनुच्छेद 26ए(2) के अनुसार ₹ 6500 से अधिक लेने वाले कर्मचारी के संदर्भ ₹ 6500 के वेतन तक उनके योगदान (12 प्रतिशत) को सीमित नहीं कर रही थी। कम्पनी से विशेष रूप से यह पूछा गया कि क्या उन्होंने ऐसे अधिक योगदान के लिए योजना के अनुच्छेद 26(6) के तहत अपेक्षित अनुमति ली थी। हालांकि विशेष उत्तर देने के बजाय, प्रबंधन ने अपने उत्तर (अगस्त 2014, मार्च 2015)

<sup>141</sup> 'वेतन' में मूल वेतन महंगाई भत्ता, प्रतिधारण भत्ता और उस पर अनुमत खाद्य रियायत का नकद मूल्य शामिल है।

में कहा कि डीपीई दिशा निर्देशों के अनुसार, इन योजनाओं में केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के योगदान को कुल सेवानिवृत्ति लाभों अर्थात् पीएफ, ग्रेच्युटी, पेंशन तथा पश्च सेवानिवृत्ति चिकित्सा योजना के योगदान को डीए सहित मूल वेतन के 30 प्रतिशत तक सीमित किया जाना चाहिए। किसी भी मामले में, कर्मचारियों के सेवानिवृत्ति लाभ डीए सहित मूल वेतन के 30 प्रतिशत से अधिक नहीं थे।

इस प्रकार, कम्पनी द्वारा योजना को भुगतान किया गया वेतन का 12 प्रतिशत योगदान पीएफ नियमों के उल्लंघन में नहीं था। उत्तर मामले से संबंधित नहीं था तथा इसलिए स्वीकार्य नहीं था। वास्तव में, योजना में कम्पनी का योगदान योजना के प्रावधानों द्वारा शासित था जोकि ₹ 6500 की सीमा से अधिक के योगदान की अनुमति नहीं देता तथा इसलिए उनका कार्य योजना 26(6) तथा पैराग्राफ 26ए(2) के प्रावधानों का उल्लंघन था तथा इसके परिणामस्वरूप 2010-11 से 2013-14 के दौरान ₹ 9.07 करोड़ का अधिक योगदान हुआ।

रेलवे बोर्ड को जून 2014 में यह मामला बताया गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

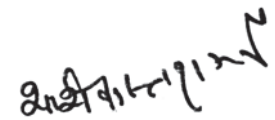
  
(सुमन सक्सेना)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक:

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक: