सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक–महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2017 को समाप्त अवधि के लिए

संघ सरकार (रेलवे)

2018 की प्रतिवेदन संख्या–5

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन

31 मार्च 2017 को समाप्त अवधि के लिए

..... को लोकसभा/राज्य सभा में प्रस्तुत की गई

संघ सरकार (रेलवे)
2018 की प्रतिवेदन सं.5

प्राक्कथन

मार्च 2017 में समाप्त वर्ष हेतु प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है। रिपोर्ट के अध्याय 8 जो रेल मंत्रालय के तहत सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से संबंधित है, नियंत्रक और महालेखा परीक्षक (कर्तव्यों, अधिकार और सेवा की शर्तों (डीपीसी)) अधिनियम, 1971 की धारा 19(ए), जैसा कि 1984 में संशोधन किया गया, के तहत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

रिपोर्ट में केंद्रीय सरकार के रेल मंत्रालय के अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं, जिसमें रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और स्वायत्त निकाय शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उन उदाहरणों को उल्लिखित किया गया है, जो 2016-17 की अवधि हेतु नमूना लेखापरीक्षा के दौरान पाये गये, इसके साथ ही वह भी जो पूर्व वर्षों में देखें गये थे, लेकिन पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किये जा सके थें; 2016-17 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरण भी शामिल किये गये हैं, जहां भी आवश्यक था।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखांकन मानकों के अनुसार की गई है।

विषय-सूची

विवरण	पैरा	पृष्ठ
संक्षिप्त नाम		***iv-vi***
अवलोकन		***vii to xxiii***
अध्याय 1 - प्रस्तावना		
लेखापरीक्षित ईकाई प्रोफाइल	*1.1*	*1*
लेखापरीक्षा के लिए प्राधिकार	*1.2*	*4*
लेखापरीक्षा योजना	*1.3*	*4*
रिपोर्टिंग	*1.4*	*5*
रिपोर्ट की सरंचना	*1.5*	*5*
अस्थायी पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया	*1.6*	*6*
लेखापरीक्षा के बताने पर वसूलियां	*1.7*	*6*
आंतरिक प्रक्रियाओं को व्यवस्थित बनाने के लिए लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर उपचारी कार्रवाई	*1.8*	*7*
की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति (ए टी एन)	*1.9*	*14*
अध्याय 2 - यातायात		
राजधानी, शताब्दी और दुरंतो ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली	*2.1*	*18*
भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा स्टेशनों के निकट वाणिज्यिक भूखण्डों और पार्किंग स्थलों का प्रबंधन	*2.2*	*50*
कमजोर खण्डों के माध्यम से मालभाड़ा ट्रैफिक ले जाने के कारण *₹13.24* करोड़ के राजस्व की हानि	*2.3*	*80*
इन्टेग्रेटिड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) में रेलगाडियों को समाप्त करने की रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता	*2.4*	*87*
आगरा डिविजन के मथुरा तथा पलवल खण्ड के बीच तीसरी लाइन का कम उपयोग	*2.5*	*91*
पार्टियों/फर्मों से वे लीव चार्जिज (डब्ल्यूएलसी) की उगाही न होने/कम होने के कारण हानि	*2.6*	*96*
माइक्रोप्रोसेसर आधारित एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड की खरीद के कारण ₹ 62.15 करोड़ का निष्फल व्यय	*2.7*	*102*
नये खुले हाल्ट स्टेशन पर हाल्ट ठेकेदार की नियुक्ति की विफलता के कारण यात्रियों को परेशानी और राजस्व का रिसाव	*2.8*	*106*
चालक दल और गार्ड के विलंब से आने के कारण मालगाडी के पूर्व-प्रस्थान अवरोध और परिणामस्वरूप ₹ 58.30 करोड़ की आय के अवसर की हानि	*2.9*	*108*
मालभाड़ा प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत प्रतिबंधित वस्तुओं पर	*2.10*	*111*

विवरण	पैरा	पृष्ठ
₹11.08 करोड़ की छूट की अस्वीकार्य अनुमति		
ट्रैफिक सुविधा कार्यो का अनुचित नियोजन और लघु समापन के परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि	*2.11*	*113*
मार्मूगांव पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वैगन किराया प्रभार के भुगतान से इंकार करने के लिए अनुबंध में अस्पष्ट खण्ड का निगमन	*2.12*	*117*
साईडिंग मालिकों से इंजन किराया प्रभारों की गैर-उगाही के कारण हानि	*2.13*	*119*
भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के लदे हुए रेकों की गैर-तुलाई	*2.14*	*122*
पूर्व-विमुद्रीकरण रेलवे के साथ विमुद्रीकृत निर्दिष्ट बैंक नोटों के जमा कराने के द्वारा जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ	*2.15*	*125*
विलंब शुल्क की कम वसूली के कारण हानि	*2.16*	*128*
टिकट बुकिंग स्टाफ और टिकट निरीक्षकों द्वारा नकदी के प्रेषण में कमियां	*2.17*	*130*
अध्याय 3- अभियांत्रिकी		
वित्तीय क्षमता और योग्यता पर रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उल्लंघन करते हुऐ फर्म को ठेका देने में अनुचित लाभ	*3.1*	*139*
गेज कनवर्जन कार्य में पूंजी का अवरूद्ध होना	*3.2*	*144*
नई लाईन परियोजना से संबंधित नियोजन तथा ठेके कार्यान्वयन में कमी	*3.3*	*148*
बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ बिना रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के कारण पूंजी अवरूद्ध करना	*3.4*	*150*
'जमा शर्तों' पर किऐ गऐ आरओबी कार्यों के संबंध में पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों का वसूल न किया जाना और कम किया जाना	*3.5*	*152*
कानकोर से भूमि लाइसेस शुल्क की कम वसूली	*3.6*	*155*
अध्याय 4- कर्षण		
मारहोवरा, बिहार की डीजल लोकोमोटिव इकाई की स्थापना	*4.1*	*158*
पूर्ण विद्युतीकृत सैक्शन में डीजल इंजनो का उपयोग	*4.2*	*168*
डीएमयू फैक्ट्री, हल्दियां में संविदा मांग के गलत निर्धारण तथा इलैक्ट्रिक शुल्क के गलत भुगतान के कारण ₹4.35 करोड़ का परिहार्य व्यय	*4.3*	*170*
अध्याय 5 - सिग्नलिंग एवं दूरसंचार		
भारतीय रेल में मोबाईल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एमआरसी) का कार्यान्वयन	*5.1*	*175*
प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट की वारंटी रहित खरीद के कारण ₹ 17.77 करोड़ की पूंजी का अवरोधन	*5.2*	*191*

विवरण	पैरा	पृष्ठ
वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा की असफलता के कारण स्पैक्ट्रम के कारण अपरिहार्य देयता	*5.3*	*200*
अध्याय *6* - रॉलिंग स्टॉक		
दाहोड कार्यशाला में पीओएच के योग्य नहीं' वैगन की प्राप्ति के कारण इन वैगन के अवरोध और इसके परिणामस्वरूप क्षमता की हानि	*6.1*	*204*
अध्याय 7 - स्वायत्त निकाय		
रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि का विकास	*7.1*	*208*
आईटी अनुप्रयोगों के लिए भारतीय रेल आपदा बहाली डाटा केन्द्र के कार्यान्वयन में विलंब	*7.2*	*222*
भारतीय रेल परिसंपत्तियों के लिए भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) मैपिंग तथा भू-स्थानिक डाटा बेस के कार्यान्वयन में विलंब	*7.3*	*226*
भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन में विलंब	*7.4*	*231*
अध्याय 8 - सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (पीएसयू)		
ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अविवेकपूर्ण भुगतान	*8.1*	*237*
हाई स्पीड बोगी असेम्बली खरीदने की त्रुटिपूर्ण योजना	*8.2*	*240*
अनुबंध		*244-269*

संक्षिप्त रूप

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
एएमसी	वार्षिक अनुरक्षण ठेका
एआरपी	अग्रिम आरक्षण अवधि
एटीएन	कार्रवाई की गई नोट
सीसी	वहन क्षमता
सीसीएम	मुख्य वाणिज्य प्रबंधक
सीई	मुख्य अभियन्ता
सीईई	मुख्य विद्युत अभियंता
सीएलड्ब्ल्यु	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
सीएमई	मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर
सीओएम	मुख्य संचालन प्रबंधक
कानकोर	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
सीओएस	स्टोर के नियंत्रक
म.रे.	मध्य रेलवे
सीआरबी	अध्यक्ष रेलवे बोर्ड
क्रिस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा के आयुक्त
सीडब्ल्युई	मुख्य कार्यशाला अभियंता
डीएफसी	डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर
डीएलडब्ल्यु	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीएमयु	डीजल मल्टीपल यूनिट
डीआर	आपदा बहाली
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
ईबीआर	अतिरिक्त बजटीय संसाधन
पू.त.रे.	पूर्वी तटीय रेलवे
पू.म.रे.	पूर्वी मध्य रेलवे
ईएफटी	अतिरिक्त किराया टिकट
ईएमयु	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
ईओएल	इंजन पर लोड
पू.रे.	पुर्व रेलवे
एफ एंड सीएओ	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी
एफसी	वित्तीय आयुक्त
एफओआईएस	भाडा ऑपरेशन सूचना प्रणाली

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
जीएडी	सामान्य व्यवस्था के ड्राइंग्स
जीसी	गेज रूपांतरण
जीआईएस	भौगोलिक सूचना प्रणाली
जीएम	महाप्रबंधक
जीपीएच	सामान्य प्रयोजन हैंडसेट
जीपीएस	ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम
जीएसएम-आर	मोबाइल संचार के लिए वैश्विक प्रणाली-रेलवे
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्टरी
आईसीएमएस	एकीकृत कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम
आईओएच	इंटरमीडिएट ओवरहाल
भा.रे./आईआर	भारतीय रेलवे
ईरकॉन	इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन इंटरनेशनल लिमिटेड
आईआरपीएमयु	भारतीय रेलवे परियोजना प्रबंधन इकाई
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
एल एंड ए	भूमि और सुविधाएं
एलएआर	अंतिम स्वीकृत दर
एलईडी	प्रकाश उत्सर्जक डायोड
एलओए	स्वीकृति पत्र
एमएफसी	बहु-कार्यात्मक परिसर
एमआइएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमओआर	रेलवे मंत्रालय
एमओयु	समझौता ज्ञापन
मे.रे.	मेट्रो रेलवे
एमआरवीसी	मुंबई रेल विकास निगम
एमटीआरसी	मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार
उ.म.रे.	उत्तर मध्य रेलवे
उ.पू.सी.रे.	उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे
उ.पू.रे.	उत्तर पूर्व रेलवे
एनओसी	कोई आक्षेप प्रमाणन नहीं
उ.रे.	उत्तर रेलवे
एनटीईएस	राष्ट्रीय ट्रेन जांच प्रणाली
एनटीकेएम	नेट टन किलोमीटर
उ.प.रे.	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओईएम	मूल उपकरण निर्माता
ओईएच	प्रमुख विद्युत उपकरण पर

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
ओपीएच	ऑपरेशन प्रयोजन हैंडसेट
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीसीई	प्रिंसिपल मुख्य अभियंता
पीओएच	आवधिक ओवरहाल
पीआरएस	यात्री आरक्षण प्रणाली
पीएसयु	सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम
आर डी एस ओ	अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन
आरई	रेलवे विद्युतीकरण
आरएफपी	प्रस्ताव के लिए अनुरोध
आरआईटीएस	इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा लिमिटेड
आरकेएम	रूट किलोमीटर
आरएलडीए	रेल भूमि विकास प्राधिकरण
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज
आरयुबी	रोड के नीचे ब्रिज
एस एंड टी	सिगनलिंग और दूरसंचार
द.म.रे.	दक्षिण मध्य रेलवे
एसएम	स्टेशन मास्टर
द.रे.	दक्षिण रेलवे
व. डीसीएम	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
व. डीओएम	वरिष्ठ मंडल ऑपरेशंस मैनेजर
द.प.रे.	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीसी	निविदा समिति
टीडीसी	लक्ष्य पूरा करने की तारीख
टीईयु	बीस फीट समतुल्य इकाई
टीआईए	ट्रैफिक इंस्पेक्टर ऑफ अकाउंट्स
टीआईईएलएस	लोड स्कीम पर टर्मिनल इन्सेंटिव कम इंजन
टीकेएम	ट्रैक किलोमीटर
टीएमएस	ट्रैक प्रबंधन प्रणाली
टीटीई	ट्रैफिक टिकट परीक्षक
यूटीएस	अनारक्षित टिकट प्रणाली
प.म.रे.	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्युएलसी	वे लीव प्रभार
प.रे.	पश्चिम रेलवे

संक्षिप्त विवरण

लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय और रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों सहित उसके विभिन्न क्षेत्रों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा रिपोर्ट में चयनित विषय पर दो समीक्षा और दो लंबे पैराग्राफ और 32 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों और अवलोकनों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1: राजधानी, शताब्दी और दुरंतो ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली

रेल मंत्रालय ने सितम्बर 2016 से मांग एवं अधिभोग पर ध्यान दिए बिना सभी राजधानी दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया लागू किया। जिसके परिणामस्वरूप दुरन्तो ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा सभी श्रेणियों के अधिभोग में कमी हुई। अधिभोग केवल कुछ प्रीमियर ट्रेनों में बढ़ा था। यद्यपि रेलवे फ्लेक्सी किराया योजना शुरू करने से पूर्व विभिन्न फॉर्मेट में (प्रीमियर ट्रेनों सुविधा ट्रेन और तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेनों में बढ़ा हुआ तत्काल किराया) बढ़े/गतिशील किराया शुरू किया था परन्तु उन्होंने इस तथ्य को ध्यान में नहीं रखा कि सभी श्रेणियों (सुविधा ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा), जहां बढ़ा/गतिशील किराया लागू हुआ था, सुविधा बहुत कम थी और इन ट्रेनों में एसी 2 और एसी 3 को प्रर्याप्त संरक्षण नहीं मिल रहा था। एसी 3 श्रेणी में भी, जो कि सबसे अधिक लाभप्रद श्रेणी है, फ्लेक्सी किराया शुरू होने के बाद अधिभोग बहुत अधिक गिर गया और पूर्व फ्लेक्सी अवधि में 0.66 प्रतिशत से पश्च फ्लेक्सी अवधि में 4.46 प्रतिशत तक अधिभोग कर दिया। इसलिये एसी 3 टीअर श्रेणी में फ्लेक्सी किराया न्यायोचित नहीं था।

समग्र संख्याओं के अनुसार भी पूर्व फ्लेक्सी अवधि के दौरान 2,47,36,469 यात्रियों की तुलना में पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 2,40,79,899 यात्री ले जाए गए और इस प्रकार बर्थ/सीटों की अधिक संख्या उपलब्ध होने के बावजूद 2.65 प्रतिशत यात्रियों की कमी दर्ज हुई। यद्यपि 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 के दौरान पश्च फ्लेक्सी किराया प्रणाली प्रीमियर ट्रेनों से यात्री उपार्जन से रेलवे ने ₹ 552 करोड़ अर्जित किये। इसके परिणामस्वरूप राष्ट्रीय परिसम्पत्तियों का उपइष्टतम उपयोग हुआ।

उन मार्गों पर जहां प्रीमियर ट्रेन चलती है, मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग, नमूना जांचित (अक्तूबर 2016 और फरवरी 2017) महीनों के दौरान, प्रीमियर ट्रेनों से काफी अधिक पाए गए। यह दर्शाता है कि अधिक किराया देने की बजाय यात्री मेल/एक्सप्रेस

ट्रेनों में, अधिक यात्रा समय के बावजूद, राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों के अपेक्षा मेल/एक्सप्रेस द्वारा यात्रा को प्राथमिकता देते है।

13 सेक्टरों में विभिन्न अग्रिम आरक्षण अवधियों की तुलना दर्शाती है कि अधिकांश मार्गों के लिए हवाई किराये संबंधित ट्रेन किरायों से सस्ते थे। उस रूप में जब प्रीमियर ट्रेनों में यात्रा के लिए लागत एव समय की तुलना की जाती है, तब हवाई किराया यात्रा का एक सस्ता और बेहतर साधन है। जबकि हवाई किरायों में बढ़ती मांग के साथ मूल्य में वृद्धि होती है। वहीं फ्लेक्सी किराये में मांग की परवाह किए बिना 10 प्रतिशत बुक की गई टिकटों पर किराये में स्थिर वृद्धि होती है। एक हवाई टिकट के लिए अधिक मूल्य का भुगतान करने के द्वारा एक यात्री की निश्चित सीट सुनिश्चित की जाती है, किन्तु एक यात्री, जो अधिक राशि का भुगतान करके एक प्रतीक्षित ट्रेन टिकट खरीदता है, के पास सुनिश्चित टिकट का आश्वासन नहीं होता। इस प्रकार सुनिश्चित सीट/बर्थ दिए बिना अधिक किराया प्रभारित करके यात्रियों को अन्य उपलब्ध विकल्प ढूंढने पर मजबूर किया जाता है।

रेलवे बोर्ड ने कुछ कदम उठाए जैसे कि तत्काल कोटा को 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक घटाना, दो शताब्दी ट्रेनों के एसी चेयर कार में छूट प्राप्त किराये और दिसम्बर 2016 के दौरान पहला चार्ट बनाने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों पर अंतिम किराये पर 10 प्रतिशत की छूट। इन उपायों ने प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग को कुछ सीमा तक सुधार दिया है। यह दर्शाता है कि रेल यात्री प्रीमियर ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली में अपने पैसे की वसूली नहीं समझते।

यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि यात्री बढ़े हुए किराए के साथ बेहतर गुणवत्ता वाली सेवाओं की अपेक्षा करते हैं। वर्तमान में उनमें से कई यह महसूस करते हैं कि उन्होंने प्रीमियर ट्रेनों में जितना पैसा और समय खर्च किया वह वसूल नहीं हुआ और यह कि वे यातायात के अन्य माध्यमों की ओर रूख करेंगे।

यह सिफारिश की जाती है कि

- ***रेलवे योजना कार्यक्षेत्र की समीक्षा करे तथा उसमें गहन सामंजस्य स्थापित करे ताकि न केवल अधिक राजस्व अर्जित किया जा सके, बल्कि यात्रियों की संख्या में भी वृद्धि हो सके और इस प्रकार राजस्व में और अधिक वृद्धि हो सके। सभी श्रेणियों और मार्गों में किराया बढ़ाने के बजाए भारतीय रेल विभिन्न मार्गों में मांग और यात्रियों की संख्या के आधार पर किराया संरचना की समीक्षा करने का विचार करे।***

- ***रेलवे बोर्ड प्रीमियर ट्रेनों, जिनका पहले से ही अलग से बढ़ा हुआ किराया ढांचा था, को लक्षित करने के बजाए सभी प्रकार की ट्रेनो में तर्कसंगत किराया संरचना की संभावना पर कार्य करे ।***
- ***फ्लेक्सी फेयर योजना के अंतर्गत 90 प्रतिशत सीटें/बर्थ आवंटित करना और सामान्य किराए के लिए केवल 10 प्रतिशत यात्रियों के लिए छोड़ने की बजाय यह सिफारिश की जाती है कि कम से कम 50 प्रतिशत सीटें/बर्थ सामान्य किराए के लिए आवंटित की जानी चाहिए।***
- ***जबकि उच्चतर हवाई किराया देते हुए एक यात्री को एक कन्फर्म सीट मिलती है, वहीं फलेक्सी फेयर योजना के अन्तर्गत जब एक यात्री 40 से 50 प्रतिशत उच्च दर पर एक प्रतीक्षित टिकट बुक करता है तो भी उसे कन्फर्म सीट मिलने का आश्वासन नहीं होता है। यह सिफारिश की जाती है कि एक प्रतीक्षित यात्री जो अनिश्चितता में रहता है, को कम किराए के माध्यम से राहत दी जानी चाहिए।***

पैरा 2.2: भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा स्टेशनों के निकट वाणिज्यिक भूखण्डों और पार्किंग स्थलों का प्रबंधन

चूँकि रेलवे में भूमि का एक बड़ा भाग इंजीनियरिंग विभाग के क्षेत्राधिकार में आता है अत: वाणिज्यिक विभाग स्टेशनों के आसपास वाणिज्यिक भूखंडों तथा पार्किंग जगहों के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि वाणिज्यिक विभाग द्वारा प्रबंधित वाणिज्यिक भूखंडों के लिए किसी भी स्तर पर कोई भूमि प्रबंधन सेल नहीं था। इंजीनियरिंग विभाग के तहत मौजूदा भूमि प्रबंधन सेल वाणिज्यिक भूखंडों को प्रबाधित नहीं करता अथवा उसका कोई रिकार्ड नहीं रखता। भूमि रिकार्ड खराब तरीके से अनुरक्षित किए गए तथा डिजिटल नहीं थे। वाणिज्यिक विभाग के नियत्रंण के तहत भूमि के लिए कोई डाटाबेस नहीं था। चयनित सात क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखंडों का लाइसेंस देने के नए मामलों की जांच करने तथा उनकी मॉनीटरिंग करने के लिए स्थाई समिति के तंत्र का उपयोग प्रभावी रूप से किया जा रहा था। लाइसेंस धारकों से लाइसेंस फीस के समय से संग्रहण को मॉनीटर करने के लिए स्टेशनों की अधिक संख्या के संदर्भ में भूमि के लाइसेंस, लाइसेंस फीस के निर्धारण, लाइसेंस अनुबंध के नवीकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली आदि से संबंधित रिकार्ड रेलवे में उपलब्ध नहीं थे। स्टेशन प्रबंधकों ने रिकार्ड के उचित अनुरक्षण, समय पर किराए की वसूली तथा लेखापरीक्षा द्वारा जांच किए गए स्टेशनों में डिविजनल कार्यालय को कार्यक्रमों की समय पर सूचना को सुनिश्चित नहीं किया। लाइसेंस अनुबंध को समय पर क्रियान्वित तथा नवीकृत नहीं किया गया तथा रेलवे के वाणिज्यिक विभाग के

क्षेत्राधिकार के तहत उपलब्ध भूमि के विषय सूचना अपूर्ण थी। लाइसेंस फीस को भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर संशोधित नहीं किया गया था।

रेलवे भूखंडों को उन प्रयोजनों जिसके लिए आरम्भ में वे भूखंड धारकों को आबंटित किए गए थे, के अलावा अन्य प्रयोजनों हेतु उपयोग किया जा रहा था। रेलवे ने भूखंडों के वर्तमान उपयोग का निर्धारण करने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया था तथा भूमि आवंटन को रद्द करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की थी। अधिकतर मामलों में भूखंड धारक लाइसेंस फीस का भुगतान भी नहीं कर रहे थे तथा चयनित क्षेत्रीय रेलवे में भारी राशि बकाया थी।

अधिकतर भूखंडों (33 *प्रतिशत*) पर वास्तविक आबंटियों के अलावा अन्य व्यक्तियों द्वारा कब्जा किया गया। अधिकतर भूखंडों पर व्यक्तियों/फर्म द्वारा अनधिकृत रूप से कब्जा किया गया था। वाणिज्यिक भूखंडों को मूल आंवटियों द्वारा गैर कानूनी रूप से बिक्री, डोनेशन डीड, पावर ऑफ एटॉर्नी आदि के माध्यम से हस्तांतरित किया गया था। सयुंक्त जांच के दौरान स्थाई संरचनाओं को आबंटितयों/अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा वाणिज्यिक भूखंडों पर बना हुआ पाया गया। अनधिकृत अधिभोक्ता वाणिज्यिक/निजी उद्देश्यों के लिए भूखंडों का उपयोग कर रहे थे तथा रेल प्रशासन को लाइसेंस फीस का भुगतान भी नहीं कर रहे थे। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद, क्षेत्रीय रेलवे ने न तो आबंटियों का नाम बदलने के लिए एक अवसर देने हेतु कार्रवाई की न ही इसकी नीलामी की।

पार्किंग लॉट के संबंध में, रेलवे ने कई मामलों में शीघ्रता से अनुबंध को क्रियान्वित नहीं किया तथा कुछ स्थानों में अनुबंध भी नहीं किया। ठेकेदार अकुशल तरीके से पार्किंग लॉट का प्रबंधन कर रहे थे तथा रेलवे यह सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं था कि वे अनुबंध के अनुसार सेवा प्रदान करते है तथा ठेकेदार से देयों की वसूली करते है। अधिकतर स्टेशनों में, यद्यपि राज्य पुलिस पूर्व-भुगतान ऑटों/टैक्सी बूथ चला रही थी तथापि रेल प्रशासन ने उपयुक्त कार्रवाई नहीं की/पूर्व-भुगतान बूथों को चलाने के लिए पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/उन्हें साझा करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ मामले को आगे नहीं बढ़ाया। न्यायालय मामलों का निपटान न होने के कारण भूखंड धारक रेलवे को किसी लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना भूखंडों से राजस्व अर्जित कर रहे थे/लाभ उठा रहे थे।

यह सिफारिश की जाती है कि

- ***रेलवे वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधंन के लिए एक तंत्र की स्थापना करने पर विचार करे जिसमें वाणिज्यिक भूखंडों का व्यापक सर्वेक्षण तथा सीमांकन, अभिलेखों का***

अनुरक्षण तथा भूमि अभिलेखों का डाटा बेस और उनका डिजिटलीकरण, लाइसेंस देने के मामलों की जांच तथा उनकी मॉनीटरिंग सुनिश्चित की जांए। इसे या तो वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए एक विशिष्ट भूमि सेल बनाकर किया जा सकता है अथवा भूमि सेल जो इंजीनियरिंग विभाग के क्षेत्राधिकार के तहत भूखंडों का प्रबंधन करे, को इसका प्रबंधन करने का उत्तरदायित्व सौंपा जा सकता है।

- ***रेलवे डिविजनल तथा जोनल स्तरों पर भूमि की लाइसेंसिग, लाइसेंस फीस के निर्धारण, लाइसेंस अनुबंध के नवीकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली, न्यायिक मामलों के निपटान, अभिलेखों के अनुरक्षण आदि के लिए मॉनीटरिंग तंत्र को मजबूत करे।***
- ***क्षेत्रीय रेलवे उन वाणिज्यिक भूखंडों को खाली करवाने तथा उन पर कब्जा करने के लिए कार्रवाई करे जिन पर मूल आबंटियों द्वारा कब्जा नहीं किया गया है तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दरों पर लाइसेंस फीस की वसूली के लिए एक निश्चित समय सीमा में नया अनुबंध करे क्योंकि जमीन बहुमूल्य संसाधन है जिसका उपइष्टतम उपयोग करना रेलवे वहन नहीं कर सकता है।***
- ***रेलवे मॉनीटरिंग तंत्र को मजबूत करें तथा यह सुनिश्चित करें कि पार्किंग क्षेत्रों को ठेकेदारों द्वारा अनुबंधों की शर्तों तथा विनियमों का कुशलता से अनुसरण करके प्रबंधित किया जाए। रेलवे राज्य पुलिस अथवा जीआरपी द्वारा प्रबंधित किए जा रहे पूर्व-भुगतान बूथों के लिए पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/उन्हें साझा करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ मामला उठाने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करें।***

पैरा 2.3: कमजोर खण्डों के माध्यम से मालभाड़ा ट्रैफिक ले जाने के कारण ₹ 13.24 करोड़ के राजस्व की हानि

जब ट्रैफिक को ऐसे मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिसमें विभिन्न प्रकार के दो या अधिक मार्ग अर्थात सीसी+4, सीसी+6 तथा सीसी+8 शामिल हो, तो प्रभार्य भार मार्ग की स्वीकार्य वहन क्षमता होगा जिसके लिए स्वीकार्य वहन क्षमता अधिक प्रतिबंधात्मक हो अर्थात सामान्य सीसी+4 या सीसी+6 मार्ग हेतु लागू दरें जैसा भी मामला हो। लेखापरीक्षा ने पाया कि कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी) से द.रे के चार स्थानों तक, मार्ग के प्रमुख भाग का उन्नयन किया गया था तथा एक छोटे भाग का उन्नयन अभी होना था जिसके परिणामस्वरूप मालभाड़े को कम लोड के लिए लागू दर के साथ प्रभारित किया जा रहा था। यद्यपि इन खण्डों की लंबाई 133 कि.मी. से 340 कि.मी. के बीच थी, उन्नयन किये जाने वाले भाग की सीमा केवल 15 कि.मी. से 89 कि.मी. थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि द.रे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड को सेक्शनों का भाग छोड़कर अपूर्ण

प्रस्ताव भेजे जोकि अधिक भार वहन करने के लिए पहले ही योग्य थे। इसके परिणामस्वरूप कम भार के लिए लागू दरों पर इन मार्गों पर वहन किए गए कॉल ट्रैफिक का प्रभार लिया गया तथा इससे 2016-17 के दौरान ₹ 7.81 करोड़ की हानि हुई। हानि तब तक जारी रहेगी जब तक उक्त सेक्शनों को सीसी+8 लोडिंग के लिए अधिसूचित किया जाएं। इसके अलावा, अन्य क्षेत्रीय रेलवे से नौ सेक्शनों पर दरे के लिए खाद्य अनाज ट्रैफिक बुक किया गया जिसमें मार्गों के छोटे भाग 15 कि.मी. से 188 कि.मी. का उन्नयन सीसी+6 के लिए अभी होना था। सीसी+6 मार्ग के लिए कमजोर सेक्शनों को मजबूत बनाने के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल होकर, रेलवे ने 2013-14 से 2016-17 के दौरान ₹ 5.43 करोड़ की हानि वहन की।

यह सिफ़ारिश की जाती है कि इन कमजोर सेक्शनों का उन्नयन करने के लिए कार्य किया जाये ताकि केवल अधिक राजस्व ही अर्जित न हो अपितु माल का आवागमन भी तेज हो।

पैरा 2.4: इन्टेग्रेटिड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) में रेलगाडियों को समाप्त करने की रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता हुआ

रेलवे ने आईसीएमएस में इलाहाबाद स्टेशन में समाप्त रेलगाड़ियों का आगमन समय गलत रूप से दर्ज किया। इसके परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता हुआ। चूँकि आईसीएमएस के अन्दर डाली गई सूचना राष्ट्रीय ट्रेन जांच सिस्टम (एनटीईएस) में परिलक्षित होती है अत: गलत प्रतिष्टियों से इलाहाबाद, स्टेशन में रेलगाड़ियों के आगमन का समय गलत दर्शाकर यात्रियों को असुविधा हुई। इलाहाबाद डिविजन ने कार्रवाई की है तथा समाप्ति स्टेशनों पर एनटीईएस के अन्दर आगमन/प्रस्थान सूचना को सीधे भरने की शुरूआत की गई है जिसमें सही समय दर अब दर्शाई जा रही है। ऐसी ही स्थिति अर्थात रेलगाडियों के आगमन/प्रस्थान समय की गलत डाटा प्रविष्टि भी अन्य स्टेशनों पर प्रचलित हो सकती है।

यह सिफ़ारिश की जाती है कि रेलवे बोर्ड एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को कठोर निर्देश जारी करें (या तो एनटीईएस में सीधे प्रविष्ट करके या नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग में प्रविष्टि के माध्यम से या डाटा लॉगर्स के माध्यम से) ताकि यात्री रेलगाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की सही सूचना प्राप्त करे। रेलगाड़ी संकेतन/रजिस्टर/नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन/डाटा लॉगर्स अथवा अन्य साधनों के माध्यम से डाटा के संदर्भ में प्रविष्ट डाटा की व्यवस्थित तथा पर्यवेक्षक जांच के लिए तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है।

पैरा 2.5: आगरा डिविजन के मथुरा तथा पलवल खण्ड के बीच 3री लाइन का कम उपयोग

उ.म.रे के आगरा डिविजन ने अप तथा डाउन लाइन की सेचुरेशन के कारण सेक्शन पर ट्रैफिक के सहज संचालन के लिए मथुरा-पलवल के बीच 3री लाइन का निर्माण किया है। ₹ 412.65 करोड़ व्यय करने के बाद लाइन को यातायात हेतु दो वर्ष पूर्व खोला गया था। तथापि, नई निर्मित 3री लाइन को अन्य दो लाइनों के, दोनों अप एंड डाउन लाइनों पर 100 प्रतिशत अधिक लाइन क्षमता उपयोग के बावजूद केवल 52 प्रतिशत तक उपयोग किया जा सकता था। 3री लाइन के माध्यम से सहज परिचालन को कोसी कलां स्टेशन पर यार्ड रिमॉडलिंग कार्य की आवयकता थी जो विस्तृत आकलन में सम्मिलित नहीं था। 3री लाइन का इष्टतम उपयोग न होने से रेलगाड़ी समयनिष्ठा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा तथा इससे यात्रियों को असुविधा हुई है। यद्यपि यार्ड रिमॉडलिंग कार्य हेतु प्रस्ताव, 2015-16 में स्वीकृत 4थी लाइन में शामिल किया गया था, अभी यह शुरूआती स्तर पर है और यह विलंब तब तक रहेगा जब तक कोसी कला स्टेशन पर यार्ड रिमॉडलिंग का कार्य पूर्ण नहीं होता। उस समय तक, रेलवे को वार्षिक रूप से ₹ 16.38 करोड के राजस्व की हानि होती रहेगी।

यह सिफ़ारिश की जाती है कि इस खंड मे निर्विघ्न ट्रैफिक मथुरा-पलवल के बीच नई निर्माणाधिन 3री लाइन के इष्टतम उपयोग के लिए रेलवे द्वारा कोसी कलान यार्ड रिमॉडिलंग कार्य को प्राथमिकता दी जाए ।

पैरा 2.6: पार्टियों/फर्मों से वे लीव चार्जिज (डब्ल्यूएलसी) की उगाही न होने/कम होने के कारण हानि

रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों में भूमि के अधिकार या कब्जे के किसी अधिकार को पार्टी पर सुनिश्चित किए बिना तथा रेलवे भूमि के शीर्षक, कब्जे, नियंत्रण तथा उपयोग को किसी भी तरीके से प्रभावित किए बिना यात्रा आदि जैसे विशेष प्रयोजन के लिए एक पार्टी द्वारा भूमि का सामाजिक अथवा सीमित उपयोग सम्मिलित है। वे लीव हेतु स्वीकृति उचित अनुबंधों के क्रियान्वयन के पश्चात् यथार्थ तथा अपरिहार्य मामलों में दी जानी चाहिए। छः क्षत्रीय रेल प्रशासनों के तहत तेरह रेलवे डिविजनों ने वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों की मंजूरी देने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा वर्णित दिशा-निर्देशों का अनुपालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 1998 से मार्च 2017 तक की समयावधि के लिए 954 पार्टियों/फर्मों से ₹ 65.20 करोड़ के वे लीव प्रभारों की उगाही न होने/कम होने की वजह से हानि हुई। ये रेलवे डिविजन उन्हें वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों का लाभ लेने की मंजूरी देने हेतु पार्टियों/फर्मों के साथ अधिकतर मामलों में अनुबंध को क्रियान्वित करने/नवीकरण करने में विफल हुए।

पैरा 2.7: माइक्रोप्रोसेसर आधारित एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड की खरीद के कारण ₹ 62.15 करोड़ का निष्फल व्यय

रेल मंत्री ने 2008-09 के बजट भाषण में माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी गन्तव्य स्थान डिस्प्ले बोर्ड लगाने की घोषणा की थी। इसके बाद रेलवे बोर्ड ने एलईडी आधारित गन्तव्य स्थान बोर्डों के लिए विनिर्देशों में नियमित संशोधन किए। इसने जोनल रेलवे को थोक में खरीद करने के निर्देशों को वापस लेना आवश्यक बनाया। तथापि, जोनल रेलवे द्वारा इसी बीच ₹ 98.26 करोड़ की लागत पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थान बोर्ड को कोच नियंत्रण ईकाई में रेलगाड़ी डाटा बेस को अद्यतित करने तथा उनकी खरीद के समय नियंत्रण इकाई हटाने के प्रावधान को सुनिश्चित करने में जोनल रेलवे की विफलता के कारण पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 62.15 करोड़ के एलईडी गन्तव्य स्थान बोर्ड अनुपयुक्त रहे।

पैरा 2.15: पूर्व-विमुद्रीकरण रेलवे के साथ विमुद्रीकृत निर्दिष्ट बैंक नोटों के जमा कराने के द्वारा जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ

भारत सरकार की राजपत्रित अधिसूचना दिनांक 08 नवंबर 2016 के अनुसार एक हजार रूपये और पांच सौ रूपये के करेन्सी नोटों को विमुद्रीकृत किया गया था और इन नोटो को वैध मुद्रा रहना 9 नवम्बर 2016 से समाप्त कर दिया गया। रेलवे बोर्ड ने दिनांक 9 नवंबर 2016, स्पष्ट किया कि निर्दिष्ट बैंक नोटो को 9 नवमब्र 2016 से 11 नवंबर 2016 की सीमा तक थे रेलवे टिकट काउन्टरों पर टिकटों की खरीद हेतु वैध मुद्रा बन्द नहीं होगी। जिसके लिये पूर्ण अभिलेखों का रखरखाव अनिवार्य है। लेखापरीक्षा ने देखा कि कंप्यूटराईजड अनारक्षित टिंकटिंग प्रणाली के माध्यम से अनारक्षित टिकटों के जारी/बिक्री के लिए रेलवे के अनिवार्य जमा लेखे में जनसाधारण टिकट बुकिंग (जेटीबीएस) द्वारा जमा किये गये नकद के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई निर्दिष्ट निर्देश/अनुदेश जारी नहीं किये गये। 132 जन साधारण टिकट बुकिंग सेवको ने छः जोनल रेलवे में बैंको में नकदी के जमा कराये जाने के स्थान पर रेलवे पूर्व विमुद्रीकरण के साथ निर्दिष्अ बैंक नोटो जमा किया गया और रेलवे टिकट काउन्टरो पर भारत सरकार क्षरा लेन देन स्वीकार करने की प्रदान की जाने वाली सुविधा का अनुचित लाभ लिया।

पैरा 2.17: टिकट बुकिंग स्टाफ और टिकट निरीक्षको द्वारा नकदी के प्रेषण में कमियां

स्टेशन के प्रति उठाये गये डेविटो को स्वीकार किये गये डेविट प्रतिनिधित्व करता है और उनके कारण के रूप में कर्मचारी द्वारा स्वीकार किया गया है। किराया प्रभार लेने में त्रुटियों से उत्पन अथवा नकद अधिकारी द्वारा स्टेशन के प्रति प्रत्येक डेब्टि अथवा

अस्वीकरण अथवा मालभाडा संबंधित कर्मचारी द्वारा, नकद का कम प्रेषण, आधार जिनके और अन्य कारणों से प्रदत है। लेखापरीक्षा ने देखा कि म.रे. की विभिन्न डिविजनों में जमा डेबिट एकत्रिकरण हो रहा था, क्योंकि रेल प्रशासक द्वारा जमा डेबिट के क्लिरेंस के लिए कोडल प्रावधानों को कार्यान्वित नहीं किया जा रहा था। बकाया राशि की वसूली की प्रणाली, आसान मासिक किश्तों में, स्टाफ द्वारा रोकड़ के अल्प प्रेषण की कार्य प्रणाली को प्रोत्साहन दिया। रेल प्रशासन आदतन गलती करने वाले कर्मचारियों के विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई करने में असफल रहा।

यह सिफ़ारिश की जाती है कि सभी जोनल रेलवे शीघ्र जेपीओ जारी करें ताकि कर्मचारियों द्वारा नकद के प्रेषण की प्रणाली को व्यवस्थिति करने के लिए एक तंत्र स्थापित किया जाए और स्टेशन अर्जन करने के अनुचित मामलों को कम किया जाए। रेलवे को चूककर्ताओं के प्रति कड़ी से कड़ी कार्रवाई करने की भी आवश्यकता है जो ऐसी प्रथाओं के प्रति एक प्रतिरोधी कार्य होगा। भारतीय रेल पर टिकट बुकिंग एवं टिकट चेकिंग स्टाफ की संख्या को संज्ञान मे लेते हुए, अनुचित नकद का जोखिम तथा लगातार कम नकद जमा कराने की प्रथा कई गुना होगी।

पैरा 3.1: वित्तीय क्षमता और योग्यता पर रेल बोर्ड के निदेशों का उल्लंघन करते हुऐ फर्म को ठेका देने में अनुचित लाभ

बेहतर गुणवत्ता नियंत्रण और उचित मॉनीटरिंग/देखरेख के लिये, उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने मेरठ और मुजफ्फरनगर के बीच दोहरीकरण के कार्य को दो क्षेत्रों में विभाजित किया। तथापि, उन्होंने एक साथ दोनों निविदाओं के भुगतान की प्राप्ति के प्रमाण और उपलब्ध संयंत्र और उपकरण/संसाधनों के संबंध में दस्तावेजों का एक ही सेट स्वीकृत करते हुये एक ही फर्म को दोनों कार्य दिये। इस प्रकार, रेलवे ने एक फर्म को उसकी वित्तीय क्षमता और योग्यता की जांच किऐ बिना ठेका प्रदान किया। रेलवे ने फर्म को शास्ति के बिना विस्तारण भी प्रदान किया। दोनों कार्यों में ठेकेदार का कार्य 'संतोषजनक' था और विस्तारण प्रदान करते समय विलंब के लिए उसे दोषी नहीं ठहराया गया। इससे मेरठ और मुजफ्फरनगर के बीच डबलिंग कार्य पर विपरीत प्रभाव पड़ा और परिणामस्वरूप खंड में माल भाड़ा तथा यात्री ट्रैफिक के आवागमन के लिए लाईन क्षमता संवर्धन का प्रत्याशित लाभ प्राप्त नहीं हो सका।

पैरा 3.2: गेज कनवर्जन कार्य में पूंजी का अवरूद्ध होना

रेलवे बोर्ड ने लगभग एक महीने से ब्लॉक समय गेज कनवर्जन के कार्य के प्रकार और तरीकों तथा गेज कनवर्जन कार्यों के लिए लंबे मेगा ब्लॉक समय के लिए कारणों का अध्ययन किया। अध्ययन के आधार पर रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किया कि गेज

कनवर्जन (जीसी) परियोजनाओं के कार्यों जैसे कि अर्थवर्क, छोटे पुल तथा डायवर्जन पर कुछ बड़े पुल दो से तीन वर्ष पूर्व शुरू हो जाने चाहिए तथा ब्लॉक से पूर्ण हो जाने चाहिए। रेलवे बोर्ड का मत था कि 60 दिनों से अधिक के मेगा ब्लॉक में सभी निर्माण कार्य पूर्ण करना वांछनीय है, यद्यपि 30 दिन उपयुक्त है।

पू.म.रे के समस्तीपुर खंड में साकरी-निर्मली तथा झझारपुर-लौहकदा बाजार खंड (94 कि.मी.) के जीसी कार्य के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि इन 28 ठेकों में से, केवल चार ही पूर्ण किये गये थे, विस्तारण के बाद 12 ठेके प्रगति पर थे और शेष 12 ठेके रद्द/समय पूर्व समाप्त कर दिये गये थे। इन सात ठेकों पर ₹ 32.69 करोड़ का व्यय किया गया था। इसके अतिरिक्त, गेज कनवर्जन परियोजना के संबंध में प्री मेगा ब्लॉक कार्य, जो कि मेगा ब्लॉक के पूर्व में पूर्व निर्धारित योजना के अनुसार दो-तीन वर्ष पूर्व पूर्ण हो जाने चाहिए थे, विस्तृत आकलन की स्वीकृति तिथि के बाद नौ वर्ष बीत जाने के पश्चात भी पूर्ण नहीं किऐ जा सके। इसके अतिरिक्त, मेगा ब्लॉक की अनुपलब्धता के आधार पर ठेके पूर्व समाप्त/रद्द किये गये। फर्म अनुसूचित कार्य पूर्णता की तिथि तक की भी कार्य आरंभ करने में विफल रही और रेलवे द्वारा काफी विलंब के पश्चात ठेका रद्द/पूर्व समाप्त करने की कार्रवाई की गई। रेल प्रशासन की ओर से खराब निष्पादन और अप्रभावी ठेका प्रबंधन के परिणामस्वरूप परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब हुआ और ₹ 47.98 करोड़ की पूंजी ब्लॉक हुई। मूल्य वर्धन के कारण परियोजना में सिविल कार्यों की कुल लागत भी ₹ 551.68 करोड़ की वृद्धि हुई।

पैरा 3.3: पूर्व मध्य रेल (पू.म.रे): नई लाईन परियोजना से संबंधित नियोजन तथा ठेके के कार्यान्वयन में कमी

हाजीपुर से सगौली (148.3 कि.मी) नई लाईन परियोजना में, पू.म.रे प्रशासन ने संसाधनों के बेहतर प्रयोग के लिए वैशाली तक कार्य को पहले पूर्ण करने और वैशाली से आगे के वर्तमान ठेको को पहले समाप्त करने का निर्णय लिया। तथापि, इस निर्णय से इतर, रद्द किऐ गऐ ठेकों को ₹ 86.14 करोड़ की लागत से पुन: प्रदान किया जिससे वैशाली तक कार्य पूरा किऐ बिना यह निवेश किया गया। इस कार्य से संसाधनों का अधिकतम उपयोग करते हुए वैशाली तक नई लाइन पहले पूरा करने का निर्णय लेने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

पैरा 3.4: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ बिना रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के कारण पूंजी अवरूद्ध करना

पूर्वोत्तर सीमांत रेल प्रशासन द्वारा प. बंगाल के राज्य राजमार्ग सं. 12ए पर मथभंग और न्यू कूचबिहार स्टेशन के बीच, संपर्क सड़क के लिए बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ

बिना रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया गया। अप्रोच रोड़ के अपूर्ण रहने के कारण अपने निर्माण के चार साल बाद भी आरओबी आरंभ नहीं हो सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 20.03 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

पैरा 4.1: मारहोवडा, बिहार की डीजल लोकोमोटिव इकाई की स्थापना

रेल मंत्रालय ने सितंबर 2006 में मरहोवडा, बिहार में डीजल लोकोमोटिव निर्माण इकाई की स्थापना का प्रस्ताव रखा।रोजा और गांधीधाम के प्रबंधन डिपो के साथ डीजल लोकोमोटिव उत्पादन इकाई की स्थापना हेतु नवंबर 2015 में मै. जीई ग्लोबल सोर्सिंग इंडिया प्रा. लिमि. को ठेका सौंपा गया था। लेखापरीक्षा विश्लेषण ने दर्शाया कि रेलवे के पास उपलब्ध डीजल लोकोमोटिव वर्तमान आवश्यकता को ध्यान में रखने के लिए संख्या में पर्याप्त हैं। भारतीय रेल 2021 तक ओपन ब्रीज मार्गों का पूर्ण विद्युतीकरण करने की योजना बना रही है और इन विद्युतीकृत मार्गों पर पूर्णत: मालभाडा कोरिडोर (डीएससी) में मालभाडा रेल गाड़ी भी चलेगी। परिणामस्वरूप, आने वाले वर्षों में भारतीय रेल में डीजल कर्षण की आवश्यकता खत्म होने वाली है। इस समझौते के अंतर्गत खरीदे गये डीजल लोकोमोटिव भविष्य में भारतीय रेल नेटवर्क में उत्पादन उपयोगिता हेतु कोई स्थान नहीं है। रेलवे ने स्वयं 2019-20 के बाद से डीएलडब्ल्यू वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव का इन हाऊस उत्पादन काफी संख्या में घटाने का निर्णय लिया। इस प्रकार, आने वाले वर्षों में डीजल लोकोमोटिव की उत्पादन के लिए नया आधारभूत ढांचे की स्थापना पर ₹ 17,126 करोड़ की देयता होगी और भारतीय रेल के बेड़े में जोड़े जाने वाले 1000 डीजल लोकोमोटिव की योजना का कोई उपयोग नहीं होगा।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे मामले को पुन: विचार करे और यह जांच करे कि क्या परिसंपत्तियों एवं इन्फ्रास्ट्रक्चर का सृजन विवेकपूर्ण हो जिसके लिए भविष्य में उपयोगी आवश्यकता नहीं है क्योंकि बड़े पैमाने पर विद्युतीकरण कि योजना बनाई गई है और डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडर का पूर्णत: विद्युतीकरण होने जा रहा है; रेलवे ने डीजल इंजनों के उत्पादन योजना भी यथेष्ट रूप से कम कर दी है।

पैरा 4.2: पूर्ण विद्युतीकृत सैक्शन में डीजल इंजनो की उपयोगिता

उत्तर मध्य रेल प्रशासन ने इलाहाबाद-गाजियाबाद (606.88 कि.मी.) तथा पलवल बिन्ना (505.31 कि.मी.) के पूर्ण विद्युतीकृत इलैक्ट्रिक सैक्शनों में डीजल ईंजनों की उपयोगिता का अनुमत किया। 2013-14 से 2016-17 के दौरान इन दो विद्युतीकृत खण्डों में, विद्युत तार के अंतर्गत डीजल लोकोमोटिव्स का प्रयोग करते हुये कुल 350 माल गाड़ियों को चलाया गया था। इससे पर्यावरण के नकारात्मक प्रभाव के अतिरिक्त

5.74 करोड़ की अतिरिक्त प्राचालन लागत आयी तथा पैट्रोलियम आधारित ऊर्जा पर निर्भरता में वृद्धि हुई।

पैरा 5.1: भारतीय रेल पर मोबाईल ट्रेन रेडियों कम्यूनिकेशन (एमटीआरसी) का कार्यान्वयन

एमटीआरसी प्रणाली भारतीय रेल पर दूरसंचार प्रणाली पर आधारित विद्यमान (उच्च दक्षता) को बदलने के लिए आरंभ की गई है। इस उद्देश्य डाटा ट्रांसफर से भारतीय रेल पर बेहत यातायात प्रबंधन करना तथा चालकों, गार्डो, अनरक्षण स्टॉफ आदि के बीच मजबूत संचार स्थापित करना है। एमटीआरसी सम्पूर्ण रूटों पर, रूटों के लिए केब रेडियों के साथ इंजनों, एमटीआरसी इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रावधान तथा रखरखाव, पणधारियों की पहचान करना तथा भूमिका निभाना, कौशन की पहचान एवं अद्यतन, भर्ती नियमों में संशोधन तथा प्रबंधन में परिवर्तन पर प्रभावी कार्यान्वयन अपेक्षित है। एक व्यापक समयबद्ध रोड मेप के कारण, एमटीआरसी प्रणाली का कार्यान्वयन नही हो सका। 31 मार्च 2017 को 19,512 आरकेएम में से केवल 1470 आरकेएम, योजना को ही लागू किया गया। जब कभी भी इसे लागू किया गया, वहाँ प्रणाली को पूर्ण रूटो के रूप में उपयोग न किये जाने पर कार्यान्वयन के लिए कवर नही किया गया तथा रूटों के लिए केब रेडियों के साथ समर्पित इंजनों को प्रदान नही किया गया। इसके अतिरिक्त, अनुरक्षण ठेके की शर्तो में कमजोर सहायता प्रणाली तथा आगरा में मोबाईल सेवा स्विचिंग केन्द्र संकाय के कारण, प्रणाली का उपयोग नही किया गया। इस प्रकार,एमटीआरसी प्रणाली पर किया गया 181.73 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि एमटीआरसी परियोजनाओं की पूर्ण समीक्षा को रेलवे बोर्ड द्वारा देखा जाना चाहिए और इसे संगत समय सीमा में पूरा किया जाय। तब तक एमटीआरसी से संबंधित सभी नई खरीद और समझौतों को विचाराधीन रखा जाय। मौजूदा परिसंपत्तियों की स्थिति को बनाये रखने वाली समझौतों/निविदाओं को इसके बाहर रखा जाना चाहिए। प्रौद्योगिकी, सहायक प्रणाली और कौशल आवश्यकता आदि में परिवर्तन के मुद्दों को निपटाते हुए गतिविधियों, समय सीमाओं, भूमिका प्रदान करने सहित पणधारक पहचान को दर्शाने वाला, एक रोड मैप तैयार किया गया जाना चाहिए। विगत दशक में भारत टेलीकॉम क्रांति से गुजरा है और रेल प्रशासन को इस पर ध्यान देना चाहिए, यदि एमटीआरसी द्वारा परिकल्पित सुरक्षित संप्रेषण की आवश्यकता को भारतीय रेलवे में एमटीआरसी के लिए स्वतंत्र टेलीकॉम संरचना के सृजन के स्थान पर विशेषीकृत टेलीकाम प्रदाता (भारत में मौजूद) द्वारा पूरा किया जा सकता था।

पैरा 5.2: प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट की वारंटी रहित खरीद के कारण ₹ 17.77 करोड़ की पूंजी का अवरोधन

रेल प्रशासन ने उपयुक्त और वास्तविक आवश्यकता विश्लेषण किये बिना ₹ 17.77 करोड़ के महंगे प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट (ओपीएच) और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट (जीपीएच) उपकरण की खरीद की और इसलिए इन्हें प्रयुक्त नहीं किया जा सका। बिना किसी आधार और तर्काधार के फर्म से उद्धरण मांगे गये थे। मौजूदा निविदा के लिए फर्म की योग्यता साबित करने के लिए आरडीएसओ से पूर्व निविदा के संबंध में दस्तावेज प्राप्त करने के लिए निविदा समिति ने नियम विरूद्ध कार्य किया। क्योंकि इन हैंडसेटों का प्रयोग नहीं किया जा रहा था, इन हैंडसेटों की खरीद पर व्यय किये गये ₹ 17.77 करोड़ की राशि ब्लॉक हुई।

पैरा 5.3: वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा की असफलता के कारण स्पैक्ट्रम प्रभार की अपरिहार्य देयता

आकस्मिक संप्रेषण तंत्र के रूप में रेलवे में वॉकी-टॉकी सेट प्रयोग किये जा रहे थे जिनके लिए रेलवे को दूरसंचार विभाग को स्पैक्ट्रम प्रभार अदा करना होगा। सीयूजी मोबाइल फोन के अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप, रेल बोर्ड ने वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा के लिए ज़ोनल रेलवे को निर्देश दिये। लेखापरीक्षा ने पाया कि दपूरे प्रशासन ने स्पैक्ट्रम प्रभारों से बचने के लिये बेकार पड़े अप्रयुक्त और मरम्मत न किये जाने योग्य बताये जाने वाले वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की, समीक्षा नहीं की इसके कारण स्पैक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के प्रति ₹ 30.36 करोड़ की परिहार्य देयता हुई। दपूरे प्रशासन ने अब तक देय स्पैक्ट्रम प्रभार अदा नहीं किया अभी भी स्पैक्ट्रम प्रभार के भुगतान के विलंब पर अधिभार के प्रति ₹ 20.29 करोड़ अदा करने हैं।

पैरा 6.1: दाहोद कार्यशाला में पीओएच के लिए वैगन की प्राप्ति देय न होने के कारण इन वैगन के अवरोध और इसके परिणामस्वरूप क्षमता की हानि हुई

बॉडी/फ्लोर पर अधिक मरम्मत की आवश्यकता वाले फ्रेम के अंतर्गत आवाज करने वाले 18 से 25 वर्ष के आयु वर्ग में लोड करने लायक वैगन को ओपन लाईन के रेल गाड़ी परिक्षक/मुख्य कार्यशाला पर्यवेक्षण द्वारा 'सी' श्रेणी के रूप में चिन्हित करना आवश्यक है और पुन: निर्माण के लिए भेजा गया है। यद्यपि, जून 2013 से मार्च 2017 तक पश्चिम रेलवे की दाहोद कार्यशाला में पीओएच के लिए शेष 434 वैगन प्राप्त किये गये थे। निरीक्षण और अनुमोदन पीओएच के लिए वैगन की स्वीकृति से पहले कार्यशाला स्टाफ द्वारा नहीं किया गया था। इन वैगनों ने प्रचालनात्मक गतिविधियों में बाधा

पहुंचाई क्योंकि उन्होंने कार्यशाला के अंदर ट्रैक को घेर रखा था और इसके कारण अवरोध के कारण ₹ 16.46 करोड़ की संभावित अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे दिये गये निर्देशों का सख्ती से पालन किये जाने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पीओएच के लिए शेष न बचे वैगनों की कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया है। निरीक्षण और अनुमोदन की जांच करके, वैगन का अवरोधन कम किया जा सकता है और प्रचालनों में कुशलता लाई जा सकती है।

पैरा 7.1: रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि का विकास

आरएलडीए की स्थापना का मुख्य उद्देश्य अधिशेष रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास द्वारा गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्त करना है। उक्त को प्राप्त नहीं किया जा सका क्योंकि आरएलडीए द्वारा अपनी स्थापना के 10 वर्षों के बाद भी किसी वाणिज्यिक साईट/प्लाट का सफलतापूर्वक विकास नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने 17 साईटों के विकास की समीक्षा की जो 2007 में आरएलडीए को सौंपी गई थीं, जब यह गठित की गई थी। इन साईट में से किसी को भी अभी तक विकसित नहीं किया गया है। यह देखा गया कि सलाहकार नियुक्ति, सलाहकार द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलंब, ऋण वाली भूमि प्रदान करके संबंधित ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए की भूमि को सौंपने में, गलत साईट या अपूर्ण पेपर के साथ साईट को पहचानने आदि कमी देखी गई। जिसके कारण 166.996 एकड़ की 17 साईट का विकास नहीं किया गया, की लेखापरीक्षा समीक्षा की गई। यद्यपि, चार वाणिज्यिक साईटों के लीज प्रीमियम के प्रति ₹ 1216.13 करोड़ प्राप्त किये, तीन साईट अभियोग के अंतर्गत हैं और एक साईट के मामले में, विकासकर्ता ने साईट वापस कर दी क्योंकि आरएलडीए मध्य प्रदेश राज्य सरकार को भूमि के भाग के स्थानांतरण हेतु सहमत हो गया और विकासकर्ता और आरएलडीए के बीच के मामले का निर्णय माननीय उच्च न्यायलय ने विकासकर्ता के पक्ष में दिया। समीक्षा किये गये 17 मामलों में से, केवल तीन मामलों में विकासकर्ता की नियुक्ति की गई थी, परंतु वाणिज्यिक विकास नहीं हुआ। ये सभी प्लॉट ₹ 282.69 करोड़ की लीज संभावना के साथ वाणिज्यिक विकास हेतु नियोजित किये गये थे। स्थापना किये जाने से, आरएलडीए रेलवे स्टोशन पर मल्टी-फंक्शनल काम्लैक्स के विकास से ₹ 67.97 करोड़ की कमाई कर सका, जो कि सौंपी गई भूमि के वाणिज्यिक विकास से किये गये अर्जन से अलग है। इसके विपरित, ₹ 102.29 करोड़ का व्यय 2006-07 से 2016-17 के दौरान स्थापना, सलाहकार प्रभार, विज्ञापन के प्रति किया गया।

यह सिफारिश की जाती है कि

- ***संबंधित राज्य सरकारों से, भूमि उपयोग और खुले स्थान आरक्षण में बदलाव के लिए, मंजूरी प्राप्त करने हेतु, रेलवे समय पर कार्रवाई करे तथा भूमि उपयोग में बदलाव के कानूनी प्रभावों की भी जांच, राज्य सरकारों के साथ परामर्श के साथ करें।***
- ***स्थानीय अधिकारियों के मानदंडों के अनुसरन करते हुए, ज़ोनल रेलवे, केवल भारमुक्त साइटों की पहचान कर, उन्हें आरएलडीए को सौंपे तथा सुनिश्चित करें कि उनकी पूर्ण दस्तावेज़/रिकॉर्ड हो।***
- ***आरएलडीए को परामर्शदाताओं की समय पर नियुक्ति सुनिश्चित करनी चाहिए। आरएलडीए को करारों की निबंधन एवं शर्तें भी लागू करनी चाहिए ताकि वह अपना कार्य समय पर पूरा करे और उनकी रिपोर्टों पर शीघ्रता से कार्रवाई हो। आरएलडीए को प्रत्येक कार्यकलाप के लिए उचित समय सीमा निर्धारित कर, विकास ठेकों को जल्द अंतिम रूप देना सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र की स्थापना करने की आवश्यकता है।***
- ***व्यावसायिक रूप से खाली भूमि का फायदा उठाने का प्रयास करने से पहले, रेलवे राज्य सरकार / स्थानीय निकायों / अन्य विभागों को सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए जमीन की पेशकश करने पर विचार कर सकता है, पर ऐसा न हो कि वे भूमि के विकास के लिए बाधा बनें ।***

पैरा 7.2, 7.3 और 7.4 क्रिस द्वारा आईटी परियोजनाओं के क्रियान्वयन में विलम्ब

आईटी एप्लीकेशन हेतु भारतीय रेल आपदा बहाली डाटा केन्द्र

रेलवे ने जून 2007 में आपदा बहाली डाटा केन्द्र के प्रतिष्ठापन हेतु प्रस्ताव पर विचार किया था। दस वर्ष गुजर गए, परन्तु रेलवे को अभी इसे अंतिम रूप देना था। प्रत्येक चरण पर विलंब हुए थे और निर्माण कार्य सौंपने के लिए निर्णय अभी लिया जाना था। यद्यपि यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) कार्यशील कर दी गई थी, यह रेलवे आरक्षण कॉम्पलैक्स के रूप में उसी भवन में स्थित थी।

यह सिफारिश की जाती है रेलवे डीआरडीसी को दूरस्थ स्थान पर प्रतिष्ठापित करें ताकि यह प्रचंड आग, भूखंड या आतंकी हमला आदि जैसी क्षेत्रीय स्तर की घटनाओं से उत्पन्न किसी संभावित घटना का ध्यान रखने के अभीष्ट उद्देश्य को पूरा कर सके।

भारतीय रेल परिसंपत्तियों के लिए भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) मैपिंग तथा भू-स्थानिक डाटा बेस

'संसाधनों के उपेष्टतम उपयोग हेतु भूमि तथा परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए व्यापक वेब आधारित डाटा बैंक का विकास' पर परियोजना जून 2012 में पेश की गई, किंतु यह अब तक कार्यान्वयन के आंरभिक चरणों पर है। विलंब के मुख्य कारण अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन कार्यान्वित करने में विलंब समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण करने मे विलंब था।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे परियोजना का शीघ्र क्रियान्वयन करें ताकि सरलीकृत परिसम्पति प्रबंधन के अभीष्ट लाभ, आसान विजुअलाइजेशन तथा दैनिक परिचालनों का प्रबंधन, जीआईएस मानचित्र पर रोलिंग स्टॉक की लोकेशन का निर्धारण, यातायात के लिए प्रभावी योजना तथा आपदा के समय के दौरान प्रभावित क्षेत्र के आसान विजुअलाइजेशन प्राप्त किए जा सके।

भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन प्रणाली

भारतीय रेल में वेब आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली शुरू करने के लिए प्रस्ताव जनवरी 2011 में शुरू किया गया था। रेलवे के क्षेत्राधिकार के तहत भूमि के बड़े क्षेत्र के मद्देनजर प्रस्ताव महत्वपूर्ण था क्योंकि इसमें वेब आधारित अनुप्रयोग में भूमि से संबंधित मामलों अर्थात भूमि अभिलेख, भूमि सीमा सत्यापन, भूमि पट्टा/लाइसेंसिंग, अतिक्रमण रोकने तथा हटाने की प्रक्रिया, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग आदि के रूपांतरण की परिकल्पना की गई थी। तथापि, अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण में विलंब के कारण उक्त का कार्यान्वयन अभी शुरू नहीं हुआ था।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन करें ताकि नियमावली में परिकल्पित रूप में, रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता समाप्त हो सके तथा रेलवे भूमि योजनाओं, राज्य सरकार राजस्व योजना, रेलवे भूमि तथा संलग्न क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं का जीआईएस प्लेटफॉर्म पर पता लगाया जा सके।

पैरा 8.1: ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अविवेकपूर्ण भुगतान

एमआरबीसी ने नौ ठेकों में ठेकदारों को ₹ 6.17 करोड़ का मॉबिलाइजेशन अग्रिम दिया था जिसका मूल्य ₹ 25 करोड़ की अनुमानित लागत से कम था जो रेलवे द्वारा मॉबिलाइजेशन अग्रिम की स्वीकृति हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित राशि थी।

एमआरवीसी द्वारा प्रभारित ब्याज दर भी रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर से काफी कम थी। नौ कार्यों में से किसी को भी समापन की निर्धारित तिथि में पूरा नहीं किया जा सका था। इसके अलावा, एमआरपीसी दिए गए मॉबिलाइजेशन अग्रिमों की पूर्ण वसूली सुनिश्चित करने में अक्षम था क्योंकि ₹ 0.09 करोड़ की वसूली अभी की जानी है। यहां तक कि वूसली गई राशि में भी काफी विलंब हुआ था।

अध्याय 1
प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित ईकाई प्रोफाइल

भारतीय रेल 67,368 कि.मी. (31 मार्च 2017 तक) कुल मार्ग दूरी के साथ एक बहु-गेज, बहु-कर्षण प्रणाली है। भारतीय रेल में मार्ग/ट्रैक लम्बाई से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े[1] नीचे दिये गये है:

तालिका 1.1

	ब्रोड गेज (1,676 मि.मी.)	मीटर गेज (1,000 मि.मी.)	नैरो गेज (762/610 मि.मी.)	कुल
मार्ग किलोमीटर	61,680	3,479	2,209	**67,368**
रनिंग ट्रैक किलोमीटर	87,962	3,731	2,209	**93,902**
कुल ट्रैक किमी. (टीकेएम)	1,14,912	4,099	2,396	**1,21,407**
विद्युतीकृत मार्ग किमी. (आरकेएम)				**25,367**

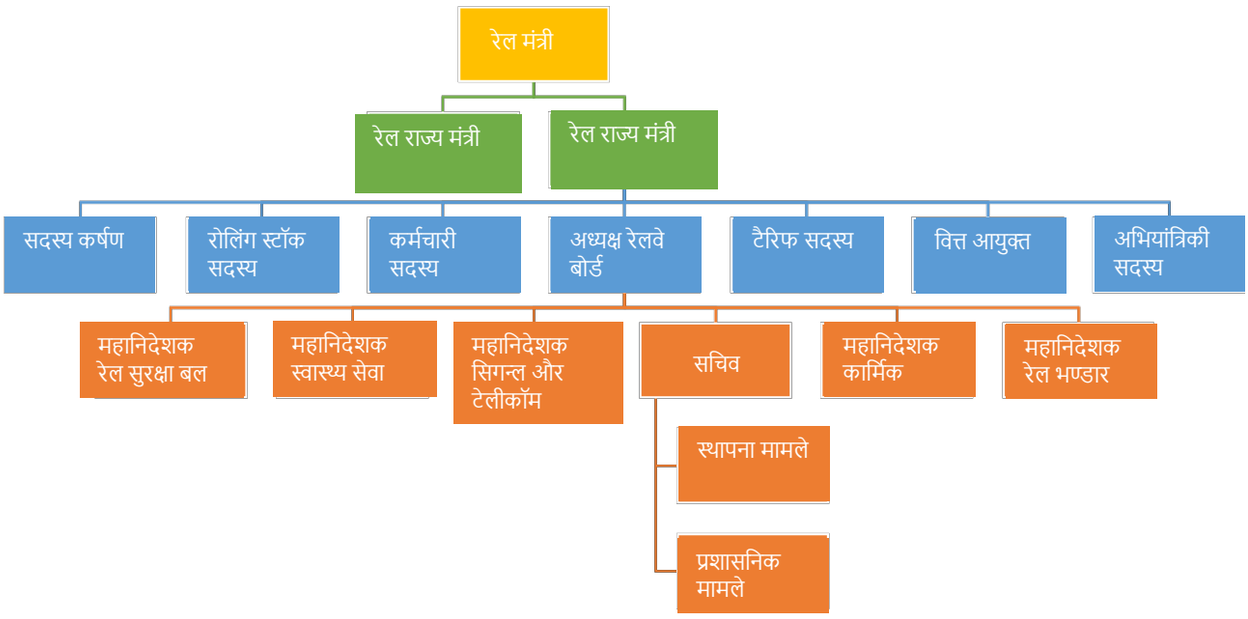
भारतीय रेल प्रतिदिन 13,329 यात्री रेलगाड़ियां और 9,221 माल गाड़ियां चलाती है। 2016-17 के दौरान इसने प्रतिदिन 22.24 मिलियन यात्रियों और 3.04 मिलियन टन माल ढोया था। 31 मार्च 2017 तक, भारतीय रेल के पास 1.31 मिलियन कार्यदल है और निम्नलिखित बुनियादी परिसंपत्तियों और रोलिंग स्टॉक का अनुरक्षण किया:

तालिका 1.2

रोलिंग स्टोक	*संख्या*
लोकोमोटिवस	11,461
कोचिंग वाहन	70,937
माल भाड़ा वैगन	2,77,987
स्टेशन	7,349

[1] स्रोत: भारतीय रेल वार्षिकी 2016-17 तक भारतीय रेल वेबसाइट

रेल मंत्रालय के प्रमुख केन्द्रीय रेल मंत्री (एक केबिनेट मंत्री) और दो राज्य मंत्री होते है।



रेल मंत्री को रिपोर्ट करने वाला रेलवे बोर्ड, भारतीय रेल का शीर्ष निकाय है। रेलवे बोर्ड की अध्यक्षता, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) द्वारा की जाती है और इसके छः सदस्य अर्थात् सदस्य (टैरिफ), सदस्य (अभियांत्रिकी), सदस्य (कर्षण), सदस्य (रोलिंग स्टॉक), सदस्य (कर्मचारी) और वित्त आयुक्त(रेलवे) हैं। बोर्ड परिचालन के सभी मामलों पर नीतियां बनाने के लिए और रेलगाड़ी सेवाओं, अधिग्रहण, विनिर्माण और परिसंपत्तियों का अनुरक्षण और सभी क्षेत्रीय रेलवे में कार्यान्वित नीतियों और अनुदेशों की मॉनिटरिंग करने के लिए जवाबदेह है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल ढुलाई दोनों के मूल्य निर्धारण को विनियमित करने के लिए जवाबदेह है। प्रत्येक सदस्य के तहत कार्यात्मक निदेशालय होते है, जो रेल परिचालन की मॉनिटरिंग और निर्णय लेने में सहायता प्रदान करता है।

क्षेत्रीय स्तर पर, 17 क्षेत्रीय रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त, विशेषीकृत संगठन जैसे कि अनुसंधान के लिए अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ; विशेषीकृत मशीनरी की अधिप्राप्ति के लिए कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन (कोफमाऊ); वाराणसी और चितरंजन में दो लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयों डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) और चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

(सीएलडब्ल्यू); कपूरथला, रायबरेली और पैराम्बूर में तीन कोच कारखाने; येलहंका; बेला में दो पहिया और धुरी संयंत्र; और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना हैं।

31 मार्च 2017 तक क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय और कुल मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) के ब्यौरे नीचे दिये गए है:

तालिका 1.3

क्षेत्रीय रेलवे	मुख्यालय	आरकेएम
मध्य	मुम्बई	4101.63
पूर्व	कोलकाता	2711.61
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3986.06
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2745.45
उत्तर	नई दिल्ली	7301.30
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3523.30
उत्तर पूर्व	गोरखपुर	3881.44
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगांव (गुवाहटी)	4097.91
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5550.64
दक्षिण	चेन्नई	5079.51
दक्षिण मध्य	सिकन्दराबाद	6168.35
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2712.45
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2512.14
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3522.23
पश्चिम	मुम्बई	6448.64
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2997.88
मैट्रो रेल	कोलकाता	27.28
	जोड़	**67,367.82**

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे की अध्यक्षता महाप्रबंधक द्वारा की जाती है जिनकि, परिचालन व्यवसायिक, अभियांत्रिकी, इलेक्ट्रीकल, मकेनिकल, भण्डार, लेखा, सिग्नल और दूरसंचार, कार्मिक, सुरक्षा चिकित्सा इत्यादि विभागों के प्रधान अध्यक्षों द्वारा सहायता की जाती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन 37 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) और दो स्वायत निकाय (एबी) (आरएलडीए और सीआरआईएस) हैं। इन पीएसयू/एबी को मंत्रालय द्वारा रोलिंग स्टॉक, वैगनों के विनिर्माण, बुनियादी परियोजनाओं के निष्पादन, रेल टैरिफ के कंटेनरीकरण प्रबंधन, खानपान और पर्यटन,

स्टेशन विकास, रेलवे दूरसंचार नेटवर्क उपयोगिता इत्यादि के लिए वित्त उगाही के विविध और विशिष्ट उद्देश्यों के लिए स्थापित किया गया है।

एक पूर्ण एकीकृत वित्तीय सलाह और नियंत्रण प्रणाली दोनों रेलवे बोर्ड में क्षेत्रीय स्तर पर वित्त आयुक्त (रेलवे) और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एण्ड सीएओ) की अध्यक्षता में मौजूद है। वित्त प्रमुख सार्वजनिक राजकोष से खर्च वाले सभी प्रस्तावों पर सलाह देने और संवीक्षा करने के उत्तरदायी हैं।

1.2 लेखापरीक्षा के लिए प्राधिकार

हमारी लेखापरीक्षा के लिए प्राधिकार भारतीय के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 और नियंत्रण-महालेखापरीक्षक के अधिनियम 1971 (डीपीसी) (कर्तव्य, शक्तियॉ और सेवा शर्तों) से प्राप्त है। रेल मंत्रालय के खर्च और प्राप्तियों, इसके सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों की लेखापरीक्षा सीएजी के (डीपीसी) अधिनियम की क्रमश: धारा 13, धारा 16, धारा 19(1) और धारा 20(1) के तहत की जाती है। अनुपालन लेखापरीक्षा के सिद्धान्त और कार्यप्रणाली 'लेखापरीक्षा और लेखा विनियमन 2007' में निर्धारित किये गए है।

1.3 लेखापरीक्षा योजना

विस्तृत रूप से, रेलवे की लेखापरीक्षा के लिए इकाई के चयन की बजट योजना, आंवटित और नियोजित संसाधन, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन के क्षेत्र कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी पर्यावरण कारक, आदि के स्तर के संबंध में जोखिम निर्धारण के आधार पर योजना बनाई जाती है। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्ष, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशें, मीडिया रिपोर्ट, जहां प्रासंगिक हो, पर भी विचार किये जाते हैं। इस प्रकार के जोखिम निर्धारण के आधार पर रेलवे के 4,543 सत्वो/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा 2016-17 के दौरान की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना नीति और उसके कार्यान्वयन के संदर्भ में महत्वपूर्ण प्रकृति के चयनित मुद्दों पर ध्यान केन्द्रित करते हुए अन्य बातों के साथ-साथ माल ढुलाई यातायात, अर्जन, अवसंरचना विकास, यात्री सुविधाओं परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्यो को कवर करती है। प्रत्येक अध्ययन में महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और परिणाम निकाले गए; उसके बाद लेखापरीक्षा सिफारिशें की गई जो रेलवे में आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करने और प्रणाली को विकसित करने में सहायक हो सकेंगे।

1.4 रिपोर्टिंग

क्षेत्रीय इकाइयों के साथ-साथ रेलवे बोर्ड के संबंधित अभिलेखों और दस्तावेजों की समीक्षा करते हुए सभी क्षेत्रीय रेलवे में चयनित विषयों की लेखापरीक्षा की गई। संख्या से उपयुक्त नमूने चयन किये गए ताकि अध्ययन के तहत इस मुद्दे को पर्याप्त रूप से कवर किया जा सके। संबंधित क्षेत्रीय प्रबंधकों को उनकी प्रतिक्रिया के लिए लेखापरीक्षा निष्कर्ष जारी किये गये। इसी प्रकार, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उत्पन्न लेखापरीक्षा टिप्पणियॉ/ निरीक्षण रिपोर्ट (आईआर)/ विशिष्ट पत्र उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए इकाई के सहायक-वित्त और प्रमुख को जारी किये गये। लेखापरीक्षा निष्कर्ष या तो निपटाए गए थे या कार्रवाई के आधार पर अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई की सलाह दी गई। जिन आपत्तियों पर रेलवे द्वारा कार्यवाही नहीं की गई, उन महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों को निर्धारित अवधि के अन्तर्गत उत्तर के लिए एफए एण्ड सीएओ और विभागाध्यक्ष को पृष्ठाकिंत प्रतियॉ के साथ ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को भेजा गया। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाए गए चयनित विषयों को लेखापरीक्षा रिपोर्ट में उनका समावेश करने से पहले छः सप्ताह की अवधि के अन्तर्गत (जैसा पीएसी द्वारा निर्धारित किया गया) उनके उत्तर प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) को अस्थायी पैराग्राफों के रूप में भेजा गया।

1.5 रिपोर्ट की सरंचना

मार्च 2017 को समाप्त वर्ष की लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय (क्षेत्रीय रेलवे, रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों (पीएसयू) और सम्पूर्ण भारतीय रेल मंत्रालय के तहत स्वायत संस्थाओं सहित रेलवे बोर्ड) के नियंत्रण के तहत लेखापरीक्षित इकाइयों के व्यय, प्राप्तियॉ, परिसंपत्तियों और देनदारियों से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित है। इसमें दुरूपयोग, अपशिष्ट और हानि के संबंध में सार्वजनिक व्यय और संरक्षण के प्रभावी नियंत्रण तंत्र को बनाए रखने और संचालित करने के लिए संबंधित नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता, आदि की जांच सम्मिलित हैं।

रिपोर्ट में आठ अध्याय हैं। अध्याय 1 परिचयात्मक प्रकृति का है और क्रॉस कटिंग प्रकृति के मुद्दों को कवर करता है। अन्य सात अध्याय में भारतीय रेल के कार्यचालन और परिचालन अर्थात् यातायात, अभियांत्रिकी, कर्षण, सिंग्नलिंग और दूरसंचार, रोलिंग स्टॉक, स्वायत संस्थाएं और रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र इकाईयों के महत्वपूर्ण क्षेत्रों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित है। रिपोर्ट महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षो को प्रस्तुत करती है, जो बेहतर निष्पादन और उन्नत वित्तीय प्रबंधन को पूरा करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यकारी की सहायता

के लिए अभिप्रेत हैं। भारतीय रेल में निम्नलिखित चार मुद्दों पर निष्कर्षों के ब्यौरे, इस रिपोर्ट में प्रस्तुत किये गए हैं:

1. राजधानी, शताब्दी और दुरन्तों रेलगाड़ियों में फ्लेक्सी फेयर प्रणाली
2. भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा स्टेशनों के पास व्यवसायिक भूखण्डों और पार्किंग स्थानों का प्रबंधन
3. भारतीय रेल में स्वचालित रेलगाड़ी रेडियो संचार प्रणाली का कार्यान्वयन
4. रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा व्यवसायिक उपयोग के लिए रेल भूमि का विकास

इसके अतिरिक्त, संबंधित क्षेत्रीय रेलवे/सार्वजनिक क्षेत्र इकाईयां/स्वायत्त निकायों को कवर करते हुए 33 अलग पैराग्राफों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों के ब्यौरें इस रिपोर्ट के अध्याय 2 से 8 में प्रस्तुत किये गए हैं।

1.6 अस्थायी पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

सितम्बर 2017 तक संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को समीक्षाओं सहित कुल 112 ड्राफ्ट पैराग्राफ जारी किए गए थे। प्राप्त रेल प्रशासन के उत्तरों पर विचार, करने के बाद, लेखापरीक्षा रिपोर्ट मे शामिल करने के लिए प्रस्तावित 42 अनन्तिम पैराग्राफ 28 अगस्त 2017 और 2 फरवरी 2018 के बीच रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, संबंधित सदस्यों और रेलवे बोर्ड के वित्तीय कमीश्नर को भेजे गए थे। 28 फरवरी 2018 तक, दस अनंतिम पैराग्राफों के संबंध में रेलवे के उत्तर प्राप्त हुए है। संबंधित पैराग्राफों में उत्तर विधिवत रूप से शामिल कर 36 पैरों (जिसमें दो विषयक आधारित पैरा एवं दो लाँग पैरा शामिल हैं) को रिपोर्ट में शामिल किया गया है।

1.7 लेखापरीक्षा के बताने पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने 2016-17 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 229.27 करोड़ की राशि के माल भाड़े और अन्य आय की कम वसूली कर्मचारियों और अन्य संस्थाओं को अधिक भुगतान करने, रेलवे के प्राप्यों की वसूली न होने आदि के मामलों के विषय में बताया। पिछले 6 वर्षों के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर रेलवे ने 688.79 करोड़ की वसूली की है, ब्यौरे नीचे दिये गए है:

तालिका 1.4 2011-12 से 2016-17 के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर वसूली गई राशि

वर्ष	वसूली गई राशि (₹ करोड़ में)
2011-12	138.51
2012-13	98.14
2013-14	107.70
2014-15	101.26
2015-16	80.27

तालिका 1.4 2011-12 से 2016-17 के दौरान लेखापरीक्षा के बताने पर वसूली गई राशि	
वर्ष	**वसूली गई राशि (₹ करोड़ में)**
2016-17	162.91
जोड़	**688.79**

2016-17 के दौरान, विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे और अन्य क्षेत्रीय इकाईयों के द्वारा वसूली हेतु ₹ 186.47 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से ₹ 162.91 करोड़ वसूला गया था और ₹ 23.25 करोड़ वसूल करने के लिए रेलवे सहमत हो गया था। सात क्षेत्रीय रेलवे ने ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली को लेखांकित किया अर्थात् उत्तर मध्य रेलवे (₹ 46.78 करोड़), पश्चिम (₹ 18.78 करोड़) पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (₹ 16.64 करोड़), पश्चिम मध्य रेलवे (₹ 12.24 करोड़), उत्तरपूर्व रेलवे (₹ 12.24 करोड़), दक्षिण मध्य रेलवे (₹ 12.09 करोड़) और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (₹ 11.97 करोड़)। वसूली स्वीकार की गई कुल ₹ 186.47 करोड़ की राशि में से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 74.31 करोड़ राशि की जांच पहले ही संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई जांच के अतिरिक्त थी और ₹ 106.19 करोड़ पहले लेखा विभाग द्वारा की गई थी। लेखा विभाग द्वारा की गई समीक्षा के परिणामस्वरूप, रेलवे ₹ 5.97 करोड़ की अन्य वसूली की/वसूली करने के लिए सहमत हुआ।

1.8 आंतरिक प्रक्रियाओं को व्यवस्थित बनाने के लिए लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर उपचारी कार्रवाई

रेलवे बोर्ड ने अपनी आंतरिक प्रक्रियाओं को व्यवस्थित करने के लिए 2016-17 के दौरान निर्देश जारी करके और पर्याप्त परिवर्तनो के द्वारा पिछले वर्षों में जारी की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों की प्रतिक्रिया में सुधार कार्रवाई प्रारम्भ की थी। कुछ महत्वपूर्ण मामलों के दृष्टांत नीचे दिये गए है:

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	**लेखापरीक्षा आपत्तियॉ/सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
2015 की रिपोर्ट सं. 24 का पैरा 2.3	स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा जाली भारतीय नोटों से सम्बंधित कार्य हेतु अपनाई गई प्रक्रिया निर्धारित नियमों/निर्देशों के अनुसार नहीं थी। जाली नोट प्रेषित करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे के नकदी अधिकारियों	रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को बुकिंग/पीआरएस कार्यालयों में नोट गिनने के साथ जाली नोटों का पता लगाने वाली मशीन लगाने के निर्देश (सितम्बर 2017) दिये। उन्होने बताया कि जाली नोटो के प्रबंधन के संबंध में दिशानिर्देशों का

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	**लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
	द्वार डेबिट वसूले गए थे। इसके अतिरिक्त, उनकी कुर्की करने के बजाय एफआईसीएन संबंधित बुकिंग स्टाफ को वापस किये जा रहे थे, जिसके कारण, खुले बाजार में इन नोटों के पुन: परिसंचरण की संभावना बढ़ गई थी।	सख्ती से पालन करने के लिए निर्देशों को दोहराया जाएगा। जाली नोटो के प्रबंधन और पता लगाने के लिए बुकिंग स्टाफ को प्रशिक्षण भी दिया जायेगा।
2005 की रिपोर्ट सं. 8 का पैरा 5.2.4	पू.म.रे. प्रशासन क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत के कारण बकाया रेलवे वसूली और मानक प्रारूप में कोयला खदानों से समझौता करने में विफल रहा।	क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत वसूल कर ली गई है और क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत आसानी से वसूल करने के लिए मानक प्रारूप में समझौता के अनुसार तैयार किया जा रहा है (मार्च 2017)।
2013 की रिपोर्ट सं. 11 का अध्याय 1	व्यवसायिक प्रचार से राजस्व प्राप्त करने हेतु, विभिन्न मीडिया का लाभ उठाने के लिए रेलवे संभावित राजस्व क्षमता का निर्धारण करने मे विफल रहा। संविदा प्रबंधन में कमियों को दोषपूर्ण अभिलेख अनुरक्षण के अनुसार देखा गया, जो संविदा अवधि की समाप्ति के अतिरिक्त अनाधिकृत प्रदर्शन और बकाया लाइसेंस शुल्क की वसूली के उच्च जोखिम के साथ दिये गये संविदाओं के संबंध में समझौते का गैर-निष्पादन हुआ।	संविदात्मक प्राप्ति की प्रभावी मॉनीटरिंग सुविधा प्रदान करने और समय पर भुगतान को सुनिश्चित करने और संविदाओं का शीघ्र नवीकरण के लिए, एक विविध अर्जन प्रबंधन प्रणाली विकसित की जा रही है। स्टेशनों, रेलगाड़ियों मे कार शेड/वैगनो मालगोदामों आदि में नियमित निरीक्षण करने के लिए पूर्ण ब्यौरों के साथ रजिस्टर बनाने के निर्देश जारी किये गये हैं। विज्ञापन राजस्व की पूर्ण संभावना का पता लगाने के लिए रेलवे बोर्ड में गैर-किराया राजस्व निदेशालय का गठन (2016-17) किया गया है।
2017 की रिपोर्ट सं. 22	इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में (भारतीय रेल में विद्युतीकरण परियोजन), लेखापरीक्षा ने सिफारिश की थी कि	

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियॉ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
(क)	**पैरा सं. 4.10** आरई आंकलनों में क्षेत्रीय रेलवे और रेलवे बोर्ड के लिए राजपत्रित पदों का अनियमित निर्माण	महाप्रबंधक/कोर ने 01 दिसम्बर 2017 के पत्र संख्या कोर/जी/1 द्वारा निर्देश जारी किये गये कि क्षेत्रीय रेलवे मे आरई कार्य प्रभारित पदों को संचालित नहीं किया जायेगा। क्षेत्रीय रेलवे उपयुक्त वैकल्पिक प्रबंधन करेगा जिससे वे आरई पदों पर निर्भर न रहे।
(ख)	**सिफारिश संख्या 2** – वर्तमान प्रक्रिया जहां नई लाईनों का आकलन बिना विद्युतीकरण और विद्युतीकरण को अनुपूरक एवं अनुवर्ती रूप में जोड़ा जाता है, के बजाय सभी नई लाईनों की परियोजनाओं का आकलन एक साथ बिना विद्युतीकरण और उसके साथ किया जाना चाहिए। यदि यह व्यावहारिक हो तो, आरंभ से ही विद्युतीकरण को लाईन परियोजना के साथ-साथ लिया जा सकता है।	दिनांक 05 जुलाई 2017 के अपने पत्र सं. 2017/डब्ल्यू-1/ सामान्य/नीति के द्वारा रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किये कि सभी दोहरीकरण कार्य और नई लाइन/गेज परिवर्तन सेक्शन, निकटवर्ती विद्युतीकरण सेक्शनों को विद्युतीकरण के साथ निर्धारित किया जाना चाहिए। ऐसा कार्य एकल एजेंसी के माध्यम से विद्युतीकरण के साथ हमेशा एक साथ निष्पादित किया जायेगा।
(ग)	**सिफारिश संख्या 6** – परियोजनाओं को अपेक्षित वित्तीय और परिचालन लाभों के आधार पर प्राथमिकता दी जानी चाहिए और परियोजना निष्पादन की कार्यप्रणाली जैसे अभियांत्रिकी, खरीद और चालू करनाया जहां तक संभव हो टर्नकी का प्रयोग करने से ठेकेदार की जवाबदेही बढ़ती है, समन्वय करने के मामलों में कमी आती है और परियोजना की निगरानी करना आसान हो जाता है।	दिनांक 30 अक्टूबर 2017 के पत्र सं. 2016/आरई/711/44 के द्वारा रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधक/कोर को परियोजना समय पर पूरा करने के लिए बड़े पैकेज आकार मे बड़ा संयुक्त मद दर ठेका और संपर्क प्रणाली आधारित ईपीसी (टर्नकी) अधिमानत: अपनाने का निर्देश दिया। विशेष और अपरिहार्य परिस्थितियों में कोर रेलवे बोर्ड के पूर्व परामर्श और जीएम/कोर के व्यक्तिगत अनुमोदन से छोटे सेक्शनों के लिए लघु मद दर ठेकें

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियॉ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
		दिए जा सकते है।
(घ)	**सिफारिश संख्या 8** – ई-निविदा कार्यान्वित की जानी चाहिए तथा निविदा के मूल्यांकन के विभिन्न क्रियाकलाप साथ-साथ किए जाने चाहिए।	मार्च 2017 से कोर में ई-निविदा शुरू की गई है। संविदात्मक कार्य के लिए, रेलवे बोर्ड ने पत्र सं. 2017/ ट्रेनस/01/नीति दिनांक 8 फरवरी 2018 के पैरा संख्या 3.1 और 3.2 द्वारा प्रत्यय-पत्र सत्यापन की शपथ-पत्र प्रणाली को अपनाने का निर्णय लिया गया हैं। रेलवे द्वारा निविदाकारों के दस्तावेजों का सत्यापन की प्रक्रिया को सरल और तेज बनाकर पूर्ण किया जाएगा।
(ड़)	**सिफारिश संख्या 9** – बड़ी संख्या में प्राप्त निविदाओं की बारिकी से निगरानी तथा निविदाओं की बहुलता होने के मामले में समन्वय के मुद्दों को संभालने की आवश्यकता होती है। इसलिए किसी परियोजना को इस तरह निष्पादित करे जहां कम से कम निविदाओं की संख्या हो।	रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2017/आरई/161/20 भाग । दिनांक 9 अक्टूबर 2017 परियोजनाओं के शीघ्र निष्पादन के लिए आसान और ठेकेदारों की उपलबधता पर आधारित 300/500/1000/ 1500 आरकेएम के पैकेज बनाये, जिससे बडी तादाद में कार्य आसानी से किया जा सके।
(च)	**सिफारिश संख्या 10** – निविदा प्रक्रिया में विभिन्न क्रियाकलापों के लिए समयसीमा इस प्रकार निर्धारित की जानी चाहिए ताकि निविदा मूल्यांकन प्रक्रिया समुचित समय में पूरी हो सके। समुचित डाटाबेस बनाकर अंतिम स्वीकार्य दर अद्यतित रखनी चाहिए।	रेलवे बोर्ड ने दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति के द्वारा सभी क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों और कोर को निविदाओं की वैधता अवधि 30 दिन (उस मामलें में जहॉ अल्प नोटिस अवधि 21 दिनों की है) और 20 दिन (उस मामलों में जहॉ अल्प नोटिस अवधि 14 दिनों की है) तय करने के लिए निर्देश जारी किए गए है। तात्कालिकता के मामले में भी, डीआरएम/

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियॉ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
		पीएचओडी/सीएचओडी के अनुमोदन से ब्यौरेवार आकंलन की संस्वीकृति से पहले खुली निविदाओं हेतु निर्देश दिये गये है। इससे कार्यों के निष्पादन और निर्णय लेने मे तेजी आएगी। इसके अतिरिक्त, कोर ने दिनांक 17 नवम्बर 2017 के पत्र सं. जी-6/14 के द्वारा स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी करने और कार्य और भण्डार निविदाओं को अंतिम रूप देने के लिए क्रमश: निविदा खुलने की तिथि से सामयकिता 30 दिन और 25 दिन निर्धारित की गई थी।
(छ)	**सिफारिश संख्या 12** – निविदा की सामान्य शर्ते/निविदा की विशेष शर्तें सन्तुलित एवं व्यवहारिक होनी चाहिएतथा उनके सख्ती से क्रियान्वयन भी सुनिश्चित किया जाना चाहिए। बाध्यकारी अनुबंधों के निष्पादन के लिए जीसीसी में असंगत प्रावधानों का सामंजस्य किया जाना चाहिए। ठेकेदार के साथ अनुबंध के निष्पादन मे देरी को सीमित किया जाना चाहिए और अनुबंध निर्धारित समय में निष्पादित किए जाने चाहिए।	रेलवे बोर्ड के दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति के पैरा 8.0 द्वारा ₹ 5 करोड़ से कम मूल्य के सभी निर्माण कार्य ठेका निविदाओं में पीवीसी खण्ड को हटाने का निर्णय लिया गया।
(ज)	**सिफारिश संख्या 15** – परियोजना के निष्पादन में ठेकेदार, रेल विद्युतीकरण हेतु कार्यान्वयन एजेन्सी और संबंधित जोनल रेलवे की	रेलवे बोर्ड के दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति पैरा संख्या 9.0 के द्वारा निर्धारित शर्तो के अधीन ओपन लाइन निर्माण और आरई

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	महत्वपूर्ण अन्तर्ग्रस्तता अपेक्षित होती है। इस प्रकार एक विपक्षीय अनुबंध तीनों के बीच जिम्मेदारीयों प्रस्तुत करने एवं समन्वय संबंधी मुद्दों को सुव्यवस्थित करने के लिए त्रिपक्षीय अनुबन्ध पर विचार किया जाना चाहिए।	संघटन में ₹ 10 करोड़ से अधिक के सभी निर्माण कार्य ठेको की लागत के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श (पीएमसी) सेवाओं को लागू किया। इसके अतिरिक्त, त्रिपक्षीय प्रणाली जो पहले से ही अनुबंध प्रणाली के ईपीसी मोड का हिस्सा है, अनुभव प्राप्त करने के बाद रेलवे द्वारा भावी निविदाओं में लागू की जाएगी।
(झ)	**सिफारिश संख्या 16** – कार्य के निष्पादन में देरी को एक बेतहर परियोजना निगरानी के द्वारा नियंत्रित किया जाए। विलंब से बचने के लिए, परियोजना दल का परियोजना कार्यान्वयन के दौरान विभिन्न क्रियाकलापों जैसे भिन्नता का अनुमोदन, विन्यास का अनुमोदन, ड्रांइग इत्यादि पर समुचित सशक्तिकरण होना चाहिए। निर्णय लेने हेतु उच्च श्रेणीबद्ध संरचना के लिए उचित समय सीमा निर्धारित की जाए।	रेलवे बोर्ड के दिनांक 8 फरवरी 2018 के पत्र संख्या 2017/ट्रांस/01/नीति के पैरा संख्या 1.0 द्वारा कार्यो के निष्पादन और शीघ्र निर्णय लेने के लिए, निरस्तीकरण निर्देशो को संशोधित किया गया। जब निविदा के बीच ठेके के मूल्य में प्रतिशत अन्तर देखे जाते हैं तब ₹ 50 लाख से कम मूल्य की निविदा के लिए 10 प्रतिशत और ₹ 50 लाख के बाराबर अथवा ₹ 50 लाख से अधिक के लिए 5 प्रतिशत से अधिक होने पर ठेके तब निरस्त माना जायेगा। निविदा स्वीकार्य प्राधिकरण मात्रात्मक भिन्नताओं का निर्णय लेने के लिए सशक्त होने चाहिए।
(ञ)	**सिफारिश संख्या 19** – किसी परियोजना के लिए ब्लॉक उपलब्ध करवाने में ब्लाक उपयोगिता से संम्भावित आय सम्मिलित होती है। इसलिए , रेलवे बोर्ड को ब्लाक उपयोगिता हेतु एक उपयुक्त	महाप्रबंधक/कोर के पत्र संख्या एलआर/टी/ओएचई/ईपीसी/जीआर/182, 184 और 185 दिनांक 13 फरवरी 2017 द्वारा इंजीनियरिंग के प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) और खरीद एवं विनिर्माण (ईपीसी) समझौते के आग्रह

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	**लेखापरीक्षा आपत्तियॉ/सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
	बेन्चमार्क का निर्धारण करना चाहिए, तथा ठेकेदारों को प्रोत्साहित/दंडित करने हेतु इसका इस्तेमाल करना चाहिए।	हेतु निर्धारित प्रारूप जारी किये गए। ईपीसी ठेके के लिए आरएफपी की अनुसूची-ओ में, रेलवे परियोजनाओं के लिए ब्लॉकों की अधिकतम समग्र अवधि दिया जाना आवश्यक है। विनिर्दिष्ट अवधि के अन्तर्गत कार्य के निष्पादन के लिए ठेकेदार उतर्दायी है और यदि अनुसूची में निर्दिष्ट अवधि से 20 प्रतिशत अधिक होने पर, ठेकेदार बढ़ी हुई ब्लॉक अवधियों के लिए या उसके भाग पर ₹ 10,000 प्रति घंटे की दर पर क्षति का भुगतान करेगा। दूसरी ओर, यदि आवश्यक ब्लॉक निश्चित कार्यक्रम के अनुपालन में उपलब्ध नहीं कराया जाता, तो आगामी समान समय के अतिरिक्त ब्लॉक उपलब्ध करा के ठेकेदार को क्षतिपूर्ति कराया जाएगा। ठेकेदार को इस प्रकार के अतिरिक्त ब्लॉको को उपलब्ध कराने में किसी भी चूक की स्थिति में, प्रत्येक घंटे के लिए ₹ 1,000 प्रति दिन कि दर पर क्षतिपूर्ति का भुगतान किया जायेगा।
(k)	**सिफारिश संख्या 21** – मिसिंग लिंको की पहचान करनी चाहिए और उनको सर्वोच्च प्राथमिकता देनी चाहिए क्योंकि मिसिंग लिंक विद्युतीकृत मार्ग पर विद्युतकर्षण की उपयोगिता पर प्रतिकूल प्रभाव डालते हैं।	अक्टूबर 2017 में रेलवे द्वारा तैयार किये गए 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लिए कार्य योजना बनाते समय दो विद्युतीकृत क्षेत्रों के बीच मिसींग लिंको के मुद्दे को ध्यान में रखा गया हैं।
(l)	**सिफारिश संख्या 24** – विद्युत कर्षण	विद्युतीकृत क्षेत्रों में डीजल/विद्युत

तालिका 1.5		
पैरा सं./ रिपोर्ट सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियॉ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	का इस्तेमाल करने के लिए विद्युतीकृत खण्ड का उपयोग रेल विद्युतीकरण का मुख्य उदेश्य है और रेलवे बोर्ड द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए इसकी निगरानी की जानी चाहिए कि विद्युतीकृत खण्डों पर अपरिहार्य कारणों के बिना डीजल कर्षण का उपयोग न हो।	लोकोमोटिव के परिनियोजन के संबंध मे तार के नीचे डीजल लोकोमोटिव को चलाने मे कटौती करने हेतु, रेलवे बोर्ड ने दिनांक 19 मई 2017 को पत्र सं. ईआरबी-1/2016/23/25 के द्वारा एक समिति का गठन किया है।

1.9 की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति (ए टी एन)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट में चर्चा किये गए सभी विषयों पर कार्यकारी अधिकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए, पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभाग उसमे शामिल सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणियॉ भेजेंगे और 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत की गई अपनी नवीं रिपोर्ट (11वीं लोकसभा) मे आगे वांछित था कि भविष्य में सुधारातमक/उपचारात्मक एटीएन, लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत रूप से की गई जांच रिपोर्ट में शामिल सभी पैराग्राफों पर संसद में रिपोर्ट रखे जाने के चार महीनों के अन्दर प्रस्तुत की जाएगी।

31 मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए भारत-संघ सरकार (रेलवे) की भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के रिपोर्ट में सम्मिलित पैराग्राफों पर (28 फरवरी 2018 तक) रेलवे बोर्ड द्वारा प्रस्तुत की गई एटीएन की स्थति नीचे दी गई है:

तालिका 1.5 – रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति

वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैराग्राफ	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिनके एटीएन लम्बित है				
			एनटीएन प्राप्त नहीं हुए	*एटीएन जिन पर रेलवे बोर्ड को टिप्पणियां भेजी गई*	*अंतिम रूप से जांच की गई एटीएन परन्तु उनको पोर्टल पर लोड करना शेष है*	*लेखापरीक्षा सत्यापन के तहत एटीएन*	*कुल*
2010-11	34	33	0	1	0	0	**1**
2011-12	29	27	0	0	2	0	**2**

तालिका 1.5 – रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई टिप्पणियों की स्थिति

वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैराग्राफ	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिनके एटीएन लम्बित है				
			एनटीएन प्राप्त नहीं हुए	*एटीएन जिन पर रेलवे बोर्ड को टिप्पणियां भेजी गई*	*अंतिम रूप से जांच की गई एटीएन परन्तु उनको पोर्टल पर लोड करना शेष है*	*लेखापरीक्षा सत्यापन के तहत एटीएन*	*कुल*
2012-13	30	27	0	2	1	0	**3**
2013-14	47	36	0	7	3	1	**11**
2014-15	44	32	0	11	1	0	**12**
2015-16	45	11	8	19	4	3	**34**
जोड़	**229**	**166**	**8**	**40**	**11**	**4**	**63**

वर्ष 2015-16 के लिए रिपोर्ट से संबंधित आठ पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार महीनों की निर्धारित अवधि के अन्तर्गत प्राप्त नहीं हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा 40 एटीएन पुनरीक्षण के लिए प्राप्त किए गए जो आगामी कार्यवाही के लिए आपत्तियों के साथ वापस किये गये थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित 11 एटीएन का रेल मंत्रालय द्वारा अंतिमकरण शेष है। चार मामलों में रेलवे द्वारा की गई कार्यवाही लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापन के तहत हैं।

अध्याय 2
यातायात

यातायात (ट्रैफिक) विभाग में चार भाग अर्थात् व्यवसायिक, यातायात, कोचिंग और खानपान और पर्यटन सम्मिलित है। इन भागों से संबंधित गतिविधियॉ अपर सदस्यों/कार्यकारी निर्देशक की अध्यक्षता में संबंधित निदेशालयों द्वारा की जाती हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर, ट्रैफिक विभाग की ट्रैफिक सदस्य द्वारा अध्यक्षता की जाती है।

विपणन, यातायात विकास, उपभोक्ताओं को प्रदान की जाने वाली रेलवे सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/माल भाड़ा यातायात का विनियमन, यात्री/माल भाड़ा ट्रैफिक से प्राप्त राजस्व का प्रेषण और संग्रहण, लेखाकरण व्यवसायिक निदेशालय द्वारा प्रबंधित किये जाते हैं1 गतिविधियॉ जैसे- यातायात निदेशालय द्वारा प्रबंन्धित रेलगाड़ियों को सुरक्षित चलाने के लिए संभावित मांग और शर्तों को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता को सुनिश्चित करना, उनकी समय-सारणी को सम्मिलित कर प्रतिदिन चलने वाली रेलगाड़ियों का प्रबंधन परिवहन सेवाओं की दीर्घ-अवधि और अल्पावधि योजना बनाना, यात्री और पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और खानपान और पर्यटन से संबंधित गतिविधियॉ खानपान और पर्यटन निदेशालय द्वारा प्रबंधित हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग अर्थात् परिचालन और वाणिज्यिक शामिल हैं। इनकी अध्यक्षता मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) क्रमश की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अधीन हैं। डिविजनल स्तर पर परिचालन और वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमश: वरिष्ठ डिविजनल परिचालन प्रबंधक (व.डीओएम) और वरिष्ठ मंडलीय वाणिज्यिक प्रबंधक (व.डीसीएम) द्वारा की जाती है, जो कि संबंधित डिविजन के डिविजनल रेलवे प्रबंधक (डीआरएम) को सूचित करता हैं।

वर्ष 2016-17 के दौरान टैरिफ परिचालन खर्च ₹ 24007.42 करोड़[2]. था। वर्ष के दौरान कुल सकल ट्रैफिक प्राप्ति 1,65,292.20 करोड़[3] थी। वर्ष 2016-17 के दौरान, यात्री संख्या बढ़ोतरी की वार्षिक वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में 0.11

[2] 2016-17 के लिए अनुदान सं. 09-परिचालन व्यय परिवहन

[3] यात्री अर्जन ₹ 46,280.46 करोड़, माल-भाड़ा अर्जन ₹ 104,338.54 करोड़ और अन्य कोचिंग अर्जन ₹ 4,312.00 करोड़

प्रतिशत[4] तक बेहतर हुई है। 2016-17 मे यात्री अर्जन 4.5 प्रतिशत[5] बढ़ा है। 2016-17 मे, माल-भाड़ा लदान केवल 0.42 प्रतिशत[6] बढ़ा है। तथापि माल-भाड़ा अर्जन पिछले वर्ष की तुलना में 5.24 प्रतिशत कम हुआ है।

वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, विभाग के *1168* कार्यालयों का निरीक्षण लेखापरीक्षा द्वारा किया गया। इस अध्याय में 'भारतीय रेलवे में राजधानी, शताब्दी और दुरंतो रेलगाड़ियों में फलेक्सी फेयर प्रणाली' पर रेलवे बोर्ड नीति पर किये दो समीक्षा और भारतीय रेल मे वाणिज्यिक विभाग द्वारा वाणिज्यिक भूखंडों और पार्किंग स्थानों का प्रबंधन सम्मिलित है। पंद्रह लेखापरीक्षा पैराग्राफों में अनियमितताओं को उजागर किया गया है जैसे कि, अशक्त सेक्शनों के माध्यम से माल-भाड़ा टैफिक ले जाने के कारण राजस्व हानि, माइक्रोप्रोसेसर आधारित एलईडी गतंव्य बोर्ड की अधिप्राप्ति पर व्यर्थ व्यय, एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) में रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि, मथुरा और पलवल के बीच तीसरी लाइन का कम उपयोग, वे-लीव प्रभारों/इंजन किराया प्रभारों/डैमरेज प्रभारों की कम वसूली/वसूली न होना, प्रतिबंधित वस्तुओं पर अस्वीकार्य रियायत, आदि भी सम्मिलित हैं।

---

[4] 8,182 मिलियन के अनुमानित यात्रियों के प्रति भारतीय रेल 8,116.10 मिलियन यात्रियों को ले जाती है।

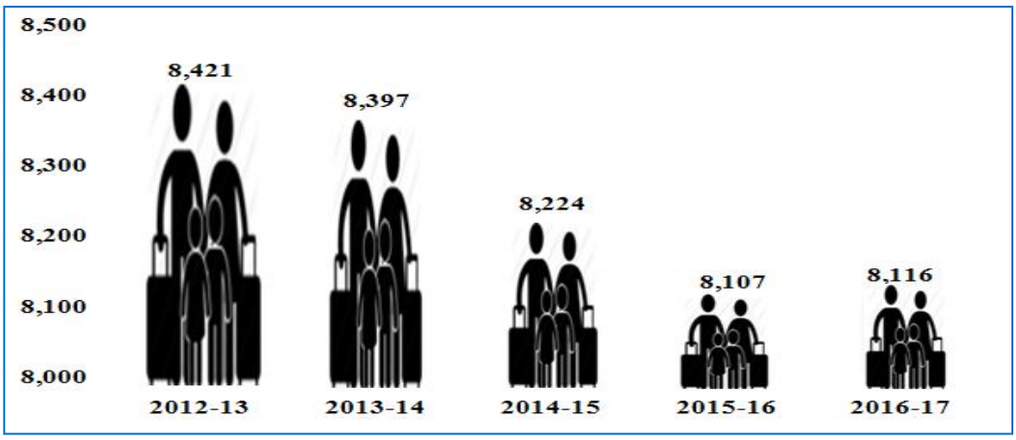
[5] 2015-16 में ₹ 44,283.26 और 2016-17 में ₹ 46.280.46

[6] 2015-16 में 1101.51 मिलियन टन से 2016-17 में 1106.15 मिलियन टन

2.1 राजधानी, शताब्दी और दुरंतो ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली

2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) लोगों के बीच परिवहन और संपर्क का एक अति लाभकारी साधन है। इसमें 7,349 स्टेशनों का बहुत विस्तृत नेटवर्क है। भारतीय रेल में औसतन 13,329 यात्री ट्रेनें प्रतिदिन परिचालित की जाती हैं। तथापि, पिछले चार वर्षों में, आईआर द्वारा ढोऐ जाने वाले यात्रियों में गिरावट की प्रवृति आई है जो **ग्राफ 1** में दर्शायी गई है।



चित्र 1: भारतीय रेल द्वारा ढोए गए यात्री (मिलियन); स्रोत: भारतीय रेल वर्ष बुक

2015-16 में यात्री यातायात से आय ₹44,283.26 करोड़ थी। यात्री आय को बढ़ाने की दृष्टि से नियमित ट्रेनों में अपनाए गये किराये ढाँचे से इतर भारतीय रेल ने विभिन्न ट्रेनों/विशेष ट्रेनों में डायनेमिक किराया के साथ तत्काल किराया और प्रीमियम ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली को लागू किया है।

यात्री किराये के लिए भारतीय रेल द्वारा लागू की गई विभिन्न योजनाएं

नियमित मेल/एक्सप्रेस और यात्री ट्रेनों में यात्रा के लिए किराये को भारतीय रेल कोन्फ्रेन्स एसोशिएशन कोचिंग टैरिफ, भाग-II यात्री किराया सारणी में अधिसूचित टैरिफ के अनुसार वसूला जाता है। सभी श्रेणियों के किराये को अन्तिम बार जून 2014 के दौरान संशोधित किया गया था। अभी हाल ही में, यात्री यातायात में राजस्व को बढ़ाने हेतु, भारतीय रेल ने पिछले ढाई वर्षो के दौरान निम्नलिखित नीतियाँ अपनाई है।

i. ***अक्टूबर 2014:*** जिन चयनित ट्रेनों की माँग अधिक है उन पर डायनेमिक मूल्य निर्धारण अनुसार किराया वसूलने की नीति को अक्टूबर 2014 से लागू किया गया। इस नीति के अनुसार 50 प्रतिशत मौजूदा तत्काल कोटे को

प्रीमियम तत्काल कोटे के रूप में निश्चित किया गया। यह एक दूरी-स्लैब आधारित किराया योजना है जहाँ 10 प्रतिशत सीटें बिकने के बाद प्रत्येक स्लैब पर 20 प्रतिशत तक किराया बढ़ जाता है।

ii. ***अप्रैल 2015:*** लोकप्रिय क्षेत्रों में त्यौहारी मौसम और छुट्टियों के दौरान अधिक माँग को पूरा करने के लिए जोनल रेलवे को विशेष ट्रेनों को विशेष किराये (तत्काल किराया) के ढाँचे पर चलाने की शक्तियां दी गई थी। इन ट्रेनों का किराया ढाँचा मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की पद्धति पर था। किराये के अतिरिक्त रेलवे बोर्ड (मई 2015) द्वारा यथा निर्धारित न्यूनतम और अधिकतम के अध्यधीन द्वितीय श्रेणी के लिए मूल किराये के 10 प्रतिशत और अन्य सभी श्रेणियों के लिए 30 प्रतिशत की दर पर विशेष प्रभार लगाया गया था।

iii. ***जुलाई 2015:*** पीक सीजन के दौरान माँग और अन्य अवसरों के आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा जुलाई 2015 से सुविधा विशेष ट्रेनों को चालू किया गया था। इन ट्रेनों का न्यूनतम किराया तत्काल किराया होगा और प्रत्येक 20 प्रतिशत बर्थ/सीटों की बुकिंग के पश्चात किराया डायनेमिक आधार पर बढ़ेगा जो अधिकतम मूल किराये का तीन गुणा जमा तत्काल किराये के अध्यधीन होगा।

iv. ***सितम्बर 2016:*** प्रीमियर ट्रेनों जैसे राजधानी, शताब्दी और दुरंतो में 9 सितम्बर 2016 से फ्लेक्सी किराया प्रणाली को लागू किया गया है। इस प्रणाली के अन्तर्गत किराया एसी 3 टायर श्रेणी के लिए 140 प्रतिशत और एसी प्रथम और विशेष कुर्सी यान को छोडकर अन्य सभी के 150 प्रतिशत अधिकतम के अध्ययीन बेची गई/ प्रत्येक 10 प्रतिशत बर्थ/सीटों के साथ 10 प्रतिशत बढ़ जाता है।

v. ***दिसम्बर 2016:*** रेलवे बोर्ड ने कुछ खण्डों में शताब्दी एक्सप्रेस द्वारा यात्रा के लिए रियायती किराया लागू किया है जिसे फ्लेक्सी किराया प्रणाली के अन्तर्गत प्रभार से कम अधिभोग के कारण यथावत छूट दी गई। उसी माह के दौरान, रेलवे बोर्ड ने आगे राजधानी/शताब्दी/दुरंतो ट्रेनों में 6 माह के लिए प्रयोगात्मक आधार पर प्रथम चार्ट तैयार होने के बाद खाली बर्थ/सीटों की अन्तिम बुकिंग किराये पर 10 प्रतिशत की छूट को लागू किया।

vi. ***दिसम्बर 2016:*** एसी 3 टायर के साथ हमसफर ट्रेनों को आरम्भ किया गया था। इस श्रेणी के लिए मूल किराया प्रथम 50 प्रतिशत यात्री ब्लॉक के लिए एसी 3 टायर की सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के मूल किराये का 1.15 गुणा

है। उसके बाद बकाया 50 प्रतिशत बर्थों के प्रत्येक यात्री ब्लॉक के लिए 10 प्रतिशत की वृद्धि पर 10 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी है।

vii. ***फरवरी 2017:*** अन्त्योदया एक्सप्रेस ट्रेनें लंबी दूरी की सुपरफॉस्ट सेवा के साथ पूर्णत: द्वितीय श्रेणी अनारक्षित कोचों के साथ आरम्भ की गई थी। अनारक्षित द्वितीय श्रेणी का मूल किराया मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में समान श्रेणी के मूल किराये से 15 प्रतिशत अधिक है।

यात्री किराये के बारे में संसदीय स्थाई समिति की टिप्पणियां

रेलवे की स्थाई समिति ने अपनी तृतीय रिपोर्ट 2014-15 (दिसम्बर 2014) में देखा कि रेलवे 25 जून 2014 से सीधी 10 प्रतिशत की बढ़ोतरी को यात्री किराये की सभी श्रेणियों में लागू कर चुका है। यात्रा की विभिन्न श्रेणियों में 4.2 प्रतिशत के ईंधन संघटक समायोजन सहित यात्री किराये में लगभग 14.2 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुई थी। रेल मंत्रालय ने बताया कि यात्री आय में बढ़ोत्तरी के उद्देश्य के लिए, अतिरिक्त माँग को पूरा करने और राजस्व को बढ़ाने के लिए विभिन्न उपायों जैसे नई ट्रेनों को चालू करना, अधिक प्रचलित ट्रेनों के संयोजन को बढ़ाना, मौजूदा ट्रेनों में अतिरिक्त कोचों को जोड़ना, इत्यादि के माध्यम से प्रयास किये जा रहे है। समिति को सूचित किया गया था कि पीक सीजन के दौरान त्योहारों और विशेष अवसरों पर अतिरिक्त यात्री यातायात की निकासी हेतु विशेष ट्रेनें चलाई जाती हैं। इसके अलावा, विशेष प्रीमियम ट्रेनों को भी कुछ अधिक माँग क्षेत्रों में डायनेमिक मूल्य निर्धारण के साथ परिचालित किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप उच्च यात्री राजस्व प्राप्त होता है। समिति ने देखा कि रेल मंत्रालय द्वारा किये गये सभी उपाय द्वारा वांछित परिणाम, और यात्री आय में बढ़ती प्रवृत्ति दर्शाएगा ताकि उच्च राजस्व उत्पत्ति सुनिश्चित की जा सके। समिति ने, तथापि, अभिलाषा जताई कि ट्रेनों के किराये में बढ़ोतरी के साथ-साथ ट्रेनों में यात्री सुख-सुविधा सुधारने तथा बढ़ाने और सुविधाओं और रेलवे स्टेशनों पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

भारतीय रेल द्वारा 'सामाजिक सेवा दायित्वों' के संबंध में नीति आयोग की आपत्तियाँ

नीति आयोग (नेशनल इन्स्टीट्यूट फॉर ट्रान्सफोर्मिंग इंडिया) ने सितम्बर 2016 में भारतीय रेल द्वारा सामाजिक सेवा दायित्वों के प्रभाव की समीक्षा पर रिपोर्ट जारी की। रिपोर्ट में रेल यात्रा की विभिन्न श्रेणियों में परिचालन हानियों का उल्लेख निम्नवत है:

तालिका 2.1 - यात्री व्यवसाय हानियों के लिए श्रेणीवार योगदान (₹ करोड़ में) (ऋणात्मक हानि और धनात्मक लाभ)					
क्र. सं.	**विवरण**	**2011-12**	**2012-13**	**2013-14**	**2014-15**
ए.	*परिचालन हानि: मेल/एक्सप्रेस श्रेणियां (गैर-उपनगरीय सेवा)*				
ए1	एसी 1	(-) 39	(-)41	(-)47	(-)127
ए2	प्रथम	(-) 39	(-)61	(-)92	(-)70
ए3	एसी 2	(-) 439	(-)348	(-)497	(-)496
ए4	एसी 3	499	495	411	882
ए5	एसीसी	(-)13	(-)38	(-)148	(-)142
ए6	शयनयान श्रेणी	(-)6532	(-)6853	(-)8408	(-)8510
ए7	द्वितीय श्रेणी	(-)4238	(-)5168	(-)7134	(-)7642
ए8	**उप-जोड़ (उपरोक्त सभी का जोड़)**	**(-)10800**	**(-)12014**	**(-)15917**	**(-)16106**
बी.	*परिचालन हानि: सामान्य श्रेणियां*				
बी1	प्रथम	(-)48	(-)60	(-)70	(-)50
बी2	शयनयान	(-)369	(-)403	(-)451	(-)530
बी3	द्वितीय श्रेणी	(-)8476	(-)9321	(-)10584	(-)11094
बी4	***उप-जोड़ (उपरोक्त सभी का जोड़)***	***(-)8893***	***(-)9784***	***(-)11105***	***(-)11674***
सी	कुल परिचालन हानि (ए8+बी4)	(-)19693	(-)21797	(-)27022	(-)27779
डी	पार्सल, समान और डाक सेवाएं	(-)1867	(-)1863	(-)2394	(-)2453
ई	खानपान सेवाएं	(-)940	(-)1030	(-)952	(-)1016
एफ	परिचालन हानि-उपनगरीय यात्री सेवाएं और मेट्रो कोलकाता	(-)2814	(-)3365	(-)4027	(-)4679
जी	**कुल हानि (यात्री व्यवसाय से) (सी+डी+ई+एफ)**	**(-)25314**	**(-)28056**	**(-)34395**	**(-)35928**

स्रोत: भारतीय रेल द्वारा 'सामाजिक सेवा दायित्वों के प्रभाव की समीक्षा पर नीति आयोग का प्रतिवेदन

प्रतिवेदन की मुख्य आपत्तियां और सिफारिशें निम्न प्रकार हैं:

- जबकि कम टैरिफ और रियायतें यात्री व्यवसाय में हानि के लिए पर्याप्त योगदान देते हैं और इसलिए सामाजिक सेवा लागतें बनते है, वे एक मात्र कारक नहीं है। इस प्रतिस्पर्धी बाजार में जहाँ परिवहन की मांग लचीली है वहां किराएं की बढोतरी (अर्थात राजस्व भाग) पर भारतीय रेल की कुल सीमाएं होगी जो प्रतिस्पर्धा द्वारा चालित होगी। अत: कम वसूलियों की गणना इस की लागत संरचना के बजाय भारतीय रेल की प्रतिस्पर्धी बाजार में प्रभारित करने की योग्यता के संदर्भ में होनी चाहिए।

- जबकि एसएल और द्वितीय श्रेणी की सेवाओं के टैरिफ प्रतिस्पर्धा सेवाओं (समतुल्य बस किराया दरें) से काफी कम है, वहीं एसी सेवाएं बस किरायों से काफी अधिक हैं।
- तदनुसार, एसी श्रेणी में हानि संभवत: इसके किराये संरचना से आईआर की मूलत: लागत संरचना से अधिकता के कारण थी। समानरूप से स्लीपर एवं द्वितीय श्रेणी सेवाओं के लिए आईआर ने हानि की मात्रा का अधिक आंकलन किया जो निम्न टैरिफ स्तरों के कारण हो सकता था। विश्लेषण दर्शाता है कि इन श्रेणियों में 80 प्रतिशत हानि निम्न टैरिफ स्तरों के कारण है जबकि शेष 20 प्रतिशत संभवत: आईआर की लागत संरचना के कारण है।

इसलिए, आईआर की लागत संरचना में अक्षमता महत्वपूर्ण ढंग से यात्री सेवा व्यापार में हानि में योगदान देती है और इसलिए टैरिफ में वृद्धि लागतों को वसूलने का एकमात्र तंत्र, नहीं हो सकती।

इस पृष्ठभूमि में, वर्तमान अध्ययन यात्री मांग के संदर्भ में फ्लेक्सी किराया योजना की समीक्षा, हवाई क्षेत्र के साथ तुलना के साथ-साथ भारतीय रेल के उपार्जन और इन ट्रेनों की अधिभोग पर प्रभाव की समीक्षा के लिए शुरू की गई थी।

लेखापरीक्षा उद्देश्य

फ्लेक्सी किराया योजना की शुरुआत एवं रेलवे यात्री राजस्वों पर इसके प्रभाव के बाद राजधानी/दुरन्तों/शताब्दी ट्रेनों के संरक्षण एवं उपार्जनों में परिवर्तन के आंकलन के लिए अध्ययन किया गया था।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना

अध्ययन में ट्रेन अधिभोग के संबंध में डाटा विश्लेषण और 142 प्रीमियर ट्रेनों (44 राजधानी, 46 शताब्दी और 52 दुरन्तो ट्रेनों) के उपार्जन शामिल थे जहां फ्लेक्सी किराया योजना 9 सितम्बर 2016 से शुरू की गई थी। 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 (रिपोर्ट में पूर्व फ्लेक्सी अवधि के तौरपर संदर्भित) और 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 (रिपोर्ट में पश्च फ्लेक्सी अवधि के तौरपर संदर्भित) की अवधि के लिए बर्थ संभाव्यता, वास्तविक अधिभोग एवं उपार्जन के संबंध में डाटा रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस), नई दिल्ली से एकत्रित एवं विश्लेषण किया गया।

सभी प्रीमियर ट्रेनों के संबंध में योजना की शुरुआत (9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017) के बाद अधिभोग में परिवर्तन की पिछले वर्ष 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 के महीनों के संबंध में अधिभोग एवं उपार्जनों से तुलना की गई है। एक सी रूट पर चल रही मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग की तुलना प्रीमियर ट्रेनों से मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों से यात्री के विचलन के आंकलन के लिए दो महीनों (अक्टूबर 2016 और फरवरी 2017) में भी की गई थी। 31 मार्च 2017 को 30 से 120 दिन की अग्रिम आरक्षण अवधि (एआरपी) के लिए प्रीमियर ट्रेनों के एसी ।। टियर के फ्लेक्सी किराये की तुलना, हवाई यात्रा के टिकटों के मूल्य से की गई है। चयनित 13 सेक्टरों में हवाई यात्रा कर रहे यात्रियों की संख्या में परिवर्तन जहां प्रीमियर ट्रेने चलाई जाती हैं, नागरिक विमानन महानिर्देशक (डीजीसीए) के वेबसाइट से एकत्रित किया गया था।

यात्रियों को दी जा रही सेवा की गुणवत्ता के आंकलन के लिए फरवरी 2017 के महीने के लिए प्रीमियर ट्रेनो के समय पालन की जांच की गई है । उच्चतर किराये प्रभारित करते हुए इन ट्रनों में दी जा रही सेवाएं, स्वच्छता, खाद्य गुणवत्ता आदि और फ्लेक्सी किराये पर उनके विचार प्राप्त करने के लिए अप्रैल 2017 और मई 2017 के दौरान 16 शताब्दी और ।। राजधानी ट्रेनों के 806 यात्रियों पर यात्री सर्वेक्षण प्रश्नावली की भी व्यवस्था की गई थी।

अनुबंध 2.1

रेलवे प्रशासन का उत्तर

प्रारम्भ में, लेखापरीक्षा सितम्बर 2016 से फरवरी 2017 के पांच महीनों और विगत वर्ष के तदनुरूपी अवधियों के डाटा विश्लेषण कर की गई थी। एग्जिट सम्मेलन के दौरान रेलवे बोर्ड के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं सिफारिशों पर चर्चा की गई थी। रेलवे बोर्ड ने एग्जिट सम्मेलन एवं अपने उत्तर (जुलाई 2017) में बताया कि लेखापरीक्षा निर्धारण उस अवधि के लिए किया गया है जिसमें फ्लेक्सी किराया प्रणाली पूर्ण रूप से परिचालन में नहीं था। लेखापरीक्षा द्वारा की गई अभियुक्तिया स्वीकार्य नहीं की जा सकती हैं। चूंकि डाटा केवल फरवरी 2017 तक ही आकलित किया गया है। इसके बाद, लेखापरीक्षा ने उनके अध्ययन के कार्यक्षेत्र को बढाया और समीक्षा के लिए जुलाई 2017 तक की अवधि को शामिल किया। 23 नवम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड को जुलाई 2017 तक की अवधि के लिए पश्च फ्लेक्सी किराये वाले संवर्धित कार्यक्षेत्र के साथ

संशोधित रिपोर्ट फिर से जारी की गई थी। संशोधित कार्यक्षेत्र पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष रिपोर्ट में शामिल किए गए हैं।

लेखापरीक्षा परिणाम

2.1.2 फ्लेक्सी किराया योजना लागू करने के निर्णय की औचित्यता

2015-16 की तुलना में जब प्रारंभिक यात्रियों में एक प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, यात्री उपार्जन में ₹ 5800 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व उत्पादन को प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा राजधानी दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनो में फ्लेक्सी किराया संरचना आरंभ करने का प्रस्ताव (अगस्त 2016) प्रस्तुत किया गया । राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी अधिकतम भागों में चलती हुई उच्च औसत अधिभोग के साथ बहुत प्रसिद्ध थी एवं कुल पीआरएस उपार्जनों का लगभग 12 प्रतिशत का योगदान करती थी। राजस्व वृद्धि के लिए निम्न प्रस्तावों पर विचार किया गया था:

- अप्रैल-जून और अक्टूबर-दिसम्बर की अधिकतम मांग अवधि के दौरान राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों के लिए बढ़ा किराया संरचना और शेष अवधि के लिए वर्तमान किराया संरचना।
- सभी महीनों में निरंतर 100 प्रतिशत से अधिक औसत अधिभोग वाली चयनित राजधानी दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों में बढ़ा किराया संरचना।
- मांग एवं अधिभोग के निरपेक्ष सभी राजधानी, दुरन्तों एवं शताब्दी ट्रेनों में बढ़ा हुआ किराया संरचना।

तीसरा विकल्प अनुमोदित किया गया था और 9 सितम्बर 2016 से सभी राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली आरम्भ की गई थी।

फ्लेक्सी किराया प्रणाली आरंभ करने से पूर्व, रेलवे ने विभिन्न फॉर्मेट में गतिशील/बढ़े किराये का पहले से ही प्रयास किया था। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

2.1.2.1 प्रीमियर ट्रेनों में आरंभ किए गए बढ़े किराये

तत्काल योजना के तहत कुल सीटों/बर्थों का 30 प्रतिशत सामान्य किराये से 30 प्रतिशत अधिक के बढ़े किराये पर आवंटित किया गया था। सितम्बर 2015 से

जुलाई 2016 की ग्यारह महीनों की अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 'तत्काल योजना' के तहत श्रेणी वार स्थिति निम्न प्रकार से थी:

तालिका 2.2 - फ्लेक्सी किराये आरंभ करने से पूर्व प्रीमियर ट्रेनों में तत्काल योजना के तहत श्रेणी वार रिक्ति की स्थिति

ट्रेन का प्रकार	श्रेणी	तत्काल क्षमता[7]	रिक्त	प्रतिशतता
शताब्दी	सीसी	18,95,493	5,13,283	**27.08**
दुरन्तो	2ए	1,53,718	35,817	**23.30**
दुरन्तो	3ए	7,36,807	1,50,461	**20.42**
राजधानी	2ए	4,08,002	57,539	**14.10**
राजधानी	3ए	13,24,494	69,295	**5.23**
कुल		**45,18,514**	**8,26,395**	

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

इसप्रकार, जब सामान्य किराये के ऊपर 30 प्रतिशत के बढ़े किराये के तहत 30 प्रतिशत सीटें/बर्थ तत्काल को आवंटित की गई थी, तब सभी राजधानी, दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों के एसी 2, एसी 3 और सीसी श्रेणियों में पांच से 23 प्रतिशत तक सीटें/बर्थ रिक्त रहीं। केवल दुरन्तो की एसएल श्रेणी में, तत्काल टिकटें भरी गई थी। सभी एसी श्रेणियों में बर्थ/सीटों की मांग बढ़े तत्काल किराये के कारण कम थी।

जब रेलवे सामान्य किराये के से 30 प्रतिशत अधिक किराये के साथ तत्काल योजना के तहत 30 प्रतिशत सीटें/बर्थ पूर्ण रूप से उपयोग करने में सक्षम नहीं थीं, 40 या 50 प्रतिशत तक बढ़े किराये के साथ फ्लेक्सी किराये के तहत 90 प्रतिशत सीटों के आवंटन का निर्णय न्यायोचित नहीं था।

2.1.2.2 अन्य ट्रेनों में आरंभ किया गये बढ़े किराये

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे के सीसीएम के अनुमोदन के साथ और मांग पेटर्न को ध्यान में रखते हुए तत्काल किराये पर विशेष ट्रेने आरंभ (मई 2015) की। उक्त आदेश में किरायों के अतिरिक्त द्वितीय श्रेणी के मूल किराये के 10 प्रतिशत और सभी अन्य श्रेणियों के मूल किराये के 30 प्रतिशत का एक विशेष प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित न्यूनतम एवं अधिकतम सीमा के अधीन, उद्ग्रहीत/वसूला गया था। जैसा कि जोनल रेलवे के सीसीएम और सीओएम द्वारा संयुक्त रूप से निर्धारित किया गया था, पीक सीजन जैसे छुट्टियों की भीड़ और त्योहारों के दौरान गतिशील मूल्यांकन प्रणाली पर 1 जुलाई 2015 से सुविधा ट्रेन

[7] तत्काल क्षमता का अर्थ तत्काल योजना के तहत बुकिंग के लिए उपलब्ध सीटों/बर्थ की संख्या है।

रेलवे बोर्ड ने आरंभ की थीं। इन ट्रेनों में किराया प्रत्येक 20 प्रतिशत बर्थ/ सीट बुक होने के बाद बढ़ा और मूल किराये तथा तत्काल किराये के तीन गुना तक गया।

अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 तक की अवधि के दौरान दो प्रकार की ट्रेनों में अधिभोग निम्न प्रकार से था:

तालिका 2.3 बढ़े/गतिशील किराये के साथ अन्य ट्रेनों में अधिभोग की प्रवृति

श्रेणी	बर्थ/सीट क्षमता	वास्तविक बर्थ/सीट	रिक्त	रिक्त(%)
अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 तक सुविधा ट्रेनों (114 ट्रेन और 1085 फेरों) में कक्षा-वार अधिभोग				
2ए	98416	34487	63929	64.96
3ए	400083	182825	217258	54.30
एसएल	602000	423064	178936	29.72
2एस	910	872	38	4.18
अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 के दौरान तत्काल किराये (121 ट्रेन और 1259 फेरे) के साथ विशेष ट्रेनों में श्रेणी-वार अधिभोग				
एसी 1	5196	2013	3183	61.26
एसी 2	69401	31504	37897	54.61
एसी 3	229033	145769	83264	36.35
सीसी	51642	33992	17650	34.18
एसएल	325854	258599	67255	20.64
2एस	488673	136363	352310	72.10

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

देखा जा सकता है कि तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेन में सभी श्रेणियों में यह प्रतिशत रिक्तता बहुत अधिक थी और 21 प्रतिशत और 72 प्रतिशत के बीच थी। स्लीपर श्रेणी में भी, जहां अधिभोग सामान्यता बढ़े हुए किराये के साथ कम नहीं होती। तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेन में स्लीपर श्रेणी में रिक्ति 21 प्रतिशत थी। साथ ही, सुविधा ट्रेनों की सभी श्रेणियों में चार प्रतिशत और 65 प्रतिशत के बीच रिक्तियां थी।

इस प्रकार, जहां भी गतिशील/बढ़े किराये लागू किए गए थे, अधिभोग बहुत ही कम था। तथापि, मांग एवं अधिभोग पर ध्यान दिए बिना सभी राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनो में फ्लेक्सी किराया शुरू करने के दौरान इस पहलू को ध्यान में नहीं रखा गया था।

2.1.3 फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों का संरक्षण एवं उपार्जन

2.1.3.1 फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग में घटती प्रवृत्ति

फ्लेक्सी किराया प्रणाली में, एसी प्रथम श्रेणी और एक्जीक्यूटिव चेयर कार के अलावा सभी श्रेणियों के लिए 150 प्रतिशत और एसी 3 टीयर श्रेणी के लिए अधिकतम 140 प्रतिशत के अधीन बर्थ/सीटों के प्रत्येक 10 प्रतिशत की बिक्री के साथ मूल किराया 10 प्रतिशत तक बढ़ेगा। लेखापरीक्षा ने फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू करने के पहले और बाद में राजधानी/शताब्दी/दुरन्तो में अधिभोग की प्रवृत्ति की जांच की। इस उद्देश्य के लिए, पिछले वर्ष में (फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू होने के पूर्व) 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 (पूर्व फ्लेक्सी अवधि) की ग्यारह महीनों की अनुरूपी अवधि के साथ 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 (पश्च फ्लेक्सी अवधि) (फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू करने के ग्यारह महीने बाद) की अवधि के लिए विभिन्न श्रेणियों में अधिभोग की तुलना की गई थी। 44 राजधानी ट्रेनों, 52 दुरन्तो और 46 शताब्दी ट्रेनो (कुल 142 ट्रेनों) के डाटा की तुलना निम्न प्रकार से थी:

तालिका 2.4 पूर्व एवं पश्च फ्लेक्सी किराया योजना में प्रीमियर ट्रेनो के अधिभोग की तुलना

श्रेणी	9.9.15 से 31.7.16 (पूर्व फ्लेक्सी अवधि)				9.9.16 से 31.7.17 (पश्च फ्लेक्सी अवधि)			
	बर्थ/सीट क्षमता [8]	*वास्तविक अधिभोग[9]*	*रिक्त बर्थ/सीट*	*रिक्ति (प्रतिशत में)*	*बर्थ/सीट क्षमता*	*वास्तविक अधिभोग*	*रिक्त बर्थ/सीट*	*रिक्ति (प्रतिशत में)*
2ए	3062608	2850824	211784	6.92	3099523	2570333	529190	17.07
3ए	9987609	9922008	65601	0.66	10409950	9945700	464250	4.46
एसएल	1920256	2042632	(-)122376	(-)6.37	2008593	2132914	(-) 124321	(-) 6.19
सीसी	12411532	9921005	2490527	20.07	12696680	9430952	3265728	25.72
कुल	**27382005**	**24736469**	**2767912**	**10.11**	**28214746**	**24079899**	**4259168**	**15.10**

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

जैसा कि देखा जा सकता है कि फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद रिक्त बर्थ/सीटें सितम्बर 2015 से जुलाई 2016 के दौरान कुल बर्थ/सीट क्षमता का 10.11 प्रतिशत था जो सितम्बर 2016 से जुलाई 2017 के दौरान 15.10 प्रतिशत तक बढ़ गया था। समग्र राशियों के अनुसार भी, पूर्व फ्लेक्सी अवधि के

[8] बर्थ क्षमता का अर्थ है बुकिंग के लिए उपलब्ध शुरू से अंत तक संभावित बर्थ

[9] वास्तविक अधिभोग का अर्थ है यात्रा के विभिन्न भागों की तुलना में यात्रा कर चुके यात्रियों की संख्सा

दौरान 2,47,36,469 यात्रियों की तुलना में पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 2,40,79,899 यात्री थे और इस प्रकार बर्थ/सीटों की उच्चतर संख्या की उपलब्धता के बावजूद 2.65 प्रतिशत यात्रियों की कम वृद्धि दर्ज की गई थी। यह दर्शाता है कि अधिकांश यात्रियों ने अधिक उच्चतर किराये पर ट्रेन द्वारा यात्रा का चयन नहीं किया। फ्लेक्सी किराये के पूर्व एवं पश्च कार्यान्वयन के अधिभोग की प्रवृत्ति दर्शाती है कि

- 44 राजधानी ट्रेनों में से,
  - एसी 2 टियर के संबंध में, 42 ट्रेनों में समग्र अधिभोग चार से 27 प्रतिशत तक घट गया। केवल दो ट्रेनों[10] में अधिभोग तीन और 14 प्रतिशत तक बढ़ा।
  - एसी 3 टियर के संबंध में, 20 ट्रेनों में समग्र क्षमता पांच से 20 प्रतिशत तक घट गई। 16 ट्रेनों में अधिभोग पांच प्रतिशत तक कम था। पांच ट्रेनों में अधिभोग लगभग स्थिर रहा। केवल तीन ट्रेनों[11] में अधिभोग 12 से 19 प्रतिशत तक बढ़ गया।
- 52 दुरन्तो ट्रेनों में से,
  - एसी 2 टियर के संबंध में, 28 ट्रेनों में समग्र अधिभोग पांच से 25 प्रतिशत तक घट गया। 16 ट्रेनों में, घटाव पांच प्रतिशत तक था। एक ट्रेन मे अधिभोग लगभग स्थिर रहा। सात ट्रेनों में, अधिभोग 16 प्रतिशत तक बढ़ गया।
  - एसी 3 टियर के संबंध में, 15 ट्रेनों में अधिभोग पांच प्रतिशत से 22 प्रतिशत तक घट गया। 21 ट्रेनों में घटाव पांच प्रतिशत तक था। दो ट्रेनों में, अधिभोग लगभग स्थिर रहा। 14 ट्रेनों में, अधिभोग एक से 23 प्रतिशत तक बढ़ा। **अनुबंध 2.2 क**
- 46 शताब्दी ट्रेनों में से,
  - सीसी में, 44 ट्रेनों में अधिभोग एक से 14 प्रतिशत तक घट गया। शेष दो ट्रेनों में अधिभोग लगभग स्थिर रहा। **अनुबंध 2.2 ख**

---

[10] 22207 (चेन्नै सेन्ट्रल –तिरूअनन्तपुरम), 22208 (तिरूअनन्तपुरम-चेन्नै सेन्ट्रल)-इन ट्रेनों को क्रिस डाटा में राजधानी ट्रेनों के तौरपर दिखाया गया था, किन्तु यह एसी सुपर एक्सप्रेस हैं।

[11] 12436 (नई दिल्ली - डिब्रूगढ़), 22207 (चेन्नई सेंट्रल-तिरूअनन्तपुरम), 22208 (तिरूअनन्तपुरम-चेन्नै सेन्ट्रल)- इन ट्रेनों को क्रिस डाटा में राजधानी ट्रेनों के तौरपर दिखाई गई हैं, लेकिन ये एसी सुपर एक्सप्रेस हैं।

इस प्रकार, दुरन्तो ट्रेनों की स्लीपर श्रेणी के अलावा राजधानी, दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों की सभी श्रेणियों में अधिभोग में कुछ ट्रेनों के अलावा घटाव की प्रवृत्ति देखी गई।

भारतीय रेल के श्वेत पत्र (फरवरी 2015) ने दर्शाया कि ''एसी 3 टियर श्रेणी का चलना रेलवे एवं यात्रियों के लिए सबसे अधिक उचित है और यह लगभग 75 प्रतिशत अधिभोग पर हानिरहित है। चूंकि यही केवल एकमात्र ऐसा कोच है जो कि लाभ देता है, इसलिए ट्रेनों को जितने संभव हो उतने अधिक एसी 3 टियर कोचों के साथ चलाना चाहिए''। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित ''कोचिंग सेवा लाभ प्रदत्ता/इकाई लागतों के अंतिम परिणाम का सार'' भी यह दर्शाता है कि भारतीय रेल की सभी श्रेणियॉ एसी 3 टियर श्रेणी के अलावा हानियां के तहत परिचालित हैं।

प्रीमीयर ट्रेनों के अधिभोग के आंकड़ों के आधार पर देखा गया कि एसी 3 टियर में अधिभोग, फ्लेक्सी किराये के शुरू करने के बाद काफी गिरा है। रिक्त बर्थ, पूर्व फ्लेक्सी अवधि में 0.66 प्रतिशत से बढ़ कर पश्च फ्लेक्सी अवधि में 4.46 प्रतिशत तक बढ़ी।

इसलिए एसी 3 टियर श्रेणी में फ्लेक्सी किराये को लागू करना, जो कि पहले से ही लाभ कमाने वाली श्रेणी थी, उचित नहीं था।

2.1.3.2 उपार्जन पर प्रभाव

फ्लेक्सी किराये शुरू करने के पहले एवं बाद में प्रीमियर ट्रेनों के उपार्जन के संबंध में डाटा की समीक्षा की गई थी। यह देखा गया था कि स्लीपर श्रेणी के अलावा पश्च फ्लेक्सी किराया योजना में यात्रा की सभी श्रेणियों में अधिभोग घट गया था, जहां फ्लेक्सी किराया योजना शुरू की गई थी, 142 प्रीमियर ट्रेनों से कुल उपार्जन में वृद्धि हुई थी।

निम्न तालिका राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों की विभिन्न श्रेणियों में प्रति बर्थ उपार्जन और बर्थ क्षमता की तुलना में उपार्जन में वृद्धि की तुलना करती है:

तालिका 2.5-प्रीमियर ट्रेनों की बर्थ क्षमता एवं उपार्जन

श्रेणी	पूर्व फ्लेक्सी अवधि		पश्च फ्लेक्सी अवधि		उपार्जन में वृद्धि	उपार्जन में वृद्धि का प्रतिशत	यात्रियों की संख्या में कमी	यात्रियों की संख्या में कमी का प्रतिशत
	उपार्जन (₹ करोड़ में)	ले जाए गए यात्रियों की संख्या	उपार्जन (₹ करोड़ में)	ले जाए गए यात्रियों की संख्या	(₹ करोड़ में)			
राजधानी								
एसी 2	540.04	2137294	572.18	1877026	32.14	5.95	-260268	-12.18
एसी 3	1306.39	6740208	1573.19	6823371	266.8	20.42	83163	1.23
दुरन्तो								
एसी 2	157.25	713530	183.29	693307	26	16.54	-20223	-2.83
एसी 3	522.7	3181800	603.43	3122329	80.73	15.45	-59471	-1.87
एसएल	148.18	2042632	185.73	2132914	37.55	25.34	90282	4.42
शताब्दी								
सीसी	718.87	9921005	828.06	9430952	109.19	15.19	-490053	-4.94
कुल	**3393.43**	**24736469**	**3945.85**	**24079899**	**552.42**	**16.28**	**-656570**	**-2.65**

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

इसलिए, पश्च फ्लेक्सी किराया अवधि में प्रीमियर ट्रेनों से कुल उपार्जन में ₹ 552 करोड़ की वृद्धि हुई थी। तथापि, पश्च फ्लेक्सी किराये में प्रीमियर ट्रेन द्वारा ले जाए गए यात्रियों की संख्या सितम्बर 2016 से जुलाई 2017 तक (2.65 प्रतिशत) की अवधि के दौरान 6.57 लाख यात्री तक महत्वपूर्ण रूप से घट गई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (फरवरी 2018) में बताया कि वास्तविक उपार्जन विगत वर्ष की उसी अवधि की तुलना में बढ़ रहा है।

लेखापरीक्षा सहमत है कि यात्री उपार्जन बढ़ गया है, तथापि 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 तक के पिछले वर्ष की अवधि की तुलना में बर्थ क्षमता में तीन प्रतिशत की वृद्धि के बावजूद 9 सितम्बर 2016 से 31जुलाई 2017 के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में रेलवे में 6.75 लाख यात्री कम ले जाए गए।

2.1.3.3 प्रीमियर ट्रेनों के मार्ग पर चल रही मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों मे अधिभोग पर फ्लेक्सी किराये का प्रभाव

विभिन्न मार्गों पर चल रही प्रीमियर ट्रेनों के अलावा मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें भी उन्हीं मार्गों पर चल रही हैं। लेखापरीक्षा ने मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग की जांच की जहां प्रीमियर ट्रेन चल रही थी। दो महीनों अक्टूबर 2016[12] और फरवरी 2017[13]

[12] पीक सीजन का एक महीना

के संबंध में डाटा एकत्रित किए गए और उन्हीं मार्गों पर चल रहीं मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ राजधानी/दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों (75 प्रतिशत से कम अधिभोग के साथ) के अधिभोग वाली ट्रेनों के बीच एक तुलना की गई थी। डाटा नीचे दिया गया है:

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना

माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
	प्रीमियर ट्रेन			*मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन*		
	प्रीमियर ट्रेन राजधानी					
अक्टूबर-16	22694 निजामुद्दीन-बेंगलुरू	2ए	64	एसएफ	12650 निजामुद्दीन-यसवंतपुर	108
अक्टूबर-16	12235 डिब्रूगढ़- नई दिल्ली	2ए	45	एक्सप्रेस	14055 डिब्रूगढ़-दिल्ली	99
अक्टूबर-16	12437 सिकन्द्राबाद-निजामुद्दीन	2ए	65	एसएफ	12721 हैदराबाद- निजामुद्दीन	145
अक्टूबर-16	12441 बिलासपुर-नई दिल्ली	2ए	48	एसएफ	12409 रायगढ़-निजामुद्दीन	128
अक्टूबर-16	12453 रांची-नई दिल्ली	2ए	53	एसएफ	12825 रांची-नई दिल्ली	89
अक्टूबर-16	12433 चेन्नई- निजामुद्दीन	2ए	73	एसएफ	12621 चेन्नई -नई दिल्ली	103
फरवरी -17	22694 निजामुद्दीन- बेंगलुरू	2ए	64	एसएफ	12650 निजामुद्दीन - यसवंतपुर	125
फरवरी -17	12235 डिबरूगढ़-नई दिल्ली	2ए	22	एक्सप्रेस	14055 डिबरूगढ़ -दिल्ली	77
फरवरी -17	12437 सिकन्दराबाद-निजामुद्दीन	2ए	43	एसएफ	12721 हैदराबाद- निजामुद्दीन	155
फरवरी -17	12441 बिलासपुर-नई दिल्ली	2ए	49	एसएफ	12409 रायगढ़- निजामुद्दीन	112
फरवरी -17	12453 रांची-नई दिल्ली	2ए	36	एसएफ	12825 रांची- नई दिल्ली	77
फरवरी -17	12433 चेन्नई - निजामुद्दीन	2ए	55	एसएफ	12621 चेन्नई -नई दिल्ली	114
फरवरी -17	12235 डिबरूगढ़- नई दिल्ली	3ए	70	एक्सप्रेस	14055 डिबरूगढ़-दिल्ली	97

[13] लीन सीजन का एक महीना

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना						
माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
	प्रीमियर ट्रेन			*मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन*		
फरवरी -17	12437 सिकन्दराबाद- निजामुद्दीन	3ए	70	एसएफ	12721 हैदराबाद-निजामुद्दीन	185
फरवरी -17	12453 रांची-नई दिल्ली	3ए	74	एसएफ	12825 रांची-नई दिल्ली	132
	प्रीमियर ट्रेन-दुरन्तो					
अक्टूबर-16	22201 सियालदाह-पुरी	2ए	64	एसएफ	12837 हावड़ा -पुरी	98
अक्टूबर-16	22210 नई दिल्ली-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	52	एसएफ	12908 निजामुद्दीन-बांद्रा टर्मिनस	85
अक्टूबर-16	12294 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	2ए	52	एसएफ	22130 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनल	70
अक्टूबर-16	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	28	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	90
अक्टूबर-16	22204 सिकन्द्रराबाद- विशाखापट्टनम	2ए	74	एसएफ	12728 हैदराबाद- विशाखापट्टनम	106
अक्टूबर-16	12213 यसवंतपुर- दिल्ली सराय रोहिल्ला	2ए	72	एसएफ	12649 यसवंतपुर-निजामुद्दीन	124
अक्टूबर-16	12228 इंदौर-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	53	एसएफ	12962 इंदौर-मुम्बई सेन्ट्रल	87
फरवरी -17	22210 नई दिल्ली -मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	63	एसएफ	12908 निजामुद्दीन-बांद्रा टर्मिनस	74
फरवरी -17	12294 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनल	2ए	72	एसएफ	22130 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनल	98
फरवरी -17	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	47	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	122
फरवरी -17	22204 सिकन्दराबाद- विशाखापट्टनम	2ए	62	एसएफ	12728 हैदराबाद- विशाखापट्टनम	109
फरवरी -17	12269 चेन्नई - निजामुद्दीन	2ए	62	एसएफ	12615 चेन्नई - दिल्ली सराय	121

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना						
माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
प्रीमियर ट्रेन				*मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन*		
					रोहिल्ला	
फरवरी -17	12213 यशवंतपुर - दिल्ली सराय रोहिल्ला	2ए	44	एसएफ	12649 यसवंतपुर-निजामुद्दीन	149
फरवरी -17	22201 सियालदह-पूरी	2ए	51	एसएफ	12837 हावड़ा-पुरी	101
अक्टूबर-16	12294 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	3ए	68	एसएफ	22130 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	72
अक्टूबर-16	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	37	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	91
अक्टूबर-16	12228 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	36	एसएफ	12962 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	83
फरवरी -17	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	65	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	113
फरवरी -17	22204 सिकन्दराबाद-विशाखापट्टनम	3ए	69	एसएफ	12728 हैदराबाद-विशाखापट्टनम	111
फरवरी -17	12213 यसवंतपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला	3ए	59	एसएफ	12649 यसवंतपुर-निजामुद्दीन	141
फरवरी -17	12228 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	69	एसएफ	12962 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	107
प्रीमियर ट्रेन-शताब्दी						
अक्टूबर-16	12035 जयपुर-आगरा फोर्ट	सीसी	56	एसएफ	12196 अजमेर-आगरा फोर्ट	96
अक्टूबर-16	12026 सिकन्दराबाद-पुणे	सीसी	63	एक्सप्रेस	17014 हैदराबाद-पुणे	103
अक्टूबर-16	12277 हावड़ा -पुरी	सीसी	66	एसएफ	12821 हावड़ा-पुरी	108
अक्टूबर-16	12243 चेन्नई -कोयम्बटूर	सीसी	67	एसएफ	12679 चेन्नई - कोयम्बटूर	104
फरवरी -17	12005 नई दिल्ली-कालका	सीसी	72	एक्सप्रेस	14095 दिल्ली सराय राहिल्ला-कालका	79
फरवरी -17	12035	सीसी	54	एसएफ	12196	87

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना

माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
	प्रीमियर ट्रेन			*मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन*		
	जयपुर-आगरा फोर्ट				अजमेर-आगरा फोर्ट	
फरवरी -17	12026 सिकन्दराबाद-पुणे	सीसी	68	एक्सप्रेस	17014 हैदराबाद-पुणे	122
फरवरी -17	12277 हावड़ा-पुरी	सीसी	30	एसएफ	12821 हावड़ा-पुरी	107
फरवरी -17	12243 चेन्नई-कोयम्बटूर	सीसी	61	एसएफ	12679 चेन्नई-कोयम्बटूर	105
फरवरी -17	12278 पुरी-हावड़ा	सीसी	44	एसएफ	12822 पुरी-हावड़ा	111
फरवरी -17	12039 काठगोदाम-नई दिल्ली	सीसी	69	एक्सप्रेस	15014 काठगोदाम-दिल्ली	99

स्रोत: भारतीय रेल का डाटा वेयरहाउस

नमूना जांच किए गए महीनों में यह देखा गया कि

- राजधानी ट्रेनों के मार्गों पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की एसी 2 और एसी 3 टीयर श्रेणी का अधिभोग राजधानी ट्रेनों के समरूपी श्रेणियों के अधिभोग से अधिक था और 10 ट्रेनों में 100 प्रतिशत से काफी अधिक था। पांच मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में जहां अधिभोग 77 प्रतिशत से 99 प्रतिशत था, वहीं राजधानी ट्रेनों का समरूपी अधिभोग 22 प्रतिशत से 70 प्रतिशत था।
- दुरन्तो ट्रेनों के मार्गों पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के एसी 2 और एसी 3 टियर श्रेणी का अधिभोग दुरन्तों ट्रेनों की समरूपी श्रेणियों के अधिभोग से काफी अधिक था और 11 ट्रेनों में 100 प्रतिशत से अधिक था। 10 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में, जहां अधिभोग 72 प्रतिशत से 98 प्रतिशत था, दुरन्तों ट्रेनों का समरूपी अधिभोग 28 प्रतिशत से 72 प्रतिशत था।
- शताब्दी ट्रेनों के मार्गों पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की सीसी श्रेणी का अधिभोग शताब्दी ट्रेनों की समरूपी श्रेणियों के अधिभोग से काफी अधिक था और 79 प्रतिशत से 122 प्रतिशत तक था, जबकि शताब्दी ट्रेन में अधिभोग 30 प्रतिशत और 69 प्रतिशत के बीच था। केवल नई दिल्ली-कालका मार्ग पर दोनों प्रकारों की ट्रेनों का अधिभोग समान सीमा (क्रमश: मेल/एक्सप्रेस और शताब्दी ट्रेनों के लिए 72 प्रतिशत और 79 प्रतिशत) तक था।

उपरोक्त दर्शाता है कि फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू करने के बाद यात्रियों ने मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के उच्चतर यात्रा समय के बावजूद राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों के स्थान पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों द्वारा यात्रा को प्राथमिकता दी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (जुलाई 2017) में बताया कि प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग पीक एवं लीन सीजन पर निर्भर करता है। लीन सीजन में प्रीमियर ट्रेनों का अधिभोग मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की तुलना में सदैव ही कम रहा।

तथापि, मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की तुलना में प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग के लेखापरीक्षा विश्लेषण में पीक सीजन (अक्टूबर 2016) और लीन सीजन (फरवरी 2017) दोनों शामिल हैं। प्रवृत्ति ने दर्शाया कि रिक्त बर्थें बढ़ रही थी।

2.1.3.4 पश्च फ्लेक्सी किराया योजना प्रीमियर ट्रेनों के यात्रियों के संरक्षण पर प्रभाव

एयरलाइन द्वारा अंगीकृत फ्लेक्सी किराये की प्रणाली का लक्ष्य लाभ प्रबंधन[14] का ध्यान रखना है। मूल्य निर्धारण, अधिभोगों और वह समय जब टिकट बुक की जा रही है, से जुड़ा है। जैसे ही अधिभोग कम होता है किराये बढ़ते हैं ताकि प्रति सीट अधिकतम लाभ प्राप्त किया जा सके।

लेखापरीक्षा ने लाभ प्रबंधन की अवधारणा को ध्यान में रखते हुए राजधानी/दुरन्तों/शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया योजना की जांच की। लेखापरीक्षा ने प्रीमियर ट्रेनों के निम्न 13 सेक्टरों का चयन किया, जिन पर नियमित उड़ाने हैं।

तालिका 2.7 ट्रेन किराये के साथ हवाई किराये की तुलना के लिए चयनित सेक्टर

क्रम सं.	सेक्टर
1	चेन्नई-नई दिल्ली-चेन्नई
2	त्रिवेंद्रम-नई दिल्ली-त्रिवेन्द्रम
3	हैदराबाद-नई दिल्ली-हैदराबाद
4	कोलकाता- नई दिल्ली- कोलकाता
5	गुवाहाटी-नई दिल्ली-गुवाहाटी
6	बेंगलुरू-नई दिल्ली-बेंगलुरू
7	मुम्बई- नई दिल्ली- मुम्बई
8	रांची- नई दिल्ली -रांची
9	अहमदाबाद- नई दिल्ली - अहमदाबाद

[14] लाभ प्रबंधन एक स्थिर, समय सीमित संसाधन (जैसे कि एयरलाइन सीटें या होटल रूम आरक्षण या विज्ञापन वस्तु सूची) से राजस्व एवं लाभ को अधिकतम करने के लिए उपभोक्ता व्यवहार को समझने, पूर्वानुमान और प्रभावित करने पर आधारित, एक परिवर्ती मूल्य निर्धारण नीति है।

तालिका 2.7 ट्रेन किराये के साथ हवाई किराये की तुलना के लिए चयनित सेक्टर	
क्रम सं.	सेक्टर
10	भुवनेश्वर- नई दिल्ली- भुवनेश्वर
11	गोवा - नई दिल्ली - गोवा
12	मुम्बई - कोलकाता - मुम्बई
13	बेंगलुरू-कोलकाता-बेंगलुरू

चिन्हित 13 सेक्टरों में राजधानी एवं दुरन्तों ट्रेनों के समग्र समावेशी एसी 2 टियर के किराये 30 अप्रैल 2017 (एआरपी[15] के 30 दिन), 30 मई 2017 (एआरपी के 60 दिन), 29 जून 2017 (एआरपी के 90 दिन) और 29 जुलाई 2017 (एआरपी के 120 दिन) पर यात्रा के लिए 31 मार्च 2017 तक समग्र समावेशी हवाई किराये (एयर इंडिया और एक निजी एयरलाइन्स की कियाफती श्रेणी) के साथ तुलना की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए है:

तालिका 2.8 यातायात का सबसे सस्ता साधन दर्शाता विवरण					
क्रम सं.	सेक्टर का नाम	सबसे सस्ता साधन (हवाई/रेल)			
		एआरपी 120 दिन	एआरपी 90 दिन	एआरपी 60 दिन	एआरपी 30 दिन
1	चेन्नई - नई दिल्ली	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - चेन्नई	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
2	त्रिवेंद्रम - नई दिल्ली	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - त्रिवेंद्रम	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
3	हैदराबाद - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - हैदराबाद	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
4	कोलकाता - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	रेल	रेल
	नई दिल्ली - कोलकाता	रेल	हवाई	रेल	हवाई
5	गुवाहाटी - नई दिल्ली	रेल	हवाई	हवाई	रेल
	नई दिल्ली - गुवाहाटी	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
6	बेंगलुरू - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - बेंगलुरू	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
7	मुम्बई - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	रेल
	नई दिल्ली -मुम्बई	हवाई	हवाई	रेल	हवाई
8	रांची- नई दिल्ली	हवाई	रेल	हवाई	रेल
	नई दिल्ली -रांची	हवाई	रेल	हवाई	हवाई
9	अहमदाबाद - नई दिल्ली	रेल	रेल	रेल	रेल
	नई दिल्ली - अहमदाबाद	हवाई	रेल	रेल	हवाई
10	भुवनेश्वर - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई

[15] अग्रिम आरक्षण अवधि

तालिका 2.8 यातायात का सबसे सस्ता साधन दर्शाता विवरण					
क्रम सं.	सेक्टर का नाम	सबसे सस्ता साधन (हवाई/रेल)			
		एआरपी 120 दिन	एआरपी 90 दिन	एआरपी 60 दिन	एआरपी 30 दिन
	नई दिल्ली - भुवनेश्वर	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
11	गोवा - नई दिल्ली	हवाई	रेल	रेल	रेल
	नई दिल्ली - गोवा	हवाई	रेल	रेल	रेल
12	मुम्बई - कोलकाता	रेल	रेल	हवाई	रेल
	कोलकाता - मुम्बई	रेल	रेल	हवाई	हवाई
13	बेंगलुरू - कोलकाता	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
	कोलकाता - बेंगलुरू	हवाई	हवाई	हवाई	रेल

स्रोत: एयरलाइन और आईआरसीटीसी की वेबसाइट

यह देखा गया था कि 26 दिशाओं में से (13 सेक्टरों का अप/डाउन),

- 120 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 17 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया। यद्यपि शेष 9 दिशाओं में हवाई किराया अधिक था, किराये में अंतर केवल ₹ 600 तक ही था।
- 90 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 18 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया।
- 60 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 19 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया।
- 30 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 17 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया।
- हैदराबाद-नई दिल्ली, नई दिल्ली-हैदराबाद, बेंगलुरू-नई दिल्ली, नई दिल्ली-बेंगलुरू, भुवनेश्वर-नई दिल्ली, नई दिल्ली-भुवनेश्वर, नई दिल्ली-चेन्नै और बैंलुरू-कोलकाता सेक्टरों में, जब टिकट 30 दिन से 120 दिन पहले बुक की गई थी हवाई किराया सस्ता था।
- चेन्नई-नई दिल्ली, त्रिवेन्द्रम-नई दिल्ली, नई दिल्ली-त्रिवेन्द्रम, नई दिल्ली-गुवाहाटी सेक्टरों में जब टिकट 30 दिन से 90 दिन पहले बुक की गई थी, हवाई किराया सस्ता था।
- मुम्बई-नई दिल्ली और कोलकाता-बैंगलुरू सेक्टर में जब टिकट 60 से 120 दिन पहले बुक की गई थी, तो हवाई किराया सस्ता था।
- नई दिल्ली-मुम्बई सेक्टर में जब टिकट 90 दिन से 120 दिन पहले बुक की गई थी, तो हवाई किराया सस्ता था।

इसप्रकार, कई सेक्टरों में और अधिकतर एआरपी के लिए, हवाई किराया सस्ता पाया गया था।

पूर्व फ्लेक्सी और पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों के एसी 2 और एसी 3 टीयर और एयरलाइन्स में अधिभोग की प्रवृति निम्न प्रकार से थी:

तालिका 2.9 चयनित सेक्टरों में यात्रियों की संख्या में वृद्धि/कमी की तुलना-रेल एवं हवाई

सेक्टर	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ	ज	झ
नई दिल्ली - चेन्नई	115259	112738	-2521	-2	980416	1061148	80732	8
चेन्नई - नई दिल्ली	106928	108932	2004	2	980429	1063482	83053	8
नई दिल्ली - तिरूवनन्तपुरम	150344	129279	-21065	-14	115705	168415	52710	46
तिरूवनन्तपुरम - नई दिल्ली	164910	147964	-16946	-10	108411	185678	77267	71
नई दिल्ली - हैदराबाद	74205	72140	-2065	-3	985054	1088112	103058	10
हैदराबाद - नई दिल्ली	73554	71947	-1607	-2	985249	1067219	81970	8
नई दिल्ली - कोलकाता	942382	910978	-31404	-3	1072148	1400462	328314	31
कोलकाता - नई दिल्ली	945083	924067	-21016	-2	993328	1319021	325693	33
नई दिल्ली - गुवाहाटी	737549	728833	-8716	-1	442398	603508	161110	36
गुवाहाटी - नई दिल्ली	707105	701483	-5622	-1	424356	613601	189245	45
नई दिल्ली - बेंगलुरू	357893	373458	15565	4	1680897	1846712	165815	10
बेंगलुरू- नई दिल्ली	429965	409285	-20680	-5	1680454	1861949	181495	11
नई दिल्ली - मुम्बई	787629	787787	158	0	2905364	3174442	269078	9
मुम्बई - नई दिल्ली	856495	838966	-17529	-2	2880430	3140280	259850	9
नई दिल्ली - रांची	169808	161986	-7822	-5	205662	375389	169727	83
रांची - नई दिल्ली	168931	154174	-14757	-9	188793	341308	152515	81
नई दिल्ली - अहमदाबाद	342727	342971	244	0	724335	878513	154178	21
अहमदाबाद -नई	333572	326539	-7033	-2	727164	866251	139087	19

तालिका 2.9 चयनित सेक्टरों में यात्रियों की संख्या में वृद्धि/कमी की तुलना-रेल एवं हवाई

सेक्टर	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ	ज	झ
दिल्ली								
नई दिल्ली - भुवनेश्वर	314140	282744	-31396	-10	331881	433720	101839	31
भुवनेश्वर - नई दिल्ली	309694	272739	-36955	-12	320542	419269	98727	31
नई दिल्ली - गोवा*	48219	43241	-4978	-10	468738	606639	137901	29
गोवा -नई दिल्ली*	67158	67028	-130	0	489545	609543	119998	25
मुम्बई -कोलकाता	171371	160694	-10677	-6	757088	811876	54788	7
कोलकाता-मुम्बई	164970	163883	-1087	-1	718891	789635	70744	10
बेंगलुरू-कोलकाता	79178	87618	8440	11	542487	721322	178835	33
कोलकाता-बेंगलुरू	78365	85187	6822	9	515163	699241	184078	36

स्रोत: क्रिस से प्राप्त पीआरएस डाटा

चूंकि ट्रेन सं. 22413/22414 (नई दिल्ली-मडगांव राजधानी) नवम्बर 2015 से शुरू की गई थी, इसलिए रेल /वायु द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की तुलना केवल दिसम्बर से जुलाई तक की गई थी।

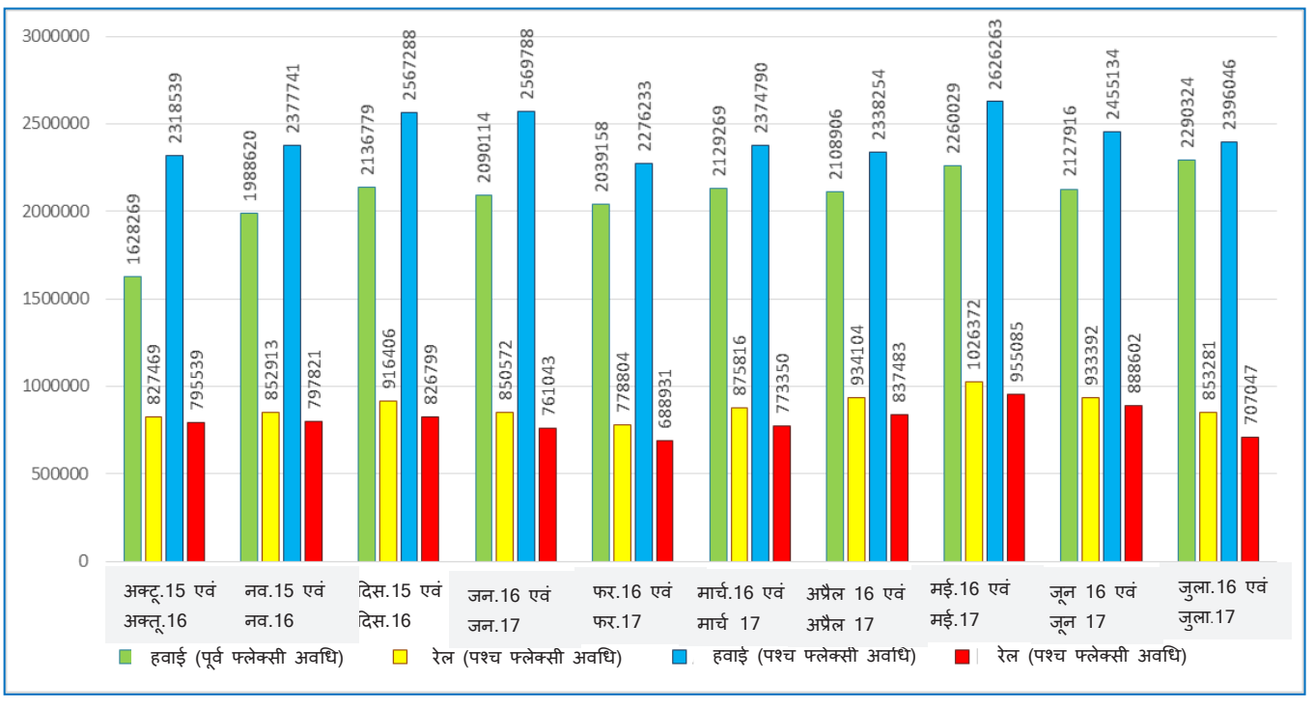
यह देखा जा सकता है कि

- एयरलाइन्स द्वारा ले जाए जा रहे यात्रियों की संख्या सभी 26 दिशाओं (13 सेक्टरों के अप/डाउन) में बढ़ी है, जबकि राजधानी/दुरन्तों ट्रेनों में, अधिभोग केवल चार दिशाओं जो कि चेन्नै-नई दिल्ली, नई दिल्ली-बेंगलुरू, बेंगलुरू-कोलकाता, कोलकाता-बेंगलुरू में बढ़ा है, जहां बढोंतरी क्रमश: 2,4,11,9 प्रतिशत थी।
- तीन दिशाओं अर्थात नई दिल्ली-मुम्बई, नई दिल्ली-अहमदाबाद, गोवा-नई दिल्ली में ले जाए गए यात्रियों की संख्या लगभग स्थिर थी।
- 19 दिशाओं में, यात्रियों में कमी एक से 14 प्रतिशत की सीमा में थी।

अनुबंध 2.3

यह दर्शाता है कि जब एसी 2 और एसी 3 टीयर से यात्रा में लिया गया समय और लागत की तुलना की जाती है, तब किफ़ायती/सस्ती श्रेणी में हवाई यात्रा, यात्रा का सस्ता और बेहतर साधन है। इसकी पुष्टि पश्च फ्लेक्सी किराया योजना में प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग की गिरती प्रवृत्ति से होती है, जबकि पूर्व फ्लेक्सी की तुलना में पश्च फ्लेक्सी की उसी अवधि के दौरान एयरलाइन द्वारा ले जाए गए यात्रियों की संख्या में वृद्धि हुई है।

लेखापरीक्षा ने 13 चयनित सेक्टरों में पूर्व एवं पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों (एसी 2 और एसी 3 टियर) द्वारा यात्रा कर रहे यात्रियों की हवाई यात्रा करने वाले यात्रियों से तुलना की। परिणाम को **ग्राफ 2.2** में देखा जा सकता है:



ग्राफ 2.2 : पूर्व फ्लेक्सी अवधि (अक्टूबर 2015 से जुलाई 2016) और पश्च फ्लेक्सी अवधि (अक्टूबर 2016 से जुलाई 2017) के दौरान हवाई एवं रेल यात्रियों की तुलना

उपरोक्त ग्राफ से यह देखा जा सकता है कि ट्रेन यात्रियों ने पूर्व फ्लेक्सी अवधि की तुलना में पश्च फ्लेक्सी अवधि में कमी की प्रवृत्ति दिखी वहीं दूसरी ओर उसी अवधि में हवाई यात्रियों ने एक वृद्धि की प्रवृत्ति दिखी। यह दर्शाता है कि प्रीमियर ट्रेनों में घटते अधिभोग के परिणामस्वरूप् यात्री इन सेक्टरों में हवाई यात्रा में स्थानान्तरित हो गए।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017) कि कम एआरपी के लिए फलाइट्स ने प्रीमियर ट्रेनों से बहुत अधिक किराया प्रभारित किया। तथापि, लेखापरीक्षा ने 26 दिशाओं में चार एआरपी अवधियों-30 दिन, 60 दिन, 90 दिन, और 120 दिन के किराये का अध्ययन किया और देखा कि हवाई यात्रा क्रमश: 17,19,18 और 17 दिशाओं में सस्ती थी। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया (फरवरी 2018) कि हवाई किराया सर्ज प्राइसिंग के साथ गतिशील है, फ्लेक्सी किराया अंतर पूरे वर्ष स्थिर है और कोई सर्ज प्राइसिंग नही है। आरक्षित यात्रियों (राजधानी, शताब्दी और दुरन्तों ट्रेनों सहित सभी ट्रेनें) के अधिभोग में समग्र वृद्धि है और यात्री परिवहन के अन्य माध्यमों को, स्थानांतरित नहीं हुए हैं।

लेखापरीक्षा समीक्षा ने दर्शाया है कि राजधानी, शताब्दी और दुरन्तो ट्रेनों के यात्री उसी मार्ग पर मेल/सक्सप्रेस ट्रेनों में या तो स्थानांतरित हो गए हैं या हवाई परिवहन की ओर स्थानांतरित हो गए हैं।

2.1.4 रिक्त सीटों के उपयोग के लिए रेलवे द्वारा किए गए उपायों का प्रभाव

प्रीमियर ट्रेनों में तत्काल कोटा का परिचालन फ्लेक्सी किराया योजना शुरू होने के बाद वर्तमान दिशा निर्देशों के अनुसार चलता रहा और तत्काल कोटा के तहत दी गई बर्थ एसी 1 और ईसी के अलावा सभी श्रेणियों जैसे कि एसएल 2ए, 3ए और सीसी के लिए मूल किराये के 1.5 गुना दर पर बुक की गयी थीं। उसके बाद, रेलवे बोर्ड ने निर्देशों मे संशोधन किया (दिसम्बर 2016) और 20 दिसम्बर 2016 से कुल श्रेणी वार एकोमोडेशन के तत्काल कोटा को 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत घटा दिया।

चूंकि लीन सीजन में अधिभोग बहुत अधिक घट गया, इसलिए रेलवे बोर्ड ने शताब्दी ट्रेनों के कुछ भागों में किराये में छूट और सभी प्रीमियर ट्रेनों में पहला चार्ट बनने के बाद 10 प्रतिशत की छूट अनुमत करने का निर्णय (14 दिसम्बर 2016) लिया। इन उपायों के प्रभाव की नीचे चर्चा की गई है:

2.1.4.1 फ्लेक्सी किराया ट्रेनों में तत्काल कोटा घटाने का निर्णय

लेखापरीक्षा ने 20 अक्टूबर 2016 से 19 दिसम्बर 2016 के दौरान सभी 142 प्रीमियर ट्रेनों में तत्काल कोटा के तहत निश्चित की गई टिकटों का विश्लेषण किया और 20 दिसम्बर 2016 सें 19 फरवरी 2017 अर्थात तत्काल कोटा घटाने के निर्णय के दो महीने पहले और बाद की अवधि के दौरान तत्काल उपयोग के साथ तुलना की। लेखापरीक्षा विश्लेषण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.10 सभी राजधानी /दुरन्तों/शताब्दी ट्रेनों की ट्रेन के प्रकार वार तत्काल सार

ट्रेन प्रकार	श्रेणी	20-10-2016 से 19-12-2016				20-12-2016 से 19-02-2017			
		संभावित बर्थ	वास्तविक यात्री	रिक्त बर्थ	रिक्ति (प्रतिशत में)	संभावित बर्थ	वास्तविक यात्री	रिक्त बर्थ	रिक्ति (प्रतिशत में)
राजधानी	2ए	92489	51995	40494	43.78	43723	31457	12266	28.05
	3ए	299985	216838	83147	27.72	139128	119576	19552	14.05
दुरन्तों	2ए	33231	21837	11394	34.29	18875	13285	5590	29.62
	3ए	153992	109560	44432	28.85	84083	64211	19872	23.63
	एसएल	98392	95580	2812	2.86	57808	61917	-4109	-7.11
शताब्दी	सीसी	412842	242150	170692	41.35	223419	130168	93251	41.74
कुल		**1090931**	**737960**	**352971**	**32.36**	**567036**	**420614**	**150531***	**29.56***

** स्लीपर श्रेणी के अलावा*

यह देखा जा सकता है कि 20 दिसम्बर 2016 से प्रीमियर ट्रेन में तत्काल कोटा घटाने का निर्णय लेने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों का प्रतिशत सभी श्रेणियों में बहुत अधिक बढ़ गया था।

इस प्रकार, 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक तत्काल कोटा घटाने के निर्णय के परिणामस्वरूप तत्काल बर्थ/सीटों का बेहतर उपयोग हुआ।

2.1.4.2 शताब्दी ट्रेनों के कुछ भागों में छूट

संरक्षण में सुधार के लिए रेलवे बोर्ड ने छः महीनों के लिए परीक्षण आधार पर 20 दिसम्बर 2016 से मैसूर-बैंगलुरू और अजमेर-जयपुर भागों पर चल रहीं शताब्दी ट्रेनों की एसी चेयर कार में छूट प्राप्त किराये को प्रारंभ किया। इन भागों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली प्रयोज्य नहीं थी और छूट प्राप्त किराये पर तत्काल प्रभार नहीं लगाए गए।

- नई दिल्ली -अजमेर शताब्दी एक्सप्रेस (ट्रेन एवं. 12015/12016), अप एवं डाउन दोनों दिशाओं में जयपुर और अजमेर और जयपुर और किशनगढ़ के बीच छूट प्राप्त किराया प्रस्तावित किया गया था। छूट प्राप्त किराये को बाद में दिसम्बर 2017 से हटा दिया गया था।
- चेन्नै सेन्ट्रल-मैसूर शताब्दी एक्सप्रेस (ट्रेन सं. 12007/12008) में अप और डाउन दोनों दिशाओं में बेंगलुरू और मैसूर के बीच छूट प्राप्त किराया प्रस्तावित किया गया था।

अक्टूबर 2016 और नवम्बर 2016 अर्थात उसके दो महीने पहले और बाद में जब छूट प्राप्त किराया कार्यान्वित हुआ था के साथ जनवरी 2017 और फरवरी

2017 के दौरान अधिभोग और उपार्जन की तुलना निम्न तालिका में देखी जा सकती है:

तालिका 2.11 अधिभोग और उपार्जन पर प्रभाव

अवधि	यात्री (सं.)	आय (₹ में)	यात्री (सं.)	आय (₹ में)
	बेंगलुरू सिटी और मैसूर के बीच		*मैसूर और बेंगलुरू सिटी के बीच*	
अक्तू.-नवम्. 2016	9,129	40,18,435	11,809	48,24,945
जन.-फरवरी 2017	10,361	30,38,468	13,504	38,14,879
वृद्धि/कमी	1,232	(-) 9,79,967	1,695	(-) 10,10,066
(प्रतिशत में)	13	(-) 24	14	(-) 21

स्रोत: क्रिस/एनडीएलएस से प्राप्त पीआरएस डाटा

उपरोक्त विश्लेषण ने दर्शाया कि बेंगलुरू सिटी -मैसूर दिशा में अधिभोग में 13 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी और मैसूर -बेंगलुरू सिटी दिशा में छूट प्राप्त किराये के कार्यान्वयन के बाद अधिभोग में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।

2.1.4.3 पहला चार्ट बनाने के बाद छूट

रेलवे बोर्ड ने 20 दिसम्बर 2016 से राजधानी/शताब्दी/दुरन्तों ट्रेनों में छः महीनों के लिए प्रयोगात्मक आधार पर पहला चार्ट बनाने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों पर अंतिम बुक किए गए किराए में 10 प्रतिशत छूट शुरू की गई थी। टीटीई द्वारा ट्रेन में यात्रियों के 'नो शो' के कारण खाली बर्थ के आंवटन के लिए भी योजना प्रयोज्य थी।

लेखापरीक्षा ने जनवरी और फरवरी 2017 के दौरान पहला चार्ट बनाने के बाद बुक की गई रिक्त बर्थ/सीटों पर 10 प्रतिशत छूट के लागू करने के बाद अधिभोग और उपार्जन की प्रवृत्ति की जांच की और इसे अक्टूबर और नवम्बर 2016 अर्थात योजना के कार्यान्वयन के दो महीने पहले और दो महीने बाद के साथ तुलना की और विश्लेषण के परिणाम नीचे दिए गयें हैं:

तालिका 2.12 छूट शुरू करने के बाद अधिभोग और उपार्जन की प्रवृत्ति

अवधि	सेवाओं की संख्या (शताब्दी)	अधिभोग (सीसी)	उपार्जन (₹)
अक्तू.-नवम्बर *2016*	2,481	75,321	6,23,25,386
जनवरी-फरवरी *2017*	2,404	91,511	7,05,33,776
वृद्धि	(-) 77	16,190	82,08,390
वृद्धि *(%)*	(-) 3	21	13

अवधि	सेवाओं की संख्या (राजधानी)	अधिभोग		उपार्जन (₹)	
		एसी *2*	एसी *3*	एसी *2*	एसी *3*
अक्तू.-नवम्बर *2016*	1,529	9,742	32,064	2,27,60,091	5,03,51,000
जनवरी-फरवरी *2017*	1,476	15,580	47,726	4,24,02,483	8,30,423,67
वृद्धि	(-) 53	5,838	15,662	1,96,42,392	3,26,913,67

तालिका 2.12 छूट शुरू करने के बाद अधिभोग और उपार्जन की प्रवृत्ति

अवधि	सेवाओं की संख्या (शताब्दी)	अधिभोग (सीसी)	उपार्जन (₹)
वृद्धि *(%)*	(-) 3	60	49	86	65

अवधि	सेवाओं की संख्या (दुरंतो)	अधिभोग			उपार्जन (₹)		
		एसी *2*	एसी *3*	एसएल	एसी *2*	एसी *3*	एसएल
अक्तू.-नवम्बर *2016*	1200	2180	10827	4343	4840268	17328293	2768689
जनवरी-फरवरी *2017*	1155	3157	14795	5466	7734340	26855341	3667260
वृद्धि	(-) 45	977	3968	1123	2894072	9527048	898571
वृद्धि *(%)*	(-) 4	45	37	26	60	55	32

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

यह देखा गया था कि

- यद्यपि शताब्दी ट्रेनों की सेवाएं 77 तक कम थी, परन्तु सीसी श्रेणी में अधिभोग में 21 प्रतिशत वृद्धि हुई थी। साथ ही, छूट योजना के 10 प्रतिशत कार्यान्वयन के बाद उपार्जनों में लगभग 13 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।
- इसी प्रकार, यद्यपि राजधानी ट्रेनों में सेवाओं में 53 तक कम थी, परन्तु एसी 2 टियर और एसी 3 टियर अधिभोग में क्रमश: 60 और 49 प्रतिशत वृद्धि हुई थी। योजना के कार्यान्वयन के बाद एसी 2 टियर और एसी 3 टियर के संबंध में उपार्जन भी क्रमश: 86 और 65 प्रतिशत तक बढ़ गया था।
- साथ ही, जबकि दुरन्तों ट्रेनो की सेवाएं 45 तक कम थी, एसी 2 टियर, एसी 3 टियर और स्लीपर श्रेणी में अधिभोग क्रमश: 45, 37 और 26 प्रतिशत तक बढ़ गया था। योजना के कार्यान्वयन के बाद एसी 2 टियर, एसी 3 टियर और स्लीपर श्रेणी के संबंध में उपार्जन भी क्रमश: 80, 55 और 32 प्रतिशत तक बढ़ गया था।

इस प्रकार, छूट योजना के कार्यान्वयन के बाद सभी प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग और उपार्जन बढ़ा है।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017 और फरवरी 2018) कि फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद अंतरिम समीक्षा के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में विभिन्न छूट योजनाएं शुरू की गई थी। लेखापरीक्षा समीक्षा में एक मुद्दा उठाया गया है कि छूट/रिबेट योजनाओं के शुरू होने के बाद अधिभोग में वृद्धि हुई थी जो दर्शाती है कि प्रीमियर ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली में रेल यात्रियों ने धन का मूल्य प्राप्त नहीं किया था।

2.1.5 बढ़ी हुई किराया संरचना के साथ प्रीमियर ट्रेनों के लिए गुणवत्ता मापदंड

भारतीय रेल के श्वेत पत्र (फरवरी 2015) में देखा गया कि यात्री संतुष्टि के संबंध में मुख्य मुद्दे ट्रेनों में स्थान की उपलब्धता, ट्रॉजिट समय, समय पाबंदी, स्टेशन एवं ट्रेनों पर स्वच्छता, केटरिंग सेवाएं, आरक्षण सुविधाएं आदि हैं।

यात्री किराये के बारे में संसदीय समिति ने इच्छा व्यक्त की कि ट्रेन के किरायों में वृद्धि के साथ साथ ट्रेन एवं रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं एवं सुविधाओं को बढ़ाने/सुधारने पर भी ध्यान दिया जाए।

लेखापरीक्षा ने राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी की समय पाबंदी की जांच की और रेलवे द्वारा प्रदान की गई सेवाओं पर यात्रियों से फीडबैक की मांग की। इन पर निम्न पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

2.1.5.1 समय की पाबंदी

यात्रियों को दी जा रही सेवा की गुणवत्ता का समय की पाबंदी एक सर्वश्रेष्ठ मापदंड है। प्रत्येक जोनल रेलवे में फरवरी 2017 के दौरान (प्रत्येक श्रेणी में अधिकतम दी ट्रेनों के अधीन) समाप्त हो चुकी राजधानी/शताब्दी/दुरन्तो ट्रेनों की समय पाबंदी की समीक्षा लेखापरीक्षा में की गई थी। यह देखा गया कि

- 19 राजधानी ट्रेनों में, 311 सेवाओं में से 243 सेवाओं (78 प्रतिशत) में विलम्ब था और केवल 68 सेवाओं में समयपाबंदी बनाए रखी थी।
- 22 दुरन्तो ट्रेनों में, 252 सेवाओं में से 167 सेवाओं (66 प्रतिशत) में विलम्ब हुआ और केवल 85 सेवाओं में समयपाबंदी का अनुपालन किया।
- 22 शताब्दी ट्रेनों पर अध्ययन किया गया, 544 सेवाओं में से 347 सेवाओं (64 प्रतिशत) में विलम्ब हुआ और केवल 197 सेवाओं में समय पाबंदी का अनुपालन किया गया।
- चार राजधानी ट्रेनों[16] में, फरवरी 2017 के महीने के दौरान 76 सेवाओं में दौरान समयपाबंदी नहीं रही। इसी प्रकार, सभी छः दुरन्तों[17] और छः शताब्दी[18] ट्रेनों में क्रमश:48 और 149 सेवाओं में फरवरी 2017 के दौरान समयपाबंदी का अनुपालन नहीं किया गया। **अनुबंध 2.4**

---

[16] (12302-नई दिल्ली–हावड़ा, 12314-नई दिल्ली–सियालदह , 12433-चेन्नै–नई दिल्ली, 22692-नई दिल्ली –केएसआर बेंगलुरू)

[17] (12260-नई दिल्ली–सियालदह , 12274-नई दिल्ली हावड़ा, 12281-भुवनेश्वर –नई दिल्ली, 12273-हावड़ा- नई दिल्ली , 12286-नई दिल्ली –सिकन्दराबाद, 12214- नई दिल्ली –यसवंतपुर)

[18] (12033-कानपुर-नई दिल्ली, 12003-लखनऊ-नई दिल्ली , 12041-हावड़ा-नई जलपाईगुड़ी, 12027-चेन्नै-केएसआर बेंगलुरू, 12007-चेन्नै –मैसूर, 12002- नई दिल्ली –हबीबगंज)

इसप्रकार फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद भी ट्रेनों में समयपाबंदी का पालन नहीं किया गया।

2.1.5.2 सेवाओं की गुणवत्ता पर यात्री फीडबैक/प्रतिक्रिया

फ्लेक्सी किराया प्रणाली पर यात्रा करने वाले यात्रियों की राय का पता लगाने के लिए लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2017 और मई 2017 के महीने के दौरान 16 शताब्दी और 11 राजधानी में यात्रा कर रहे 806 यात्रियों को एक सर्वेक्षण प्रश्नावली दी।

(i) 'क्या भारतीय रेल ने बढ़े हुए किराये के अनुरूप सेवाओं में कोई सुधार किया हैं', के एक प्रश्न पर 495 यात्रियों (61 प्रतिशत) ने नकारात्मक उत्तर दिया।

(ii) इस प्रश्न पर कि 'आपको लगता है कि फ्लेक्सी किराये के साथ प्रीमियर ट्रेन में यात्रा द्वारा धन एवं समय खर्च करना उचित था' 445 यात्रियों (55 प्रतिशत) ने नकारात्मक उत्तर दिया और 361 यात्रियों (45 प्रतिशत) ने सकारात्मक उत्तर दिया।

(iii) 'दिए गए यात्रा समय बढ़े हुए मूल्य के बिना फ्लेक्सी किराये के साथ क्या आप फ्लाइट /बस द्वारा यात्रा करना पसंद करेंगे' के एक प्रश्न पर 497 यात्रियों (62 प्रतिशत) ने सकारात्मक उत्तर दिया।

(iv) इन यात्रियों से बाद में उन क्षेत्रों के बारे में पूछा गया जिसमें सुधार की आवश्यकता थी।

- ✓ 324 यात्रियों (65 प्रतिशत) ने कहा कि ट्रेनों में दिये गए खाने में सुधार की आवश्यकता है।
- ✓ एसी 2 और एसी 3 श्रेणी में यात्रा कर रहे 97 यात्रियों ने बेड रोल में सुधार की आवश्यकता व्यक्त की।
- ✓ 176 यात्रियों (36 प्रतिशत) ने कहा कि समयपाबंदी में सुधार की आवश्यकता है।
- ✓ 181 यात्रियों (37 प्रतिशत) ने कहा कि कोच के अंदर स्वच्छता में सुधार की आवश्यकता है।
- ✓ 280 यात्रियों (57 प्रतिशत) ने कहा कि शौचालय में स्वच्छता की आवश्यकता है।
- ✓ सुधार के अन्य महत्वपूर्ण मुद्दों में यात्रियों ने गैरप्राधिकृत विक्रेताओं पर रोक, स्टेशन एवं प्रतीक्षा क्षेत्र में स्वच्छता, दिए गए खाने में अधिक विकल्प/विविधता, पैंट्री कार स्टाफ के व्यवहार, टेलीविजन का प्रावधान, मोबाईल/लैपटॉप चार्जिंग प्वांइट, खिड़कियों एवं परदों की सफाई को शामिल किया।

इस प्रकार, यात्रियों ने बढ़े किराये के साथ बेहतर गुणवत्ता सेवाओं की अपेक्षा की। वर्तमान में उनमें से अधिकांश मानते हैं कि उन्हें प्रीमियर ट्रेनों में बिताए गए समय एवं पैसा के बदले सुविधाएं नहीं मिली और वह दूसरे यातायात के साधनों में स्थानांतरण पसंद करेंगे।

2.1.6 निष्कर्ष

मांग एवं अधिभोग पर ध्यान दिए बिना सभी राजधानी, दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया लागू करने के निर्णय के परिणामस्वरूप् दुरन्तो ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा सभी श्रेणियों में अधिभोग में कमी हुई। कुछ प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग में थोड़ी वृद्धि के दृष्टांत थे। अधिभोग केवल कुछ प्रीमियर ट्रेनों में बढ़ा था। यद्यपि रेलवे फ्लेक्सी किराया योजना शुरू करने से पूर्व विभिन्न फॉर्मेट में (प्रीमियर ट्रेनों सुविधा ट्रेन और तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेनों में बढ़ा हुआ तत्काल किराया) बढ़े/गतिशील किराया शुरू किया था परन्तु उन्होंने इस तथ्य को ध्यान में नहीं रखा कि सभी श्रेणियों (सुविधा ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा) जहां बढ़ा/गतिशील किराया लागू हुआ था, सुविधा बहुत कम थी और इन ट्रेनों में एसी 2 और एसी 3 को पर्याप्त संरक्षण नहीं मिल रहा था। एसी 3 श्रेणी में भी, जो कि सबसे अधिक लाभप्रद श्रेणी है, फ्लेक्सी किराया शुरू होने के बाद अधिभोग बहुत अधिक गिर गया और पूर्व फ्लेक्सी अवधि में 0.66 प्रतिशत से पश्च फ्लेक्सी अवधि में 4.46 प्रतिशत तक अधिभोग कम हो गया। अत: वर्तमान रूप में एसी 3 टियर श्रेणी में फ्लेक्सी किराया न्यायोचित नहीं था। समग्र संख्याओं के अनुसार भी पूर्व फ्लेक्सी अवधि के दौरान 2,47,36,469 यात्रियों की तुलना में पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 2,40,79,899 यात्री ले जाए गए और इस प्रकार बर्थ/सीटों की अधिक संख्या उपलब्ध होने के बावजूद 2.65 प्रतिशत यात्रियों की कमी दर्ज हुई। यद्यपि 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 के दौरान पश्च फ्लेक्सी किराया प्रणाली प्रीमियर ट्रेनों से यात्री उपार्जन से रेलवे ने ₹ 552 करोड़ अर्जित किये, परन्तु 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 तक की पिछले वर्ष की अवधि की तुलना में बर्थ क्षमता में तीन प्रतिशत की वृद्धि के बावजूद 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 6.75 लाख कम यात्री ले जाए गए। इस प्रकार योजना की समीक्षा एवं उसके कार्यक्षेत्र में गहन सामंजस्य स्थापित करने की आवश्यकता है ताकि न केवल अधिक राजस्व अर्जित हो अपितु यात्रियों की संख्या भी बढ़े तथा इसप्रकार राजस्व की बढ़ोत्तरी हो। रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (फरवरी 2018) कि भारतीय रेलवे में फ्लेक्सी किराया/परिवर्तनीय

किराया प्रणाली की समीक्षा करने के लिए एक समिति का गठन कर दिया गया है। समिति ने 16 जनवरी 2018 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है और उसकी सिफारिशें बोर्ड के विचाराधीन है।

उन मार्गों, जहां प्रीमियर ट्रेन चलती है, में मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग, नमूना जांच किए गए महीनों (अक्टूबर 2016 और फरवरी 2017) के दौरान प्रीमियर ट्रेनों से, काफी अधिक पाए गए। अतः यात्रियों ने मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिक यात्रा समय के बावजूद राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों पर मेल/एक्सप्रेस द्वारा यात्रा को प्राथमिकता दी है।

13 सेक्टरों में विभिन्न अग्रिम आरक्षण अवधियों की तुलना दर्शाती है कि अधिकांश मार्गों के लिए हवाई किराये संबंधित ट्रेन किरायों से सस्ते थे। अतः प्रीमियर ट्रेनों में यात्रा के लिए लागत एव समय की तुलना करने पर हवाई यात्रा एक सस्ता और बेहतर साधन बन जाता है। जबकि हवाई किरायों में बढ़ती मांग के साथ मूल्य में वृद्धि होती है, वहीं फ्लेक्सी किराये में मांग की परवाह किए बिना 10 प्रतिशत बुक की गई टिकटों पर किराये में स्थिर वृद्धि होती है। एक हवाई टिकट के लिए अधिक मूल्य का भुगतान करने पर यात्री को निश्चित सीट सुनिश्चित की जाती है, किन्तु एक यात्री जो अधिक राशि का भुगतान करके एक प्रतीक्षित ट्रेन टिकट खरीदता है, के पास सुनिश्चित टिकट का आश्वासन नहीं होता। इस प्रकार सुनिश्चित सीट/बर्थ दिए बिना अधिक किराया प्रभारित करके यात्रियों को अन्य उपलब्ध विकल्प ढूंढने पर मजबूर किया जाता है। रेलवे ने हाल ही में हजरत निजामुद्दीन और मुम्बई के बीच एक नई राजधानी ट्रेन शुरू की है जो कि नियमित राजधानी ट्रेन से दो घंटा कम समय लेगी जिसके लिए रेलवे ने घटे हुए यात्रा समय के लिए अधिक किराया प्रभारित किया। बढे हुए किराये को सेवा की गुणवत्ता से जोड़ना इस दिशा में एक अच्छा कदम है।

रेलवे बोर्ड ने कुछ उपाय किये हैं-तत्काल कोटा को 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक घटाना, दो शताब्दी ट्रेनों के एसी चेयर कार में रियायती किराये और दिसम्बर 2016 के दौरान पहला चार्ट बनाने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों पर अंतिम किराये पर 10 प्रतिशत की छूट। इन उपायों ने प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग को कुछ सीमा तक सुधार दिया है।

यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि यात्री बढ़े हुए किराए के साथ बेहतर गुणवत्ता वाली सेवाओं की अपेक्षा करते हैं। वर्तमान में उनमें से कई यह महसूस करते हैं

कि उन्होंने प्रीमियर ट्रेनों में जितना पैसा और समय खर्च किया वह वसूल नहीं हुआ और यह कि वे यातायात के अन्य माध्यमों की ओर रूख करेंगे।

2.1.7 सिफारिशें

1. ***रेलवे योजना कार्यक्षेत्र की समीक्षा करे तथा उसमें गहन सामंजस्य स्थापित करे ताकि न केवल अधिक राजस्व अर्जित किया जा सके, बल्कि यात्रियों की संख्या में भी वृद्धि हो सके और इस प्रकार राजस्व में और अधिक वृद्धि हो सके। सभी श्रेणियों और मार्गों में किराया बढ़ाने के बजाए भारतीय रेल विभिन्न मार्गों में मांग और यात्रियों की संख्या के आधार पर किराया संरचना की समीक्षा करने का विचार करे।***

2. ***रेलवे बोर्ड प्रीमियर ट्रेनों, जिनका पहले से ही अलग से बढ़ा हुआ किराया ढांचा था, को लक्षित करने के बजाए सभी प्रकार की ट्रेनो में तर्कसंगत किराया संरचना की संभावना पर कार्य करे ।***

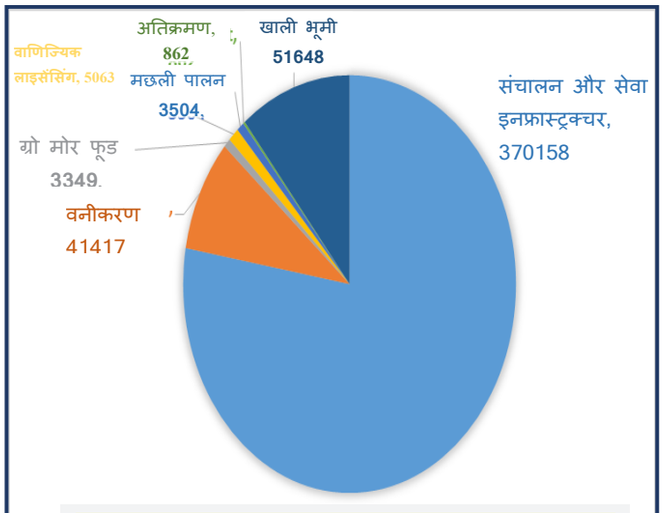
3. ***फ्लेक्सी फेयर योजना के अंतर्गत 90 प्रतिशत सीटें/बर्थ आवंटित करना और सामान्य किराए के लिए केवल 10 प्रतिशत यात्रियों के लिए छोड़ने की बजाय यह सिफारिश की जाती है कि कम से कम 50 प्रतिशत सीटें/बर्थ सामान्य किराए के लिए आवंटित की जानी चाहिए।***

4. ***जबकि उच्चतर हवाई किराया देते हुए एक यात्री को एक कन्फर्म सीट मिलती है, वहीं फलेक्सी फेयर योजना के अन्तर्गत जब एक यात्री 40 से 50 प्रतिशत उच्च दर पर एक प्रतीक्षित टिकट बुक करता है तो भी उसे कन्फर्म सीट मिलने का आश्वासन नहीं होता है। यह सिफारिश की जाती है कि एक प्रतीक्षित यात्री जो अनिश्चितता में रहता है, को कम किराए के माध्यम से राहत दी जानी चाहिए।***

2.2 भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा स्टेशनों के निकट वाणिज्यिक भूखण्डों और पार्किंग स्थलों का प्रबंधन

2.2.1 प्रस्तावना

31 मार्च 2017 तक भारतीय रेल (आईआर) के पास 4,76,001 हेक्टेयर भूमि/जमीन[19] थी। 3,70,158 हेक्टेयर (कुल जमीन का 77.76 प्रतिशत) भूभाग का उपयोग परिचालनात्मक एवं सेवा बुनियादी ढांचे के लिए किया जाता है। रेलवे की जमीन का लाइसेंस विभिन्न प्रयोजनों के लिए भी दिया जाता है जैसे वनीकरण, अधिक खाद्यान्न उत्पादन, मत्स्यपालन और वाणिज्यिक लाइसेंसिंग। उपरोक्त के अलावा, 51,648 हेक्टेयर जमीन खाली है और 862 हेक्टेयर जमीन अतिक्रमण के अधीन है। 31 मार्च 2017 तक रेलवे की जमीन के उपयोग का विश्लेषण **ग्राफ 2.3** में दिया गया है।



ग्राफ 2.3: 31 मार्च 2017 से रेलवे का जमीन प्रयोग में है (हेक्टेयर में)

भारतीय रेल इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1008 में रेल प्रशासन के लिए यह आदेश है कि वह संसाधनों का विकास करे तथा इसके अधिग्रहण में अथवा खाली पड़ी जमीन के किसी भी भाग का लाभोन्मुख उपयोग करे। भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1010 के प्रावधानों के अनुसार, महाप्रबंधक स्वयं के विवेकानुसार निर्णीत इंजीनियरिंग या रेलवे के किसी अन्य विभाग, भारतीय रेल के जमीन के प्रबंधन हेतु उत्तरदायी होगा। क्षेत्रीय रेल प्रशासन को ऐसे किसी भी उद्देश्य के लिए जमीन का लाइसेंस देने की अनुमति होगी चाहे वह रेल कार्यों[20] से जुड़े हों अथवा नहीं। साइडिंग सहित जमीन (स्टेशन परिसर के अलावा) रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग के नियंत्रण एवं प्रबंधन के अधीन है। स्टेशन परिसर के भीतर और साइडिंग के नजदीक माल के अग्रिम स्टैकिंग हेतु जमीन रेलवे के

[19] भूमि और सुविधाएं निदेशालय, रेलवे बोर्ड के अभिलेखों के अनुसार
[20] *इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1013*

वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण एवं प्रबंधन के अधीन है। वाणिज्यिक विभाग रेल से जुड़ी वस्तुओं के स्टैकिंग अथवा किसी अन्य विनिर्दिष्ट उद्देश्य जैसे साइकिल/स्कूटर स्टैंण्ड, कार पार्किंग आदि चलाने के लिए बाहरी लोगों को जमीन का लाइसेंस देता है।

पृष्ठभूमि

रेल मंत्री ने वर्ष 2016-17[21] के अपने बजट भाषण में गैर यातायात स्रोतों के माध्यम से राजस्व के कम सृजन (पांच प्रतिशत से कम) पर चिंता व्यक्त की और परिसंपत्तियों का मौद्रीकरण एवं राजस्व उन्मुख अन्य गतिविधियों के द्वारा वैश्विक औसत (10 से 20 प्रतिशत) तक प्राप्त करने का लक्ष्य व्यक्त किया। विज्ञापन और अन्य स्रोतों के माध्यम से राजस्व बढ़ाने के अतिरिक्त स्टेशनों के अलावा रेलवे की जमीन में वाहनों की पार्किंग खाली जमीन के वाणिज्यिक उपयोग के लिए अप्रैल 2016 में रेलवे बोर्ड[22] में एक गैर-किराया राजस्व निदेशालय बनाया गया। रेलवे की आधिक्य जमीन, एक ऐसा गैर-यातायात स्रोत है जहां रेल प्रशासन को अपने अधिग्रहण में ऐसे क्षेत्रों के लाभोन्मुख उपयोग के द्वारा अधिकतम राजस्व सृजन का प्रयास करना चाहिए।

लेखापरीक्षा में किए गए पूर्व अध्ययनों[23] में रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग के नियंत्रण के अन्तर्गत रेलवे की जमीन के उपयोग एवं प्रबंधन से संबंधित मामले शामिल किए गए थे। वर्तमान अध्ययन भारतीय रेल के वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण के अन्तर्गत स्टेशनों के निकट भूखण्डों और पार्किंग स्थलों के प्रबंधन की समीक्षा पर केंद्रित है। रेलवे स्टेशनों से सटे भू-खण्डों और चुनिंदा स्थानों की अधिक मांग रहती है और इनमें राजस्व सृजन की व्यापक संभावना होती है। रेलवे स्टेशनों के निकट के भूखण्ड पार्टियों को आवंटित किए गए थे और परम्परागत रूप से इनका उपयोग रेलवे द्वारा परिवहन हेतु वस्तुओं की स्टैकिंग के लिए किया जा रहा था। तथापि, 1980 में 'छोटे और अलग अलग बुकिंग के लिये वैगनों'[24] को समाप्त करने के बाद इन भूखण्डों को धारकों से वापस नहीं लिया गया और सामान्यत: इनका उपयोग रेलवे से इतर कार्यों के लिए किया गया था। यद्यपि रेलवे बोर्ड ने रेलवे की जमीन की वाणिज्यिक लाइसेंसिंग पर

---

[21] *25 फरवरी 2016 को संसद में प्रस्तुत*

[22] *रेलवे बोर्ड का दिनांक 28.4.2016 का पत्र सं. 2016/ओएण्डएम/6/2 (कार्यालय आदेश सं. 20/2016)*

[23] *'भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन' पर निष्पादन लेखापरीक्षा (2008 प्रतिवेदन सं. पीए 8/2008), "आधिक्य रेल भूमि का वाणिज्यिक उपयोग" पर विषय आधारित लेखापरीक्षा (2011-12 प्रतिवेदन सं. 32), "भारतीय रेल में खाली जमीन का प्रबंधन" पर विषय आधारित लेखापरीक्षा (2015 का प्रतिवेदन सं. 24, भाग I1, अध्याय 4)*

[24] *एक वैगन में एक से अधिक पार्टी द्वारा वस्तुओं की बुकिंग के मामले में*

समय-समय पर कई परिपत्र जारी किए थे, फिर भी 'वैगनों की छोटी और अलग अलग बुकिंग' समाप्त करने के बाद इन वाणिज्यिक भू खण्डों के प्रबंधन पर ध्यान नहीं दिया गया है। लेखापरीक्षा द्वारा जनवरी 2016 में रेल मंत्रालय के साथ मुद्दा उठाए जाने के बावजूद भी रेल मंत्रालय द्वारा मामले का समाधान करने के लिए कोई उपयुक्त दिशा निर्देश नहीं बनाया गया है।

यद्यपि वाणिज्यिक भूखण्डों से आय का भाग बहुत कम है फिर भी इसमें बहुत अधिक राजस्व सृजन की क्षमता है जो कि अब तक अप्रयुक्त रहा क्योंकि क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। वर्तमान अध्ययन में लेखापरीक्षा ने रेलवे स्टेशनों से सटे वाणिज्यिक भूखण्डों और राजस्व सृजन की व्यापक क्षमता वाले अन्य चुनिंदा स्थानों के उपयोग से आय बढ़ाने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों का मूल्यांकन किया है।

संगठनात्मक सरंचना

वाणिज्यिक उद्देश्य हेतु रेलवे की जमीन के लाइसेंसिंग से संबंधित नियम और विनियम बनाने तथा नीति निर्धारण की जिम्मेदारी सदस्य इंजीनियररिंग के समग्र पर्यवेक्षण में कार्य करने वाले रेलवे बोर्ड के भूमि प्रबंधन एवं सुविधाएं निदेशालय' के पास है। क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण के अधीन जमीन के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी विभिन्न नीतियों/आदेशों के लिए मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक कार्यान्वयन एवं समन्वय अधिकारी हैं। मंडल स्तर पर वस्तुओं की अग्रिम स्टैकिंग हेतु साइडिंग के निकट एवं स्टेशन परिसर के अन्दर की जमीन के लिए निर्देशों/अनुदेशों का कार्यान्वयन वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधक के पास होता है। क्षेत्रीय स्तर पर भूखण्डों का प्रबंधन वाणिज्यिक निरीक्षकों/स्टेशन प्रबधकों के पास होता है।

लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह निर्धारण करने के लिए विषयगत लेखापरीक्षा की गई कि

1. क्षेत्रीय रेल प्रशासन वाणिज्यिक भूखण्डों के प्रबंधन हेतु निर्धारित नियमों और प्रावधानों का किस सीमा तक अनुपालन कर रहे थे।
2. जमीन/भूखण्डों के आवंटन, वाणिज्यिक भूखण्डों के दस्तावेजीकरण, करारों के निष्पादन, उपलब्ध वाणिज्यिक भूखण्डों के उपयोग और लाइसेंस शुल्क की वसूली की प्रणाली की पर्याप्तता एवं दक्षता, तथा

3. वाणिज्यिक भूखण्डों के अप्राधिकृत अधिग्रहण को रोकने और अभियोग के अंतर्गत मामलों के निपटान के लिए उठाए गए कदमों की प्रभावशीलता।

लेखापरीक्षा मापदण्ड

रेल संहिताओं और नियमपुस्तकों जैसे-भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक, लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग।), इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता तथा भारतीय रेल निर्माण नियमपुस्तक और समय-समय पर जारी रेलवे बोर्ड के निर्देशों को इस अध्ययन के मापदण्ड हेतु लिया गया था।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और नमूना

इस अध्ययन में वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक तीन वर्षों की अवधि शामिल की गई थी जिसमें पूर्व अवधि के समकालीन मामलों को शामिल किया गया, जहां आवश्यकता थी। इस अध्ययन में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालयों, मंडलीय कार्यालयों और सात क्षेत्रीय रेलवे के क्षेत्रीय कार्यालयों अर्थात द.पू.रे, पू.त.रे, उ.पू.रे, पू.सी.रे, उ.रे., द.म.रे और म.रे[25] के अभिलेखों की जांच शामिल थी जहां 148.88 हेक्टेयर क्षेत्रफल वाले 1554 भूखण्ड[26] वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण में है। इसमें से 115 हेक्टेयर क्षेत्रफल वाले 984 भूखण्डों का लाइसेंस कई लाइसेंसधारकों को दिया गया था। लेखापरीक्षा ने इन सात क्षेत्रीय रेलवे से विस्तृत समीक्षा हेतु 491 भूखंडों का चयन किया।

कार पार्किंग के लाइसेंसों के अध्ययन के लिए दो अन्य क्षेत्रीय रेलवे अर्थात पू.रे और द.रे का चयन किया गया था। कुल मिलाकर 55 स्टेशनों का वाणिज्यिक भूखण्ड और कार पार्किंग के लाइसेंसों के अध्ययन हेतु चयन किया गया और नौ क्षेत्रीय रेलवे में 108 पार्किंग स्थलों की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई थी। चयनित स्टेशनों में भूखण्डों साईकिल/मोटर साईकिल/स्कूटर/कार पार्किंग के लाइसेंस हेतु भूखण्डों, करारों, भूमि का उपयोग सुनिश्चित करने के लिए रेलवे कार्मिकों के साथ लेखापरीक्षा दल द्वारा संयुक्त निरीक्षण भी किया गया था।

अनुबन्ध 2.5 क और 2.5 ख

---

[25] चयन के उपरांत यह देखा गया कि म.रे ने चयनित स्टेशनों में कोई भी वाणिज्यिक भूखण्ड नहीं था। अत: म.रे में केवल पार्किंग लॉट्स की समीक्षा की गई थी।

[26] पू.रे के वाराणसी मण्डल के 294 भूखण्ड शामिल है जहां जमीन का क्षेत्रफल का ब्योरा अभिलेख में नहीं था।

लेखापरीक्षा परिणाम

2.2.2 क्षेत्रीय और मण्डल स्तर पर रेलवे की जमीन का लाइसेंस देने हेतु स्थायी समितियां

रेलवे बोर्ड ने रेलवे भूमि की वाणिज्यिक लाइसेंसिंग नीति की समीक्षा की और विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए (अगस्त 1995)। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने सभी पूर्व नीति निर्देशों को शामिल करते हुए जमीन की वाणिज्यिक लाइसेंसिंग पर मुख्य परिपत्र[27] जारी किए (फरवरी 2005)। नीति की मुख्य विशेषतायें इस प्रकार थी:

- रेल कार्यों से न जुड़ी रेल भूमि की अस्थायी लाइसेंसिंग प्रतिबंधित थी; तथापि मौजूदा लाइसेंसधारकों का समय-समय पर नवीनीकरण तब तक किया जा सकता था जब तक कि रेलवे द्वारा स्वयं के प्रायोंजनों के लिए उस जमीन की आवश्यकता न हो।
- रेल कार्यों से जुड़े साधारण वाणिज्यिक भूखण्डों की लाइसेंसिंग वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएण्डसीएओ) की सलाह पर महाप्रबंधक के व्यक्तिगत अनुमोदन पर किया जाएगा।
- लाइसेंस का नवीनीकरण इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक और वित्त विभागों के मण्डलीय प्रमुखों की समिति के सिफारिश पर मण्डल रेल प्रबंधक (डीआरएम) द्वारा किया जाएगा।

नए लाइसेंसों के मामलों में, क्षेत्रीय स्तर पर मुख्य अभियंता मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक और एफएएण्डसीएओ वाली एक स्थायी समिति[28] दुकानों/खुदरा डिपो आदि के अलावा रेल कार्यों से जुड़े मामलों की जांच करती है। समिति अनुमोदन हेतु महाप्रबंधक के समक्ष सिफारिशें देती है। मण्डल स्तर पर वरिष्ठ मण्डल अभियंता, वरिष्ठ मण्डल वाणिज्यिक प्रबंधक और वरिष्ठ मण्डल वित्त प्रबंधक वाली समिति वार्षिक रूप से समीक्षा करती है कि क्या वाणिज्यिक भूखण्डों की लाइसेंसियों द्वारा यातायात प्रतिबद्धतायें वास्तव में पूरी कर ली गई है और किसी भी विचलन के मामले में यथा अपेक्षित लाइसेंस रद्द करने और खाली करने सहित उचित सुधारात्मक कार्रवाई की गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

---

[27] *रेलवे बोर्ड का का पत्र सं. 2005/एलएमएल/18/8, दिनांक 10.2.2005*

[28] *रेलवे बोर्ड के 2005 के परिपत्र का पैरा 4*

- तीन विभागाध्यक्षों की स्थायी समिति दो क्षेत्रीय रेलवे (उ.पू.रे और पू.सी.रे) में नहीं गठित की गई थी। द.पू.रे में यद्यपि समिति बनाई गई थी लेकिन समिति को केवल लंबित करार पर हस्ताक्षर करने का काम दिया गया था और भूखण्ड धारकों द्वारा प्रस्तावित यातायात की समीक्षा का कार्य नहीं दिया गया था। इस प्रकार, समिति का कार्यक्षेत्र सीमित था।
- मण्डल स्तर पर इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक और वित्त के मण्डल प्रमुखों की स्थायी समिति उ.पू.रे और पू.त.रे में नहीं गठित की गई थी। उ.रे में केवल फिरोजपुर और अम्बाला मण्डल में समिति गठित की गई थी।
- सात चयनित क्षेत्रीय रेलवे में से समीक्षा अवधि के दौरान केवल दो क्षेत्रीय रेलवे (पू.सी.रे और द.म.रे) में नए लाइसेंस दिये गये थे। सभी चयनित क्षेत्रीय रेलवे में अल्पावधि लाइसेंस पर वाणिज्यिक भूखण्ड दिए गए थे। तथापि, चार चयनित क्षेत्रीय रेलवे (द.पू.रे, पू.त.रे, उ.पू.रे और पू.सी.रे) में इनका नवीनीकरण नहीं किया गया था।

इस प्रकार, वाणिज्यिक भूखण्डों की लाइसेंसिंग के नए मामलों की जांच करने तथा उनकी निगरानी करने के लिए स्थायी समिति के तंत्र का चयनित क्षेत्रीय रेलवे में प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया जा रहा था।

2.2.3 मण्डल वाणिज्यिक कार्यालय और स्टेशनों पर अभिलेखों का अनुरक्षण

भारतीय रेलवे निर्माण कार्य नियमपुस्तक के अध्याय VIII में जमीन के अधिग्रहण प्रबंधन और निपटान के बारे में विस्तृत निर्देश, दिशा-निर्देश शामिल हैं। वाणिज्यिक विभाग के अंतर्गत जमीन अर्थात स्टेशन परिसर और साइडिंग के लिए जमीन के आवंटन और लाइसेंस शुल्क की वसूली की जिम्मेदारी वाणिज्यिक विभाग की है।

(क) लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- मण्डल वाणिज्यिक कार्यालयों के साथ-साथ क्षेत्रीय मुख्यालयों में रेल प्रशासन के पास चयनित सभी सात क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखण्डों का कोई डाटाबेस नहीं था।
- जबकि इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्रबंधित भूखण्डों में व्यापक स्तर पर भूमि अभिलेखों का डिजिटलीकरण किया गया था, परन्तु चयनित क्षेत्रीय रेलवे के वाणिज्यिक विभागों द्वारा प्रबंधित भूखण्डों के संबंध में अभी इसे शुरू किया जाना था।

- किसी भी चयनित क्षेत्रीय रेलवे के क्षेत्रीय मुख्यालय और मण्डल दोनों स्तर पर वाणिज्यिक विभाग में कोई अलग भूमि प्रबंधन सेल नहीं था। क्षेत्रीय और मण्डल स्तर पर भूमि प्रबंधन सेल जो इंजीनियरिंग विभाग के भूखण्डों का प्रबंधन करता है उसने वाणिज्यिक विभागों के भूखण्डों की निगरानी नहीं की और उनके पास सभी चयनित सात क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखण्डों का कोई डाटाबेस/विवरण भी नहीं है।

(ख) लेखापरीक्षा ने चयनित सात क्षेत्रीय रेलवे में उनके वाणिज्यिक विभागों द्वारा आवंटित भूखण्डों के अभिलेखों के अनुरक्षण की जांच की। यह देखा गया कि:

- पू.त.रे में खुर्दा रोड मंडल के अन्तर्गत कटक में 42,523 वर्ग मी. वाले 144 भूखण्ड स्वतंत्रता से पूर्व वाणिज्यिक भूखण्ड के रूप में आवंटित किए गए थे। तथापि इन भूखण्डों से संबंधित अभिलेख वाणिज्यिक विभाग के पास उपलब्ध नहीं थे।
- द.पू.रे में खड़गपुर मण्डल के अन्तर्गत चार[29] स्टेशनों में भूखण्डों के शुरूआती आवंटन के विवरण उपलब्ध नहीं थे। कोलाघाट में 170 वाणिज्यिक भूखण्ड थे लेकिन 32 भूखण्डों के महत्वपूर्ण विवरण जैसे भूखण्ड का क्षेत्रफल, आवंटन की तिथि, लाइसेंस करार का नवीनीकरण और वसूले गए लाइसेंस शुल्क उपलब्ध नहीं थे।
- उ.पू.रे में पांच चयनित स्टेशनों[30] में लाइसेंस करारों की प्रतियां उपलब्ध नहीं थी। बकाया लाइसेंस शुल्क के अभिलेख दो चयनित स्टेशनों[31] में उपलब्ध नहीं थे। लखनऊ मंडल में 102 वाणिज्यिक भूखण्ड थे, लेकिन 32 भूखण्डों के महत्वपूर्ण विवरण जैसे भूखण्ड का क्षेत्रफल, आवंटन की तिथि, लाइसेंस करार का नवीनीकरण और वसूले गए लाइसेंस शुल्क उपलब्ध नहीं थे।

इस प्रकार, भूमि की लाइसेंसिंग लाइसेंस शुल्क के निर्धारण, लाइसेंस करार के नवीनीकरण और लाइसेंस शुल्क की वसूली आदि से संबधित अभिलेख, लाइसेंसधारियों से लाइसेंस शुल्क के समय पर संग्रहण की निगरानी के लिए बहुत से स्टेशनों के संबंध में रेलवे के पास उपलब्ध नहीं थे।

---

[29] अंदुल, कोलाघाट, पंसुखड़ा और बालासोर

[30] लखनऊ सिटी, बस्ती, कर्नलगंज, नौगढ़, शाहमतगंज

[31] लखनऊ सिटी, बस्ती

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान (अक्टूबर 2017) द.पू.रे प्रशासन का मानना था कि वाणिज्यिक भूखण्डों के प्रबंधन हेतु वाणिज्यिक विभाग द्वारा एक अलग भूमि सेल बनाने तथा समुचित प्रबंधन हेतु भूमि अभिलेखों के डिजिटलीकरण की आवश्यकता है। जबकि, उ.पू.रे और द.म.रे प्रशासन का तर्क था कि चूंकि इंजीनियरिंग विभाग भूमि का संरक्षक है इसलिए इंजीनियरिंग विभाग द्वारा अभिलेखों का अनुरक्षण किया जाना चाहिए।

2.2.3.1 लाइसेंस रजिस्टर

प्रावधानों[32] के अनुसार सभी स्टेशनों पर एक लाइसेंस रजिस्टर बनाया जाना चाहिए। प्रत्येक भूखण्ड के लिए एक अलग पृष्ठ बनाया जाए और सुगम संदर्भ के लिए सूची बनाई जानी चाहिए। स्टेशन प्रबंधक व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है कि मंडल कार्यालय द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुरूप लाइसेंस रजिस्टर में अपेक्षित विवरण सही से दर्ज किए जा रहे हैं। स्टेशन प्रबंधक (एसएम) करार के प्रावधानों के अनुसार अपने स्टेशनों पर लाइसेंसधारकों से बकाया लाइसेंस शुल्क और अन्य प्रभारों की वसूली करने और इसका लेखांकन करने हेतु उत्तरदायी हैं। लाइसेंसधारक द्वारा अतिक्रमण या लाइसेंसकृत जमीन को किराए पर देने अथवा करार के अन्य प्रावधानों के उल्लंघन के किसी भी मामले को वरिष्ठ मण्डल वाणिज्यिक प्रबंधक (सीडीसीएम) को सूचित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, माह के दौरान लाइसेंस शुल्क की वसूली का विवरण दर्शाने वाला मासिक विवरण सीनियर डीसीएम और यातायात लेखा कार्यालय को तत्संबंधी तुलन पत्र के साथ प्रस्तुत किया जाना चाहिए। रेलवे में, जहां कार्य विकेंद्रीकृत है, वहां इस विवरण को यातायात लेखा कार्यालय की बजाए मण्डल लेखा कार्यालय को भेजा जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

- उ.रे और द.म.रे में स्टेशन प्रबंधक (एसएम) कार्यालयों में लाइसेंस रजिस्टर नहीं बनाए गए थे। तथापि, ये रजिस्टर द.पू.रे के सभी चयनित स्टेशनों, उ.पू.रे, पू.सी.रे और पू.त.रे के एक स्टेशन[33] में बनाए गए थे।
- द.पू.रे में चार स्टेशनों[34] में रजिस्टर में प्रत्येक भूखण्ड के लिए अलग पृष्ठ आवंटित नहीं था। पू.त.रे. और उ.पू.रे में, रजिस्टर में निर्धारित प्रारूप के अनुसार विस्तृत प्रवृष्टियां नहीं की गई थी।

---

[32] भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक (भाग II) का पैरा 3014

[33] उ.पू.रे में कर्नलगंज, पू.सी.रे में जोगीगोपा, पू.त.रे में ब्रहमपुर

- सभी चयनित क्षेत्रीय रेलवे में, एसएम द्वारा मंडल कार्यालयों को लाइसेंस शुल्क और बकाए की वसूली की स्थिति दर्शाने वाला मासिक विवरण नियमित रूप से नहीं भेजा गया था।
- द.पू.रे[35] में भूखण्ड धारकों को लाइसेंस शुल्क बिल/मांग नोटिस जारी नहीं किए गए थे। एसएम (कोलाघाट और पंसकुरा) द्वारा लाइसेंस शुल्क का तभी संग्रह किया गया जब भी भूखण्ड धारकों ने भुगतान किया। द.पू.रे के अन्य स्टेशनों के संबंध में निम्नलिखित देखा गया:

➢ बालासोर स्टेशन में रेलवे बोर्ड के 2005 के आदेशानुसार वर्ष 2006 में बढ़े दर पर लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया गया था। भूखण्ड धारकों ने मार्च 2011 तक संशोधित दर पर भुगतान किया था और उसके बाद मुकदमेबाजी के कारण किसी भी लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था। मार्च 2017 की समाप्ति पर दो भूखण्ड धारकों से ₹ 6 लाख का लाइसेंस शुल्क अभी भी वसूला नहीं गया था।

➢ अंदुल स्टेशन में, सभी भूखण्ड धारकों (21) ने दिसम्बर 1997 से लाइसेंस शुल्क का भुगतान बंद कर दिया था। इसके कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। मार्च 2017 की समाप्ति पर भूखण्ड धारकों से ₹ 3.24 करोड़ का लाइसेंस शुल्क अभी भी वसूला नहीं गया था।

➢ कुलडीहा स्टेशन में 55 भूखण्ड वाले एक भूखण्डधारक ने 2003 तक भुगतान किया था और तत्पश्चात यातायात का लक्ष्य पूरा न करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा जारी निष्कासन आदेश के विरूद्ध न्यायालय में मुकदमा दायर कर दिया। इस प्रकार, 55 भूखण्डों से संबंधित लाइसेंस शुल्क पिछले 14 वर्षों से वसूली हेतु बकाया था।

➢ मनोहरपुर स्टेशन में एसएआईएल (सेल) से 2007-08 से 2014-15 की अवधि से संबंधित ₹ 9.09 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की मांग की गई थी। हालांकि रेलवे के पास सेल से भुगतान प्राप्ति के समर्थन में कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं था। यह भी देखा गया कि सेल से वर्ष 1981,1985 और 1991 के लिए सामान्य दर पर भी लाइसेंस शुल्क वसूली हेतु बकाया थे।

➢ कोलाघाट स्टेशन में एक भूखण्डधारक (भूखण्ड सं. 45) ने रेल प्रशासन को भूखण्ड वापस लौटाने के लिए संपर्क किया (दिसम्बर 2016) लेकिन रेलवे ने

---

[34] पंसकुरा, बालासोर, मनोहरपुर, और कुलडीहा

[35] खड़गपुर मंडल

भूखण्ड का कब्जा नहीं लिया क्योंकि भूखण्ड पर निर्माण किया गया था। रेलवे द्वारा कब्जा लेने में देरी के कारण अतिक्रमण की समस्या उत्पन्न हुई।

- उ.पू.रे में मण्डल कार्यालय, लखनऊ के अभिलेख में कर्नलगंज स्टेशन पर 21 वाणिज्यिक भूखण्ड थे, जबकि संबंधित स्टेशन के अभिलेख में केवल 19 भूखण्डों के विवरण उपलब्ध थे। इस प्रकार मण्डल कार्यालय और संबंधित स्टेशन के बीच समन्वय का अभाव था।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच किए स्टेशनों में स्टेशन प्रबंधकों ने अभिलेखों का उचित अनुरक्षण, समय पर किराया वसूली और मंडल कार्यालय को समय पर घटनाओं से अवगत कराना सुनिश्चित नहीं किया।

एक्जिट कांफ्रेंस (सितम्बर/दिसम्बर 2017) के दौरान उ.पू.रे और द.म.रे प्रशासन ने बताया कि चूंकि भूमि का अभिरक्षक इंजीनियरिंग विभाग है और भूखण्डों का अनुरक्षण उनके द्वारा किया जाता है इसलिए लाइसेंस रजिस्टर इंजीनियरिंग विभाग द्वारा बनाया जाना चाहिए। पू.त.रे ने इस संबंध में सुधारात्मक कदम उठाने का आश्वासन दिया।

2.2.3.2 लाइसेंसिंग करार

रेलवे बोर्ड ने निर्देश[36] दिया कि लाइसेंसिंग के प्रत्येक मामले में लाइसेंसधारी को भूमि/भूखण्ड का कब्जा देने से पूर्व लाइसेंसधारकों और क्षेत्रीय रेल प्रशासन के बीच समुचित करार अवश्य होने चाहिए। इसका अनिवार्य रूप से पालन किया जाना चाहिए और इन निर्देशों के किसी भी उल्लंघन के मामले में करार निष्पादन से पूर्व जमीन का कब्जा देने वाला कार्मिक रेल प्रशासन द्वारा व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार ठहराया जाएगा। मंडल कार्यालय द्वारा स्टेशन प्रबंधक को करार की एक प्रति प्रदान की जाएगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि लाइसेंसधारी से जुड़ी शर्तों को उसके द्वारा पूरा किया जा रहा है। मंडल स्तर पर सी.डीसीएम, व. मंडल अभियंता और वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक वाणिज्यिक लाइसेंसिंग हेतु विभिन्न करारों के निष्पादन हेतु उत्तरदायी होंगे। इस संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि

- पू.त.रे में (177 भूखंडों) और उ.पू.रे (65 भूखण्डों) में किसी भी भूखण्डधारक के साथ करार नहीं किए गए थे।

[36]रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 83/डब्ल्यू2/एलएम/18/87 दिनांक 29.8.1995 और 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.2.2005

- द.पू.रे के खड़गपुर मंडल के चयनित चार[37] स्टेशनों के 212 भूखण्डों और पू.सी.रे में दो[38] स्टेशनों के तीन भूखण्डों में करार की प्रतियां उपलब्ध नहीं थी।
- यद्यपि करार निष्पादित किए गए थे, लेकिन उ.रे में आठ[39], द.पू.रे (चक्रधरपुर मण्डल) में दो[40] भूखण्डों में पू.सी.रे के नौ[41] भूखण्डों और द.म.रे के तीन[42] भूखण्डों में इनका नवीनीकरण नहीं किया गया था।
- द.पू.रे में चक्रधरपुर मण्डल कार्यालय में वाणिज्यिक भूखण्डों के लिए लाइसेंस करारों की प्रतियां उपलब्ध थी लेकिन कुलडीहा और मनोहरपुर के दो एसएम कार्यालय में ये उपलब्ध नहीं थे। द.पू.रे में आगे निम्नलिखित देखा गया:
  - ➢ मनोहरपुर स्टेशन (चक्रधरपुर मण्डल) में अनुरक्षित रजिस्टर से यह देखा गया कि वर्ष 1991 से 2017 के बीच भूखण्ड धारक 17 से घटकर 01 हो गये और भूखण्डों की संख्या 79 से घटकर 03 हो गई। अभिलेख से यह देखा गया कि वर्ष 1991 में केवल चार भूखण्डधारकों ने 21 भूखण्ड वापस सौंपे है। तत्पश्चात आगामी वर्षों में लौटाए गए/रद्द किए गए भूखण्डों की संख्या दर्शाने वाला कोई भी अभिलेख अनुरक्षित नहीं था। तत्संबंधी सूचना/अभिलेखों के अभाव में इन भूखण्डों के अप्राधिकृत अधिग्रहण की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता है। चक्रधरपुर के सी डीसीएम के अभिलेखों के प्रति सत्यापन से पता चला कि 2016-17 की समाप्ति पर मनोहरपुर स्टेशन में चार भूखण्ड धारकों के अधीन 13 भूखण्ड थे। इस प्रकार, मंडल कार्यालय और संबंधित स्टेशन पर स्थिति का मिलान नहीं किया गया था। यह मंडल कार्यालय और संबंधित स्टेशन के बीच समंवय के अभाव को दर्शाता है।

    संयुक्त निरीक्षण के दौरान एसएम/मनोहरपुर मंडल कार्यालय के अभिलेखों में दर्शाए (4 भूखण्डधारकों के अधीन 13 भूखण्ड) अनुसार सभी भूखण्डों की स्थिति स्पष्ट नहीं कर सके। वाणिज्यिक भूखण्डों के प्रबंधन के लिए एसएम अभिरक्षक हैं और भूखण्डों के विवरण के बारे में उनकी अनभिज्ञता भूखण्डों के अप्राधिकृत कब्जे की संभावना का द्योतक है। भूखण्डों के सम्पूर्ण विवरण और लाइसेंसकृत भूखण्डों की स्थिति के

---

[37] अंदुल, कोलाघाट, पंसकुरा और बालासोर

[38] जोगीगोपा (जेपीजे)-1 भूखण्ड, जोरहाट टाउन (जेटीटीएन)-2 भूखण्ड

[39] अम्बाला-2 भूखण्ड, फिरोजपुर-6 भूखण्ड

[40] मनोहरपुर और कुलडीहा

[41] जोगीगोपा (2 भूखण्ड), शिवसागर टाउन (3 भूखण्ड), जोरहाट टाउन (3 भूखण्ड) न्यू बोगाईगांव (1 भूखण्ड)

[42] रविकम्पाडु, रेचनी रोड और मांडामारी

अभाव में लाइसेंस शुल्क की गैर वसूली की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता है। साथ ही रेल प्रशासन को यह ज्ञात नहीं है कि किसी रेल भूमि का अतिक्रमण तो नहीं हुआ है।

- चक्रधरपुर मंडल के अभिलेखों के अनुसार, कुलडीहा स्टेशन में 73 भूखण्ड थे (13,049 वर्गमी.) जिसमें से 55 भूखण्ड (9,197 वर्ग मी.) एक ही लाइसेंसी को आवंटित किये गये थे। शेष 18 भूखण्डों (3852 वर्गमी.) के विवरण उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

- पू.सी.रे में मंडल कार्यालय द्वारा जारी अस्थायी स्टेकिंग के आधार पर दो[43] वाणिज्यिक भूखण्डों का आवंटन किया गया था, लेकिन कोई करार नहीं किया गया था।
- द.म.रे में तीन भूखण्डों[44] के मामले में 01 अप्रैल 2017 के बाद करारों का नवीनीकरण नहीं किया गया था। रविकम्पाडु स्टेशन पर मै. महेश्वरी मिनरल्स को एक भूखण्ड (26,610.10 वर्ग मी.) का लाइसेंस दिया गया था। यद्यपि ठेके की अवधि 30 जून 2016 को ही समाप्त हो गई थी, फिर भी करार का नवीनीकरण नहीं किया गया था। यद्यपि इस भूखण्ड को लैटराइट अयस्क की स्टैकिंग के लिए मांगा गया था फिर भी यह भूखण्ड किसी को आवंटित नहीं किया गया था। भूखण्ड का लाइसेंस न देने (01जुलाई 2016) का कारण अभिलेख में नहीं था। रेलवे ने 01 जुलाई 2016 से 31 मार्च 2017 तक की अवधि के लिए ₹ 5.84 लाख का लाइसेंस शुल्क अर्जित करने का अवसर खो दिया।

इस प्रकार रेलवे को समय पर करार करने और निर्धारित तिथि पर उसका नवीनीकरण सुनिश्चित करके भूमि प्रबंधन को मजबूत करने तथा वाणिज्यिक विभाग के क्षेत्राधिकार के तहत उपलब्ध भूमि का एक व्यापक डाटाबेस बनाने की आवश्यकता थी।

2.2.4 लाइसेंसी/भूखण्डधारकों द्वारा भूमि/भूखण्ड का उपयोग

रेलवे के प्रावधानों[45] के अन्तर्गत भूमि/भूखण्ड/भवन और रेल परिसरों के भीतर अन्य ढांचे को रेल जनित वस्तुओं अथवा साइकिल स्टैण्ड आदि चलाने के लिए बाहरी लोगों को लाइसेंस दिया जा सकता है। किस उद्देश्य के लिए लाइसेंस दिया गया है, यह दर्शाते हुए लाइसेंस करार की एक प्रति मण्डल कार्यालय द्वारा

---

[43] फकीराग्राम (क्षेत्रफल-350 वर्ग मी.) और जोगीगोपा (क्षेत्रफल- 5,320.84 वर्ग मी.)

[44] रविकम्पाडु रेचनीरोड, और मांडामारी

[45] भारतीय वाणिज्यिक नियमावली (भाग ।।) का पैरा 3013

स्टेशन प्रबंधक को प्रदान की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि लाइसेंस से जुड़ी शर्तों का लाइसेंसी द्वारा सही से पालन किया जा रहा है। स्टेशन प्रबंधक और निरीक्षण अधिकारियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि भूखण्डों का सही से सीमांकन किया गया है और कोई अप्राधिकृत अतिक्रमण नहीं किया जा रहा है। क्षेत्रीय रेलवे में रेल भूमि/भूखण्ड के उपयोग की स्थिति की समीक्षा पर लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

- कई मामलो में एसएम के पास सभी भूखण्डों के वर्तमान उपयोग के बारे में कोई जानकारी नहीं थी। भूखण्डों, जो काफी समय पहले आवंटित थे, के उपयोग को निर्धारण करने के लिए रेलवे द्वारा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया था। द.पू.रे में, जहां रेलवे द्वारा 18 भूखण्डों का सर्वेक्षण किया गया था, यह पाया गया कि इनका उपयोग रहने, शराब की दुकानों, दुकानों, सट्टा बाजार, इलेक्ट्रॉनिक वस्तुओं, ऑटो स्टैंण्ड आदि के लिए किया जा रहा था। रेलवे कार्मिकों के साथ लेखापरीक्षा दल के संयुक्त निरीक्षण से यह भी पता चला कि वर्तमान में भूखण्डों का उपयोग दुकानों, कार्यालयों, गोदामों, फैक्ट्री इत्यादि के लिए किया जा रहा था।
- भूखण्डों का गैर कानूनी रूप से मूल आवंटी से उप-आवंटी को हस्तांतरित कर दिए गए थे और यहां तक कि गवाहों की उपस्थिति में कम मूल्य के गैर न्यायिक स्टैंप पेपर पर, डोनेशन डीड, बिक्री पत्र पर हस्तांतरण के माध्यम से अन्य अधिग्रहणकर्ताओं को दे दिए गए थे और राज्य सरकार के उप निबंधन कार्यालय में पंजीकरण कराया गया था।
- रेल भूखण्ड अस्थायी लाइसेंस आधार पर दिए गए थे। किसी भी भूखण्ड धारक को रेल प्रशासन के विशेष अनुमोदन के अलावा कोई स्थायी निर्माण करने की अनुमति नहीं थी। तथापि यह देखा गया कि भूखण्ड धारकों ने अप्राधिकृत रूप से भूखण्डों पर कब्जा कर लिया था और उस पर स्थायी निर्माण कर दिया था।
- ऐसे कई उध्दरण देखे गये जिसमें विभिन्न सरकारी कम्पनियों/निगमों को वाणिज्यिक भूखण्ड आवंटित किए गए थे, उन्हें खाली नहीं किया गया था, जबकि उनके द्वारा उसका उपयोग नहीं किया जा रहा था।

अनुबंध 2.6

इस प्रकार, भूखण्डों का उपयोग उसके लिए नहीं किया जा रहा था जिसके लिए भूखण्डधारकों को आवंटित किया गया था। रेलवे ने भूखण्डों के वर्तमान उपयोग

का निर्धारण करने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया था और न ही भूमि आवंटन रद्द करने के लिए कोई कदम उठाया था।

2.2.5 मूल लाइसेंसधारकों द्वारा भूखण्डों को फिर से किराए पर देना

स्टेशनों के निकट वाणिज्यिक भूखण्ड, वस्तुओं की लोडिंग और स्टैकिंग के लिए अस्थायी लाइसेंस दिए गए थे। ब्लॉक रेक[46] बुकिंग शुरू करने के पश्चात रेलवे द्वारा चरणबद्ध तरीके से छोटे और खण्डश: वैगनों की 1980 की समाप्ति तक बंद कर दिया गया था और इसलिए भूखण्डों को मूलत: जिस उद्देश्य के लिए लाइसेंस दिये गए थे, वे तत्पश्चात प्रासंगिक नहीं थे। तथापि रेल प्रशासन द्वारा लाइसेंस समाप्त करने और वाणिज्यिक भूखण्डों पर कब्जा करने वाले छोटे व्यापारियों द्वारा भूमि खाली कराने का कोई प्रयास नहीं किया गया था। ये भूखण्ड कुल मामलों में अभी भी या तो मूल लाइसेंसधारकों के पास थे अथवा अधिकांश मामलों में उनके द्वारा किसी अन्य अप्राधिकृत व्यक्तियों को दे दिए गए थे। जून 1998 में रेलवे बोर्ड[47] ने मौजूदा भूखण्ड धारकों को अपने नाम पर लाइसेंस लेने का अवसर दिया जो मूल लाइसेंसधारकों के नाम से पॉवर ऑफ अटार्नी पर अपना कारोबार चला रहे थे। इस समस्या और बड़े राजस्व हानि को देखते हुए रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2004 में आवंटी को नाम बदलने का एक बार अवसर देने का निर्णय लिया, चाहे वे मूल आवंटी या कानूनी उत्तराधिकारी हों या न हों। तथापि लाइसेंसिंग की ऐसी अनुमति केवल पांच वर्षों के लिए होगी। पांच वर्ष के बाद, सभी भूखण्डों की नए सिरे से बोली लगाई जानी थी और पहले अधिग्रहणकर्त्ता के मना करने पर सर्वाधिक बोली लगाने वाले को दिया जाना था।

(क) चार चयनित क्षेत्रीय रेलवे (द.पू.रे, उ.पू.रे, पू.त.रे और द.म.रे) में लेखापरीक्षा ने देखा कि 467 वाणिज्यिक भूखण्डों में से

(i) केवल 129 भूखण्डों (27.62 प्रतिशत) का अधिग्रहण मूल आंवटियों द्वारा किया गया था,

(ii) केवल एक भूखण्ड (0.21 प्रतिशत) औपचारिक रूप से लाइसेंसी को हस्तांतरित किया गया था, लेकिन कोई भी करार नहीं किया गया था,

(iii) 31 भूखण्डों (6.64 प्रतिशत) का अधिग्रहण या तो कानूनी उत्तराधिकारी द्वारा अथवा पावर ऑफ अटार्नी द्वारा किया गया था,

---

[46] कोयला, सीमेंट आदि थोक वस्तुओं/खेप को ले जाने के लिए पूरे रेक की बुकिंग

[47] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 97/एलएमएल/18/67, दिनांक 25.6.1998

(iv) 121 भूखण्ड (25.91 प्रतिशत) का अप्राधिकृत रूप से मूल आवंटियों के परिवारों/रिश्तेदारों अथवा बाहरी लोगों द्वारा अधिग्रहण किया गया था,

(v) क्षेत्रीय रेल प्रशासन के पास शेष 185 भूखण्डों (39.61 प्रतिशत) के बारे में कोई सूचना नहीं थी। **अनुबंध 2.7**

(ख) द.पू.रे में यह देखा गया कि रेल प्रशासन ने दावा किया कि कुछ मामलों में भूखण्ड औपचारिक रूप से पावर ऑफ अटार्नी पर हस्तांतरित किए गए थे और स्टेशनों के रजिस्टरों में दर्ज थे लेकिन लेखापरीक्षा को सत्यापन हेतु पावर ऑफ अटार्नी नहीं उपलब्ध करायी गई। यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या पावर ऑफ अटार्नी कानूनी रूप से रेलवे के लिए स्वीकार्य था। रेलवे, बिना यह सत्यापित किए कि लाइसेंसधारी जीवित भी थे या नहीं अथवा वाणिज्यिक भूखण्डों के अधिग्रहण का सत्यापन किये बिना मूल आंवटियों के नाम से लाइसेंस शुल्क ले रहा था। उ.पू.रे में लखनऊ मंडल के अन्तर्गत नौगढ़ स्टेशन मे वर्ष 2000 से मूल आवंटियों/उनके उत्तराधिकारियों/बाहरी व्यक्तियों द्वारा अप्राधिकृत रूप से भूखण्डों पर कब्जा किया गया था। यह सुनिश्चित करने के लिए अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए कि किसी भी क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के जुलाई 2004 के निर्देशों के अनुसार आवंटियों के नाम में परिवर्तन हेतु एक बार अवसर देने के लिए कोई कदम उठाया था चाहे वे कानूनी उत्तराधिकारी थे अथवा मूल आवंटी थे। इसके अलावा पांच वर्ष के बाद नए सिरे से नीलामी करने और वर्तमान अधिग्रहणकर्ता के मना करने पर सर्वोच्च बोलीदाता को आवंटन करने हेतु कोई कदम नहीं उठाया गया था।

इस प्रकार, क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा वाणिज्यिक भूखण्डों के लाइसेन्स देने से संबधित उपलब्ध सूचना अपूर्ण थी। बहुत से भूखण्डों (33 प्रतिशत) पर मूल आवंटियों की बजाए अन्य व्यक्तियों द्वारा कब्जा किया गया था। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद भी क्षेत्रीय रेलवे ने न तो आवंटियों के नाम में परिवर्तन करने का एक बार अवसर दिया और न ही इसकी नीलामी की।

2.2.6 लाइसेंस शुल्क का निर्धारण एवं वसूली

अगस्त 1995 और फरवरी 2005[48] में रेलवे बोर्ड ने रेल भूमि की लाइसेंसिंग के लिए नीति दिशा-निर्देश बनाए थे। इन दिशानिर्देशों के अनुसार, विशेष उद्देश्यों हेतु भूमि के मूल्य की निर्धारित प्रतिशतता के आधार पर लाइसेंस तय किया जाना था। 1 जनवरी 1985 तक आसपास के क्षेत्रों की जमीन का बाजार मूल्य लाइसेंस

[48] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 83/डब्ल्यू2/एलएम/18/87 दिनांक 29.8.1995 और 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.2.2005

शुल्क के निर्धारण हेतु आधारमूल्य बनाया जाना था। जमीन का मूल्य 1 अप्रैल 1986 से प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल को पिछले वर्ष के मूल्य से 10 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाना था। 1 अप्रैल 2004 से जमीन का मूल्य पिछले वर्ष के मूल्य से सात प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाना था। हालांकि, भूखण्डों की नई लाइसेंसिंग के मामले में जमीन का वर्तमान मूल्य प्राप्त करने के बाद ही लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया जाना था। भूखण्डों का न्यूनतम लाइसेंस शुल्क ₹1000 प्रतिवर्ष होना चाहिए। इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 1025 में प्रावधान है कि लाइसेंस शुल्क की वसूली अग्रिम में की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त प्रतिभूति जमा का भी भुगतान किया जाना चाहिए। अग्रिम अधिग्रहण शुल्क का भुगतान न करने के मामले में एक प्रतिशत प्रतिमाह की दर से अथवा उस अवधि के लिए हर्जाना लगाया जाएगा।

2.2.6.1 बकाया लाइसेंस शुल्क

लेखापरीक्षा ने देखा कि द.पू.रे के पांच चयनित स्टेशनों[49], पू.सी.रे के दो स्टेशनों[50] और पू.त.रे तथा उ.पू.रे के एक-एक स्टेशन[51] में वाणिज्यिक भूखण्डों का लाइसेंस शुल्क जमीन के बाजार मूल्य के आधार पर तय नहीं किया गया था जैसा रेलवे बोर्ड[52] द्वारा निर्देश दिया गया था। क्षेत्रीय रेलवे में लाइसेंस शुल्क के निर्धारण और वसूली में अन्य अनियमिततायें भी देखी गई थी जो इस प्रकार थीं:

(i) द.पू.रे के अंदुल और बालासोर में भूखण्ड धारक क्रमश: 1997 और 2014 से लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं कर रहे थे। तथापि रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रभावी कदम नहीं उठाया गया था। यहॉ तक कि रेलवे बोर्ड के 2005 के आदेश से पहले खड़गपुर मण्डल[53] में ₹ 1.57 करोड़ और चक्रधरपुर मंडल[54] में ₹ 0.03 करोड़ का लाइसेंस शुल्क मार्च 2017 तक चयनित स्टेशनों में भूखण्ड धारकों से बकाया था। जमीन के बाजार मूल्य के आधार पर लेखापरीक्षा ने देखा कि वूसलीयोग्य शुल्क खड़गपुर मंडल (द.पू.रे) में पांच[55]

---

[49] अंदुल, कोलाघाट, पंसुखड़ा, कुल्डीहा और मनोहरपुर (4 में से 3 भूखण्ड धारक)

[50] शिवसागर टाउन- एक भूखण्ड, जोरहट टाउन- चार भूखण्ड

[51] पू.त.रे में दैतारी, उ.पू.रे में लखनऊ सिटी

[52] रेलवे बोर्ड का पत्र सं 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.2.2005

[53] कोलाघाट, अंदुल, पंसकुरा और बालासोर

[54] चक्रधरपुर मंडल में दो स्टेशनों का चयन किया गया था। मनोहरपुर स्टेशन की जमीन का मूल्य उपलब्ध न होने के कारण रेलवे निर्धारण और लेखापरीक्षा निर्धारण दोनों के लिए केवल कुलडीहा स्टेशन लिया गया था।

[55] खड़गपुर मंडल के चार स्टेशन कोलाघाट, अंदुल, पंसकुरा और बालासोर तथा चक्रधरपुर मंडल में एक स्टेशन मनोहरपुर में जमीन के बाजार मूल्य की अनुपलब्धता के कारण आकलन नहीं किया जा सका।

चयनित स्टेशनों में ₹ 43.04 करोड़ और चक्रधरपुर मंडल (द.पू.रे) में ₹ 0.20 करोड़ था। लाइसेंस शुल्क संशोधित न होने के कारण रेलवे को भूखण्ड धारकों द्वारा बहुत ही मामूली लाइसेंस शुल्क देकर विभिन्न उद्देश्यों के लिए भूखण्डों का उपयोग किया जा रहा था। वाणिज्यिक भूखण्डों के उपयोग और राजस्व हानि की घटनायें **अनुबन्ध 2.8 क और 2.8 ख** में दी गई हैं।

(ii) उ.रे में जम्मू तवी स्टेशन पर मार्च 2017 की समाप्ति पर तीन भूखण्ड धारकों के प्रति ₹ 5.31 करोड़ का लाइसेंस शुल्क बकाया था।

(iii) उ.पू.रे में 31 मार्च 2017 को अप्रैल 1995 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 8.17 करोड़ का लाइसेंस शुल्क बकाया था। लाइसेंस शुल्क के गैर भुगतान का कारण आवंटियों द्वारा संशोधित दरों पर और पूर्वव्यापी होने के कारण मना करना बताया गया। इसके अलावा, लखनऊ मंडल में रेल प्रशासन ने 156 स्टेशनों को 1 अप्रैल 1985 से प्रभावी लाइसेंस शुल्क की संशोधित दरें परिचालित की थी लेकिन रेल प्रशासन द्वारा लेखापरीक्षा को आवश्यक जांच के लिए संशोधित दर पर लाइसेंस शुल्क की किसी भी वसूली का विवरण नहीं उपलब्ध कराया गया था।

(iv) पू.सी.रे में शिवसागर टाउन और जोरहाट टाउन स्टेशनों पर मार्च 2017 की समाप्ति पर ₹ 29.33 लाख[56] का लाइसेंस शुल्क बकाया था।

इस प्रकार, कई मामलों में भूखण्ड धारक लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं कर रहे थे और चयनित क्षेत्रीय रेलवे में भारी मात्रा में राशि बकाया थी।

2.2.6.2 लाइसेंस शुल्क की बिलिंग प्रक्रिया

लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग-I) के पैरा 1139 से 1141 में लेखा कार्यालय में वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर के अनुरक्षण तथा इस संबंध में लेखा विभाग के कर्तव्यों का उल्लेख है। इसमें प्रावधान है कि पार्टियों से किसी भी उद्देश्यों के लिए वसूलीयोग्य सभी बकाये वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में दर्ज किए जाने चाहिए तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी पार्टियों को सही से और समय पर बिल जारी कर दिए गए हैं और बकाया बिलों की वसूली के प्रति आवश्यक कार्रवाई की जा रही है, रजिस्टर की मासिक रूप से समीक्षा की जानी चाहिए। पार्टियों से सख्ती से बिलों की वसूली की जानी चाहिए और भुगतान में देरी के किसी भी मामले को तुरंत संबंधित कार्यकारी अधिकारी के संज्ञान में लाया जाना चाहिए ताकि बकाए की वसूली अथवा सेवा समाप्त करने आदि के

[56] रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार बकाया शुल्क की गणना लेखापरीखा में ₹ 30.58 लाख की गई

लिए तेजी से कार्रवाई की जा सके। लेखा अधिकारी को प्रत्येक तिमाही एफएएण्डसीएओ को स्थिति देनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि म.रे[57] को छोड़कर सभी चयनित क्षेत्रीय रेलवे में लाइसेंस शुल्क बिल्स वाणिज्यिक विभाग द्वारा बनाए जा रहे थे। द.पू.रे में लाइसेंस शुल्क के बिल लेखा/वाणिज्यिक विभाग द्वारा नहीं बनाए जा रहे थे। एसएम द्वारा पूर्व वर्ष में लाइसेंस शुल्क से सात प्रतिशत वृद्धि दर पर भूखण्डधारकों से लाइसेंस संग्रहीत किए जा रहे थे वह भी जैसे और जब भूखण्ड धारक भुगतान करना चाहते थे। आगे यह भी देखा गया कि

- द.पू.रे में खड़गपुर मंडल में लेखा और वाणिज्यिक विभाग के बीच बकाया लाइसेंस शुल्क के आंकडों के बीच अंतर था। मार्च 2017 की समाप्ति पर लेखा के वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में खड़गपुर मंडल के सभी भूखण्डधारकों से बकाया राशि ₹1.84 करोड़ थी, जबकि वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों के अनुसार बकाया राशि ₹ 2.19 करोड़ थी। इसके अतिरिक्त चक्रधरपुर मण्डल में लेखा विभाग में अनुरक्षित वसूली योग्य बिल रजिस्टरों में बिल की धनराशि दर्ज नहीं की गई थी। मार्च 2017 की समाप्ति पर चक्रधरपुर मंडल में सभी भूखण्डधारकों से बकाया लाइसेंस शुल्क की राशि ₹ 26.49 करोड़ थी।
- पू.त.रे में (विशाखापट्टनम मंडल) और उ.रे (दिल्ली मंडल) वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में बिल की राशि दर्ज नहीं की गई थी।
- उ.पू.रे (लखनऊ मंडल) में मुकदमेबाजी के कारण वाणिज्यिक भूखण्डों के लाइसेंस शुल्क बिल नहीं बनाए गए थे। स्टेशनों, मंडल वाणिज्यिक कार्यालय और लेखा विभाग में उपार्जित वसूलीकृत और बकाए लाइसेंस शुल्क का कोई भी डाटाबेस नहीं बनाया गया था।
- उ.पू.रे, द.म.रे और पू.सी.रे में लाइसेंस शुल्क बिल की राशि लेखा कार्यालय में वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में नहीं दर्ज की गई थी।

वसूली योग्य बिल रजिस्टर ठीक से नहीं बनाए जा रहे थे जिससे भूखण्ड धारकों से लाइसेंस शुल्क की वसूली और निगरानी प्रभावित हुई।

2.2.6.3 लौह अयस्क की स्टैकिंग के लिए लाइसेंस शुल्क का निर्धारण और उसकी वसूली

लौह अयस्क की लोडिंग हेतु निजी साइडिंग के निर्माण के लिए असंभावित मांग को देखते हुए रेलवे बोर्ड ने मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं. 12/2008 (अगस्त

[57] म.रे में कोई भी वाणिज्यिक भूखण्ड नहीं

2008)[58] द्वारा नीति दिशा निर्देश जारी किया। लौह अयस्क की अग्रिम स्टैकिंग और साइडिंग के निर्माण के लिए रेलवे जमीन का लाइसेंस शुल्क सामान्य लाइसेंस शुल्क से छः गुना अधिक तय किया गया। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड द्वारा नवम्बर 2014[59] में 2008 का माल विपणन परिपत्र सं. 12 यह कहते हुए वापस ले लिया गया कि लौह अयस्क साइडिंग के लिए कोई अलग नीति नहीं होगी। सभी साइडिंग के 'साईडिंग की उदारीकरण नीति' परिपत्र के तहत आयेंगी।

सात चयनित क्षेत्रीय रेलवे मे से द.पू.रे और पू.त.रे लौह अयस्क से संबंधित थे। यह देखा गया कि

- द.पू.रे में चक्रधरपुर मंडल के दो स्टेशनों (कुलड़ीहा और मनोहरपुर) लौह अयस्क स्टैकिंग के लिए भूखण्ड आवंटित किए गए थे। कुलडीहा स्टेशन पर सभी भूखण्ड (55) एक ही पार्टी को आंवटित कर दिए गए थे। मौजूदा नियम के अनुसार लाइसेंस शुल्क का निर्धारण मुकदमेंबाजी के कारण नहीं किया गया था। मनोहरपुर स्टेशन पर 12 भूखण्डों में से तीन भूखण्ड एसएआईएल (सेल) को आवंटित किए गए थे। 2007-08 से 2014-15 की अवधि के लिए सेल पर अभी भी ₹ 9.09 करोड़ का लाइसेंस शुल्क बकाया था। मंडल कार्यालय चक्रधरपुर ने क्षेत्रीय मुख्यालयों से परिपत्र जारी होने (2008) के बाद उस तिथि से छः महीने तक बढ़े लाइसेंस शुल्क और 2014 में इसे वापस लेने तक निर्धारित किए जाने वाले लाइसेंसशुल्क से संबधित स्पष्टीकरण मांगा (मई 2015) लेकिन अभी तक नहीं दिया गया था।
- पूतरे में दैतारी स्टेशन पर 18,000 वर्ग मी. क्षेत्रफल का एक भूखण्ड 1981-82 से लौह अयस्क की स्टैकिंग के लिए ओडिशा खनन निगम को आंवटित किया गया था। रेलवे बोर्ड के 2008 के आदेशानुसार लाइसेंस शुल्क में वृद्धि /संशोधन नहीं किया गया था। लेखापरीखा द्वारा 2008-09 से 2014-15 की अवधि के लिए संशोधित दर पर बकाया लाइसेंस शुल्क की गणना ₹ 1.08 करोड़ की गई जबकि रेल प्रशासन द्वारा केवल ₹ 0.17 करोड़ की वसूली की गई थी।

[58] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 155(जी)/2008 दिनांक 28.8.2008

[59] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 99/टीसी/(एफएम) /26/1 (लौहअयस्क)/पीटी-1, दिनांक 17.11.2014

2.2.7 साईकिल/मोटर साईकिल/स्कूटर/कार पार्किंग के लिए जमीन की लाइसेंसिंग

रेलवे स्टेशन परिसरों में निजी और सार्वजनिक वाहनों[60] की पार्किंग की सुविधा रेलवे द्वारा प्रदान की जाती है। रेलवे ने कई बार[61] नीति दिशा-निर्देश जारी किये। इस नीति का मूल उद्देश्य सभी श्रेणी[62] के स्टेशनों अर्थात ए-1, ए,बी,सी,डी,ई और एफ स्टेशनों पर एक महत्वपूर्ण सुविधा के रूप में यात्रियों को पार्किंग की सुविधा उपलब्ध कराना था, जहां भी इसकी आवश्यकता हो। इस स्रोत से अधिकतम आय सृजित करने के सभी प्रयास किए जाने चाहिए। नामित इंजीनियरिंग और वाणिज्यिक कार्मिकों का दल एक सर्वेक्षण करके प्रत्येक स्टेशन हेतु एक योजना बनाएगा जिसमें प्रस्तावित पार्किंग क्षेत्रफल के साथ-साथ स्थान और लंबाई चौड़ाई स्पष्ट रूप से चिन्हित की जाएगी। तीन वर्षों के लिए खुली निविदा आधार पर ठेके दिए जाएंगे। प्रतिक्रिया न आने वाले मामले में तीन माह की सीमित अवधि के लिए कोटेशन आधार पर ठेके दिए जा सकते हैं। रेलवे बोर्ड ने मई 2015[63] में नीति में संशोधन कर दिया और जमीन के मूल्य के साथ आरक्षित मूल्य को अलग कर दिया तथा अंतिम स्वीकार्य दर पर, उपयोगकर्ता की संख्या वाहनों के प्रकार, क्षेत्र में अन्य स्थानों पर लागू पार्किंग प्रभारों के आधार पर इसका मूल्यांकन करने का निर्देश दिया। लाइसेंसिंग के प्रत्येक मामले में लाइसेंसी को जमीन/भूखण्ड का कब्जा देने से पूर्व रेल प्रशासन और लाइसेंसधारियो के बीच समुचित करार[64] किया जाना था।

(क) चयनित स्थानों पर साईकिल/मोटरसाईकिल/स्कूटर/कार पार्किंग के संबंधित अभिलेखों और ठेकाओं की संवीक्षा से पता चला कि कई स्टेशनों में पार्किंग स्थलों का प्रबंधन करने वाले ठेकेदारों और लाइसेंसधारकों के बीच विवाद था और शुल्क अभी भी वसूला जाना था। भुवनेश्वर स्टेशन पर 2000 वर्ग मी. का पार्किंग क्षेत्र पार्किंग हेतु किसी के ठेके के अन्तर्गत नहीं था। हावड़ा स्टेशन पर लाइसेंस की अवधि जुलाई 2017 में समाप्त हो गई थी और लाइसेंसधारी ने ठेके की अवधि के बाद का शुल्क अदा किया और लेखापरीक्षा के समय निविदा प्रक्रिया चल रहीं थी। विशाखापट्नम स्टेशन पर 5673 वर्ग मी., 1844 वर्ग मी. और 1640 वर्गमी. के क्रमश: तीन पार्किंग स्थलों के संबंध में 1 अप्रैल 2016 को 10

---

[60] साइकिल (मोटर साइकिल, स्कूटर, कार कॉल टैक्सी, रेडियों टैक्सी , सवारी वाले वाणिज्यिक वाहन (पीसीसीबी) ऑटो टेम्पो, मिनीबस, बस इत्यादि

[61] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजीIV/8/पी दिनांक 29.10.2004, 12.2.2014 और 14.5.2015

[62] यात्रियों से आय के आधार पर वर्गीकृत

[63] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 14.5.2015

[64] रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 83 / डब्ल्यू 2 / एलएम / 18/87 दिनांक 29.8.1995 के पैरा 2.4

प्रतिशत दर से लाइसेंस शुल्क में संशोधन नहीं किया गया था जिसके कारण ₹7.27 लाख की कम वसूली हुई। गोरखपुर स्टेशन पर एक ठेकेदार से सितम्बर 2015 से जून 2016 के लिए ₹ 17.33 लाख की राशि बकाया थी जिसने भुगतान किए बिना कार्य छोड़ दिया। कटिहार स्टेशन पर उद्धरण आधार पर एक ठेकेदार को एक वर्ष के लिए पार्किंग प्रबंधन की अनुमति दी गई थी और उसके प्रति ₹ 1.67 लाख बकाया था। पार्किंग शुल्क के संग्रहण के लिए 1318.50 वर्ग मी. और 2200 वर्ग मी. क्षेत्रफल के दो पार्किंग स्थलों का लाइसेंस नहीं दिया गया था। **अनुबंध 2.9**

(ख) रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार[65] निष्पादन गारंटी और सुरक्षा जमा प्रस्तुत करने के बाद स्वीकृति पत्र जारी होने के 30 दिनों के अंदर करार किया जाना चाहिए। यह देखा गया कि 365 मामलों में से 71 मामलों में ठेके देने से पहले करार नहीं किए गए थे। अग्रिम भुगतान भी नहीं लिया गया था जिसके कारण लाइसेंस शुल्क बकाया हुआ। कुछ मामलों मे रेल प्रशासन समय पर ठेका करार को अंतिम रूप नहीं दे पाया जिसके कारण स्टैंण्ड को विभागीय रूप से चलाना पड़ा जिसमें अतिरिक्त स्टॉफ लागत आई या भूखण्ड बिना किसी राजस्व सृजन के खाली पडे रहे।

(ग) रेलवे बोर्ड के मई 2015 के निर्देशानुसार लाइसेंसी को (i) किसी भी चोरी, टूटफूट और क्षति के प्रति वाहनों का बीमा कराना चाहिए था और सत्यापन हेतु ऐसे बीमा की रसीद रेल प्रशासन को देनी चाहिए थी। (ii) उसके द्वारा लगाए गए कामगारों को उचित मजदूरी देनी चाहिए थी, (iii) ऐसे किसी भुगतान आदि का समुचित अभिलेख रखना चाहिए था और रेल प्रशासन को प्रत्येक माह एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना चाहिए था एवं (iv) विशिष्ट स्थानों पर दर सूची प्रदर्शित करनी चाहिए था तथा ए1 और ए श्रेणी के स्टेशन के लिए कम्प्यूटर कूपन जारी करना था एवं कार्मिकों के पास पहचान पत्र और वर्दी होनी चाहिए थी।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह देखा गया कि चयनित क्षेत्रीय रेलवे के चयनित किसी भी स्टेशन में वाहन का बीमा नहीं कराया गया था अथवा सत्यापन हेतु रेल प्रशासन को रसीद नहीं दी गई थी। चयनित किसी भी स्टेशन में न्यूनतम मजदूरी नहीं दी गई थी और रेल प्रशासन को मासिक रिटर्न भी नहीं भेजा गया था। द.पू.रे (टाटानगर को छोड़कर), पू.त.रे, उ.रे और द.म.रे में स्टॉफ ने वर्दी नहीं पहनी थी। द.पू.रे, पू.त.रे (विशाखाट्टनम को छोड़कर) और उ.रे में स्टॉफ के

[65] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 14.5.2015

पास पहचान पत्र भी नही था। ए1 और ए श्रेणी के स्टेशनों अर्थात खड़गपुर, टाटानगर, राउरकेला, झारसुगुडा (द.पू.रे) कटक, भुवनेश्वर, संभलपुर, विशाखापट्टनम (पू.त.रे) और द.म.रे के सभी चयनित स्टेशनों पर लाइसेंस धारी द्वारा कम्प्यूटरीकृत कूपन नहीं जारी किए गए थे। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान द.पू.रे प्रशासन ने बताया (अक्टूबर 2017) कि वर्तमान में संवैधानिक दायित्वों को लागू करने हेतु कोई तंत्र नहीं था। पू.त.रे प्रशासन ने बताया (दिसम्बर 2017) कि वे ठेकेदार के साथ मामले को उठायेंगे।

(घ) द.पू.रे और पू.त.रे में संयुक्त निरीक्षण के दौरान आगे निम्नलिखित देखा गया:

द.पू.रे में

(i) स्टेशन के आसपास (खड़गपुर-दक्षिण) 500 वर्ग मी. जमीन पर रेल प्रशासन के साथ किसी करार के बिना टैक्सी संगठन द्वारा कब्जा किया गया पाया गया। इन लोगों से कोई पार्किंग प्रभार नहीं लिया गया था।

(ii) मिदनापुर के साइकिल स्टैंड के नजदीक 100 वर्ग मी. के दो भूखण्डों का साइकिल स्टैंड के लाइसेंसधारी द्वारा अप्राधिकृत रूप से उपयोग किया जा रहा था।

(iii) मिदनापुर में 500 वर्ग मी. जमीन खाली पड़ी थी जहां कई वाहन पार्क किए गए थे।

(iv) टाटानगर स्टेशन के प्रवेश एवं निकास दोनों के सामने कई सारे आटो रिक्शा पार्क किए गए थे।

(v) साइकिल स्टैंड/पार्किंग स्थल में काफी जगह घेरते हुए लावारिस साइकिल और स्कूटर पार्क किए थे। यद्यपि इस संबंध में जीआरपी को रिपोर्ट दी गई थी (अगस्त 2016), फिर भी अभी तक जीआरपी द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

(vi) झारसुगुड़ा स्टेशन के सामने (लगभग 1500 वर्ग मी. क्षेत्रफल) कई साइकिल/मोटरसाइकिल/स्कूटर/ऑटो रिक्शा और कार पार्क किए गए थे तथापि रेल प्रशासन द्वारा वाहनों की पार्किंग के लिए कोई शुल्क नहीं वसूला गया था।

पू.त.रे में

(i) कटक में (साइकिल स्टैंड सं. 2) 400 वर्ग मी. के आंवटन के प्रति लाइसेंस धारी ने 534.61 वर्ग मी. क्षेत्रफल का उपयोग किया जिससे 134.61 वर्ग मी.

का अतिक्रमण हुआ और प्रतिवर्ष ₹1.49 लाख के राजस्व हानि का अनुमान लगाया गया।

(ii) भुवनेश्वर में लाइसेंसधारी आवंटित 3913 वर्ग मी. क्षेत्रफल की बजाए 715.35 वर्ग मी. का अप्राधिकृत अतिक्रमण करते हुए 4628.35 वर्ग मी. क्षेत्रफल का उपयोग कर रहा था। संभावित राजस्व जिसे रेलवे इस अतिरिक्त जमीन से अर्जित नहीं कर सका, ₹ 5.90 लाख प्रतिवर्ष बनता था। वह तिथि जबसे वर्तमान लाइसेंसधारी ने अप्राधिकृत रूप से कब्जा कर रखा था वह तिथि दर्ज नहीं थी।

(iii) ब्रहमपुर में (पार्किंग स्टैंड सं. 03) 476 वर्ग मी. का लाइसेंस दिया गया था। लाइसेंसधारी ने कुल 510 वर्ग मी. कब्जा कर रखा था। लाइसेंसधारी ने अतिरिक्त भूखण्ड के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया। 09 जनवरी 2017 से 10 जुलाई 2017 तक की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क की हानि लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 6.12 लाख आकलित की गई।

इस प्रकार, रेलवे कई मामलों में शीघ्रता से पार्किंग करार नहीं किए और न ही कुछ स्थानों पर करार किया। ठेकेदार गैर-पेशेवर तरीके से पार्किंग स्थलों का प्रबंधन कर रहे थे और रेलवे यह सुनिश्चित करने मे असमर्थ थे कि वे करारों के अनुसार सेवायें प्रदान कर रहे थे अथवा नहीं और ठेकेदारों से बकाए की वसूली कर लिया था।

2.2.8 रेलवे की जमीन पर प्रीपेड ऑटो/टैक्सी

प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथों का प्रबंधन सामान्यत: ऑटो/टैक्सी स्टैंड के लिए निर्धारित जगह में स्थानीय पुलिस/जीआरपी द्वारा किया जाता है। स्थानीय पुलिस/जीआरपी आदि जैसे सरकारी प्राधिकरणों द्वारा टैक्सी संचालकों से प्रभार वसूला जाता है और यथा लागू पार्किग प्रभारों का संग्रहण रेलवे द्वारा डीआरएम/एडीआरएम[66] के अनुमोदन से संबंधित वित्त अधिकारी के सलाह से मंडल प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित दरों पर पार्किंग ठेकेदारों[67] के माध्यम से अथवा प्रत्यक्ष रूप से संग्रहीत किया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- द.पू.रे में, पश्चिम बंगाल सरकार के पुलिस विभाग ने सार्वजनिक सेवा के हित में संतरागाछी स्टेशन पर एक प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाने के लिए मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम)/खड़गपुर से अनुरोध किया (जनवरी 2012)। प्रीपेड

[66] वाणिज्यिक परिपत्र सं. 4 का 2014 दिनांक 12.2.2014

[67] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 12.2.2014 और 14.05.2015 का पैरा 11

टैक्सी बूथ के लिए प्रस्तावित क्षेत्र को ₹13 लाख (लगभग) की लागत से इंजीनियरिंग विभाग द्वारा सितम्बर 2016 में विकसित किया गया। हावड़ा सिटी पुलिस ने पार्किंग प्रभारों की वसूली/बंटवारे का निर्धारण किए बिना और रेल प्रशासन से अनुमति लिए बिना ही प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाना शुरू कर दिया (जनवरी 2017)। रेल प्रशासन द्वारा कोई भी प्रभार नहीं वसूले जा रहे थे।

- पू.त.रे में, रेल प्रशासन द्वारा 2011 में भूखण्ड सौंपे जाने के बाद से पुलिस आयुक्त/कटक द्वारा कटक स्टेशन पर 1225 वर्ग मी. का एक प्रीपेड टैक्सी स्टैंड चलाया जा रहा था। रेल प्रशासन ने मार्च 2015 में ₹ 9.28 लाख प्रतिवर्ष का आरक्षित मूल्य निर्धारित किया और पुलिस आयुक्त को एक निविदा निकालने के लिए सूचित किया। हालांकि, निविदा नहीं निकाली गई और राजस्व विभाजन का भी तरीका निर्धारित नहीं किया गया। पुलिस प्राधिकरण रेल प्रशासन से साझा किए बिना टैक्सी मालिकों से राजस्व की वसूली कर रहा था। रेलवे को 2012-13 से 2016-17 तक पार्किग प्रभारों के प्रति ₹ 46.44 लाख की हानि उठानी पड़ी। राज्य पुलिस आयुक्त भुवनेश्वर स्टेशन पर एक प्रीपेड ऑटो बूथ चला रहे थे। मंडल वाणिज्यिक कार्यालयों के पास इन संचालनों के करार अथवा इससे जुड़े कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। रेल प्रशासन के साथ कोई भी राजस्व नहीं साझा किया गया। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान पू.त.रे प्रशासन ने बताया (दिसम्बर 2017) कि यात्री सुविधाओं के उपाय के रूप में जमीन को प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाने के लिए राज्य पुलिस को दे दिया गया था और राजस्व साझाकरण के मामले को वे देखेंगे।

- उ.रे में, नई दिल्ली और गाजियाबाद स्टेशनों पर प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाए जा रहे हैं। गाजियाबाद में रेल प्रशासन द्वारा अभिलेख न बनाए जाने के कारण पार्किग प्रभारों की वसूली का सत्यापन नहीं किया जा सका। नई दिल्ली स्टेशन के संबंध में दिल्ली ट्रैफिक पुलिस के माध्यम से अथवा सीधे कोई भी पार्किंग प्रभार नहीं वसूले जा रहे थे।

- म.रे में, मुम्बई मंडल के सीएसएमटी और एलटीटी स्टेशनों पर क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (आरटीओ) मध्य क्षे. मुंबई सेंन्ट्रल के साथ क्रमश: सितम्बर और नवम्बर 2011 में करार करके प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाया जा रहा था।

फरवरी 2015 में, रेल प्रशासन ने जारी[68] संशोधित नीति के अनुसार ₹10 प्रति वाहन की दर पर आरटीओ द्वारा नियुक्त एजेंसी द्वारा वाहन लाने वाले यात्रियों से पार्किंग प्रभार वसूलने का प्रस्ताव दिया। तथापि, आरटीओ सहमत नहीं हुआ और कहा कि टैक्सी चालकों द्वारा अपने संगठन/संघ के माध्यम से रेलवे स्टेशनों पर टैक्सी स्टैंड चलाए जा रहे थे। वर्ष 2013-14 में इन दो स्टेशनों से 49,560 प्रीपेड टैक्सियां बुक की गई थी। ₹10 प्रति वाहन के पार्किंग प्रभारों को ध्यान में रखते हुए रेल प्रशासन ₹ 4.96 लाख प्रतिवर्ष का राजस्व नहीं अर्जित कर सका।

- उ.पू.रे में, जीआरपी द्वारा गोरखपुर स्टेशन पर एक प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथ चलाया जा रहा है। तथापि, रेल प्रशासन संग्रहीत लाइसेंस शुल्क का कोई भी अभिलेख/करार प्रस्तुत नहीं कर सका। अभिलेखों के अभाव में यह नहीं सुनिश्चित किया जा सका कि जीआरपी द्वारा वसूले गए शुल्क का रेल प्रशासन के साथ साझाकरण किया गया था अथवा नहीं।
- पू.सी.रे में, जीआरपी प्राधिकारियों द्वारा न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन पर एक प्रीपेड टैक्सी बूथ का संचालन और प्रबंधन किया जा रहा था। तथापि रेलवे की जमीन पर प्रीपेड टैक्सी बूथ के संचालन के लिए रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रभार या राजस्व साझाकरण प्राप्त नहीं हो रहा था।

सभी प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथ रेलवे की जमीन पर चलाए जा रहे थे। वाणिज्यिक परिपत्र (फरवरी 2014) के अनुसार राज्य पुलिस या जीआरपी प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथों का प्रबंधन कर सकती है लेकिन पार्किंग प्रभारों का संग्रहण रेलवे द्वारा सीधे अथवा पार्किंग ठेकेदारों के माध्यम से किया जाना था। उपरोक्त सभी मामलों में यद्यपि राज्य पुलिस प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथ चला रही थी परन्तु रेल प्रशासन ने प्रीपेड बूथ चलाने हेतु पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/साझाकरण के लिए संबंधित प्राधिकरणों के साथ मामले को नहीं उठाया और कोई उचित कदम नहीं उठाया।

2.2.9 वाणिज्यिक भूखण्डों पर अप्राधिकृत कब्जा

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेल प्रशासन को अतिक्रमण रोकने तथा रेलवे की जमीन पर मौजूदा आतिक्रमण हटाने के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किया है। मुख्य सुरक्षा आयुक्त, मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक और क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य अभियंता

[68] 2014 का वाणिज्यिक परिपत्र सं. 4 दिनांक 12.2.2014

के बीच हस्ताक्षरित संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) के द्वारा रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 4 के अन्तर्गत रेलवे की जमीन पर अतिक्रमणों के विरूद्ध कड़ी कार्रवाई का प्रावधान है। छोटे और खण्डश: वैगनों की बुकिंग चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के बाद से जिस उद्देश्य के लिए ये भूखण्ड आवंटित किए गए थे, वे वैध नहीं रह गए थे और नए पुनर्आवंटन के लिए रेल प्रशासन को इसका कब्जा वापस लेना चाहिए था। रेलवे की जमीन के अतिक्रमण **(अनुबंध 2.10)** के कई ऐसे मामले हुए थे जिनमें से कुछ महत्वपूर्ण मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- द.पू.रे में, लेखापरीक्षा ने अप्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा भूखडों के अप्राधिकृत कब्जे का मामला उठाया था (सितम्बर 2015)। तत्पश्चात खड़गपुर मंडल ने भूखडों (उन भूखण्डो को छोड़कर जिन्हें खाली न करने का अंतरिम आदेश दिया गया था) को खाली करने के लिए स्थानीय समाचार पत्रों में अधिसूचना जारी की (दिसम्बर 2015)। खाली करने की अधिसूचना के प्रकाशन के बाद पश्चिम बंगाल पुलिस प्राधिकरण ने महाप्रबंधक द.पू.रे के साथ मामला उठाया (दिसम्बर 2015) और बताया कि बलपूर्वक खाली करने हेतु स्वप्रेरणा से की गई किसी भी कार्रवाई से कानून व्यवस्था की समस्या हो सकती है और इसके अन्य प्रतिकूल परिणाम हो सकते हैं। यह भी अनुरोध किया गया था कि रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के साथ-साथ रेलवे के क्षेत्रीय प्राधिकारियों को ऐसी किसी भी कार्रवाई से बचने का निर्देश दिया जाए जिससे शांति भंग होने और इलाके में कानून व्यवस्था बिगड़ने तथा राज्य के लिए शर्मिंदगी वाली स्थिति उत्पन्न होने का खतरा हो। इस मामले को राज्य सरकार के उच्च स्तर पर उठाने अथवा रेलवे बोर्ड को इससे अवगत कराने के लिए उनके द्वारा की गई किसी भी कार्रवाई के समर्थन में रेल प्रशासन द्वारा लेखापरीक्षा को कोई भी अभिलेख नहीं प्रस्तुत किया गया था। वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक ने यह खण्ड जोड़ते हुए कि लाइसेंसधारकों द्वारा रेलवे बोर्ड के संशोधन के अनुसार किसी भी संशोधित राशि का भुगतान किया जाना चाहिए, इस निर्देश के साथ स्टेशन प्रबंधकों को मौजूदा दर के अनुसार अस्थायी अधिग्रहण शुल्क वसूलने का फिर से सुझाव दिया (फरवरी 2017)। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा संशोधित लाइसेंस शुल्क न तो मांगे गए और न ही वसूले गये।
- पू.त.रे में, तीन दशकों से अधिक समय से कटक स्टेशन पर एक चार पहिया वाहन स्टैंड (क्षेत्रफल 1106.70 वर्ग मी.) पर टैक्सी मालिक संगठन द्वारा

अतिक्रमण कर लिया गया था। पू.त.रे ने ₹ 63,600 की दर से मार्च 2012 में उक्त भूखण्ड का आवंटन तीन महीने के लिए श्री मायाधर विश्वाल को कर दिया। टैक्सी मालिक संगठन ने आपराधिक प्रक्रिया संहिता की धारा 144(2) के अन्तर्गत अतिरिक्त पुलिस आयुक्त-सह-कार्यकारी अधिकारी के समक्ष मुकदमा दायर कर दिया और ठेकेदार भूखण्ड पर कब्जा करने और पार्किंग कारोबार चलाने में विफल रहा। दो महीनों तक धारा लागू थी, लेकिन दो महीने की अवधि समाप्त होने के बाद भी भूखण्ड का लाइसेंस देने हेतु रेल प्रशासन द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई। रेलवे ने 2012-13 से 2016-17 के दौरान ₹ 15.52 लाख का राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया।

- पू.त.रे में ब्रहमपुर स्टेशन पर स्वतंत्रता से पूर्व बीपीसीएल को एक तेल स्थापना का लाइसेंस दिया गया था (6253 वर्ग मी. क्षेत्र.)। भूखण्ड का उपयोग रेल कार्यों के लिए किया गया था जैसे कि टैंक वैगनों के माध्यम से पेट्रोलियम उत्पादों की आपूर्ति और डिपो में इनकी अनलोडिंग। पीओएल यातायात बंद होने के पश्चात (अक्टूबर 2014 से) रेल प्रशासन ने ब्रहमपुर स्टेशन के विशाखापट्टनम छोर पर लाइन सं. 5 के क्रॉसओवर विद्युतीकरण के लिए सुरक्षा करणों से बीपीसीएल प्राधिकरणों को संचालन रोकने, परिसंपत्ति को खाली करने और भूखण्ड वापस लौटाने का नोटिस दिया (फरवरी 2015)। इसके बाद भी बीपीसीएल को आवंटित जमीन का रेल कार्यों के लिए उपयोग नहीं किया गया। बीपीसीएल ने रेलवे को 2016-17 के लिए ₹ 6.91 लाख का लाइसेंस शुल्क भेजा (अप्रैल 2016) लेकिन क्षेत्रीय मुख्यालय ने मंडल कार्यालय को चेक लेने से मना करने का निर्देश दिया और सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत अधिग्रहण छोड़ने) अधिनियम,1971 के अंतर्गत ब्रहमपुर स्टेशन से बीपीसीएल को हटाने को निर्देश दिया। यद्यपि रेल प्रशासन ने जुलाई 2016 में बीपीसीएल का लाइसेंस समाप्त कर दिया था और अगस्त 2016 में सात दिनों का नोटिस दिया था फिर भी उक्त भूखण्ड बीपीसीएल द्वारा अभी तक खाली नहीं किया गया था।
- उ.रे में, दिल्ली मंडल के गाजियाबाद स्टेशन पर पार्किंग ठेकेदार ने आवंटन से अधिक जगह पर कब्जा कर रखा था। हालांकि स्टेशन प्रबंधन ने दिल्ली मंडल को ठेकेदार द्वारा अधिक जगह कब्जा करने के बारे में नहीं बताया।
- पू.सी.रे में, तिनसुकिया मंडल के शिवसागर टाउन पर तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) को 2.68 एकड़ के एक भूखण्ड का लाइसेंस दिया गया

था (वर्ष 1960)। वर्ष 2001 से ओएनजीसी प्राधिकरण ने इस आधार पर लाइसेंस शुल्क (2.68 एकड़ जमीन के लिए) का भुगतान करने से मना कर दिया कि उनके पास 2.68 एकड़ की बजाए केवल 1.32 एकड़ ही जमीन का कब्जा था। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि रेलवे का 0.54 एकड़ पर कब्जा है और 0.82 एकड़ जमीन का अप्राधिकृत कब्जा है।

- 16 वर्षों के बाद भी, मामले का समाधान अभी तक नहीं किया गया है तथा ओएनजीसी 1.32 एकड़ भूमि के लिए लाइसेंस का भुगतान कर रहा था। न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन पर, सर्कुलेटिंग क्षेत्र तथा कार पार्किंग क्षेत्र के 1.0753 हेक. क्षेत्र के अनधिकृत अतिक्रमण के कुल 264 मामले सामने आए जिसके प्रति रेल प्रशासन द्वारा अप्रैल 2017 में पहले ही नोटिस दिया गया है। तथापि, अतिक्रमण को अभी तक हटाया नहीं गया है।

अतिक्रमण से रेलवे द्वारा किसी वाणिज्यिक दोहन/उपयोग के लिए रेलवे भूमि का बड़ा क्षेत्र अनुपयोग्य हो जाता है तथा यह अतिक्रमण करने वालों के द्वारा रेलवे भूमि के दुरूपयोग को बढ़ावा देता है।

2.2.10 मुकदमें बाजी के अधीन वाणिज्यिक भूखंड

आदेशों के पूर्वव्यापी अनुप्रयोग तथा अधिक दर पर लाइसेंस फीस का निर्धारण आदि के कारण हुई मुकदमेबाजी के मामलें थे। चयनित पांच क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् दपूरे, पूतरे, उपूरे, उरे तथा दमरे में, 2014-15 के आरम्भ में वाणिज्यिक भूखंड, साइकिल स्टैंड तथा पार्किंग स्थल सहित 51 न्यायिक मामले थे। समीक्षा अवधि (2014-15 से 2016-17) के दौरान, 14 अन्य न्यायिक मामले (दपूरे-12, उरे-1, दरे-1) भी जोड़े गए। निपटान किए गए दो न्यायिक मामलों (दपूरे में) में से जिला न्यायालय, हावड़ा में एक मामले का निर्णय रेलवे के विरूद्ध दिया गया (अप्रैल 2016) परन्तु रेल प्रशासन ने उच्चतम न्यायालय में समीक्षा याचिका दायर नहीं की थी (मार्च 2017 तक)। मार्च 2017 की समाप्ति तक 63 न्यायालय मामले लम्बित थे, सबसे पुराना मामला 1986 का पूतरे से संबंधित था।

अनुबंध 2.11

अभिलेखों की समीक्षा से यह पता चला कि क्षेत्रीय रेल प्रशासन न्यायालय के आदेश को रद्द करने, नीचले न्यायालय के निर्णय के प्रति उच्चतम न्यायालय में

मामले दायर करने अथवा न्यायिक मामलों के शीघ्र निपटान के लिए न्यायिक मामलों के अनुनय में सक्रिय नहीं थे।

न्यायिक मामलों का निपटान न होने के कारण, भूखंड के मालिक रेलवे को लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना भूखंडों से राजस्व कमा रहे थे/लाभ उठा रहे थे।

2.2.11 निष्कर्ष

चूँकि रेलवे में भूमि का एक बड़ा भाग इंजीनियरिंग विभाग के क्षेत्राधिकार में आता है अत: वाणिज्यिक विभाग स्टेशनों के आसपास वाणिज्यिक भूखंडों तथा पार्किंग जगहों के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि वाणिज्यिक विभाग द्वारा प्रबंधित वाणिज्यिक भूखंडों के लिए किसी भी स्तर पर कोई भूमि प्रबंधन सेल नहीं था। इंजीनियरिंग विभाग के तहत मौजूदा भूमि प्रबंधन सेल वाणिज्यिक भूखंडों को प्रबाधित नहीं करता अथवा उसका कोई रिकार्ड नहीं रखता। भूमि रिकार्ड खराब तरीके से अनुरक्षित किए गए तथा डिजिटल नहीं थे। वाणिज्यिक विभाग के नियत्रंण के तहत भूमि के लिए कोई डाटाबेस नहीं था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि वाणिज्यिक भूखंडों के डाटा के प्रबंधन में मत में भिन्नताएं थी। चूँकि दपूरे प्रशासन का मत था कि वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए तथा उचित प्रबंधन के लिए भूमि रिकार्ड को डिजिटल करने के लिए वाणिज्यिक विभाग द्वारा एक पृथक भूमि सेल की स्थापना करने की आवश्यकता है, उपूरे तथा दमरे प्रशासनों ने कहा कि भूखंडों को इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्रबंधित किया जाता है इसलिए भूमि का डाटा, भूमि रिकार्ड, लाइसेंस रजिस्टरों आदि को इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्रबंधित किया जाना चाहिए। चयनित क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखंडों का लाइसेंस देने के नए मामलों की जांच करने तथा उनकी मॉनीटरिंग करने के लिए स्थाई समिति के तंत्र का उपयोग प्रभावी रूप से किया जा रहा था। लाइसेंस धारकों से लाइसेंस फीस के समय से संग्रहण को मॉनीटर करने के लिए स्टेशनों की अधिक संख्या के संदर्भ में भूमि के लाइसेंस, लाइसेंस फीस के निर्धारण, लाइसेंस अनुबंध के नवीकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली आदि से संबंधित रिकार्ड रेलवे में उपलब्ध नहीं थे। स्टेशन प्रबंधकों ने रिकार्ड के उचित अनुरक्षण, समय पर किराए की वसूली तथा लेखापरीक्षा द्वारा जांच किए गए स्टेशनों में डिविजनल कार्यालय को कार्यक्रमों की समय पर सूचना को सुनिश्चित नहीं किया। लाइसेंस अनुबंध को समय पर क्रियान्वित तथा नवीकृत नहीं किया गया तथा रेलवे के वाणिज्यिक विभाग के

क्षेत्राधिकार के तहत उपलब्ध भूमि के विषय सूचना अपूर्ण थी। लाइसेंस फीस को भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर संशोधित नहीं किया गया था।

अधिकतर भूखंडों (33 *प्रतिशत*) पर वास्तविक आबंटियों के अलावा अन्य व्यक्तियों द्वारा कब्जा किया गया। अधिकतर भूखंडों पर व्यक्तियों/फर्म द्वारा अनधिकृत रूप से कब्जा किया गया था। वाणिज्यिक भूखंडों को मूल आंवटियों द्वारा गैर कानूनी रूप से बिक्री, डोनेशन डीड, पावर ऑफ एटॉर्नी आदि के माध्यम से हस्तांतरित किया गया था। सयुंक्त जांच के दौरान स्थाई संरचनाओं को आबंटियों/अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा वाणिज्यिक भूखंडों पर बना हुआ पाया गया। अनधिकृत अधिभोक्ता वाणिज्यिक/निजी उद्देश्यों के लिए भूखंडों का उपयोग कर रहे थे तथा रेल प्रशासन को लाइसेंस फीस का भुगतान भी नहीं कर रहे थे। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद, क्षेत्रीय रेलवे ने न तो आबंटियों का नाम बदलने के लिए एक अवसर देने हेतु कार्रवाई की न ही इसकी नीलामी की। रेलवे भूखंडों को उन प्रयोजनों जिसके लिए आरम्भ में वे भूखंड धारकों को आबंटित किए गए थे, के अलावा अन्य प्रयोजनों हेतु उपयोग किया जा रहा था। रेलवे ने भूखंडों के वर्तमान उपयोग का निर्धारण करने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया था तथा भूमि आवंटन को रद्द करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की थी। अधिकतर मामलों में भूखंड धारक लाइसेंस फीस का भुगतान भी नहीं कर रहे थे तथा चयनित क्षेत्रीय रेलवे में भारी राशि बकाया थी।

पार्किंग लोट के संबंध में, रेलवे ने कई मामलों में शीघ्रता से अनुबंध को क्रियान्वित नहीं किया तथा कुछ स्थानों में अनुबंध भी नहीं किया। ठेकेदार अकुशल तरीके से पार्किंग लोट का प्रबंधन कर रहे थे तथा रेलवे यह सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं था कि वे अनुबंध के अनुसार सेवा प्रदान करते है तथा ठेकेदार से देयों की वसूली करते है। अधिकतर स्टेशनों में, यद्यपि राज्य पुलिस पूर्व-भुगतान ऑटों/टैक्सी बूथ चला रही थी तथापि रेल प्रशासन ने उपयुक्त कार्रवाई नहीं की/पूर्व-भुगतान बूथों को चलाने के लिए पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/उन्हें साझा करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ मामले को आगे नहीं बढ़ाया। न्यायालय मामलों का निपटान न होने के कारण भूखंड धारक रेलवे को किसी लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना भूखंडों से राजस्व अर्जित कर रहे थे/लाभ उठा रहे थे।

2.2.12 सिफारिशें

1. *रेलवे वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए एक तंत्र की स्थापना करने पर विचार करे जिसमें वाणिज्यिक भूखंडों का व्यापक सर्वेक्षण तथा सीमांकन, अभिलेखों का अनुरक्षण तथा भूमि अभिलेखों का डाटा बेस और उनका डिजिटलीकरण, लाइसेंस देने के मामलों की जांच तथा उनकी मॉनीटरिंग सुनिश्चित की जांए। इसे या तो वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए एक विशिष्ट भूमि सेल बनाकर किया जा सकता है अथवा भूमि सेल जो इंजीनियरिंग विभाग के क्षेत्राधिकार के तहत भूखंडों का प्रबंधन करे, को इसका प्रबंधन करने का उत्तरदायित्व सौंपा जा सकता है।*

2. *रेलवे डिविजनल तथा जोनल स्तरों पर भूमि की लाइसेंसिग, लाइसेंस फीस के निर्धारण, लाइसेंस अनुबंध के नवीकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली, न्यायिक मामलों के निपटान, अभिलेखों के अनुरक्षण आदि के लिए मॉनीटरिंग तंत्र को मजबूत करे।*

3. *क्षेत्रीय रेलवे उन वाणिज्यिक भूखंडों को खाली करवाने तथा उन पर कब्जा करने के लिए कार्रवाई करे जिन पर मूल आबंटियों द्वारा कब्जा नहीं किया गया है तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दरों पर लाइसेंस फीस की वसूली के लिए एक निश्चित समय सीमा में नया अनुबंध करे क्योंकि जमीन बहुमूल्य संसाधन है जिसका उपइष्टतम उपयोग करना रेलवे वहन नहीं कर सकता है।*

4. *रेलवे मॉनीटरिंग तंत्र को मजबूत करें तथा यह सुनिश्चित करें कि पार्किंग क्षेत्रों को ठेकेदारों द्वारा अनुबंधों की शर्तों तथा विनियमों का कुशलता से अनुसरण करके प्रबंधित किया जाए। रेलवे राज्य पुलिस अथवा जीआरपी द्वारा प्रबंधित किए जा रहे पूर्व-भुगतान बूथों के लिए पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/उन्हें साझा करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ मामला उठाने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करें।*

2.3 दक्षिणी, उत्तरी, दक्षिण मध्य, उत्तर मध्य तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे: कमजोर खण्डों के माध्यम से मालभाड़ा ट्रैफिक ले जाने के कारण ₹ 13.24 करोड़ के राजस्व की हानि

जब ट्रैफिक को ऐसे मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिसमें विभिन्न प्रकार के दो या अधिक मार्ग अर्थात सीसी+4, सीसी+6 तथा सीसी+8 शामिल हो, तो प्रभार्य भार मार्ग की स्वीकार्य वहन क्षमता होगा जिसके लिए स्वीकार्य वहन

क्षमता अधिक प्रतिबंधात्मक हो अर्थात सामान्य सीसी+4 या सीसी+6 मार्ग हेतु लागू दरें जैसा भी मामला हो। लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिकतर मार्गों पर, मार्ग के प्रमुख भाग का उन्नयन किया गया था तथा एक छोटे भाग का उन्नयन अभी होना था जिसके परिणामस्वरूप मालभाड़े को कम लोड के लिए लागू दर के साथ प्रभारित किया जा रहा था। इस संबंध में, दरे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड को सेक्शनों का भाग छोड़कर अपूर्ण प्रस्ताव भेजे जोकि अधिक भार वहन करने के लिए पहले ही योग्य थे। इसके परिणामस्वरूप कम भार के लिए लागू दरों पर इन मार्गों पर वहन किए गए कॉल ट्रैफिक का प्रभार लिया गया तथा इससे 2016-17 के दौरान ₹ 7.81 करोड़ की हानि हुई। हानि तब तक जारी रहेगी जब तक उक्त सेक्शनों को सीसी+8 लोडिंग के लिए अधिसूचित किया जाएं। इसके अलावा, अन्य क्षेत्रीय रेलवे से दरे के लिए खाद्य अनाज ट्रैफिक बुक किया गया जिसमें मार्गों के छोटे भाग का उन्नयन सीसी+6 के लिए अभी होना था। सीसी+6 मार्ग के लिए कमजोर सेक्शनों को मजबूत बनाने के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल होकर, रेलवे ने 2013-14 से 2016-17 के दौरान ₹ 5.43 करोड़ की हानि वहन की। इन कमजोर सेक्शनों को मजबूत बनाने की अति आवश्यकता है ताकि केवल अधिक राजस्व ही सृजित न हो अपितु माल का आवागमन भी अधिक तेज हो।

सीसी+8 तथा सीसी+6 मार्गों पर मालभाड़ा रेलगाड़ियों को चलने की स्वीकृति देने के लिए एक पॉयलट प्राजेक्ट (2006) के फलस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने परियोजना की वैधता को बढ़ाया तथा अपनी चिन्हित वहन क्षमता (सीसी) से अधिक चार/छः/आठ टन[69] तक लोडिड वैगन वाली माल रेलगाड़ियों में मदों का परिवहन करने के लिए भारतीय रेल के कुछ मार्ग अधिसूचित किए (जून 2007)। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने यह निर्देश दिया (जून 2008) कि जब ट्रैफिक को ऐसे मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिसमें विभिन्न प्रकार के दो या अधिक मार्ग अर्थात सीसी+4, सीसी+6 तथा सीसी+8 शामिल हो, तो प्रभार्य भार मार्ग की स्वीकार्य वहन क्षमता होगा जिसके लिए स्वीकार्य वहन क्षमता अधिक प्रतिबंधात्मक हो अर्थात सामान्य सीसी+4 या सीसी+6 मार्ग हेतु लागू दरें जैसा भी मामला हो। मार्च 2015 में, रेलवे इंजीनियरिंग निदेशालय बोर्ड ने ट्रैफिक निदेशालय द्वारा सीसी+6 से सीसी+8 के लिए पहचाने गए मार्गों की एक सूची भेजी तथा अधिक एक्सल लोड से बचे मार्गों का पता लगाने की उपयुक्तता की जांच करने तथा 31 मार्च 2015 तक अधिक एक्सल लोड के लिए उपयुक्त मार्गों के उन्नयन हेतु कार्रवाई योजना भेजने का निर्देश दिया।

[69] सीसी+4/सीसी+6/सीसी+8

लेखापरीक्षा ने दरे में उक्त निर्देशों के अनुपालन की समीक्षा की तथा यह पाया कि अधिकतर मार्गों में मार्ग के प्रमुख भाग का उन्नयन किया गया था तथा एक छोटे भाग का उन्नयन अभी होना था जिसके परिणामस्वरूप मालभाड़े को कम लोड के लिए लागू दर के साथ प्रभारित किया जा रहा था। लेखापरीक्षा विश्लेषण को आगामी पैराग्राफों में विस्तृत किया गया है।

अ. दक्षिण रेल (दरे) के अन्दर बुक तथा स्थानांतरित किया गया ट्रैफिक

बीओबीआरएन/बीओएक्सएन वैंगनों में भारी मात्रा में कोयला ट्रैफिक को 132.5 किमी (पुदुचेत्रम) तथा 339.56 कि.मी. (मेट्टूर डेम) की दूरी के लिए दरे के अन्दर चार स्थानों[70] के लिए कराईकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी) से बुक किया जाता है। यह मार्ग 15 से 89 कि.मी. (मार्ग की कुल लम्बाई के 6.55 प्रतिशत से 29.32 प्रतिशत सहित) की कम दूरी को छोड़कर प्रमुख रूप से सीसी+8 मार्ग (70.67 प्रतिशत से 93.44 प्रतिशत) है। इसके फलस्वरूप सीसी+6 की कम दूरी के कारण सीसी+8 वाले अधिकतर मार्ग के बावजूद, प्रभारित दर को सीसी+6 के लिए लागू दरों पर प्रतिबंधित किया जा रहा है। विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.13 - एसआर के भीतर बुक एवं स्थानांतरित ट्रैफिक

सेक्शन	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रैफिक को बुक किया जाता है (किमी में)	मार्ग
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - तमिलनाडु पावर लिमिटेड साइडिंग, पुदुचुतिराम	कुल लम्बाई 133	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - तिरुवरूर	34	सीसी+8
तिरुवरूर - माइलदुतुरई	39	**सीसी+6**
मइलादुतुरई - तमिलनाडु पावर लिमिटेड साइडिंग, पुदुचुतिराम	60	सीसी+8
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - तमिलनाडु न्यूज़प्रिंट एंड पेपर्स लिमिटेड साइडिंग, पुगलूर	कुल लम्बाई 229	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - करूर	214	सीसी+8
करूर - तमिलनाडू न्यूज़प्रिंट एंड पेपर्स लिमिटेड	15	सीसी+6

[70] तमिलनाडु पावर कंपनी लिमिटेड साइडिंग, पुदुचुतिराम (पीयूसीएस), जेएसडब्लू स्टील लिमिटेड साइडिंग, मीचरी रोड (एमसीएसआई), तमिलनाडु न्यूज प्रिंट साइडिंग, पंगलूर (पीजीआरएस) और केम्पलास्ट सानमार लिमिटेड साइडिंग, मेट्टूर बांध (एमटीडीसी)

तालिका 2.13 - एसआर के भीतर बुक एवं स्थानांतरित ट्रैफिक		
सेक्शन	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रैफिक को बुक किया जाता है (किमी में)	मार्ग
साइडिंग, पुगलूर		
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - केमप्लास्ट सानमर साइडिंग, मेट्टूरडम	कुल लम्बाई 340	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - करूर	214	सीसी+8
करूर - मैग्नेसाइट जंक्शन	89	सीसी+6
मैग्नेसाइट जंक्शन - केम्पलास्ट सानमर साइडिंग, मेट्टार्डम	37	सीसी+8
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी) - जेएसडब्ल्यू स्टील साइडिंग, मेचेरी रोड (एमसीएसआई)	कुल लम्बाई 328	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - करूर	214	सीसी+8
करूर - मैग्नेसाइट जंक्शन	89	सीसी+6
मैग्नेसाइट जंक्शन - जेएसडब्ल्यू स्टील साइडिंग, मेचेरी रोड	25	सीसी+8

अभिलेखों की जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि सीसी+6 के रूप में अधिसूचित उक्त सेक्शन पहले ही सीसी+8 लोड वहन करने के योग्य थे। यह देखा गया कि

(i) रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजते समय (अगस्त 2015) दरे ने इस तथ्य कि सम्पूर्ण तिरूचीरापल्ली - इरोड सेक्शन सीसी+8 लोड के योग्य था (जैसाकि जनवरी 2015 के रेलवे बोर्ड के परिपत्र की प्रतिक्रिया में फरवरी 2015 में दरे द्वारा प्रस्तावित किया गया), के बावजूद सीसी+8 लोड चलाने के लिए तिरूचीरापल्ली - करूर - तमिलनाडु न्यूजप्रिंट एंड पेपर्स प्रा. साइडिंग, पुगलुर - इरोड सेक्शन (143.94 कि.मी.) के बजाय केवल तिरूचीरापल्ली करूर सेक्शन (69.62 कि.मी.) की सिफारिश की थी। दरे द्वारा करूर - तमिलनाडु न्यूजप्रिंट एंड पेपर्स लि. साइडिंग पुगलुर सेक्शन (15 कि.मी.) की चूक के कारण, रेलवे बोर्ड ने सीसी+8 लोड के लिए केवल तिरूचीरापल्ली - करूर सेक्शन को अधिसूचित किया (मार्च 2016)।

(ii) करूर-मेगनेसाइट सेक्शन (88.53 कि.मी.) जो नागेरकॉल-मेगनेसाइट सेक्शन (458.25 कि.मी.) का एक भाग बनाता है, भी पहले ही उस समय सीसी+8 लोड चलाने के लिए फीट था जब दरे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा (अगस्त

2015)। नागेरकॉल-मेगनेसाइट सेक्शन का भाग बनाते हुए दिन्दीगुल-मदुरै के बीच पांच कि.मी. के एक छोटे भाग ने अधिक एक्सल लोड के लिए मानदण्ड को पूरा नहीं किया तथा इसीलिए रेलवे बोर्ड ने सीसी+8 लोड चलाने के लिए सम्पूर्ण सेक्शन को अधिसूचित नहीं किया। सम्पूर्ण नागेरकॉल-मेगनेसाइट सेक्शन जिसने दीन्दीगुल-मदुरै के बीच पांच कि.मी. के एक छोटे सेक्शन के लिए अधिक एक्सल लोड हेतु शर्त को पूरा नहीं किया, को प्रस्तावित करने की बजाय, दरे को करूर-मेगनेसाइट जंक्शन (89 कि.मी.) को प्रस्तावित करना चाहिए जो पहले ही सीसी+8 लोड के लिए फीट था।

(iii) कराईकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग से तमिलनाडु पावर लि. साइडिंग, पुदुचेत्रम तक कोल ट्रैफिक को तिरूवरूर - मईलादुतुरै ब्रांच लाइन के माध्यम से ले जाया जाता है जो सीसी+8 लोड चलाने के लिए भी फीट था (मार्च 2015)। रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजते समय (अगस्त 2015), दरे तिरूवरूर - मईलादुतुरै (39 कि.मी.) सेक्शन को शामिल करने में विफल हुआ।

लेखापरीक्षा ने कराईकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटैड साइडिंग से दरे के चार गन्तव्य स्थलों तक का अप्रैल 2016 से मार्च 2017 तक 12 माह के लिए उक्त सेक्शनों में ट्रैफिक की समीक्षा की तथा यह पाया कि ट्रैफिक को सीसी+6 लोड के लिए लागू दरों पर तथ्य के बावजूद प्रभारित किया गया था कि ट्रैफिक को मार्गों के प्रमुख भाग के लिए सीसी+8 के माध्यम से ले जाया गया था। परिणामस्वरूप, दरे ने वर्ष 2016-17 के दौरान ₹ 6.51 करोड़ राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

कोल ट्रैफिक से सव्यंवहार करने वाला अन्य सेक्शन वदलूर - उत्तंगलमंगलम (13 कि.मी.) सीसी+8 लोड के परिचालन के योग्य था। रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजते समय (अगस्त 2015), दरे ने सीसी+8 लोड चलाने के लिए इस सेक्शन को शामिल नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप सेक्शन सीसी+6 मार्ग के रूप में वर्गीकृत हुआ तथा दरे ने वर्ष 2016-17 के दौरान ₹ 1.30 करोड़ राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

उक्त से यह देखा जा सकता है कि दरे प्रशासन ने सेक्शनों का भाग छोड़कर अपूर्ण प्रस्ताव भेजे जोकि अधिक भार वहन करने के लिए पहले ही योग्य थे। इसके परिणामस्वरूप कम भार के लिए लागू दरों पर इन मार्गों पर वहन किए गए कोल ट्रैफिक का प्रभार लिया गया तथा इससे 2016-17 के दौरान ₹ 7.81

करोड़ (₹ 6.51 करोड़+ ₹ 1.30 करोड़) की हानि हुई। हानि तब तक जारी रहेगी जब तक उक्त सेक्शनों को सीसी+8 लोडिंग के लिए अधिसूचित किया जाएं।

ब. अन्य क्षेत्रीय रेलवे से तथा उन तक दरें द्वारा बुक तथा प्राप्त किया गया ट्रैफिक

खाद्य अनाज का नियमित रूप से भारत के उत्तरी भाग के स्टेशनों से केरल तथा तमिलनाडु क्षेत्रों के स्टेशनों तक परिवहन किया जाता है तथा उर्वरक ट्रैफिक को दरे से दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के स्टेशनों तक ले जाया जाता है। दरे के लिए इनवर्ड ट्रैफिक को उत्तर रेलवे (उरे), उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) पर दस सेक्शनों में एक कम दूरी के अलावा अन्य दूरी के प्रमुख भाग के लिए सीसी+6 मार्गों के माध्यम से ले जाया गया था जहां उन्हें 14.02 कि.मी. तथा 188.29 कि.मी. के बीच के सीसी+4 मार्ग द्वारा ले जाया जाता है।

तालिका 2.14 - द.रे द्वारा दूसरे जोनल रेलवे से तथा उन तक बुक किया गया एवं प्राप्त ट्रैफिक

अनुभाग	रेलवे	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रैफिक बुक किया जाता हैं (किमी में)	मार्ग
कालडी के लिए बोधन- अंगमाली	द.म.रे	कुल लम्बाई 1391	
बोधन -जंकम्पेट		21	सीसी+4
कलाडी के लिए जनकपेट - अंगमाली		1370	सीसी+6/सीसी+8
कलाडी के लिए गुरु हरसै - अंगमाली	उ.रे	कुल लम्बाई 3216	
गुरु हरसहाई - फिरोजपुर शहर		36	सीसी+4
कलाडी के लिए फिरोज़पुर शहर - अंगमाली		3180	सीसी+6/सीसी+8
मैनपुरी - कोयम्बटूर उत्तर	उ.म.रे	कुल लम्बाई 2533	
मैनपुरी - शिकोहाबाद		48	सीसी+4
शिकोहाबाद - कोयम्बटूर उत्तर		2485	सीसी+6/सीसी+8
कलाडी के लिए कोटा - अंगमाली	द.प.रे	कुल लम्बाई 2526	
कोटा - मिराज		1370	सीसी+6/सीसी+8
मिराज -लॉडा		188	सीसी+4
लोंडा - कलाडी के लिए अंगमाली		968	सीसी+6/सीसी+8
लदुका - मुलुगुनाथुकु	उ.रे	कुल लम्बाई 3173	
लधुका-फ़जिलका		15	सीसी+4
फाजिलका - मुगलुनाथुकु		3158	सीसी+6/सीसी+8
फैजाबाद - पालघाट	उ.रे	कुल लम्बाई 2644	
फैजाबाद - चिलबाला		95	सीसी+4

तालिका 2.14 - द.रे द्वारा दूसरे जोनल रेलवे से तथा उन तक बुक किया गया एवं प्राप्त ट्रैफिक			
अनुभाग	रेलवे	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रैफिक बुक किया जाता हैं (किमी में)	मार्ग
चिलबिला - प्रतापगढ़		98	सीसी+8
प्रतापगढ़ - इलाहाबाद		59	सीसी+4
इलाहाबाद - पालघाट		2392	सीसी+6/सीसी+8
जलालाबाद - पालघाट	उ.रे	कुल लम्बाई 3111	
जलालाबाद - फिरोजपुर शहर		53	सीसी+4
फिरोज़पुर शहर - पालघाट		3058	सीसी+6/सीसी+8
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु-सोलापुर	द.प.रे	कुल लम्बाई 968	
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु - विजयपुरा		858	सीसी+6/सीसी+8
विजयपुरा - हॉटगी		94	सीसी+4
हॉटगी - सोलापुर		16	सीसी+8
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु - शिवमोग्गा टाउन	द.प.रे	कुल लम्बाई 414	
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु - बिरुर		351	सीसी+6/सीसी+8
बिरुर - शिवागमोग्गा टाउन		63	सीसी+4

उक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि ये मार्ग मुख्यत: 15 से 188 कि.मी. (मार्ग की कुल लम्बाई का 0.47 प्रतिशत से 15.22 प्रतिशत को शामिल करते हुए) की कम दूरी के अलावा सीसी+6/सीसी+8 मार्ग (85 प्रतिशत से 99.5 प्रतिशत) है। परिणामस्वरूप सीसी+4 की कम दूरी के कारण सीसी+6/सीसी+8 के अधिकतर मार्ग के बावजूद, प्रभारित दर को सीसी+4 के लिए लागू दरों पर प्रतिबंधित किया जा रहा है। इसके फलस्वरूप बीसीएन वैगनों सहित सम्पूर्ण ट्रैफिक को ले जाया गया तथा दो टन प्रति वैगन तक कम प्रभारित किया गया जिसके फलस्वरूप वर्ष 2013-14 से 2016-17 तक के लिए रेलवे को ₹ 5.43 करोड़ तक राजस्व हानि हुई।

इन दस सेक्शनों का सीसी+6 मार्ग तक उन्नयन करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा की गई कार्रवाई की समीक्षा तीन रेलवे (उ.रे, द.मरे एवं द.प.रे) पर की गई तथा यह देखा गया कि

- उ.रे के तीन सेक्शनों अर्थात् गुरू हर्सहाय-फिरोजपुर सिटी, लधुका-फजीलका तथा जलालबाद-फिरोजपुर सिटी का उन्नयन 2010-12 के दौरान पहले ही किया जा चुका था तथा इन्हें सीसी+6 लोड के परिचालन के योग्य बनाया

गया था परन्तु इन्हें प्रभारित करने वाले ट्रैफिक के लिए सीसी+6 मार्ग में सम्मिलित नहीं किया गया था।

- उ.रे के दो सेक्शनों अर्थात् फैजाबाद-चिलबिला तथा प्रतापगढ़-इलाहाबाद में इन सेक्शनों का सीसी+6 मार्ग के लिए उन्नयन करने हेतु कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया तथा मालभाड़ा रेलगाड़िया अभी भी सीसी+4 लोड को वहन कर रही थी। इसके अलावा, उन्नयन न करने के लिए बाधाएं दर्ज नहीं थी।
- द.प.रे के दो सेक्शनों मीराज-लोंदा, बीरूर-शिमोगा टाउन में उन्नयन के लिए कार्यों को संस्वीकृत किया गया है परन्तु वह अभी प्रारम्भ नहीं हुआ है तथा विजयपुरा-होतगी सेक्शन के मामले में, उन्नयन हेतु प्रस्ताव को केवल डिविजनल स्तर पर किया जाता है।
- द.म.रे के एक सेक्शन अर्थात् बोधन-जन्कमपेट में, उन्नयन कार्य 2015-16 में संस्वीकृत किए गए तथा कार्य प्रगति पर है।

उक्त से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि जब तक उक्त सेक्शनों का सीसी+6 मार्ग तक उन्नयन नहीं किया जाता तब तक ट्रैफिक का कम लोड के साथ प्रभारित होना जारी रहेगा तथा राजस्व हानि जारी रहेगी। कमजोर सेक्शनों को सीसी+6 मार्ग तक मजबूत करने के लिए समय पर कार्रवाई करके, ₹ 5.43 करोड़ की हानि को रोका जा सकता था। उत्तर में द.रे ने कहा (फरवरी 2016) कि चूँकि कमजोर सेक्शन द.प.रे के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत आते है, अत: कार्रवाई केवल द.प.रे प्रशासन में करना अपेक्षित था।

इस प्रकार, इन कमजोर सेक्शनों का उन्नयन करने की अति आवश्यकता है ताकि केवल अधिक राजस्व ही अर्जित न हो अपितु माल का आवागमन भी तेज हो।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (18 सितम्बर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.4 उत्तर मध्य रेलवे (उ.म.रे): इन्टेग्रेटिड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) में रेलगाडियों को समाप्त करने की रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता

रेलवे ने आईसीएमएस में इलाहाबाद स्टेशन में समाप्त रेलगाड़ियों का आगमन समय गलत रूप से दर्ज किया। इसके परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता हुआ। चूँकि आईसीएमएस के अन्दर डाली गई सूचना राष्ट्रीय ट्रेन जांच सिस्टम ,एनटीईएस में परिलक्षित होती है अत: गलत प्रतिष्टियों से इलाहाबाद,

स्टेशन में रेलगाड़ियों के आगमन का समय गलत दर्शाकर यात्रियों को असुविधा हुई। अन्य स्टेशनों पर भी ऐसी ही स्थिति अर्थात् रेलगाड़ियों के आगमन/ प्रस्थान समय की गलत डाटा प्रविष्ट प्रचलित हो सकती है। रेलवे बोर्ड एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को कठोर निर्देश जारी करें (या तो एनटीईएस में सीधे प्रविष्ट करके या नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग में प्रविष्टि के माध्यम से या डाटा लॉगर्स के माध्यम से) ताकि यात्री रेलगाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की सही सूचना प्राप्त करे। रेलगाड़ी संकेतन/रजिस्टर/नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन/डाटा लॉगर्स अथवा अन्य साधनों के माध्यम से डाटा के संदर्भ में प्रविष्ट डाटा की व्यवस्थित तथा पर्यवेक्षक जांच के लिए तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है।

रेलगाड़ी/कोच आवागमन, उनके आगमन/प्रस्थान आदि से संबंधित डाटा को आईसीएमएस में मानवीय रूप से डाला जाता है। आईसीएमएस ने हस्तचालित प्रक्रियाओं/उपायों के माध्यम से अन्य अनुप्रयोगों (नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग, कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली आदि जैसे) से अभिग्रहित/अद्यतित डाटा का भी उपयोग किया। यह डाटा अंतिम रूप से राष्ट्रीय रेलगाड़ी जांच प्रणाली (एनटीईएस) में परिलक्षित होता है जहां यात्री वास्तविक समय में रेलगाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान समय को देख सकते है।

लेखापरीक्षा ने आईसीएमएस में अभिग्रहीत तीन रेलगाड़ियों (इलाहाबाद दुरन्तो एक्सप्रेस - 12276, प्रयाग राज एक्सप्रेस - 12418, जयपुर इलाहाबाद एक्सप्रेस - 12404) के आगमन/प्रस्थान के डाटा का विश्लेषण किया तथा इलाहाबाद स्टेशन में इन रेलगाड़ियों के आगमन हेतु गलत डाटा एन्ट्री देखी। लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद स्टेशन में उक्त तीन समाप्त होने वाली रेलगाड़ियों तथा विश्लेषण हेतु वर्ष 2016-17 के लिए अन्तिम किन्तु एक स्टेशन (फतेहपुर स्टेशन) के संदर्भ में आईसीएमएस के समयनिष्ठ विश्लेषण माड्यूल (पीएएम) की दो तालिकाओं[71] से डाटा की जांच की।

वर्ष 2016-17 के दौरान, रेलगाड़ी संख्या 12418, 12404 तथा 12276 क्रमश: 354, 343 तथा 144 दिन चली है। यह देखा गया कि 2016-17 के दौरान, रेलगाड़ी संख्या 12418, 12404 तथा 12276 विलम्बित थी परन्तु समाप्ति स्टेशन (फतेहपुर) पर 342, 325 तथा 128 दिन में 15 मिनट अधिक विलम्बित थी। इनमें से, रेलगाड़ियां समाप्ति स्टेशन (इलाहाबाद) में 166, 281 तथा 75 बार

[71]तालिका सं. 1 (रेल मॉनिटरिंग), 2 (पाबंदी प्रदर्शन)

15 मिनट से अधिक विलम्बित थी तथा क्रमश: 176, 44 तथा 53 दिन थे रेलगाड़ियां समाप्ति स्टेशन पर पहुँची जहां विलम्ब 15 मिनट से कम था।

अंतिम किन्तु समाप्ति स्टेशन (फतेहपुर) तथा समाप्ति स्टेशन (इलाहाबाद जंक्शन) के बीच दूरी 116 किमी है तथा कार्यकारी समय तालिका - 2016 के अनुसार अधिकतम स्वीकार्य गति 130 कि.मी. प्रति घंटा है। इस दूरी को कवर करने के लिए न्यूनतम 53 मिनट अपेक्षित है।

2016-17 के दौरान 354, 343 तथा 164 दिनों के मामले में समाप्ति स्टेशन (इलाहाबाद जंक्शन) पर आगमन समय की प्रविष्टि की यथार्थता के लिए डाटा समेकितता का निर्धारण करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा डाटा का विश्लेषण किया गया। निर्धारण को फतेहपुर तथा इलाहाबाद के बीच 53 मिनट की यात्रा की न्यूनतम अवधि के मानदण्ड के प्रति किया गया था। यह देखा गया कि

- फतेहपुर (अंतिम किन्तु समापन स्टेशन) से इलाहबाद जंक्शन (समाप्ति स्टेशन) तक यात्रा करने में लिया गया समय 12404 के लिए 10/4/2016 को (-)25 मिनट, रेलगाड़ी संख्या 12418 के लिए 15/03/2017 को 17 मिनट तथा रेलगाड़ी संख्या 12276 के लिए 9/7/2016 को 17 मिनट दर्शाए जा रहे न्यूनतम समय के साथ रेलगाड़ी संख्या 12418, 12404 तथा 12276 के लिए क्रमश: 25, 29 तथा 31 दिनों में 53 मिनट से कम था। इन रेलगाड़ियों ने 25, 29 तथा 31 दिनों में से क्रमश: 3, 3 तथा 7 दिनों में तीस मिनट से कम समय लिया। संभावित 53 मिनट से कम में 116 किमी की दूरी को कवर करने के लिए संभावित कारण चूकपूर्ण डाटा प्रविष्टि अथवा अधिक गति था।
- आईसीएमएस में रेलगाड़ियों के चलने के डाटा की दोहरी जांच के दौरान, यह पाया गया कि
    - 7/3/2017 को रेलगाड़ी संख्या 12418 (प्रयाग राज एक्सप्रेस) फतेहपुर पर 06:12 बजे, सूबेदारगंज पर 07:45 बजे तथा इलाहाबाद में 06:50 बजे पहुँची। उस दिन समय-सारणी निष्पादन तालिका को आरटी (इलाहबाद पर सही समय पर आगमन) के रूप में दर्शाया।
    - 10/4/2017 को रेलगाड़ी संख्या 12404 (जयपुर इलाहाबाद एक्सप्रैस) फतेहपुर में 05:56 बजे तथा इलाहाबाद में 05:31 बजे पहुँची। उस दिन

समय-सारणी निष्पादन तालिका में इसे इलाहाबाद में आगमन में 36 मिनट विलम्ब से दर्शाया गया था।

- 09/7/2016 को रेलगाड़ी संख्या 12276 (इलाहबाद दुरन्तो एक्सप्रेस) फतेहपुर में 05:53 बजे तथा इलाहबाद में 06:10 बजे पहुँची। उस दिन समय-सारणी निष्पादन तालिका में, इसे आरटी (इलाहाबाद में सही समय पर आगमन) के रूप में दर्शाया गया था। एक रेलगाड़ी की 17 मिनट में 116 कि.मी. यात्रा के लिए, परिणामी गति 409 किमी/प्रति घंटा होगी।

उक्त विश्लेषण आईसीएमएस में गलत डाटा प्रविष्टि का सूचक है। चूँकि आईसीएमएस में डाली गई सूचना एनटीईएस में भी परिलक्षित होती है अत: इसके कारण एनटीईएस के माध्यम से यात्रियों को गलत सूचना का संचार तथा रेलवे यात्रियों को असुविधा हुई। लेखापरीक्षा आपत्ति की प्रतिक्रिया में, इलाहाबाद डिविजन ने कार्रवाई की तथा समापन स्टेशनों पर एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान सूचना डालने के लिए निर्देश जारी किए। लेखापरीक्षा ने फरवरी 2018 में कांनपुर तथा इलाहबाद स्टेशनों पर आगमन तथा प्रस्थान समयों की यथार्थता की नमूना जांच की। इलाहबाद स्टेशन में एनटीईएस में सही प्रकार से डाटा प्रविष्ट किया जा रहा है तथा इलाहबाद स्टेशन पर ट्रेन संकेतन में लगभग समान डाटा दर्ज किया गया। इलाहबाद डिविजन के कानपुर मध्य स्टेशन की समयसारणी को भी डाटा लॉगर्स के माध्यम से एप्लीकेशन सिस्टम में प्रविष्ट किया जा रहा था तथा कानपुर मध्य स्टेशन में ट्रेन संकेतन रजिस्टर में लगभग समान डाटा दर्ज किया गया।

अन्य स्टेशनों पर भी ऐसी ही स्थिति अर्थात् रेलगाड़ियों के आगमन/ प्रस्थान समय की गलत डाटा प्रविष्ट प्रचलित हो सकती है। रेलवे बोर्ड एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को कठोर निर्देश जारी करें (या तो एनटीईएस में सीधे प्रविष्ट करके या नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग में प्रविष्टि के माध्यम से या डाटा लॉगर्स के माध्यम से) ताकि यात्री रेलगाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की सही सूचना प्राप्त करे। रेलगाड़ी संकेतन/रजिस्टर/नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन/डाटा लॉगर्स अथवा अन्य साधनों के माध्यम से डाटा के संदर्भ में प्रविष्ट डाटा की व्यवस्थित तथा पर्यवेक्षक जांच के लिए तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है।

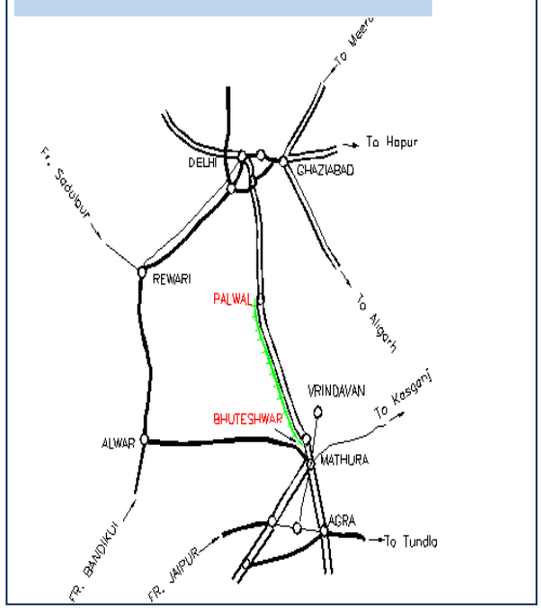
मामला रेलवे बोर्ड को बताया गया (22 नवम्बर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.5 उत्तर मध्य रेलवे (उ.म.रे): आगरा डिविजन के मथुरा तथा पलवल खण्ड के बीच तीसरी लाइन का कम उपयोग

उ.म.रे के आगरा डिविजन ने अप तथा डाउन लाइन की सेचुरेशन के कारण सेक्शन पर ट्रैफिक के सहज संचालन के लिए मथुरा-पलवल के बीच तीसरी लाइन का निर्माण किया है। ₹ 412.65 करोड़ व्यय करने के बाद (जून 2017 तक), नई निर्मित तीसरी लाइन को दोनों अप एंड डाउन लाइनों पर 100 प्रतिशत अधिक लाइन क्षमता उपयोग के बावजूद केवल 52 प्रतिशत तक उपयोग किया जा सकता था। तीसरी लाइन के माध्यम से सहज परिचालन को यार्ड रिमॉडलिंग कार्य की आवयकता थी जिसमें विस्तृत आकलन सम्मिलित नहीं था। मथुरा जंक्शन पर तीसरी लाइन के प्लेटफॉर्म के साथ सम्पर्कता, कोसीकलां स्टेशन में यार्ड रिमॉडलिंग जैसी परिचालनात्मक बाधाओं का निपटान करना अभी शेष था। कम उपयोग के परिणामस्वरूप ₹ 16.38 करोड़ प्रति वर्ष की निरन्तर हानि के साथ अगस्त 2015 तथा अगस्त 2017 के बीच ₹ 32.76 करोड़ की संभावित राजस्व हानि हुई है। तीसरी लाइन का इष्टतम उपयोग न होने से रेलगाड़ी समयनिष्ठा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा तथा इससे यात्रियों को असुविधा हुई है।

मथुरा-पलवल सेक्शन को छत्रपति शिवाजी टर्मिनस मुम्बई (सीएसटीएम) तथा नई दिल्ली मुख्य मार्ग को जोड़ने वाले सबसे व्यस्त ट्रंक ए मार्ग के रूप में जाना जाता है। यह सेक्शन लौह एवं इस्पात, खाद्य अनाज, उर्वरक, सीमेंट, सामान्य माल आदि सहित प्रमुख मदों को सम्मिलित करते हुए मालभाड़ा ट्रैफिक के साथ व्यवहार करती है। पलवल तक सेक्शन में तीसरी तथा चौथी लाइनों की मौजूदगी के कारण, नई दिल्ली से मथुरा तथा उसके आगे जाने वाली रेलगाड़ियों को पलवल[72] से परे

पल्वल-भुटेश्वर तीसरी लाइन



चित्र 1: मथुरा -पलवल की 3री लाइन का मानचित्र

[72] पलवल से मथुरा के परे केवल तीसरी लाइन मौजूद है।

अवरोध का सामना करना पड़ा।

मथुरा-पलवल तीसरी लाइन (84 कि.मी.) का कार्य दो भाग अर्थात् मथुरा-भूतेशवर (3.48 कि.मी.) तथा पलवल-भूतेशवर (81 कि.मी.) में पूर्ण हुआ।

मथुरा-भूतेशवर तीसरी लाइन कार्य को ₹ 4.24 करोड़ की कुल लागत पर अक्टूबर 1999 में संस्वीकृत किया गया था जिसे नवम्बर 2001 में पूरा किया गया तथा ट्रैफिक के लिए दिसम्बर 2001 में खोला गया था। पलवल-भूतेश्वर तीसरी लाइन की कार्यकारिणी एजेंसी रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) थी। यह कार्य बोर्ड द्वारा 2005-06[73] के दौरान संस्वीकृत किया गया। लेखापरीक्षा ने देखा कि प्राथमिक सर्वेक्षण (जुलाई 2003) के समय परियोजना की मूल संस्वीकृत (सारांश) लागत ₹ 242.79[74] करोड़ थी। परन्तु प्राथमिक सर्वेक्षण के दो से अधिक वर्षों के पश्चात आरवीएनएल द्वारा किए गए अंतिम लोकेशन सर्वेक्षण के दौरान, अनुमानित लागत ₹ 347.90 करोड़ तक बढ़ी। इस परियोजना की पूर्णता हेतु लक्षित तिथि परियोजना की संस्वीकृति की तिथि से पांच वर्ष थी। यह परियोजना नवम्बर 2012 में पूर्ण हुई। सेक्शन को मार्च 2011 तथा अगस्त 2015 के बीच भागों में परिचालन हेतु खोला गया। इस परियोजना पर व्यय कुल खर्च (जून 2017 तक) ₹ 412.65 करोड़ था। परियोजना की लागत संस्वीकृत लागत (जुलाई 2003) की तुलना में 25.31 प्रतिशत तक तथा अंतिम लोकेशन सर्वेक्षण के दौरान अनुमानित लागत की तुलना में 18.61 प्रतिशत तक बढ़ी।

लेखापरीक्षा ने ट्रैफिक के लिए सेक्शन खोलने में विलम्ब के लिए कारणों का निर्धारण किया तथा यह देखा कि पलवल-होडल तथा भूतेश्वर-छाता में संकेतन कार्य में वरिष्ठ डिविजनल संकेत तथा दूरसंचार इंजीनियर/आगरा द्वारा विलम्बों का प्रावधान न होना, ड्राइंगों/दस्तावेजों की प्रस्तुति न होना, साइट पर माइक्रोलोक सिस्टम वायरिंग में असगंतियां आदि जैसी प्रमुख कमियां सूचित की गई (अप्रैल से नवम्बर 2012)। तदनुसार, तीसरी लाइन को यात्री ट्रैफिक के लिए नहीं खोला जा सकता था।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि तीसरी लाइन को ट्रैफिक के लिए सेक्शन खोलने के दो वर्ष पश्चात भी इष्टतम रूप से उपयोग किया जा सकता था। लेखापरीक्षा ने आगरा डिविजन के मथुरा-पलवल सेक्शन में विभिन्न लाइनों के माध्यम से

---

[73] रेलवे निर्माण कार्यक्रम 2005-06 (मद सं.13)

[74] पलवल तथा भूतेश्वर के बीच 3री लाइन के लिए प्राथमिक इंजीनियरिंग सह ट्रैफिक सर्वेक्षण (पीईटी) में दर्शाई गई परियोजना की लागत (जुलाई 2003)।

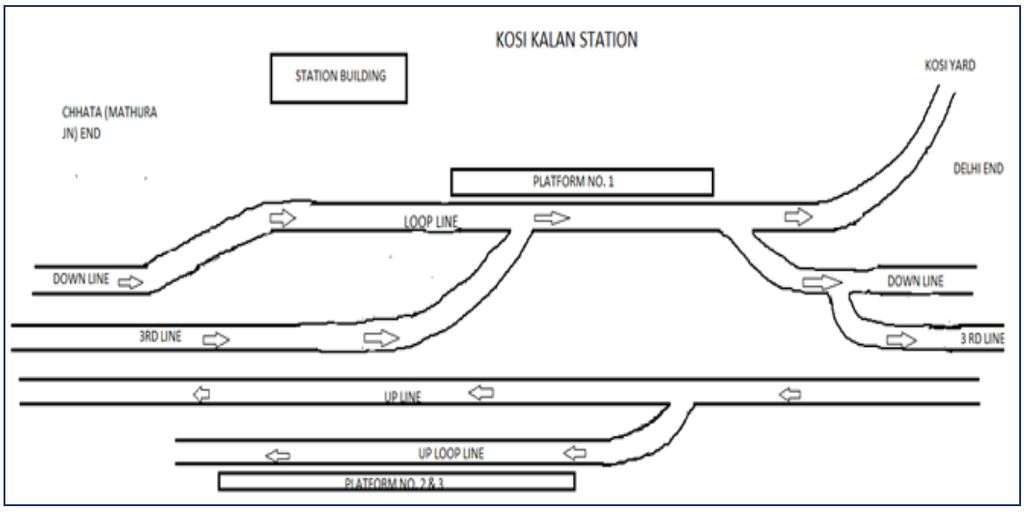
रेलगाड़ियों के परिचालन के अभिलेखों की समीक्षा की तथा यह देखा कि वर्ष 2016-17 के दौरान, 19,821 रेलगाड़ियां परिचालित थी जिसमें से केवल 3,119 रेलगाड़ियां (15.73 प्रतिशत) तीसरी लाइन के माध्यम से परिचालित थी। 2016-17 के दौरान रेलगाड़ियों के परिचालन का लाइन-वार विवरण निम्नानुसार था:

तालिका 2.15

पलवल-मथुरा सेक्शन में परिचालित रेलगाड़ियों की कुल संख्या-19,821

अप लाइन: पलवल-मथुरा	*डाउन लाइन: मथुरा-पलवल*	*तीसरी लाइन: मथुरा-पलवल*
10,319	6,383	3,119
52.06 *प्रतिशत*	32.20 *प्रतिशत*	*15.73 प्रतिशत*

2015-16 से 2016-17 की समयावधि के दौरान मथुरा-पलवल सेक्शन के लिए सभी तीन लाइनों का लाइन क्षमता उपयोग 108 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा को लाइन क्षमता का पृथक लाइन वार उपयोग उपलब्ध नहीं कराया गया। उक्त डाटा के आधार पर, लेखापरीक्षा ने अप लाइन (पलवल-मथुरा) के लिए 168.48 प्रतिशत, डाउन लाइन (मथुरा-पलवल) के लिए 103.68 प्रतिशत तथा तीसरी लाइन के लिए 51.84 प्रतिशत तक तीन लाइनों के उपयोग का मूल्यांकन किया। तीसरी लाइन पर 3,119 रेलगाड़ियों के परिचालन में अप दिशा में 1,096 रेलगाड़ियां तथा डाउन दिशा में 2023 रेलगाड़ियां सम्मिलित थी। इस प्रकार, मथुरा-पलवल के बीच तीसरी लाइन का रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए इष्टतम उपयोग नहीं किया गया। ट्रैफिक के आवागमन के भार को अप, डाउन तथा तीसरी लाइन के बीच समान रूप से वितरित किया गया तथा यह 108 प्रतिशत के मध्य मूल्य के साथ 51.84 प्रतिशत से 168.48 प्रतिशत के बीच था।



चित्र 2: कोसी कलां स्टेशन का मानचित्र

लेखापरीक्षा ने मथुरा-पलवल तीसरी लाइन के कम उपयोग के लिए बाधाओं सहित कारणों का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि ये रेल प्रशासन के नियंत्रण के अन्दर थे तथा इसमें निम्नलिखित शामिल था:

- डाउन प्रमुख लाइन से छाता स्टेशन से आने वाली डाउन रेलगाड़ियों तथा तीसरी लाइन की हैंडलिंग के लिए कोसी कलां स्टेशन[75] पर केवल एक प्लेटफॉर्म उपलब्ध है।
- कोसी कला यार्ड में तीसरी लाइन पर रेलगाड़ियों की क्रॉसिंग/पूर्ववर्तिता के लिए लूप लाइन उपलब्ध नहीं है।
- कोसी कला यार्ड के गुड्स यार्ड के तीसरी लाइन के रूप में उपयोग करते हुए डाउन लूप लाइन से भी जोड़ा गया है। इसके परिणामस्वरूप अभावपूर्ण बिछाव तथा कोसी कला में लाइन की कन्नेक्टिविटी के कारण कोसी कला के बाहरी स्टेशन पर रेलगाडियों (अप एंड डाउन दोनों) का अवरोधन हुआ।
- छाता-कोसी कलां तथा कोसी कलां-होडल के बीच तीसरी लाइन चालू करने के पश्चात, कोसी कलां स्टेशन पर तीसरी लाइन यार्ड की उपलब्धता न होने के कारण अप तथा डाउन रेलगाड़ियों को कोसी कलां के बाहर रोका जा रहा है।
- इसके अलावा, तीसरी लाइन के कर्मीदल की लाइन रोड लर्निंग (एलआरएल[76]) भी अपूर्ण है। वर्तमान में, झांसी डिविजन से कर्मीदल तथा उत्तरी रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे से कर्मीदल ने एलआरडी पूरा नहीं किया है।
- दिसम्बर 2012 में, महाप्रबंधक/उ.म.रे ने कोसी कलां में तीसरी लाइन सहित यार्ड रिमॉडलिंग आरम्भ करने का मामला उठाया। प्रतिक्रिया में, आरवीएनएल ने यह स्पष्ट किया कि इस यार्ड रिमॉडलिंग कार्य में अतिरिक्त ट्रैक तथा सिविल कार्यों के साथ नई स्टेशन बिल्डिंग का निर्माण, नया पैनल आदि सम्मिलित था। आरवीएनएल ने यह भी कहा कि कोसी कलां यार्ड की यार्ड रिमॉडलिंग के अतिरिक्त कार्य को तीसरी लाइन के कार्य के संस्वीकृत कार्यक्षेत्र के अन्तर्गत कवर नहीं किया गया तथा इसे इस आकलन के माध्यम से क्रियान्वित किया जा सकता था। इसके फलस्वरूप जब संस्वीकृत हो तब चौथी लाइन कार्य के साथ यार्ड रिमॉडलिंग को क्रियान्वित करने का निर्णय लिया गया।

---

[75] कोसी कलां स्टेशन छत्ता तथा होडल स्टेशनों के बीच भूतेश्वर-पलवल सेक्शन में स्थित है।

[76] लाइन रोड लर्निंग/रोड लर्निंग (एलआरडी)-क्रू जिसने सेक्शन में कार्य नहीं किया है, को सेक्शन के विषय में स्वयं परिचित होने के लिए रोड लर्निंग (एलआरडी) करना अपेक्षित है।

- अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) के तहत 2015-16[77] में मथुरा-पलवल सेक्शन के बीच चौथी लाइन का कार्य संस्वीकृत किया गया। तथापि, यह कार्य प्रारंभिक[78] चरण में है। चौथी लाइन के पूर्ण होने तक, कोसी कलां तथा होडल स्टेशनों में रेलगाड़ियों को रोककर रखने की समस्या जारी रहेगी।
- तीसरी लाइन मथुरा यार्ड से जुड़ी है किसी प्लेटफार्म से नहीं। तीसरी लाइन डाउन लाइन के समीप है जोकि मध्य में है। तीसरी लाइन जहां 1096 रेलगाड़ियां अप लाइन दिशा में हैं 2023 रेलगाड़ियां डाउन लाइन दिशा में है, पर 3119 रेलगाड़ियों के आवागमन के डाटा की समीक्षा से यह पता चला कि अप लाइन से तीसरी लाइन में तथा इसके विपरित रेलगाड़ियों के बदलने को डाउन लाइन पार करने की आवश्यकता है जिससे मथुरा में प्लेटफॉर्म के लिए तीसरी लाइन के लिंक के अभाव के संयोजन से ऊपरी दिशा में रेलगाड़ियों के लिए तीसरी लाइन के उपयोग के साथ-साथ मथुरा स्टेशन पर रूकी यात्री रेलगाड़ियों का परिचालन प्रतिबंधित होता है।

जैसाकि मौजूदा लूप लाइन में अतिरिक्त परितर्वन का प्रावधान न होने तथा कोसी कलां स्टेशन में तीसरी लाइन यार्ड की उपलब्धता न होने के कारण, कोसी कलां तथा होडल स्टेशन पर रैको के स्थानापन्न तथा उन्हें हटाने में लगभग डेढ़ घंटा लगता है। यह इस सेक्शन के माध्यम से रेलगाड़ियों के सहज आवागमन में बाधा होती है। इसके अलावा, तीसरी लाइन के उपयोग पर प्रभाव डालते हुए जितनी जल्दी हो सके दिसम्बर 2012 में कोसी कलां यार्ड रिमॉडलिंग से संबंधित योजना में चूकों के निर्धारण के बावजूद, अभाव को हटाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इन निर्धारित बाधाओं को इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1110 के तहत महत्वपूर्ण संशोधन के रूप में लिया जाना चाहिए। इसके प्रतिकूल, रेलवे सेक्शन में चौथी लाइन के निर्माण के लिए आगे आ रहा है।

लेखापरीक्षा ने मथुरा-पलवल सेक्शन में नई निर्मित तीसरी लाइन के कम उपयोग पर वित्तीय प्रभाव का निर्धारण किया। 80 प्रतिशत के इष्टतम उपयोग की कल्पना करते हुए तथा ₹ 58.50 करोड़ के रूप प्रथम वर्ष के लिए अपेक्षित आय पर विचार करते हुए (संस्वीकृत विस्तृत आकलन, अप्रैल 2006 के अनुसार), लेखापरीक्षा ने यह मूल्यांकित किया कि अगस्त 2015 तथा अगस्त 2017 के

[77] कार्य कार्यक्रम 2015-16 (मद सं.14)

[78] मथुरा-पलवल सेक्शन की 3$^{वीं}$ लाइन के क्रियान्वयन का ठेका अप्रैल 2016 से अप्रैल 2017 के दौरान दिया गया था।

बीच की दो वर्षीय समयावधि के दौरान, रेलवे ने ₹ 32.76 करोड़[79] की संभावित राजस्व हानि उठाई। इसके अलावा, इष्टतम उपयोग तक, रेलवे को वार्षिक रूप से ₹ 16.38 करोड़ की संभावित राजस्व हानि जारी रहेगी।

इस खंड मे निर्विघ्न ट्रैफिक मथुरा-पलवल के बीच नई निर्माणाधिन 3री लाइन के इष्टतम उपयोग के लिए रेलवे को कोसी कलान यार्ड रिमॉडिलंग कार्य को प्राथमिकता आधार पर करने की जरूरत है।

मामले को रेलवे बोर्ड के सामने लाया गया (20 दिसम्बर 2017), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.6 मध्य, उत्तर मध्य, पूर्वी, दक्षिण पूर्व मध्य, उत्तरी तथा उत्तरी पूर्वी रेलवे: पार्टियों/फर्मों से वे लीव चार्जिज (डब्ल्यूएलसी) की उगाही न होने/कम होने के कारण हानि

रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों में भूमि के अधिकार या कब्जे के किसी अधिकार को पार्टी पर सुनिश्चित किए बिना तथा रेलवे भूमि के शीर्षक, कब्जे, नियंत्रण तथा उपयोग को किसी भी तरीके से प्रभावित किए बिना यात्रा आदि जैसे विशेष प्रयोजन के लिए एक पार्टी द्वारा भूमि का सामाजिक अथवा सीमित उपयोग सम्मिलित है। वे लीव हेतु स्वीकृति उचित अनुबंधों के क्रियान्वयन के पश्चात् यथार्थ तथा अपरिहार्य मामलों में दी जानी चाहिए। छः क्षेत्रीय रेल प्रशासनों के तहत तेरह रेलवे डिविजनों ने वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों की मंजूरी देने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा वर्णित दिशा-निर्देशों का अनुपालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 1998 से मार्च 2017 तक की समयावधि के लिए 954 पार्टियों/फर्मों से ₹ 65.20 करोड़ के वे लीव प्रभारों की उगाही न होने/कम होने की वजह से हानि हुई। ये रेलवे डिविजन उन्हें वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों का लाभ लेने की मंजूरी देने हेतु पार्टियों/फर्मों के साथ अधिकतर मामलों में अनुबंध को क्रियान्वित करने/नवीकरण करने में विफल हुए।

नियमों[80] के अनुसार रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों में भूमि के अधिकार या कब्जे के किसी अधिकार को पार्टी पर सुनिश्चित किए बिना तथा रेलवे भूमि के शीर्षक, कब्जे, नियंत्रण तथा उपयोग को किसी भी तरीके से प्रभावित किए बिना यात्रा आदि जैसे विशेष प्रयोजन के लिए एक पार्टी द्वारा भूमि का सामाजिक अथवा सीमित उपयोग सम्मिलित है।

[79] (80 प्रतिशत – 52 प्रतिशत) x 2 वर्ष (अगस्त 2015 से अगस्त 2017 के बीच)

[80] इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1033

रेलवे बोर्ड ने रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों पर व्यापक निर्देश[81] जारी किए (नवम्बर 2001)। इन निर्देशों के अनुसार, पाइप लाइन क्रॉसिंग, वाहनों के लिए केबल क्रॉसिंग यात्रा/रोड आदि जैसे अधिकतर मामलों में वे लीव प्रभारों (डब्ल्यूएलसी) को दस वर्षों के ब्लॉक के लिए अग्रिम में वसूल किया जाना है जिसके पश्चात् इन प्रभारों की अगली किश्त देय हो जाती है। 10 वर्षों के वार्षिक प्रभारों के समान अग्रिम की संगणना करते समय, भूमि मूल्य में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि मानी जाएगी। अगले 10 वर्षों के लिए डब्ल्यूएलसी की संगणना करते समय, प्रचलित भूमि दरों को राजस्व प्राधिकारियों तथा की गई उपयुक्त व्यवस्था से प्राप्त किया जाना है। इसलिए, यह अनिवार्य है कि वे लीव अनुबंधों के नवीकरण को अग्रिम में अच्छे से लिया जाए। डब्ल्यूएलसी को लाइसेंस फीस की संशोधित दरों यदि कोई हो, के अनुसार अनुबंध के नवीकरण के समय दस वर्षों के पश्चात् संशोधित किया जाना था।

अप्रैल 2015 से मई 2017 तक की समयावधि के दौरान किए गए छः रेलवे जोनों के तहत तेरह रेलवे डिविजनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा से यह पता चला कि डब्ल्यूएलसी जिसें वर्ष 1998 के बाद की समयावधि के दौरान वे लीव सुविधाएं दी गई थी ***(अनुबंध 2.12)***, की तरफ 954 पटियों/फर्मों के प्रति 31 मार्च 2017 तक ₹ 65.20 करोड़ की राशि बकाया थी। संवीक्षा से आगे पता चला कि अधिकतर मामलों में, रेल प्रशासन अनुबंधों को क्रियान्वित करवाने अथवा समय पर पार्टियों/फर्मों के साथ नवीकरण करने में विफल हुआ जोकि नवम्बर 2001 में जारी रेलवे बोर्ड के नीति दिशा-निर्देशों में अपेक्षित था। क्षेत्रीय रेल वार लेखापरीक्षा आपत्तियां निम्नानुसार है।

मध्य रेल (म.रे) - मध्य रेलवे में वे लीव प्रभारों की उगाही के संबंध में अभिलेखों की समीक्षा (मई 2017) के दौरान, यह पाया गया कि

- मुम्बई तथा भूसावल डिविजनों में 408 पार्टियों/फर्मों के प्रति वे लीव प्रभारों की ओर 31 मार्च 2017 तक ₹ 95.58 लाख[82] की राशि बकाया या जिसकी अभी तक उगाही की जानी थी।
- नागपुर डिविजन में, 26 पार्टियों/फर्मों के प्रति ₹ 2.53 करोड़ की राशि बकाया थी।

[81] रेलवे बोर्ड की पत्र सं. 97/एलएमएल/24/3 दिनांक 27/11/2001

[82] मुम्बई तथा भूस्वाल डिविजन के लिए क्रमश: ₹ 44.18 लाख तथा ₹ 51.40 लाख

- पुणे डिविजन में, यद्यपि वे लीव प्रभारों को प्रथम 10 वर्षीय अवधि अर्थात् 2001 के बाद से उनको प्रदान की सुविधाओं हेतु सभी 63 पार्टियों से वसूल किया गया था। तथापि, अगली 10 वर्षीय अवधि अर्थात 2011 के बाद के लिए रेलवे डिविजन द्वारा वे लीव प्रभारों के बिलों को प्राथमिकता नहीं दी गई जिसके फलस्वरूप 63 पार्टियों/फर्मों से ₹ 3.06 करोड़ तक वे लीव प्रभारों की वसूली नहीं आई।
- अनुबंध जिसमें आरंभिक अनुबंध की समाप्ति से पूर्व नवीकरण होना अपेक्षित था, का अभी तक नवीकरण नहीं किया गया था।

उत्तर में, म.रे प्रशासन ने कहा (मई 2017) कि नागपुर डिविजन के तहत 17 मामलों के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग से वे लीव प्रभारों के संशोधनों के प्रस्ताव प्राप्त किए गए थे तथा वे संवीक्षा के तहत थे। तथापि, रेल प्रशासन को अभी अनुबंधों का नवीकरण करना था तथा अभी तक पार्टियों से ₹ 2.53 करोड़ तक वे लीव प्रभारों की बकाया राशि वसूल करनी थी। इस प्रकार, म.रे प्रशासन चार डिविजनों में 497 पार्टियों/फर्मों से ₹ 6.55 करोड़ के वे लीव प्रभारों की उगाही करने में विफल हुआ।

उत्तर मध्य रेल (उ.म.रे) - उ.म.रे के तहत तीन डिविजनों अर्थात् इलाहबाद, झांसी तथा आगरा डिविजन के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 119 पार्टियों/फर्मों को वे लीव सुविधाएं दी गई थी तथा समय-समय पर उनके साथ अनुबंध क्रियान्वित किया गया था। 119 पार्टियों/फर्मों में से झांसी डिविजन में तीन फर्मों के संदर्भ में आरम्भिक अनुबंधों को क्रियान्वित नहीं किया था तथा इलाहाबाद डिविजन के एक मामले में, पार्टी ने अनुबंध का नवीकरण किया था। इसके अलावा, 116 मामलों में नवीकरण अनुबंधों की प्रति रिकार्ड में नहीं पाई गई तथा शेष दो मामलों में, अनुबंधों के नवीकरण के विषय में सूचना को सुनिश्चित नहीं किया जा सका क्योंकि लेखापरीक्षा को सुसगंत अभिलेख प्रदान नहीं किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि उ.म.रे के तहत सभी तीन डिविजनों ने 119 पार्टियों/फर्मों के प्रति ₹ 15.91 करोड़ (इलाहबाद, झांसी तथा आगरा डिविजन के लिए क्रमश: ₹ 12.00 करोड़, ₹ 1.78 करोड़ तथा ₹ 2.13 करोड़) के संशोधित डब्ल्यूएलसी बिल जारी किए तथा 15 पार्टियों/फर्मों से ₹ 2.25 करोड़ की राशि वसूल की। पांच पार्टियों/फर्मों से ₹ 0.67 करोड़ की राशि की वसूली व्यवहार्य नहीं थी क्योंकि आगरा डिविजन के तहत इन फर्मों को संबंधित रेल प्रशासन द्वारा

किए गए स्थानीय सत्यापन के दौरान उनके पंजीकृत पते पर नहीं पाया गया। इस प्रकार, मार्च 2017 तक 97 पार्टियों/फर्मों से ₹ 12.91 करोड़ (इलाहबाद, झांसी तथा आगरा डिविजन के लिए क्रमश: ₹ 10.05 करोड़, ₹ 1.77 करोड़ तथा ₹ 1.09 करोड़) की राशि बकाया थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि रेल प्रशासन ने इन पार्टियों/फर्मों को प्रदान की गई वे लीव सुविधाओं की समाप्ति/अनिरन्तरता के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

पूर्वी रेलवे (पू.रे) - पू.रे में अभिलेखों की समीक्षा ने दर्शाया कि हावड़ा डिविजन दो फर्मों से अभी तक ₹ 1.03 करोड़[83] की बकाया राशि की वसूली करने में विफल हुआ। आसनसोल डिविजन के संबंध में, वे लीव प्रभारों के प्रति ₹ 87 लाख की राशि उन 41 पार्टियों/फर्मों के प्रति बकाया थी जिन्होंने वे लीव सुविधाओं का लाभ उठाना जारी रखा। लेखापरीक्षा ने आगे यह देखा कि आसनसोल डिविजन के दो मामलों में, पार्टियों/फर्मों के साथ अनुबंध क्रियान्वित नहीं कया गया।

उत्तर में, पू.रे ने कहा (अगस्त 2017) कि हावड़ा डिविजन के मामले में, मै. डब्ल्यूबीएसईडीसीएल को सितम्बर 2011 तथा दिसम्बर 2016 में मांग नोटिस दिया गया था। अप्रैल 2009 में कानूनी नोटिस के अनुसरण में मई 2008 में मै. दुर्गापुर परियोजना लि. को मांग नोटिस दिया गया था। तथापि, मार्च 2017 तक ₹ 1.03 करोड़ की बकाया राशि को अभी वसूल किया जाना था। आसनसोल डिविजन के संबंध में, रेल प्रशासन ने कहा कि ₹ 87 लाख में से ₹ 81 लाख की राशि को वसूल किया गया है तथा ₹ 6 लाख के शेष बकाया वे लीव प्रभारों की वसूली के लिए प्रयास किए जा रहे थे।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे) - द.पू.म.रे में अभिलेखों की समीक्षा ने दर्शाया कि नागपुर डिविजन 16 पार्टियों/फर्मों से ₹ 1.04 करोड़ की राशि के वे लीव प्रभारों की उगाही करने में विफल हुआ जो 2002-03 से देय हो गया था। डब्ल्यूएलसी की गैर-वसूली अनुबंधों में संशोधन न होने तथा आरम्भिक अनुबंध अवधि के 10 वर्ष बीत जाने के पश्चात् संशोधित बिलों को प्रस्तुत न करने के कारण थी। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि रेल प्रशासन ने नागपुर डिविजन में 71 मामलों में डब्ल्यूएलसी के गलत बिलों को प्राथमिकता दी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.99 लाख की कम वसूली हुई जो 2013-14 के बाद से देय हो गई थी।

[83] मै. दुर्गापुर परियोजना से ₹96 लाख तथा मै. डब्ल्यूबीएसईडीसीएल से ₹ 7 लाख

उत्तर रेलवे (उ.रे) - उ.रे में वाराणसी में अभिलेखों की समीक्षा ने दर्शाया कि छावनी बोर्ड (सीबी) वाराणसी पिछले कई वर्षों से पांच विभिन्न स्थानों पर विभिन्न प्रयोजनों के लिए रेलवे भूमि का उपयोग कर रहा था। सीबी, वाराणसी द्वारा भूमि पर कब्जा करने की सही तिथि रेलवे के अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी। रेल प्रशासन ने न तो सीबी, वाराणसी के साथ अनुबंध किया न ही सीबी को प्रदत्त सुविधाओं के लिए नवम्बर 2001 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों के तहत अपेक्षित रूप में वे लीव प्रभारों की वसूली की। लेखापरीक्षा ने देखा कि अक्टूबर 2013 में 2013-14 से 2022-23 तक की समयावधि हेतु बिल प्रस्तुत किए गए थे तथा अनुबंध की एक प्रति भी हस्ताक्षर के लिए भेजी गई। तथापि, सीबी वाराणसी ने वे लीव प्रभारों का भुगतान नहीं किया और न ही रेल प्रशासन को पूर्ण रूप से हस्ताक्षरित अनुबंध वापिस किया। पांच स्थानों पर वे लीव सुविधाओं का लाभ उठाने के लिए 1998-99 के बाद की अवधि के लिए सीबी, वाराणसी के प्रति वे लीव प्रभारों की ₹ 9.70 करोड़ की कुल राशि बकाया थी जिसे मार्च 2017 तक वसूल नहीं किया गया।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि सीबी, वाराणसी के अतिरिक्त, लखनऊ डिविजन में 174 पार्टियों/फर्मों के प्रति 1998-99 से 2008-09 तक की समयावधि के लिए वे लीव प्रभारों की ओर ₹ 14.11 करोड़ की राशि भी बकाया था। इसके अलावा, 174 पार्टियों/फर्मों में से 55 पार्टियों/फर्मो के मामले में अनुबंध को उ.रे प्रशासन द्वारा अभी क्रियान्वित करना था तथा 119 मामलों में अनुबंध का नवीकरण किया जाना था।

दिल्ली डविजन में, लेखापरीक्षा ने पाया कि 28 पार्टियां/फर्मे रेल प्रशासन को अपेक्षित प्रभारों का भुगतान किए बिना रेलवे भूमि का उपयोग कर रही थी। इन पार्टियों/फर्मों को वे लीव प्रभारों के भुगतान के लिए नोटिस दिए गए थे। तथापि, मार्च 2017 तक 28 पार्टियों/फर्मों के प्रति ₹ 14.22 करोड़ के वे लीव प्रभार बकाया थे। उन कुल 28 पार्टियों/फर्मों में से केवल छः अनुबंधों का नवीकरण किया गया था जो विभिन्न प्रयोजनों के लिए रेलवे भूमि का उपयोग कर रहे थे।

इस प्रकार, उ.रे लखनऊ तथा दिल्ली डिविजनों में 207 पार्टियों/फर्मों से ₹ 38.03 करोड़ के वे लीव प्रभारों की कुल बकाया राशि की वसूली में विफल ही नहीं हुआ अपितु पार्टियों/फर्मों के साथ अनुबंधों का क्रियान्वयन/नवीकरण करने में भी विफल हुआ।

उत्तर पूर्वी रेलवे (उ.प.रे) - लखनऊ डिविजन के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच (फरवरी 2016) ने बताया कि मै. इंडियन पोटाश लिमिटेड (शुगर डिविजन) बहराइच जुलाई 2010 से भूमि तथा खुले निकास नली/गन्दे नाले के प्रयोजन हेतु भूमि का उपयोग कर रही थी। तथापि, उत्तर पूर्व रेल प्रशासन द्वारा वे लीव सुविधाओं का प्रभारित करने के लिए कम्पनी के साथ कोई अनुबंध नहीं किया गया। कम्पनी के अनुरोध के बावजूद, रेल प्रशासन ने प्रदत्त वे लीव सुविधाओं को प्रभारित करने के लिए उनके साथ अनुबंध नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप 2010-11 से 2016-17 तक की समयावधि हेतु ₹ 5.51 करोड़ की राशि के वे लीव प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

उत्तर में, उ.पू.रे ने कहा (अगस्त 2017) कि यद्यपि मै. इंडियन पोटाश लि. ने वे लीव सुविधाओं के लिए दिसम्बर 2010, वर्ष 2012 तथा वर्ष 2013 में रेल प्रशासन को अनुरोध किया था, तथापि भूमि क्षेत्र तथा फर्म से सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्राप्ति न होने के कारण प्रक्रिया को पूरा नहीं किया जा सका तथा बिल प्रस्तुत नहीं किया जा सका। उन्होंने कहा कि नवम्बर 2001 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार डिविजन द्वारा कार्रवाई की जा रही थी तथा राजस्व विभाग की सर्किल दर के आधार पर पूर्ण रूप से अद्यतित ₹ 60 लाख के वे लीव प्रभारों की योजना बनाई गई थी तथा वसूली के लिए प्रस्ताव भेजा गया था।

तथापि, उ.पू.रे प्रशासन सात से अधिक वर्ष बीत जाने के पश्चात भी मै. इंडियन पोटाश लि. के साथ अनुबंध क्रियान्वित करने में सक्षम नहीं हुआ है तथा कम्पनी से ₹ 5.51 करोड़ के वे लीव प्रभारों की वसूली करने में विफल हुआ है।

इस प्रकार, छः जोनल रेलवे के तहत तेरह रेलवे डिविजन वर्ष 1998 से मार्च 2017 तक की समयावधि के लिए 954 पार्टियों/फर्मों से वे लीव प्रभारों के प्रति ₹ 65.20 करोड़ की वसूली करने में विफल हुए। इन पार्टियों/फर्मों को नवम्बर 2001 में जारी रेलवे बोर्ड निर्देशों के तहत आवश्यक रूप में अपेक्षित प्रभारों की वसूली किए बिना विभिन्न प्रयोजनों के लिए वे लीव सुविधाएं/आराम अधिकार दिए गए थे। अधिकतर मामलों में, इन डिविजनों ने पार्टियों/फर्मों के साथ अनुबंधों के क्रियान्वयन/नवीकरण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा जारी नियमों/निर्देशों का अनुपालन भी नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप दस वर्षों के ब्लॉक के लिए अग्रिम में वे लीव प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

मामला रेलवे बोर्ड को सूचित किया गया (12 दिसम्बर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.7 सभी रेलवे: माइक्रोप्रोसेसर आधारित एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड की खरीद के कारण ₹ 62.15 करोड़ का निष्फल व्यय

रेल मंत्री ने 2008-09 के बजट भाषण में माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी गन्तव्य स्थान डिस्प्ले बोर्ड लगाने की घोषणा की थी। इसके बाद रेलवे बोर्ड ने एलईडी आधारित गन्तव्य स्थान बोर्डों के लिए विनिर्देशों में नियमित संशोधन किए। इसने जोनल रेलवे को थोक में खरीद न करने के निर्देशों को आवश्यक बनाया। जोनल रेलवे द्वारा इसी बीच ₹ 98.26 करोड़ की लागत पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थान बोर्ड को कोच नियंत्रण ईकाई में रेलगाड़ी डाटा बेस को अद्यतित करने तथा उनकी खरीद के समय नियंत्रण इकाई हटाने के प्रावधान को सुनिश्चित करने में जोनल रेलवे की विफलता के कारण पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 62.15 करोड़ के एलईडी गन्तव्य स्थान बोर्ड अनुपयुक्त रहे।

कोचो के इष्टतम उपयोग के लिए कई रेलगाड़ियों को रैक लिंको में समेकित किया गया है। यह रेलगाड़ियों के गन्तव्य स्थल बोर्डों पर दर्शाए गए रेलगाड़ी विवरण में नियमित परिवर्तनों तथा प्लेटफॉमों और स्टैब्लिंग लाइनों के गन्तव्य स्थल बोर्डों के परिणामी परिवर्तन को आवश्यक बनाता है। इसके लिए, कोचो पर प्रोग्राम बनाने योग्य एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्डों की आवश्यकता उत्पन्न हुई। ये बोर्ड रेलगाड़ी संख्या तथा नाम के साथ उद्गम तथा समापन स्टेशनों के नाम दर्शाते है तथा यात्रियों द्वारा आसानी से पहचान के लिए कोचो की दोनों साइडों पर फिट किया गया है।

रेल मंत्री ने बजट भाषण 2008-09 में माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी गन्तव्य स्थल प्रदर्शन बोर्ड की संस्थापना की घोषणा की। दक्षिण मध्य रेलवे (द.म.रे) द्वारा ₹ 40,000 की लागत पर लगभग 750 कोचो में ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) के बिना स्थानीय विनिर्देशों के साथ एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्ड की संस्थापना पर पायलट परियोजना की गई। द.म.रे में परीक्षणों के आधार पर, आरडीएसओ ने इसके विनिर्देशों[84] को अंतिम रूप दिया (अप्रैल 2008)। फलस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने पांच[85] जोनल रेलवे में 500 कोचो पर माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्डों के प्रावधान के लिए स्वीकृति दी। अगस्त 2009 तथा अप्रैल 2010 में, रेलवे बोर्ड ने ₹ 1.25 लाख प्रत्येक की

[84] विनिर्देश सं. आरडीएसओ/2008/सीजी-02

[85] उ.रे, उ.सी.रे, द.म.रे तथा द.रे

लागत पर सभी क्षेत्रीय रेलवे में क्रमश: 5000 तथा 10,000 कोचो में इन गन्तव्य स्थल बोर्डों के प्रावधान को मंजूरी दी। यह लागत एक स्थिर लागत नहीं थी क्योंकि यह संक्षिप्त लागत पर आधारित थी तथा इसे निर्देशक मैकेनिकल इंजीनियरिंग (कोचिंग) रेलवे बोर्ड द्वारा अभिव्यक्त (सितम्बर 2011) रूप में रेलवे के मार्ग दर्शन के लिए केवल परिचालक लागत बताया गया था।

दिसम्बर 2008 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार 2009-10 से उत्पादन इकाईयों में निर्मित होने वाले सभी प्रमुख लाइन कोचों में रिमोट कन्ट्रोल से प्रोग्रामेबल एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों[86] को फीट किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने आरडीएसओ विनिर्देश के अनुसार सभी जोनल रेलवे को एलईडी बोर्ड खरीदने के लिए सख्ती से निर्देश दिया (अक्टूबर 2009) क्योंकि ये बोर्ड सम्पूर्ण भारतीय रेल में एक समान अनुप्रयोग तथा विभिन्न कोचिंग डिपो/रेलवे पर कोचो की विनिमेयता सुनिश्चित करने के प्रति लक्षित थी।

इस माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित सिस्टम के परिचालन का उन्नयन करने तथा एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डो के परिचालन के अतिरिक्त कोच संबंधित मानदण्डों की मॉनीटरिंग के लिए इसका उपयोग करने के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने अपना मत बदल दिया (अक्टूबर 2009) तथा मौजूदा विनिर्देश को परिष्कृत करने तक सभी जोनल रेलवे को थोक खरीद आस्थगित करने का निर्देश दिया। इसके बाद आरडीएसओ ने विनिर्देश[87] संशोधित किए (फरवरी 2010) तथा मई 2010 में संशोधन जारी किए। रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को संशोधित विनिर्देश के अनुसार एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों की खरीद का निर्देश दिया (अप्रैल 2010)। तदनुसार, जोनल रेलवे में आरडीएसओ स्वीकृत संसाधनों से प्रस्ताव आमंत्रित किए तथा 'माइक्रोप्रोसेसर आधारित गन्तव्य स्थल बोर्ड प्रदर्शन सिस्टम की आपूर्ति, संस्थापना, चालू करने तथा अनुरक्षण' के लिए ठेके किए थे। रेलवे बोर्ड ने पुन: नए विनिर्देश में जाने का निर्णय लिया तथा जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों को तत्काल एलईडी बोर्डो की खरीद बन्द करने का निर्देश दिया (सितम्बर 2011)। तथापि उस समय तक संशोधित विनिर्देशों के अनुसार जोनल रेलवे द्वारा प्रस्ताव दिए गए थे तथा एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों को 2013-14 तक वितरित किया गया था।

---

[86] आरडीएसओ के अप्रैल 2008 के विनिर्देश के अनुसार

[87] विनिर्देश संख्या आरडीएसओ/2009/सीजी-1(संशोधन संख्या 1)

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि 2012 में, आरडीएसओ ने इस संबंध में उत्पाद विकास का प्रयास किया जो कार्यान्वित नहीं हुआ। अप्रैल 2015 में, आरडीएसओ ने पुन: नए विनिर्देश जारी किए तथा अनुमोदन के लिए रेलवे बोर्ड से सम्पर्क किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2016 में, प.रे ने आरडीएसओ (पीएस एवं ईएमयू तथा कैरिज निदेशालयों) के दो विभिन्न निदेशालयों द्वारा जारी एलईडी बोर्ड तथा यात्री सूचना प्रणाली (पीआईएस) में उपयुक्त इलेक्ट्रोनिक मॉडयूलों के प्रतिलिपिकरण का मामला उठाया। इसके पश्चात्, नवम्बर 2016 में, रेलवे बोर्ड ने पीआईएस तथा एलईडी आधारित संकेत के लिए एक सामान्य विनिर्देश बनाने का निर्णय जो अभी भी निर्माणाधीन था (मार्च 2017)।

लेखापरीक्षा ने 2008-09 से 2013-14 की समयावधि के दौरान किए गए निर्णयों तथा यात्री कोचो में एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्डो की फिटमेंट के रिकॉर्डो की समीक्षा की। यह पाया गया कि

- 15500 कोचो के लिए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डो की योजनित खरीद के प्रति, विभिन्न जोनल रेलवे ने 2013-14 तक ₹ 98.26 करोड़ के कुल मूल्य पर 6399 कोचो में एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्ड खरीदे तथा उन्हें फिट किया था। इसके अलावा, प्रणाली की कार्यात्मकता का उन्नयन करने के कथित उद्देश्य के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विनिर्देशों के निरन्तर संशोधन तथा थोक खरीद करने के निदेशों के खण्डन के परिणामस्वरूप इस महत्वपूर्ण यात्री सुविधा कार्य का अव्यवस्थित क्रियान्वयन हुआ। तीन वर्ष पूर्व आरम्भिक अध्ययन करने के पश्चात् भी, रेलवे बोर्ड विनिर्देशों का मानकीकरण करने में विफल हुआ तथा विनिर्देशों में कई बार संशोधन किए गए जिसके परिणामस्वरूप पूर्व स्वीकृत विनिर्देशों के साथ 6399 कोचो के लिए एलईडी बोर्डो की खरीद हुई। **अनुबंध 2.13**
- जोनल रेलवे पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डो के उपयोग की स्थिति की भी लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। यह पाया गया कि
  - 15 जोनल रेलवे द्वारा खरीदे गए 6399 कोचो के लिए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डो की कुल खरीद में से ₹ 62.15 करोड़ मूल्य के एलईडी बोर्डो फीट किए गए 5132 कोच[88] कार्यात्मक नहीं थे।
  - दक्षिण मध्य रेलवे ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (दिसम्बर 2013) कि ओईएम द्वारा अनुरक्षण अवधि की पूर्णता के पश्चात्, एलईडी गन्तव्य

[88](म.रे-42, पू.रे-311, पू.म.रे-21, उ.म.रे-150, उ.पू.रे-400, उ.सी.रे-750, उ.रे-389, उ.प.रे-942, द.म.रे-866, द.पू.रे-322, द.पू.म.रे-230, द.रे-175, द.प.रे-128, प.रे-367 और प.म.रे-39)

स्थल बोर्ड बहुत जल्द खराब हो रहे थे तथा यह स्पष्टीकरण मांगा कि क्या रेलवे पुराने विनिर्देशों के साथ खरीदे गए एलईडी बोर्डो की मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए ठेका कर सकता है।

- पश्चिम रेलवे ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (जनवरी 2014) कि आईसीएफ से प्राप्त कोच एलईडी बोर्ड रहित थे। उन्होंने सूचित किया कि यद्यपि आरसीएफ तथा बीईएमएल कोचो को एलईडी बोर्डो के साथ प्राप्त किया था तथापि, ये रिमोट कन्ट्रोल इकाइयों रहित थे जोकि उनके परिचालन के लिए अनिवार्य था। एलईडी बोर्डो के साथ बीईएमएल कोचो को भी रिमोट इकाईयों के बिना पू.म.रे (21), द.पू.म.रे (11) तथा प.म.रे (39) द्वारा प्राप्त किया गया था। चूँकि रिमोट कन्ट्रोल इकाईयों के बिना मिले खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड अनुपयुक्त पड़े थे तथा कार्यात्मक नहीं थे।
- इसके अलावा, जोनल रेलवे ने कोच कंट्रोल इकाई तथा रिमोट कंट्रोल इकाई में रेलगाड़ी मार्गों का डाटाबेस अपलोड नहीं किया था। जब भी एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड फीट किए कोचो को अनिवार्य आवधिक ऑवरहोलिंग से गुजरना पड़ा, तो रेलवे ने ताररहित या तारसहित प्रकार द्वारा न तो कोच नियत्रंण इकाई पर रेलगाड़ी संख्या बदली न ही रिमोट इकाई का उपयोग करके डाटा को बदला। चूँकि पीओएच के पश्चात कोचो को पदनामित मूल डिपो में प्राप्त नहीं किया गया अत: रेलगाड़ी संख्या तथा नाम और संबंधित विवरण को परिवर्तित नहीं किया जा सका जिसके फलस्वरूप प्रोग्रामयोग्य एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डो की शुरूआत के उद्देश्य को विफल करते हुए एलईडी बोर्ड अकार्यात्मक हुए।

उत्तर में, द.पू.रे प्रशासन ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया तथा यह कहा (जनवरी 2017) कि एलईडी फिट किए गए कोचो की रेक संपूर्णता को अनुरक्षित नहीं किया जा सका तथा कोचो को अन्य डिविजनों/डिपो में भेजा गया। इसके परिणामस्वरूप एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड अकार्यकारी हो गए। उत्तर में, द.रे प्रशासन ने यह भी कहा (फरवरी तथा मार्च 2014) कि मूल डिपो को कोच वापिस भेजना संभव नहीं था क्योंकि इसके फलस्वरूप कोचो का अनुत्पादक दोहरा आवागमन हो सकता है। चूँकि मूल डिपो को कोच वापिस भेजना व्यवहारिक नहीं है अत: इसकी इष्टतम कार्यप्रणाली के लिए एलईडी बोर्डो में गन्तव्य स्थल बदलने के लिए रिमोट कंट्रोल इकाई अनिवार्य थी। तथापि रिमोट कंट्रोल ईकाईयों के बिना, इन बोर्डो का उपयोग नहीं किया जा सका।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा विनिर्देशों के निरन्तर संशोधन तथा थोक खरीद करने के लिए जोनल रेलवे को निर्देशों के खण्डन के परिणामस्वरूप इस महत्वपूर्ण यात्री सुविधा कार्य का अव्यवस्थित क्रियान्वयन हुआ। जोनल रेलवे द्वारा ₹ 98.26 करोड़ की लागत पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डो को कोच कंट्रोल इकाई में रेलगाड़ी डाटा बेस का अद्यतन करने तथा उनकी खरीद के समय रिमोट कंट्रोल इकाई के प्रावधान को सुनिश्चित करने में जोनल रेलवे की विफलता के कारण पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका तथा ₹ 62.15 करोड़ का एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड अनुपयुक्त रहा। मंत्रालय द्वारा एलईडी गंतव्य स्थल बोर्डों के स्पसीफिकेशन को अभी तक अंतिम रूप दिया जाना था (मार्च 2017)।

मामला रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था (18 सितंबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)

2.8 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): नये खुले हाल्ट स्टेशन पर हाल्ट ठेकेदार की नियुक्ति की विफलता के कारण यात्रियों को परेशानी और राजस्व का रिसाव

चार हाल्ट स्टेशनों अर्थात: नेकपूर, सरसू, मोहम्मदपूर और हिसूआ से उन्हें टिकटों की बिक्री के लिए प्राधिकृत करने में रेलवे हाल्ट ठेकेदार की नियुक्ति के लिए विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप इन हाल्टों से बिना टिकट यात्रा करने के कारण राजस्व में रिसाव हुआ। रेलवे ने मार्च 2017 तक इन हाल्ट स्टेशनों के परिचालन पर ₹ 21.03 करोड़ की लागत खर्च की।

कोडल प्रावधानों[89] के अनुसार, नये हाल्टों को खोलते समय, रेल प्रशासन को सन्तुष्ट होना चाहिए कि बिना टिकट यात्रा के कारण राजस्व के रिसाव में हाल्ट के प्रावधान रेलवे को शामिल नहीं करेगें। हाल्टों की कार्यप्रणाली को आमतौर पर इलाके में रह रहें स्थाई विश्वसनीय ठेकेदारों को सौंपा जाना चाहिए। ठेकेदार द्वारा रेलवे प्रशासन के साथ निर्धारित प्रपत्र में अनुबंध निष्पादित किया जाना चाहिए।

हाल्ट स्टेशन खुलवाने के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने (मई 1999) व्यापक दिशानिर्देश जारी[90] किये गये, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ शामिल है:

- अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को ऐसे मामलें संदर्भित किये बिना महाप्रबंधक की शक्तियों के अन्तर्गत किसी हाल्ट स्टेशन को खोला जा सकता है जब:

[89] ट्रैफिक (वाणिज्यिक) विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1905 और 1906

[90] रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 99/टीजी IV/हाल्ट/नीति दिनांक 17.05.1999/ परिपत्र सं. 12 (वाणिज्यिक विभाग)

i) हाल्ट स्टेशन खोलने के लिए एक वित्तीय औचित्य है।

ii) गैर उपनगरीय क्षेत्र में, दोनों साईडों पर स्टेशन/हाल्ट से प्रस्तावित हाल्ट की साईट कम से कम 5 कि.मी. हो।

iii) जब प्रस्ताव परिचालन और इंजिनियरिंग दोनों दृष्टिकोणों से संभव है।

- यदि शर्तें जिसके अन्तर्गत महाप्रबंधक एक हाल्ट स्टेशन खोल सकता है पुरी नहीं होती है, तो यात्री सुविधाओं के चलते हाल्ट खोल जाए, यदि जोनल रेलवे सन्तुष्ट है कि रेलवे बोर्ड से अनुमोदन लेने के पश्चात यात्री ट्रैफिक की संख्या के आधार पर हाल्टों को खोलने का औचित्य है।
- हाल्ट स्टेशन को खोलने की संभावना पर विचार करते समय, जोनल रेलवे इसके साथ-साथ, इस सुविधा को प्रदान करने के लिए प्रस्तावित हाल्ट पर वित्तीय आशय अर्थात ट्रैनों के रूकने की लागत को ध्यान में रखना चाहिए।

ये दिशानिर्देश शेष परिचालन के लिए आज तक जारी रहेगें।

ईसीआर के दानापूर डिवीजन के रिकार्डों की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि नवनिर्मित राजगीर-तिलैया नई लाईन, जो 46.08 कि.मी की दूरी कवर करती है को 29 जून 2010 को यातायात के लिए खोला गया था। इस एकल शाखा लाईन खण्ड पर तीन स्टेशन (नटेसर, जैतियां और ओरों) और चार हाल्ट स्टेशन (नेकपूर, सरसू मोहम्मदपुर और हिसूआ) है। ईसीआर प्रशासन ने राजगीर तिलैया स्टेशनों पर 30 जून 2010 से सभी स्टेशनों और हाल्टों पर दानापुर से राजगीर से तिलैया तक रूकने के साथ यात्री ट्रैनो[91] के एक जोडें के व्यवसायिक विस्तार के लिए अधिसूचना (जून 2010) जारी किया । बाद में 20 दिसम्बर 2010 से प्रभावी खण्ड पर सभी स्टेशनों और हाल्टों पर रूकने के साथ बख्तियारपुर और गया के बीच राजगीर और तिलैया खण्ड होते हुए डीईएमयू यात्री ट्रैन[92] के नये जोड़े के परिचालन के लिए ईसीआर प्रशासन द्वारा एक अधिसूचना भी जारी की गई। उपरोक्त अधिसूचनाएं सभी संबंधित को दानापुर डिवीजन सहित को भेजा गया है जहां राजगीर-तिलैया खण्ड आता है।

रिकार्डों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला है कि छः वर्षों से अधिक के लिए राजगीर तिलैया खण्ड के सभी हाल्ट स्टेशनों पर ये दोनों जोडी यात्री ट्रैनें नियमित रूप से रूकती थी। यह भी देखा गया कि इन चार हाल्ट स्टेशनों पर

[91] ट्रैन सं.. 544/545 बाद में- 53232/53231 के रूप में फिर से अंकित किया गया

[92] ट्रैन सं.. 555/556 बाद में- 53225/53226 के रूप में फिर से अंकित किया गया

टिकटों की बिक्री के लिए दानापुर डिवीजन द्वारा कोई प्रबंध नहीं किये गये थे और हाल्ट ठेकेदारों को नियुक्त नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा से आगे पता चला (फरवरी 2017) कि डिवीजनल प्राधिकारी, दानापुर को इस खण्ड पर इन हाल्टो के खुलने के बारे में पता ही नही था इन तथ्यों के बावजूद कि:-

- जून 2010 और दिसंबर 2010 में जारी की गई अधिसुचनाओं को दानापुर डिवीजन को भी पृष्टांकित किया गया था।
- दानापुर डिवीजन की कार्यकारी समय सारणी में प्रत्येक वर्ष जुलाई 2010 से अक्टूबर 2016 से प्रभावी, हाल्टों पर इन ट्रैनों के रूकने को अधिसूचित किया गया था।
- मई 2017 में राजगीर स्टेशन के रिकार्डो की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना-जांच के दौरान देखा गया कि इन चार हाल्ट स्टेशनों के लिए यात्रा हेतु टिकट बेचे जा रहे थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे ने मार्च 2017 तक इन हाल्ट स्टेशनों के खुलने की तिथि से यात्री ट्रैनों के दो जोडों के रूकने हेतु इन हाल्ट स्टेशनों के परिचालन पर ₹ 21.03 करोड़ की लागत खर्च की। जून 2005 और दिसंबर 2015 में रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित ट्रैन के रूकने की न्यूनतम लागत के आधार पर लागत निर्धारित किया गया है।

इन हाल्टों से बेटिकट यात्रा के कारण राजस्व की रिसाव के परिणामस्वरूप चार स्टेशनों अर्थात नेकपूर, सरसू, मोहम्मदपुर और हिसूआ से टिकटों की बिक्री के लिए प्राधिकृत करने के लिए हाल्ट ठेकेदारों को नियुक्ति करने में विफलता रही। यह यात्रियों के लिए परेशानी बढ़ाता है और इन हाल्ट स्टेशनों से बेटिकट यात्रा के लिए विवश करता है।

इस मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था (18 सितंबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.9 दक्षिण पूर्वोत्तर रेलवे (एसईआर): चालक दल और गार्ड के विलंब से आने के कारण मालगाडी के पूर्व-प्रस्थान अवरोध और परिणामस्वरूप ₹ 58.30 करोड़ की आय के अवसर की हानि

दो चालकदल बुकिंग लॉबी खड़गपुर पर चलती है, एक खड़गपुर रेलवे स्टेशन के समीपवर्ती है तथा अन्य यार्ड के माध्यम से नीमपुरा पर, जोकि 11 कि.मी. दूर

स्थित है। अन्य डिवीजनों से चालकदल नीमपुरा बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते है, जबकि खड़गपुर डिवीजन के चालकदल और गार्डों को खड़गपुर पर संयुक्त चालकदल बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते है और तब मुख्य नियंत्रक/नीमपुरा यार्ड के माध्यम से मालगाडी ट्रैन का प्रभार संभालने के लिए रिर्पोट करते है। चालकदल और गार्डों के परिवहन को किराये के वाहन प्रदान करने के द्वारा व्यवस्थित किया जाता है। यार्ड के माध्यम से नीमपुरा पर चालकदल और गार्ड के विलंब से आने के कारण मालगाडियों के पूर्वप्रस्थान में नियमित अवरोध है। 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान पूर्व प्रस्थान अवरोध के परिणामस्वरूप ₹58.30 करोड़ की आय के अवसर की हानि हुई।

लॉबी प्रणाली मालगाडियों[93] के चालन के लिए ट्रेन चालकदल और गार्डों के प्रबंध करने के प्रति लक्षित है। एक लॉबी जैसे क्षेत्र में नियंत्रण अधिकारी है। इसे ट्रेन और चालकदल/गार्ड बुकिंग के यथार्थवादी कार्य करने के द्वारा यार्ड या चालकदल और इंजन चेंजिंग स्टेशन में इंजन अवरोध और चलाक दल अवरोध कम करने के दोहरे लक्ष्य के साथ स्थापित किया गया था। संयुक्त चालकदल और गार्ड बुकिंग लॉबी लाभदायक है क्योंकि दोनों एक साथ उपलब्ध है। चालकदल के लिए पूर्व-प्रस्थान अवरोध, चालक दल घन्टे बराबर करना, लोको का पुननिर्धारण और लोका के लिए यार्ड अवरोध की लॉबी द्वारा अच्छे प्रकार से निगरानी की जा सकती है। इसलिए, कोई पूर्व-प्रस्थान अवरोध अर्थात ट्रैन के वास्तविक प्रस्थान और ट्रेन आदेश जारी करने के मध्य समय अन्तराल ट्रैन के चालन के लिए ट्रेन चालकदल और गार्डों की व्यवस्था करने में कुप्रबंधन को दर्शाता है।

दो चालकदल बुकिंग लॉबी खड़गपुर पर चलती है, एक खड़गपुर रेलवे स्टेशन के समीपवर्ती है तथा अन्य यार्ड के माध्यम से नीमपुरा पर, जोकि 11 कि.मी. दूर स्थित है। अन्य डिवीजनों से चालकदल नीमपुरा बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते है, जबकि खड़गपुर डिवीजन के चालकदल और गार्डों को खड़गपुर पर संयुक्त चालकदल बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते हैं और तब मुख्य नियंत्रक/नीमपुरा नीमापुर यार्ड के माध्यम से मालगाडी ट्रैन का प्रभार संभालने के लिए रिर्पोट करते हैं। चालकदल और गार्डों के परिवहन को संयुक्त क्रू बुकिंग लॉबी/खड़गपुर से नीमपुरा तक किराये के वाहन प्रदान करने के द्वारा व्यवस्थित किया जाता है।

[93] पैरा IV (एफ) अध्याय मालभाड़ा परिचालन भारतीय रेलवे परिचालन मैनुअल

मौजूदा प्रणाली के अनुसार, मालगाडियां भिन्न दिशाओं के लिए नीमापुरा थ्रो यार्ड से आदेशित की जाती है। वहीं संयुक्त चालक दल बुकिंग लॉबी खड़गपुर पर चालकदल बुक्ड और ट्रैन आदेश दिये जाते है। नीमपुरा थ्रो यार्ड पर चालक दल और गार्डों के विलंब से आने के कारण-नीमपुरा थ्रो यार्ड पर मालगाडियों का नियमित पूर्व-प्रस्थान अवरोध हुआ। लेखापरीक्षा ने देखा कि पूर्व प्रस्थान अवरोध का प्रमुख कारण ट्रैन आदेश के अनुसार समय पर चालक एवं गार्ड वाहनों की अननुपलब्धता थी और वाहन की वहन क्षमता कम थी। यह भी देखा गया कि खड़गपुर से नीमपुरा थ्रो यार्ड तक यात्रा समय के कारण औसतन 45 मिनट बर्बाद हुए थे जिसके परिणामस्रूप 90 मिनटों के चालकदल घन्टों की कटौती हुई।

आगामी विश्लेषण दर्शाते है कि नीमपुरा थ्रो यार्ड पर मालगाडियों के पूर्व प्रस्थान अवरोध को और रेलवे के राजस्व की हानि को कम करने के लिए, एक प्रस्ताव जो नये सयुंक्त चालकदल और गार्ड लॉबी को पूर्ण बुनियादी ढ़ांचा जैसे कि रोड़ तक पहुँच, स्ट्रीट लाईट, चालकदल नियंत्रक कार्यालय खोलने हेतु अतिरिक्त कार्यालय स्थान, लोकोपॉयलट/सहायक लोकोपॉयलेट के लिए क्वार्टर्स आदि, और सिंतबंर 2015 में खड़गपुर में नीमपुरा थ्रो यार्ड पर वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक द्वारा साईनिंग ईन और साईनिंग ऑफ की सुविधा हेतु लाया गया। यद्धपि नीमपुरा थ्रो यार्ड पर चालकदल बेस की स्थापना के प्रस्ताव को खड़गपुर डिवीजन के डिवीजनल मकैनिकल अभियंता और डिवीजनल इलैक्ट्रिक अभियंता (परिचालन) द्वारा स्वीकृत कर लिया गया था, किंतु नीमपुरा थ्रो यार्ड पर संप्रयुक्त चालकदल बेस को खोलने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

तत्पश्चात, डिवीजनल रेलवे प्रबंधक/खड़गपुर ने गार्डों की रि-पिनपोन्टिंग के लिए कार्य किया और 29 माल गार्डो को नीमपुरा थ्रो यार्ड के लिए स्थानान्तरित किया था (नवंबर 2015 और मार्च 2016)। यद्धपि स्थानान्तरण आदेशों को नवंबर 2015 और मार्च 2016 में क्रमश: जारी किया गया था, तब भी संबंधित गार्डों द्वारा नीमपुरा थ्रो यार्ड पर (अगस्त 2017) संयुक्त चालकदल बेस के न खुलने के कारण खड़गपुर संयुक्त चालकदल बुकिंग लॉबी पर ही साईन इन और साईन ऑफ करना जारी रहा।

वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक/खडगपुर के रिकार्डों को समीक्षा, दर्शाती है कि 13911,13770 और 14121 मालगाडियां क्रमश: 2014-15, 2015-16, और 2016-17 नीमपुरा थ्रो यार्ड से आदेशित हुई (अर्थात औसतन प्रतिदिन 38 ट्रैने)।

इन ट्रैनों में से आदेशित 2350 ट्रैने (17 प्रतिशत) 2014-15 में 2866 ट्रैने (21 प्रतिशत) 2015-16 में, और 2609 ट्रैने (18 प्रतिशत) 2016-17 में नीमपुरा थ्रो यार्ड पर लोकोपायलट चालकदल और गाडी के विलंब से आने के कारण प्रस्थान देरी से हुआ। रोलिंग स्टॉक और लोकोमोटिव के औसतन पूर्व-प्रस्थान अवरोध 2014-15 2015-16 और 2016-17 में क्रमश: 41,37 और 39 मिनट प्रति ट्रेन था। इन अवरोधों के कारण, एसईआर ने पिछले तीन वर्षों के दौरान ₹ 58.30 करोड़[94] के राजस्व के आय के अवसर को गवां दिया था।

इस प्रकार, एसईआर प्रशासन द्वारा नीमपुरा थ्रो यार्ड पर संयुक्त चालक दल और गार्ड लॉबी को खोलने मे देरी और नीमपुरा पर चालक दल और गार्डो के लिए उचित आवासों को प्रदान न करने के द्वारा ट्रैनो की पूर्व प्रस्थान अवरोध के मामले को संबोधित करने में विफलता के परिणामस्वरूप 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान ₹ 58.30 करोड़ के राजस्व के आय के अवसर को गवां दिया था।

उत्तर में, एसईआर ने बताया (अगस्त 2017) कि वह कार्य संयुक्त चालकदल और गार्ड बेस नीमपुरा थ्रो यार्ड पर चालू है। ये आगे बताते है कि नीमपुरा पर नियुक्त चालकदलों और गार्डों से अभिवेदन प्राप्त किये जा रहे है, क्योंकि उनके लिए कर्मचारी क्वाटर्स नीमपुरा में उपलब्ध नहीं है। जून 2015 में पहले, उन्होंने बताया था कि चालकदल का अस्थाई तौर पर खड़गपुर पर प्रयुक्त किया गया, अन्तिम नियुक्ति आदेश जारी होने तक और नीमपुरा थ्रो यार्ड पर नये बेस के खुलने के साथ उन्हें नीमपुरा पर नियुक्त किया जाना चाहिए। लेकिन, आज तक वे खड़गपुर पर संयुक्त चालकदल लॉबी से कार्य कर रहे है। एसईआर प्रशासन नीमपुरा पर चालकदल और गार्डों के लिए आवश्यक बुनियादी ढ़ाचा प्रदान करने के लिए उपाय करने की आवश्यकता है। ताकि पूर्व-प्रस्थान अवरोध से बचाव हो सके।

मामला रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (24 अक्टूबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.10 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (पू.सी.रे): मालभाड़ा प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत प्रतिबंधित वस्तुओं पर ₹ 11.08 करोड़ की छूट की अस्वीकार्य अनुमति

ट्रैंडिशनल एम्पटी फ्लों डाईरेक्शन (टीईएफडी) के लिए 'प्रोत्साहन योजना के

[94] 2014-15 में ₹ 17.55 करोड़, 2015-16 में ₹ 21.26 करोड़ और 2016-17 में ₹19.50 करोड़, रोलिंग स्टॉक को अर्जन करने की क्षमता की हानि के आधार पर दूवगुणित करते हुए गठित कुल बर्बाद घन्टे का अवरोध और माल गाडियों आय प्रति कि.मी.

अनुसार नेट टोन किलोमीटर (एनटीकेएम) बेंचमार्क प्राप्त करने पर कंसाईनर को अगले कंसाईनमेन्ट से मालभाडे पर छूट उपलब्ध थी। वहां एक शर्त थी कि सभी अयस्क और धातु प्रतिबंधित वस्तुएं होगी यदि उन्हें खुले वैगन में ले जाया गया और इस प्रकार योजना के अन्तर्गत छूट योग्य नहीं होगी। हालांकि, खुले वैगन में डोलोमाईट को ले जाने पर 'मालभाड़ा प्रोत्साहन योजना' के अन्तर्गत छूट अनुमत थी। जो कि प्रोत्साहन के लिए योग्य नहीं थी। इससे कंसाईनर को ₹ 11.08 करोड़ की छूट की अस्वीकार्य अनुमति हुई।

रेलवे बोर्ड ने नवंबर 2009 में चार विभिन्न मालभाडा प्रोत्साहन योजनाओं को आरंभ किया जिन्हें जनवरी 2010 से क्रियान्वित किया गया था योजना का मुख्य उद्देश्य रोलिंग स्टॉक के उन्नत उपयोग को प्राप्त करना और साईडिंग तथा माल सेडस से अतिरिक्त यातायात को उत्पन्न करना था जिससे सभी जगह परंपरागत मुख्य रूप से खाली वैगन के यातायात गमन को समाविष्ट किया जाए।

उपरोक्त चार योजनाओं में से, एक 'प्रोत्साहन योजना ट्रैडिशनल एम्पटी फ्लों डाईरेकश्न (टीईएफडी)' के लिए थी। इस योजना के दिशानिर्देशों के अनुसार, कंसाईनर को अगले कंसाईनमेन्ट से मालभाडे पर छूट उपलब्ध थी। जिस पर वे एक 'बेंचमार्क' नेट टोन किलोमिटर (एनकेटीएम) प्राप्त करते है जो कि पिछले दो वर्षों के लिए उसी टर्मिनल से उसी वस्तु के लिए औसत माह वार निष्पादन एनकेटीएन के आधार पर निर्धारित थी।, वहा, हालांकि, एक शर्त थी कि सभी अयस्क और धातु एक प्रतिबंधित वस्तुएं होगी यदि इसे खुले वैगन में ले जाया गया और इस प्रकार यह योजना के अन्तर्गत छूट योग्य नहीं होगी।

अलीपरदुआर डिवीजन में, डोलामाईट को देश के विभिन्न भागों में खुले और ढ़के वगैनो में ढोया जा रहा था और दोनों ढ़के और खुले वैगनों से अर्जित एनटीकेएम 'बेंचमार्क' के गणित के उद्देश्य के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा माना जा रहा था। डोलोमाईट, को वस्तुओं के टैरिफ आईआरसीए में अयस्क और धातुओं के रूप में श्रेणीगत किया गया, जबकि खुले वैगन में ढोये जाने पर प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत छूट को प्राप्त करने के लिए एक प्रतिबंधित वस्तु है इस प्रकार खुले वैगनों को शामिल करते हुए रेकों पर इसे ले जाने पर अर्जित एनटीकेएम योजना के अन्तर्गत छूट के लिए विचार करने के योग्य नहीं है।

एक कंसाईनर, मै. भिरिंगी कमर्शियल प्रा. लि. (बीसीपीएल) दुर्गापुर, नियमित रूप से खुले साथ-साथ कवर्ड वैगनों में डोलामाईट भेजता है। माह-वार 'बेंचर्माक'

एनटीकेएम प्राप्त करने के लिए, उन्होनें अर्जित एनटीकेएम पर वेटैज की उनके द्वारा खुले वैगन में कंसाईनमेन्ट भेजने पर भी अनुमति दी गई थी जो कि अस्वीकार्य थी।

मामलें को 11 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया, उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने बताया (7 दिसम्बर 2017) कि बेंचमार्क को निर्धारित करने के लिए बीसीएन और बीओएक्सएन रेक्स (ढ़के हुए वैगन) में लदी हुई वस्तुएं ग्राहक के उदाहरणों से एनटीकेएम निकालने के लिए किया गया था। इसलिए, अलीपुरद्वार डिवीजन एनटीकेएम बेंचर्माक निर्धारित करने के उद्देश्य से खुले वैगन और ढ़के हुए वैगन में पिछली लोडिंग को लिया है मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार विशिष्ट कंसाइनी के मामले में एनटीकेएम निर्धारित किया गया था। इसके अतिरिक्त विशिष्ट अक्षरों में दर्शाऐ गये वैगनों के प्रकार कवर्ड प्रकार के वैगन है जिनका लदान हेतु उपयोग किया गया था।

तथापि, 2009 के दर परिपत्र स. 62 में दिये गये परिकलित उदारहण के अनुसार, एनटीकेएम का परिकलन 'सीमेन्ट' के परिवहन के लिए किया गया था, जो 'अयस्क और धातु' की श्रैणी के अन्तर्गत नहीं आता और इसलिए यह प्रतिबंधित वस्तु नहीं है। उसी रूप में, दोनों बीसीएन और बीओएक्सएन रेक्स उद्धत किये गये थे। इसके अतिरिक्त, एनएफआर प्रशासन ने तत्काल नीति के प्रति विशिष्ट रूप से उल्लिखित खण्ड 'प्रतिबंधित वस्तु' पर विचार किये बिना खुले वैगनों पर अर्जित एनटीकेएम सहित बेंचमार्क एनटीकेएम प्राप्त करने के लिए कंसाईनर को अनुमत करने के बाद कवर्ड वैगनों के रेकों पर छूट की अनुमति दी।

रेलवे प्रशासन ने योजना की वैधता (अगस्त 2015) तक कंसाईनर को अस्वीकार्य लाभ को अनुमत करना जारी रखा इसके कारण ₹ 11.08 करोड़ मूल्य की अनुचित विशेषधिकार की अनुमति कर रहा है।

2.11 पूर्व तटीय रेलवे (पू.त.रे): ट्रैफिक सुविधा कार्यों का अनुचित नियोजन और लघु समापन के परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि

नयागढ़ रेलवे साईडिंग लौह अयस्क के लदान हेतु 87 ग्राहकों को सेवा देता है औसतन 340 वैगनों पर प्रत्येक दिन लादे जाते है और इससे साईडिंग से रेलवे प्रत्येक वर्ष ₹ 676 करोड़ के मालभाड़ा राजस्व का अर्जन करता है। पूर्व तटीय रेलवे के निर्माण संगठन को लौह अयस्क ट्रैफिक के लोडिंग/अनलौडिंग परिचालन में दक्षता को बढ़ाने के लिए साईडिंग में ट्रैफिक सुविधा कार्यों के लिए अनुबंध दिया। यद्यपि क्लीयर साईट पूर्व-कार्य को समय पर सुनिश्चित करने के लिए

अपेक्षित था, रेलवे प्रशासन ने कार्य साईट में संचय करने के लिए लौह अयस्क ढेर को अनुमत किया और ठेकेदार को क्लीयर साईट देने के लिए उसे नहीं हटाया इस प्रकार, ₹ 4.23 करोड़ मूल्य अर्थात परिसंचारी क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के मध्य कंक्रीट फुटपाथ के स्वीकृत ट्रैफिक सुविधा कार्य को कार्यान्वित नहीं किया। रेलवे ने किमत भिन्नता के प्रति ठेकेदार को ₹ 1.15 करोड़ का अपरिहाय्र भुगतान किया था।

पूर्व तटीय रेलवे के निर्माण संगठन द्वारा शामिल कार्य (i) परिसंचारी क्षेत्र के विकास और लौह अयस्क ट्रैफिक के सहज प्रहस्तन के लिए कंक्रीट सतह के साथ मार्ग-3 (आर/3) और मार्ग-4 (आर/4) के बीच लोंडिग/अनलोडिंग सतह और (ii) ईसीओआर के खंड जाखडपुरा-बंसापानी पर नयागढ़ स्टेशन पर लोडिंग/अनलोडिंग सतह के साथ आर/4 के समीपवर्ती अतिरिक्त लूप लाईन के निर्माण के लिए फरवरी 2010 में ठेका दिया गया। कार्य के करार की किमत ₹ 12.83 करोड़ थी और यह आठ माह अर्थात अक्टूबर 2010 तक पूरा करने के लिए लक्षित था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2010 में कार्य आरंभ हुआ, लेकिन समापन की लक्षित तिथि तक केवल 7.7 प्रतिशत का भौतिक प्रगति कार्य पुरा हुआ था। ठेकेदार ने 23 मार्च 2011 को निर्माण विंग को सूचित किया कि आर/3 और आर/4 के बीच वाली साईट उसे नहीं सौंपी गई थी। साईट लौह अयस्क के विशाल ढेर से ढकी हुई थी और यह आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीटींग सतह के कार्य को बाधित कर रही थी। निर्माण विंग ने जमा लोह अयस्क की निकासी और ट्रैफिक सुविधा कार्य के क्रियान्वयन के लिए साईट सौंपने के लिए मई 2011 में परिचालन विभाग के साथ मामला उठाया । तथापि, नवंबर 2013 तक जमा लौह अयस्क की निकासी नहीं की जा सकी। प्रमुख रूप से इस लेखा पर बिना शास्ति के टीडीसी के विस्तार को मंजूर किया गया था।

प्रारंभिंक रूप से नयागढ़ चार लाईनों[95] वाला स्टेशन था। नयागढ़ पर लौह अयस्क/कोयले की लोडिंग/अनलोडिंग और 150 से अधिक बकाया मांग-पत्र के भारी संचय के कारण एक अतिरिक्त लूप लाईन (आर/5) लोडिंग/अनलोडिंग प्लेटर्फाम के साथ प्रस्तावित थी। अतिरिक्त लाईन (आर/5) का कार्य जब प्रगति पर था, तब एक और लूप लाईन ₹ 13.45 करोड़, के मूल्य करार को बढ़ाने के

[95] आर/1 – लूपलाईन होते हुए आरएल प्लेटफार्म, आर/2 – मुख्य लाईन, आर/3 एवं आर/4 लूप लाईन होते हुए लोडिंग/अनलोडिंग हेतु उभयनिष्ठ प्लेटफार्म।

साथ 10 फरवरी 2011 को पहली विभिन्नताओं के माध्यम से चालू ठेके में शामिल थी। आर/5 लाईन को आर/6 का नाम दिया गया और लूपलाईन को बाद में आर/5 के रूप में प्रस्तावित किया गया था।

इस दौरान, परिचालन विभाग ने निर्माण विभाग को सूचित किया (6 दिसम्बर 2013) कि परिसंचारी क्षेत्र के विकास के लिए स्वीकृत कार्य का कार्यान्वयन, आर/3 और आर/4 के बीच लोडिंग/अनलोडिंग सतह अपेक्षित नहीं थी क्योंकि नयागढ़ स्टेशन पर भविष्य में विभिन्न गतिविधि कार्य को शुरू करने के लिए विचार किया जाना है। तथापि, उन्होंने किसी भी भावी गतिविधि का विशिष्ट विवरण नहीं दिया। परिणामस्वरूप 11 दिसंबर 2013 को निर्माण विभाग द्वारा करार प्रतिबंध समयपूर्व बंद कर दिया गया। उस समय तक, ₹ 9.74 करोड़ मूल्य कार्य का 70 प्रतिशत (अर्थात नये लदान प्लेटफार्म के साथ दो अतिरिक्त लूप लाईन आर/5 और आर/6 का प्रावधान) परिसंचारी क्षेत्र के विकास के कार्यों को छोड़ते हुए और कंक्रीट फुटपाथ आर/3 और आर/4 के मध्य, कार्यान्वित कर लिया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि अनुबंध साईटों की उपलब्धता सुनिश्चित किये बिना ठेका दिया गया था। कार्य जिसे आठ माह के भीतर अर्थात अक्टूबर 2010 तक पूरा करने के लिए योजना बनाई गई थी तथा आठ विस्तारों के साथ चार वर्षों से अधिक समय तक चले और अंततः दिसंबर 2013 में रेलवे के खाते पर बंद किया गया। इससे ₹ 4.23 करोड़ मूल्य के अलावा अर्थात परिसंचारी क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के मध्य कंक्रीट फूटपाथ के स्वीकृत ट्रैफिक सुविधाकार्यों के लाभ के साथ कीमत भिन्नता के प्रति ठेकेदार को ₹ 1.15 करोड़ का अपरिहार्य भुगतान हुआ जो प्राप्त नहीं हुआ था। लाईन आर/6 के लिए प्रदान की जाने वाली लोडिंग/अनलोडिंग सतह केवल एक लाईन को सेवा देता है और जिसे लोडिंग/अनलोडिंग सुविधा बढ़ाने के लिए समान लोडिंग प्लेटफार्म के रूप में विकसित नहीं किया गया था।

जब नवंबर 2016 में विशिष्ट पत्र के माध्यम से मामला रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था, रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया (जनवरी 2017) कि:

(i) निविदा प्रक्रिया के समय, सभी प्लान तथा साईट उपलब्ध थे, तथापि, अनुबंध देने के बाद, आर/3 और आर/4 के बीच लोडिंग क्षेत्र में लौह अयस्क के ढ़ेर को जमा किया गया और साईट को कार्य निष्पादन हेतु सौंपा नहीं जा सका। परिचालन विभाग ने निर्णय लिया (दिसंबर 2013) कि नयागढ़ स्टेशन पर

लोडिंग और अनलोडिंग सुविधाओं को बढ़ाने के लिए विभिन्न गतिविधियां सक्रिय विमर्श और अन्तिमिकरण के अन्तर्गत थी'. परिसंचारी क्षेत्र का विकास, लोडिंग अनलोडिंग सतह आर/3 और आर/4 के मध्य के कार्य को ध्यान में रखते हुए निष्पादित होना अपेक्षित नहीं था और तदनुसार निर्माण विंग को सूचित किया गया।

(ii) लोडिंग प्लेटफार्म के साथ-साथ आर-6 अन्तिम चरण में थी जबकि आर-5 स्वीकृत की गई, आर-5 का निर्माण आर-4 और आर-6 बीच किया जाना था। यह अतिरिक्त लूप लाईन (आर-5) इंजन उल्टाव लाईन के रूप में अपेक्षित थी।

कार्य को बंद करने के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा दिये गये कारणों को निम्नलिखित के कारण तर्कसंगत नहीं किया जा सकता:

(i) आर/3 और आर/4 के मध्य कंक्रीटींग कार्य प्रस्तावित थे प्लेटफार्मों में कई गड्ढ़ों का हवाला देते हुए ट्रकों को चलाने में ग्राहकों के बीच असंतोष था। लेकिन, साईट पर जमा लौह अयस्क की मौजूदगी के कारण स्वीकृत कार्य निष्पादित नहीं किया जा सका। रेल प्रशासन इस बात से अवगत था कि ट्रैफिक सुविधा कार्य हेतु एक ठेका पहले ही दिया जा चुका था और कार्य के सामयिक निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए स्पष्ट साईट की पूर्व-अपेक्षा अनिवार्य थी। रेलवे प्रशासन ने कार्य साईट में लौह अयस्क के ढेर को संचित करना स्वीकार किया और ठेकेदार के लिए एक स्पष्ट साईट सौंपने के लिए उसे नहीं हटाया। इससे निष्पादन में अनुचित विलंब हुआ और ₹ 1.15 करोड़ के भुगतान के साथ अनुबंध को अंततः समयपूर्व बंद किया। यद्यपि यह कहा गया था कि परिचालन विभाग ने प्रस्तावित किया है कि भविष्य में नयागढ़ स्टेशन पर विभिन्न गतिविधियों को शुरू किये जाने के लिए विचार करना अपेक्षित नहीं था, तत्पश्चात नयागढ़ स्टेशन पर ऐसी कोई गतिविधियां आरंभ नहीं की गई।

(ii) यद्यपि रेलवे प्रशासन ने बताया कि आर/5 हेतु इंजन उलटाव लाईन के रूप में अपेक्षित थी। यह देखा गया कि वहां आकलन के औचित्य में ऐसा कोई उल्लेख नहीं था। लाइनों के निर्माण(आर/5 और आर/6) नव-निर्मित प्लेटफार्म के दोनों ओर ट्रैफिक प्रहस्तन में इसके उपयोग को बढ़ा दिया जाएगा।

नयागढ़ रेलवे साईडिंग लौह अयस्क के लादान के लिए 87 ग्राहकों को सेवा देता है। औसतन 340 वैगनों को प्रतिदिन लादा जाता है और रेलवे इस साईडिंग से

(2016-17 के दौरान) ₹ 676 करोड़ प्रति वर्ष के मालभाडे राजस्व से अर्जित करता है। यद्यपि दो अतिरिक्त लूप लाईन आर/5 और आर/6 के साथ नये लोडिंग प्लेटफार्म के प्रावधान को निष्पादित किया था। परिसंचारित क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीट फुटपाथ के लिए कार्य को निष्पादित नहीं किया गया था। आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीटिंग कार्य प्रस्तावित थे प्लेटफार्म में कई गड्ढों को बताते हुए जिसके कारण ट्रकों को चलाने में ग्राहको के बीच असन्तोष था। यह कार्य निर्माण और परिचालन विभागों के मध्य समन्वय में कमी और लौह अयस्क के कारण साईट की अनुपलब्धता के कारण आठ विस्तारों के साथ चार वर्षों से अधिक समय के लिए ठेका जारी रहा और भिन्न कीमत होने के प्रति ठेकेदारों को ₹ 1.15 करोड़ के अपरिहार्य भुगतान के साथ दिसंबर 2013 में रेलवे के खाते को अन्ततः समयपूर्व बंद किया गया। इस प्रकार, परिसंचरित क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीट फुटपाथ के लिए ₹ 4.23 करोड़ मूल्य के स्वीकृत ट्रैफिक सुविधा कार्यों के लाभों का मर्त्तरूप नहीं हुआ था।

उत्तर में, इसीओआर प्रशासन ने बताया (सितंबर 2017) कि हालांकि एक कार्य दिया गया था और निष्पादन हेतु ऐजेन्सी उपलब्ध थी, परिचालन विभाग विपुल राजस्व हानि की आशंका से पीक अवधि में लोडिंग/अनलोडिंग गतिविधियों को रोकने के लिए सहमत नहीं हो सका। तथापि, कार्य आवश्यक रूप से उचित था और अनुबंध में सम्मिलित था और साईट को कार्य के निष्पादन के लिए उपलब्ध किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा का विचार है कि परिसंचरित क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीट फूटपाथ के लिए कार्यो को करीब से देखने की आवश्यकता है और इसकी आवश्यकता पर समीक्षा की जानी चाहिए।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था (अक्टूबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.12 *दक्षिण पश्चिम रेलवे (द.प.रे): मार्मूगांव पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वैगन किराया प्रभार के भुगतान से इंकार करने के लिए अनुबंध में अस्पष्ट खण्ड का निगमन*

खाली समय में किसी कटौती के लिए वैगन किराया प्रभार को त्यागने में उचित प्रोत्साहन के लिए अनुबंध में अस्पष्ट खंड के निगमन के कारण, मार्मूगाव पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) ने संचित क्रेडिट घन्टों को नहीं माना और एसडब्ल्यू आर द्वारा बताये गये ₹ 15.05 करोड़ के भुगतान को अस्वीकृत कर दिया।

मार्मूगांव पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी), गोवा दक्षिण पश्चिम रेलवे एसडब्ल्यूआर को सेवा देने वाला एक प्रमुख बंदरगाह है। यहां पोर्ट पर प्रमुख वस्तुएं जैसे, कोयला, लौह अयस्क और सामान्य कार्गो मदों का प्रहस्तन किया जा रहा है। गोवा में विभिन्न खनन क्षेत्रों के साथ पोर्ट की निरंन्तरता के कारण यह पोर्ट देश का मुख्य लौह अयस्क निर्यात करने वाला पोर्ट बन गया है। कोयले की आवश्यकता विभिन्न स्टील उद्योगों और उर्जा उत्पन्न करनें वाली ईकाईयों ने इसे कोयले के आयात और स्टील के निर्यात के लिए और आकर्षक और लागत प्रभावी गंतव्य बना दिया है।

कार्यकारी अनुबंध के खंड 5.1 (ए) के अनुसार एमपीटी और एसडब्ल्यूआर के बीच, अगस्त 2004 में निष्पादित किये गये (अक्टूबर 2004 से प्रभावी), खाली समय में किसी कटौती के लिए वैगन किराया प्रभार को त्यागने में उचित प्रोत्साहन के साथ 15 घंटों का खाली समय निर्धारित था जिसे छह माह में एक बार परिकलित और समायोजित किया जाता है।

खंड को अस्पष्ट पाया गया था और इस खंड के अन्तर्गत रेकों के शीघ्र निकासी के लिए प्रोत्साहनों को स्वीकृत करने में स्पष्टता की कमी थी। पिछले 15 वर्षों से ना तो एमपीटी और न ही एसडब्ल्यूआर सामान्य समन्वय पर पहुंच सके। जबकि एसडब्ल्यूआर आवंटित खाली समय अतिरिक्त रेलवे रेकों के अवरोध के प्रति मासिक आधार पर एमपीटी पर बिलों का उठाना जारी रखा, एमपीटी उठाये गये बिलों को 5.1(क) के अनुसार उचित प्रोत्साहन के मामले को निपटाने की मांग पर लगातार अस्वीकृत करता रहा। यद्यपि एसडब्ल्यूआर ने कुल ₹ 16.43 करोड़ का बिल को उठाया (फरवरी 2012 से दिसंबर 2016 तक) एमपीटी ने जनवरी 2012 तक वैगन किराया प्रभार के 50 प्रतिशत तक को त्यागने पर विधिवत विचार किया और शेष अवधि के लिए कुल डेबिट घन्टों से कुल क्रेडिट घन्टों की सीधी कटौती द्वारा केवल ₹ 1.38 करोड़ का भुगतान करने के लिए मान गया।

इस प्रकार, वैगन किराया प्रभार के प्रति एमपीटी से वैध बकाया की वसूली में 15 वर्षों के डेडलॉक के परिणामस्वरूप संचित क्रेडिट घंटों का समायोजन करने के लिए खंड अस्पष्ट है।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (18 सितंबर 2017) उनका प्रति उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.13 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे): साईडिंग मालिकों से इंजन किराया प्रभारों की गैर-उगाही के कारण हानि

टर्मिनल प्रोत्साहन कम इंजन आन लोड योजना (टीआईईएलएस) के अन्तर्गत स्वीकार्य अवधि के अतिरिक्त साईडिंग में रेलवे के इंजन के अवरोध और इस लेखा पर इंजन किराया प्रभारों की उगाही पर रेलवे बोर्ड के स्पष्ट निर्देश के बावजूद रेलवे प्रशासन ने साईडिंग मालिकों से ₹ 28.23 करोड़ के इंजन किराया प्रभारों की उगाही नहीं की।

रोलिंग स्टॉक के उपयोग को सुधारने और उनके टर्मिनलों से मालभाड़ा ट्रैनों की शीघ्र निकासी में ग्राहकों की सहायता के क्रम में, इंजन-ऑन-लोड (इओएल) स्कीम[96] को जुलाई 2004 में रेलवे बोर्ड द्वारा आंरभ किया गया था। उक्त योजना के अन्तर्गत ट्रैन इंजन साईडिंग में लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के दौरान उपलब्ध रहेंगे और लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन पूर्ण होने के बाद रेलवे के खाते पर प्रतीक्षा करेंगे ताकि ट्रैन को तत्काल काम में लाया जा सके। ईओएल योजना को प्रथम अप्रैल 2006[97] से एक नई 'टर्मिनल प्रोत्साहन कम इंजन आन लोड योजना' (टीआईईएलएस) के द्वारा बदला (मार्च 2006) गया था। उक्त आदेश में यह निर्धारित किया गया था कि योजना का कार्यान्वयन ईओएल लाभ/टर्मिनल प्रोत्साहन लाभ के तंत्र के माध्यम से होना चाहिए टीआईईएलएस की कुछ महत्वपूर्ण विशेषताएं है:

- टर्मिनलों में रोलिंग स्टॉक के अवरोध की कटौती के उद्देश्य के लिए योजना के अन्तर्गत ब्लाक रेंक के लोडिंग/अनलोडिंग खाली समय[98], को कम किया गया था। उदाहरण के लिए, खाली रेंक (बीओएक्सएन आदि) के अनलोडिंग समय को सामान्य साईडिंग पर लागू नौ घन्टों के प्रति पांच घंटों के लिए कम कर दिया गया था।
- उन ग्राहकों के लिए जो कुछ निश्चित उपाय करके जैसे, भुगतान/लोडरो/टीप्पलर की संख्या में वृद्धि, रात-दिन कार्य शुरू करके आदि द्वारा टर्मिनल अवरोध को कम करने में सहायता करते है को दस वर्षों की अवधि के लिए निर्दिष्ट प्रतिशत की मालभाड़ा रियायत के रूप में वित्तीय प्रोत्साहन को स्वीकृत किया था (केवल पुराने मौजूदा ग्राहकों के लिए)।

---

[96] 2004 की दर परिपत्र संख्या 21 दिनांक 12.7.2004

[97] सं. 2005/टीसी/(एफएन) /1/8 दिनांक 6.3.2006 के अन्तर्गत जारी 2006 के रेलवे बोर्ड के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं.-91

[98] एक साईडिंग में रेकों की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए निर्धारित समय अनुसूची के अतिरिक्त विलंब शुल्क उगाही योग्य है।

- योजना केवल मौजूदा साईडिंग के लिए लागू थी, जिसे मालभाडे ऑन थ्रू दूरी के आधार पर वसूली के लिए अधिसूचित किया गया है।
- सभी आगामी साईडिंग इओएल अवधारणा के साथ आनी थी और टीआईईएलएस के लिए लोडिंग और अनलोडिंग के कम किये गये समय को बिना किसी वित्तीय सहायता के लागू होगें (मालभाड़ा छूट)
- इंजन किराया प्रभार को भुगतान किये बिना लोडिंग/अनलोडिंग के खाली समय के दौरान रेलवे के लोकोमोटिव के उपयोग के लिए मालभाड़ा ग्राहकों को योजना के तहत सीधे लाभ के रूप स्वीकृत किया गया था।

दक्षिण पूर्वी मध्य रेलवे (एसईसीआर) के बीरसिंह पुर स्टेशन द्वारा मै. संजय गांधी थर्मल पॉवर स्टेशन साईडिंग (एसजीटीपीएस) को दी गई सेवा के रिकार्डों की लेखापरीक्षा (फरवरी 2014) के दौरान यह देखा गया कि एक नया अनलोडिंग प्वाईन्ट (ट्रैक हूपर सं.-2) को मौजूदा अनलोडिंग प्वाईन्टों को अतिरिक्त 2008 के दर परिपत्र[99] एसईसीआर के तहत साईडिंग में खोला गया था (टीप्पलर साईडिंग और सीएचपी साईडिंग)। एसईसीआर के परिपत्र में यह निर्धारित किया गया था कि नये को शामिल करते हुए तीन अनलोडिंग प्वांइन्टों में से किसी एक में अनलोडिंग के लिए कोयले रेकों को रखा जाएगा और माल-भाडा सभी तीन अनलोडिंग प्वाईन्टों के लिए 10.83 कि.मी के अधिकतम दूरी के लिए प्रभारित किया जाएगा। यह भी दर्शाया गया था कि टीआईएलएस बिना वित्तीय लाभ[100] के नये अनलोडिंग प्वाईन्ट के लिए लागू होगी और अनलोडिंग के लिए खाली समय टीआईईएलएस[101] के लिए खाली समय को अधिसूचित किया जाएगा। मौजूदा दो अनलोडिंग प्वांईन्टो का सामान्य साईडिंग (बिना टीआईईएीलएस) के रूप में व्यवहार किया जाएगा और सामान्य खाली समय[102] लागू होगा और विलंब-शुल्क वैगनों के अवरोध के लिए खाली समय के अतिरिक्त संगणित होगा। इन दो पुराने अनलोडिंग प्वाइन्टों में खाली समय के अतिरिक्त इंजन के अवरोध के लिए, शंटिंग प्रभारों को अखिल भारतीय इंजन घन्टे लागत के आधार पर अनलोडिंग के पूर्ण होने तक के लिए रेकों के स्थानन के समय से प्रभारित किया

[99] मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक, एसईसीआर, बिलासपुर का दर परिपत्र सं. 51 (जी)। 2008 दिनांक 21.04.2008

[100] टीआईईएलएस ने निर्दिष्ट प्रतिशत का मालभाड़ा रियायत द्वारा 2006 के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं.-9 दिनांक 6.3.2006 (पैरा-10)।

[101] 2006 के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 9 दिनांक 6.3.2000 के पैरा 6 द्वारा इस मामले में अनलोडिंग समय पांच घंटे।

[102] इस मामले में नौ घन्टे।

जाएगा। जैसे कि रेल इंजन तीसरे अनलोडिंग प्वाइन्ट में टीआईईएलएस की प्रयोज्यता के परिणामस्वरूप अनलोडिंग को पूर्ण होने तक रेंकों से जुड़े रहेंगे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एसजीटीपीएस साईडिंग का ट्रैक हूप्पर सं. 02 (नया अन्लोडिंग प्वाईन्ट), यद्यपि एसईसीआर प्राधिकरण पांच घन्टों के खाली समय के अतिरिक्त वैगनों के अवरोध के लिए विलंब-शुल्क प्रभारों को उदग्रहित और वसूल किये जा रहें थे, टीआईईएलएस[103] के नियम मे यथा निर्धारित पांच घन्टों के खाली समय के अतिरिक्त रेलवे के इंजन के अवरोध के लिए इंजन किराया प्रभार साईडिंग मालिक से उदग्रहित और वसूल नहीं किये गये थे। इससे 12582 घन्टों के लिए 6968 इंजनों के अवरोधों के प्रति जनवरी 2009 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान साईडिंग स्वामी से इंजन किराया प्रभारों के प्रति ₹ 28.23 करोड़[104] का गैर-उदग्रहण और गैर-वसूली हुई। उपचारी कार्रवाई करने तक हानि जारी रहेगी। **अनुबंध 2.14**

जुलाई 2017 में मामले को रेलवे प्रशासन के नोटिस में लाया गया था, उत्तर देते समय (सितंबर 2017) रेलवे प्रशासन ने लेखापरीक्षा के दावे को स्वीकार किया और बताया कि उन्होंने अब ट्रैक हूप्पर सं. 02 में रेलवे के इंजनों के उपयोग के लिए खाली समय के अतिरिक्त इंजन किराया प्रभारों को लागू करने का निर्णय लिया है। तथापि, उस पर बिल की तिथि, बिल की गई राशि और वसूली गई आय का कोई विवरण लेखापरीक्षा को नहीं भेजा गया था। इसके अलावा, एसईसीआर द्वारा इंजन किराया प्रभारों की वसूली के लिए औपचारिक बिलों को अभी उठाया जाना था। और इसके अतिरिक्त, 2006 के रेलवे बोर्ड के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 9 के पैरा 21 (iii) के अनुसार डिवीजन ट्रैफिक की धाराओं को निर्धारित कर टर्मिनल मालिकों के साथ एक अनुबंध हस्ताक्षर करेगा जो टीआईईएलएस कार्यकारी के अन्तर्गत कवर होगा। उस तारीख से यह लागू होगा। तथापि, न तो इस सम्बन्ध में कोई उत्तर और न ही करार की प्रति रेल प्रशासन द्वारा अब तक लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किया गया था।

इस प्रकार, जनवरी 2009 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान साईडिंग मालिक से ₹ 28.23 करोड़ के इंजन किराया प्रभारों की गैर वसूली बीआईईएलएस के अन्तर्गत अनुमेय अवधि के अतिरिक्त साईडिंग में रेलवे के इंजन का अवरोधन के परिणामस्वरूप हुआ।

---

[103] एफएम परिपत्र सं.9 दिनांक 6.3.2006 के पैरा 5 द्वारा

[104] साईडिंग मालिक से इंजन किराया प्रभार की गैर-वसूलीक के प्रति ₹27.34 और इंजन किराया प्रभार पर ₹ 0.89 करोड़ के सेवाकर की राशि का गैर भुगतान।

मामलें को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (13 अक्टूबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.14 पूर्व तटीय रेलवे (पू.त.रे): भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के लदे हुए रेकों की गैर-तुलाई

एफसीआई के पास संभलपुर डिवीजन में कंसाईनमेन्ट की लोडिंग के लिए आठ साईडिंग है। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित अनुदेशों के अनुसार, भरे हुए कसांईनमेन्ट सहित लदे हुए रेकों के लिए लदान किये जाने से पहले ओवर लोडिंग पर नजर रखने के लिए रेकों का 5 प्रतिशत तोल अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने पाया कि आठ लोडिंग प्वाइन्टों में से चार में अर्थात हिराकुंड़, बाडगढ़ रोड, खरैर रोड और महासमूंद, पर ईसीओआर प्रशासन ने लोडिंग से पहले रेंकों का कम से कम 5 प्रतिशत तोल को सुनिश्चित नहीं किया था, यद्यपि इन लोडिंग प्वाइन्टों पर पूर्व में ओवरलोडिंग के उदाहरण थे। 2015 से 2017 के दौरान इन चार स्थानों पर तुला-सेतु अक्रियाशील बन गये है। रेकों को नहीं तोला जा रहा है। रेकों की गैर-तुलाई ओवरलोडिंग भ्रष्टाचार को प्रोत्साहित करती है जिससे राजस्व की हानि होती है और रोलिंग स्टॉक और ट्रकों की क्षति और ओवरलोडिंग का अवरोध और इस पर दंडात्मक प्रभार की उगाही भी संभव नहीं है।

रेलवे अधिनिमय, 1989 की धारा 73, समय समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित परिचालित दरों पर उसकी स्वीकार्य लदान क्षमता के अतिरिक्त वैगन में वस्तुओं की ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक प्रभारों की उगाही का निर्धारण करता है। रेलवे मंत्रालय के अनुदेशों[105] (जून 2007) के अनुसार, मानक आकार के वैगनों में लदे हुए कंसाईनमेन्ट के सन्दर्भ में ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक प्रभारों से संबंधित विवादों के मामलों में, वैगनों में ओवर लोडिंग होने का पता चलने वाले वैगनों की संख्या को गिना जाए और कुछ वैगनों को कंसाईनर/कंसाईनी के प्रतिनिधियों और दो राजपत्रित रेलवे अधिकारियों की उपस्थिति में गंतव्य प्वांईन्ट पर क्रमरहित आधार में तुला-सेतु द्वारा औसत तोल वैगनों का पता किया जाए । इसके अतिरिक्त रेलवे मंत्रालय (सिंतबर 2011) आगे निर्णित अनुदेशों को जारी करता है कि मानक एकसमान वैगनों में लदे हुए कंसाईमेन्ट के मामले में रेकों को कम से कम 5 प्रतिशत तोल के अधीन होना चाहिए। अगर रेलवे[106] वैगन में वस्तुंए

[105] 2007 की दर परिपत्र सं.-61

[106] 2011 की दर परिपत्र सं.32

अति-लादित है तो रेलवे प्रशासन जैसा भी मामला हो कंसाईनर, कसाईनी अथवा इंडोरसी से दंडात्मक प्रभार[107] वसूल करेगा।

वरिष्ठ डिवीजन वाणिज्यिक प्रबंधक/संभलपुर के कार्यालय में बकाया स्टेशन पर रिकार्डों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (जनवरी 2015 और अगस्त 2016) से नवम्बर 2012 से अगस्त 2016 से संभलपूर डिवीजन के आठ वस्तुओं की साईडिंग/स्टेशन अर्थात, हिराकुंड, बाड़गढ रोड, कान्ताबंजी, खरैर रोड, महासमूंद, बागबाहरा बालनगीर और कैसिना पर लदे हुए खाद्य अनाजों के उनके भरे हुए कंसाईनमेन्ट में पता चलने वाले ओवरलोडिंग के लिए भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के प्रति उदग्रहित ₹ 4.59 के करोड़ के बकाया दंडात्मक प्रभार के संचयान से पता चला है।

एफसीआई अधिकारियों ने 2012-13 से दंडात्मक प्रभारों के उदग्रहण पर विवाद किया और बताया कि दोनों सकल तोल और ट्रकों के खाली तोल के लेने के बाद कंप्यूटराईज्ड तुलासेतु आधार पर कोई ओवरलोडिंग नहीं की गई क्योंकि सभी कंसाईमेन्ट एफसीआई द्वारा 100 प्रतिशत तोल पर लोड किये जा रहे थे। उन्होंने बताया कि चलायमान तुलासेतु में कुछ त्रुटि हो सकती है जिसके लिए यह लोडिंग के बाद अधिक भार दिखा रहा था। उन्होंने आगे विवाद किया कि मानक एक समान आकार के बेगों के साथ उनके रेकों को लादा गया था और इसे चलायमान तुलासेतु पर कम से कम 5 प्रतिशत के भार के अध्याधिन होना चाहिए। रेलवे बोर्ड मामले को स्थानीय आपसी बातचीत द्वारा सुलझाने के लिए ईसीओआर प्रशासन को निर्देशित (अप्रैल 2016) किया था और लंबे बकाया विवाद को निपटाने और बकाया दंडात्मक प्रभार को वसूलने के लिए कोई ठोस निर्णय नहीं दिया।

लेखापरीक्षा ने अगस्त 2016 के पश्चात एफसीआई की तोल की स्थिति को समीक्षा की, और पाया कि महासमूंद लोडिंग स्टेशन में केवल एक मामले के अलावा सभी लोडिंग स्टेशनों के सबंध में एफसीआई कंसाईनमेन्ट की तोल/ओवरलोडिंग का कोई मामला नहीं था। इसके अलावा समीक्षा दर्शाती है कि संभलपुर डिवीजन में एफसीआई कंसाईनमेन्ट के आठ लोडिंग प्वांइन्टो (हिराकुंड, बाड़गढ रोड, कान्ताबंजी, खरैर रोड, महासमूंद, बागबाहरा, बालनगीर और कैसिना),में से चार लोडिंग प्वाइन्टों में अर्थात, कान्ताबंजी, बागबाहरा, बालनगीर और कैसिना, कोई रेक 2016-17 और 2017-18 (सितम्बर 2017 तक) के दौरान लोड नहीं

[107] रेलवे मंत्रालय के दर परिपत्र स. 19/2012 के अनुसार रेलवे अधिकारियों द्वारा बकाया पर दंडात्मक प्रभार गणित किया गया।

किया गया था। बकाया चार लोडिंग प्वाइन्टों अर्थात, हीराकुंड, बाड़गढ रोड, खरैर रोड, और महासमूंद के संबंध में, एफसीआई के कंसाईनमेन्टों को लादा गया था किन्तु रेलवे बोर्ड के आदेश के प्रावधान के अनुसार कम से कम 5 प्रतिशत रेंको का अनुपालन नहीं किया गया था, इस प्रकार, ये तुलासेतु 2015 से खराब थे। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि कंसाईनमेन्टों को 2016-17 से बिना किसी तोल के स्थानांतरित करने की अनुमति दी जा रही थी। जैसा कि रेंको का ओवरलोडिंग और तोल नहीं किया जा रहा है, तो उस पर दंडात्मक प्रभारों की उगाही की संभावित पहचान करना संभव नहीं है।

मामले को नवम्बर 2017 में रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया। रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 2017) कि एफसीआई के रेकों को कानूनी नापतोल विभाग द्वारा विधिवत प्रमाणित रेलवे चलायमान तुलासेतु में तोला गया है और नियमानुसार दंडात्मक प्रभारों को उदग्रहित किया गया है। हीराकुंड पर चलायमान तुलासेतु खराब हो गया और प्रणाली सॉफ्टवेयर विफलता के कारण 8 मई 2015 से अक्रियाशील हो गया और इसे 30 मार्च 2016 को नष्ट कर दिया गया था। तितलागढ़ का चलायमान तुलासेतु को 8 मई 2016 को नष्ट कर दिया गया था और 11 फरवरी 2017 से तोल बन्द कर दिया गया। अन्ततः सभंलपुर डिवीजन से आरंभ होने वाले एफसीआई रेकों का तौल सुनिश्चित करने के लिए हीराकुंड और मार्ग *में* तितलागढ़ के तुलासेतु पर एफसीआई के रेकों को तौला नहीं जा सका। सभंल पुर डिवीजन से आरंभ होने वाले एफसीआई रेकों के लिए हीराकुंड और तितलागढ़ के स्थान के लिए क्रमश लतांगा और कान्देल रोड़ स्टेशन पर नये कंप्यूटराईज्ड़ चलायमान तुलासेतु की योजना बनाई गई है। नये तुलासेतु शीघ्र ही आरंभ किये जाएगें।

रेलवे बोर्ड का उत्तर लेखापरीक्षा आपत्तियों को सिद्ध करता है कि जब तक नये तुलासेतु आरंभ नहीं होते तब तक एफसीआई रेकों का तोल नहीं किया जा सका। रेकों की गैर-तुलाई ओवरलोडिंग भ्रष्टाचार को प्रोत्साहित करती है जिससे राजस्व की हानि हुई और रोलिंग स्टॉक और ट्रैक का नुकसान हुआ। रेलवे बोर्ड को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कंसाईनमेन्ट के तौल के निर्देशों को अति सर्तकता पूर्वक अनुपालन किया जाना चाहिए और यदि आवश्यक हो तो चूककर्ता कंसाईनर, कंसाईनी से शास्ति को वसूल किया जाये।

2.15 मध्य, पूर्व, पूर्वोत्तर सीमान्त, पूर्वोत्तर, उत्तर पश्चिम और पश्चिम रेलवे (म.रे, पू.रे, पू.सी.रे, उ.पू.रे, उ.प.रे और प.रे): पूर्व-विमुद्रीकरण रेलवे के साथ विमुद्रीकृत निर्दिष्ट बैंक नोटों के जमा कराने के द्वारा जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ

132 जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवकों ने छः जोनल रेलवे में बैंको में नकदी के जमा कराये जाने के स्थान पर रेलवे पूर्व विमुद्रीकरण के साथ निर्दिष्ट बैंक नोटों को जमा किया गया और रेलवे टिकट काउन्टरों पर भारत सरकार द्वारा लेन-देन स्वीकार करने की प्रदान की गई सुविधा का अनुचित लाभ लिया।

रेलवे मंत्रालय, शहरी क्षेत्रों में अनारक्षित टिकटों की व्यवस्था को सुधारने के उद्देश्य के साथ जून 2006 में जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवकों की योजना को संकल्पित किया गया। योजना को प्रायोगिक परियोजना के तौर पर उत्तर रेलवे में शुरू में आरंभ की गई थी और इसे जनवरी 2008 में अन्य जोनल रेलवे में क्रियान्वित किया गया था। योजना को क्रियान्वित करने के लिए प्रक्रिया जून 2006 में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित[108] थी। पत्र के पैरा 11(iii) द्वारा, रेलवे बोर्ड स्पष्ट करता है कि जेटीबीएस को अग्रिम जमा करना होगा और टिकटो को तब तक जारी किया जा सकेगा जब तक जमा राशि उपलब्ध होगी। नवंबर 2009, रेलवे बोर्ड ने बाद में स्पष्ट किया कि कम वित्तीय सीमा ₹ 10,000 तक है जिसमें जेटीबीएस टिकट जारी कर सकते है जिसे सभी के लिए सार्वभौमिक रूप से प्रणाली में प्रदान किया जाता है ताकि जेटीबीएस द्वारा टिकट जारी नहीं किया जा सकता यदि उन्होंने ₹ 10,000[109] से कम राशि जमा की है। रेलवे बोर्ड द्वारा जेटीबीएस द्वारा टिकटों को जारी करने के लिए कोई ऊपरी वित्तीय नकद सीमा निर्धारित नहीं थी।

राजपत्रित अधिसूचना[110] दिनांक 08 नवंबर 2016 के अनुसार पांच सौ रूपये और एक हजार रूपये (अर्थात निर्दिष्ट बैंक नोट) की अंकित करेन्सी के नोटों को विमुद्रीकृत किया गया था और इन नोटों का 9 नवम्बर 2016 से वैध मुद्रा रहना समाप्त कर दिया गया। रेलवे अपने पत्र[111] द्वारा दिनांक 9 नवंबर 2016, स्पष्ट किया कि निर्दिष्ट बैंक नोटों को रेल टिकट काउन्टरों पर, सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के बसों और हवाई अड्डों पर हवाई जहाज के टिकटों के लिए 9

[108] सं. 2006/टीजी-I/20/जेटीबीएस दिनांक 28 जून 2006

[109] 1 जनवरी 2010 से प्रभावी हुई।

[110] एस.ओ. 3407(ई) और एसओ 3408(ई) दिनांक 08 नवंबर 2016

[111] पत्र सं. आरबीए 2016/एसीआईआई/9/3/ दिनांक 9 नवम्बर 2016

नवंबर 2016 से 11 नवंबर 2016 तक वैध मुद्रा बन्द नहीं की जाएगी और उसी को सभी रेलेव जोनल रेलवे को संप्रेषित किया जाए। यह भी बताया था कि उपरोक्त अवधि के दौरान निर्दिष्ट बैंक नोट के साथ किए गए लेन-देन के रिकार्डों का पूर्ण लेखा अनुरक्षित किया जाए। रेलवे के जमा लेखा में रेलवे टिकटिंग परिचालन और नकद प्राप्ति का अन्तिम निपटान में सम्मिलित अधिकारियों को अनुदेश दिये गये थे। यह देखा गया कि कंप्यूटरईज्ड अनारक्षित टिंकटिंग प्रणाली के माध्यम से अनारक्षित टिकटों के जारी/बिक्री के लिए रेलवे के अनिवार्य जमा लेखे में जेटीबीएस द्वारा जमा किये गये नकद के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई निर्दिष्ट निर्देश/अनुदेश जारी नहीं किये गये।

लेखापरीक्षा ने छः जोनल रेलवे[112] के 59 स्टेशनों[113] पर 7 नवम्बर 2016 से 11 नवम्बर 2016 के दौरान 132 जेटीबीएस द्वारा किये गये लेन देन की नमूना जांच की। विमुद्रीकरण के पहले और बाद के पांच दिनों के लिए जेटीबीएस द्वारा किये गये जमा की तुलना से पता चला कि विमुद्रीकरण के बाद, इन 132 जेटीबीएस द्वारा किये गये कुल नकद जमा में विमुद्रीकरण से पूर्व उनके सामान्य नकद जमा में महत्वपूर्ण राशि तक बढ़ोतरी हुई जो नीचे सारणीबद्ध है:

तालिका 2.15 विमुद्रीकरण से पूर्व और बाद में जेटीबीएस द्वारा जमा किये गये राशि का ब्यौरा

जोनल रेलवे	जोनल रेलवे में जेटीबीएस की कुल संख्या	नकद जमा में महत्वपूर्ण भिन्नता देखी गई वहां जेटीबीएस की संख्या	जेटीबीएस द्वारा जमा की गई राशि (₹ लाख में)				
			विमुद्रीकरण से पहले		विमुद्रीकरण के बाद		
			07.11.2016	*08.11.2016*	*09.11.2016*	*10.11.2016*	*11.11.2016*
म.रे	210	33	14.51	12.24	61.39	32.95	18.24
पू.सी.रे	16	08	0.10	0.82	3.89	2.02	1.29
उ.प.रे	91	18	3.11	12.12	12.39	4.53	5.10
प.रे	49	12	3.88	11.44	15.35	6.32	4.43
पू.रे	131	32	7.35	9.57	34.50	19.86	13.33
उ.पू.रे	148	29	6.63	21.65	31.55	16.29	14.49

[112] मध्य, उत्तरपूर्व सीमा, उत्तर पश्चिमी, उत्तर पूर्वी, पूर्वी, पश्चिमी रेलवे

[113] सीआर -8 स्टेशन (कुर्ला, घाटकोपर, ठाणे, कल्याण, पनवेल, पुणे, पारासीया, भुसावल), एनएफआर -5 स्टेशन (सुनी, लाधा, जोगबनी, कटिहार, बारसोई), एनडब्ल्यूआर -14 स्टेशन (अलवर, बांदीकुई, निमकाथाना, सीकर , जयपुर, फुलेरा, भीलवाड़ा, अजमेर, भिवानी, लाहरू, चुरु, हिसार, देवगना, मकराना), एनईआर -08 स्टेशन (फर्रुखाबाद, गोरखपुर, माउ, सिवान, काशीपुर, लखनऊ, छपरा, काशीपुर, अजमगढ़), डब्ल्यूआर -09 स्टेशन (अहमदाबाद, विरामगम, पीटीएन, कंडिविली, विरार, भौरुच जंक्शन, कोसम्बा जेएन, इंदौर, उज्जैन), ईआर -15 स्टेशन (बर्द्धमान, हावड़ा, कटवा जंक्शन, तारकेश्वर, अशोकनगर रोड, बेहरमपुर कोर्ट, चकदाहा, सेनिनिग, दत्तकपुुर, कांचपारा, कृष्णापुर, सियालदह, सोदपुर, सोनारपुर, तल्दी)

कुर्ला स्टेशन पर 13 मामलों में से सात में, जहां जेटीबीएस ने अपनी टिकट बिक्रियों के लिए असंगत विमुद्रीकृत नोटों को जमा किया था, मध्य रेल प्रशासन आयकर विभाग को प्रतियां भेजते हुए कारण बताओं नोटिस (28 और 30 नवम्बर 2016) जारी किया। जेटीबीएस ने कारण बताओ नोटिस के लिए अपने स्पष्टीकरण में बताया कि ये मामले उनके व्यक्तिगत उपयोग, आपातकाल जरूरतों, ऋण भुगतान, बैंकों में भीड़ से बचने आदि के लिए थे। रेलवे केन्द्रीय प्रशासन द्वारा कूर्ला स्टेशन पर बकाया छः जेटीबीएस के प्रति कार्रवाई ना करने के कारण रिकार्ड में नहीं थे। लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गये मामलों पर, मध्य रेल प्रशासन ने मामलों को आयकर अधिकारियों को 23 अगस्त 2017, 07 सितंबर और 11 सितंबर 2017 को क्रमशः मुम्बई, पुणे, नागपुर और भुसावल डिवीजनों को सन्दर्भित किया।

आगे यह देखा गया कि इन जेटीबीएस द्वारा बेचे गये टिकटों का प्रतिशत विमुद्रीकरण अवधि के दौरान उनके द्वारा जमा किये गये नकद की तुलना में महत्वपूर्ण रूप से कमी थी जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 2.16 जेटीबीएस द्वारा जमा किये गये नकद के लिए टिकटों को बिक्री का प्रतीशत।

जोनल रेलवे	विमुद्रीकरण से पहले		विमुद्रीकरण के बाद		
	07.11.2016	*08.11.2016*	*09.11.2016*	*10.11.2016*	*11.11.2016*
म.रे	93	89	15	24	42
पू.सी.रे	157	79	14	19	29
उ.प.रे	90	22	12	31	28
प.रे	91	25	13	32	44
पू.रे	105	85	20	26	45
उ.पू.रे	120	45	28	38	42

इस प्रकार जेटीबीएस द्वारा नकद जमा के लिए ऊपरी सीमा को निर्धारित करने के लिए बोर्ड से निर्दिष्ट निर्देशों/अनुदेशों की अनुपस्थिति में, जेटीबीएस ने अनुचित लाभ लिया और बैंक में उसी को जमा करने के बजाय विमुद्रीकरण विमुक्त में रेलवे के साथ नकद की बड़ी राशि को जमा किया। राजपत्रित अधिसूचना केन्द्र सरकार द्वारा 8 नवम्बर 2016 को जारी किया गया जिसमें रेलवे टिकट काउन्टरों पर रेलवे टिकट खरीदने के उद्देश्य से पुराने विमुद्रीकरण नोटों का इस्तेमाल स्वीकार किया गया था और जेटीबीएस द्वारा टिकटो की बिक्री को इसमें शामिल नहीं किया गया था।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (5 जनवरी 2018); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.16 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे): विलंब शुल्क की कम वसूली के कारण हानि

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार स्वीकार्य नि:शुल्क समय निजी स्टील साईडिंग में वैगनों के विभिन्न प्रकारों के रेकों की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए निर्धारित किये गये हैं। जिन्दल स्टील एण्ड पावर लिमिटेड के साथ अनुबंध को स्पष्ट रूप से निर्धारित किया गया है कि साईडिंग के लिए रेलवे बोर्ड निर्देशों में निहित लदान योजना पर टर्मिनल प्रोत्साहन कम इंजन से संबंधित अनुदेशों का पालन किया जाएगा। तथापि, एसईसीआर ने इस साईडिंग के लिए अधिक नि:शुल्क समय को स्वीकार किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 10.56 करोड़ के विलंब शुल्क की कम उगाही हुई।

रेलवे बोर्ड ने 2005 के दर परिपत्र 74 दिनांक 19 दिसंबर 2005 द्वारा गुड्स शेड और साइडिंग में विभिन्न प्रकार के वैगनों के लोडिंग और अनलोडिंग के लिए नि:शुल्क समय और छूटों (यदि कोई है) को स्पष्ट रूप से द्विविभाजित किया है ।

अपने टर्मिनलों से मालभाडा ट्रेनों के सहज निकासी में ग्राहकों की सहायता और रोलिंग स्टॉक के उपयोग को सुधारने के लिए, रेलवे बोर्ड ने (मार्च 2006), पहली अप्रैल 2006[114] से प्रभावी टर्मिनल्स प्रोत्साहन कम इंजन लादान योजना (टीआईईएलएस) को आरंभ किया। योजना निर्धारित करती है कि सभी भावी साईडिंगों को ईओएल (इंजन पर लदान) अवधारण के साथ आना है, और किसी वित्तीय लाभ को स्वीकार किये बिना सभी भावी टर्मिनलों के लिए टीआईईएलएस के लिए लोडिंग अनलोडिंग लागू होगा। कार्यकारी टीआईईएलएस के साथ ब्लाक रेकों के विभिन्न प्रकारों के लोडिंग/अनलोडिंग के लिए अनुमेय खाली समय इस प्रकार निर्धारित है।

तालिका 2.17 विभिन्न प्रकार के वैगनों के लिए स्वीकृत लोडिंग और अनलोडिंग समय।

वैगनो के प्रकार	लोडिंग (घन्टे)	अनलोडिंग (घन्टे)
ओपन रेक (बीओएक्सएन आदि)	3:00	5:00
हुपर रेक (बीओबीआर आदि)	3:00	2:00
ढके हुए रेक (बीसीएन आदि)	6:00	6:00
टैंक रेक (बीटीपीएन आदि)	5:00	5:00

[114] रेलवे बोर्ड के मालभाड़ा मार्केटिंग (एफएम) 2006 के परिपत्र सं.9 दिनांक 06.03.2006

एसईसीआर में, जिन्दल स्टील एण्ड पॉवर लिमिटेड (जेएसपीएल) की दो साइडिंगों है अर्थात् किरोडीमलनगर अर्थात जेएसएलके साईडिंग और रेल एवं यूनीर्वसल बीम मील साईडिंग। 2005 के दर परिपत्र 74 के पैरा 2.4 के अनुसार स्टील प्लान्ट के लिए लागू सामान्य नि:शुल्क समय वाली एक पुरानी साईडिंग जेएसएलके है। आरएण्डयूबीएम साईडिंग टीआईईएलएस के साथ नवम्बर 2007 में एसईसीआर प्रशासन द्वारा भरे रेक प्रहस्तन के लिए स्वतंत्र बुकिंग प्वाईन्ट के रूप में नई साईडिंग अधिसूचित है जिसमें विलंब शुल्क की परिकल्पना[115] के लिए यह भी उल्लेखित किया गया है कि, टीआईएलईएस में निर्धारित खाली समय लागू होगा। खाली समय की मंजूरी के रिकार्डों के नमूना जांच के दौरान इन साईडिंगों में विलंब शुल्क की निकासी में निम्नलिखित अनियमित्ताएं देखी गई थी।

(i) टीआईईएलएस/ईओएल अवधारणा के अन्तर्गत लोडिंग के लिए अनुमेय नि:शुल्क समय के उल्लंघन में, रेल प्रशासन ने आरसी-74/2005 के पैरा 2.4 के अनुसार स्टील प्लान्टस के लिए लागू सामान्य नि:शुल्क समय को स्वीकृत किया गया। नतीजतन, 17 घन्टे (12 घन्टे +5 घन्टे) के नि:शुल्क समय (पांच घन्टे के ब्लॉक रेक अनुमति सहित) खुले वैगन रेकों की लोडिंग के लिए तीन घन्टों के स्थान पर अनुमत किया गया था और विलंब शुल्कों को तदनुसार उदग्रहित और वसूल किया गया था। इससे लेखापरीक्षा में आकलित जैसे कि आरएण्डयूबीएम साईडिंग में 1018 रेकों के संबंध में अप्रैल 2012 से मार्च 2017 के दौरान की अवधि के लिए ₹ 6.38 करोड़ रूपये विलंब शुल्क की कम उगाही हुई।

(ii) रेलवे बोर्ड ने आगे स्पष्ट[116] किया (मई 2015) कि फ्लैट रेक (बीआरएन/बीएफएन; कॉनकार्ड) की लोडिंग के लिए नि:शुल्क समय ईओएल छ: घन्टे के लिए अनुमेय होगा, तथापि, उक्त अनुदेशों का पालन नहीं किया गया और फ्लैट और कॉनकोर्ड रेंकों की लोडिंग के लिए छ: घन्टे के स्थान पर 17 घन्टे (पाच घन्टे के ब्लाक रेंक अनुमति सहित) नि:शुल्क समय को अनुमत किया फलस्वरूप, लेखापरीक्षा के निर्धारित जैसे के फलैट/ कॉनकोर्ड (बीआरएन+बीएफएन+बीओएसटी) रेकों के संबंध में विलंब शुल्क आरएंडयूबीएम साईडिंग में 809 रेंकों के संबंध में मई 2015 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 4.18 करोड़ कम संग्रहित किया गया था।

[115] सीसीएम/एसईसीआर/बीएसपी के परिपत्र सं.183 (जी)/2007 दिनांक 26.11.2007

[116] रेलवे बोर्ड का 2015 का दर परपित्र सं.18 दिनांक 14.05.2015

मार्च 2016 में जब रेल प्रशासन के साथ मामला उठाया गया तो उन्होंने बताया (मई 2016) कि आरएण्डयूबीएम साईडिंग के विस्तार कार्यक्रम के अन्तर्गत मौजूदा प्लांट क्षेत्र में निर्मित और नवम्बर 2007 में अधिसूचित किया गया था। इस प्रकार आगे बताया गया था कि केवल नयी साईडिंग को ही ईओएल के अन्तर्गत लाया जा सकता था और मौजूदा साईडिंग टीआईईएलएस के लिए लागू होगीं, केवल तब, जब साईडिंग टीआईईएलएस/ईओएल के अन्तर्गत विकल्प हो। टीआईईएलएस के अन्तर्गत कार्य के लिए आरएण्डयूबीएम हेतु कोई अलग से करार नहीं किया गया था।

तथापि, तथ्य रहता है कि नवनिर्मित आरएण्डयूबीएम साईडिंग के लिए जेएसपीएल एण्ड रेल प्रशासन के बीच एक अनुबंध को (नवम्बर 2007) निष्पादित किया गया था और अनुबंध का खण्ड 13 (सी) स्पष्ट रूप से निर्धारित करता है कि एफएम-09/2006 में निहित टीआईईएलएस के संबंध में अनुदेशों को साईडिंग के लिए पालन किया जाएगा।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के आदेशों का अननुपालन और आरएण्डयूबीएम साईडिंग में रेकों के लोडिंग के लिए अधिक नि:शुल्क समय को अनुमेय करने के परिणामस्वरूप एसईसीआर द्वारा ₹ 10.56 करोड़[117] के विलंब शुल्क की कम उगाही हुई। आगे, साईडिंग से मालगाडियों के रोलिंग स्टॉक और सहज निकासी की उपयोगिता में सुधार के मूल उद्देश्य जिसके लिए टीआईईएलएस ईओएल खाली समय योजना को आरंभ किया गया था भी विफल हो गई थी।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (21 सितंबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

2.17 मध्य रेलवे (म.रे): टिकट बुकिंग स्टाफ और टिकट निरीक्षकों द्वारा नकदी के प्रेषण में कमियां

म.रे के विभिन्न डिवीजनों में स्वीकार किये गये डेबिटों का संचयन था क्योंकि रेल प्रशासन द्वारा स्वीकार किये गये डेबिटों की निकासी के लिए कोडल प्रावधानों को कार्यान्वित नहीं किया गया था। कर्मचारियों ने अनुचित नकद और पूर्ण में नकद का भुगतान नहीं किया। शेष राशि की वसूली की प्रणाली ने सुविधाजनक मासिक किश्तों में, कर्मचारियों द्वारा नकद के कम प्रेषण की प्रथा की निरन्तरता को भी बढावा दिया। रेल प्रशासन उन आदी चुककर्ता कर्मचारियों के प्रति अनुशासनात्मक कार्यवाही करने में विफल रहा। सभी जोनल रेलवे

[117] अप्रैल 2012 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 6.38 करोड़ और मई 2015 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 4.18 करोड़।

प्रशासनों को शीघ्र जेपीओ जारी करने की आवश्यकता है ताकि कर्मचारियों द्वारा नकद के प्रेषण की प्रणाली को व्यवस्थिति करने के लिए एक तंत्र स्थापित किया जाए और स्टेशन अर्जन करने के अनुचित मामलों को कम किया जाए रेलवे को चूककर्ताओं के प्रति कड़ी से कड़ी कार्रवाई करने की भी आवश्यकता है जो ऐसी प्रथाओं के प्रति एक प्रतिरोधी कार्य होगा। भारतीय रेल पर टिकट बुकिंग एवं टिकट चेकिंग स्टाफ की संख्या को संज्ञान मे लेते हुए, अनुचित नकद का जोखिम तथा लगातार कम नकद जमा कराने की प्रथा कई गुना होगी।

भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खंड-II) के पैरा 2430 के अनुसार, कोई भी रेलवे कर्मचारी जो रेलवे के खाते पर धन प्राप्त करता है और धोखा देने के इरादे से, कैश बुक में इसकी प्रविष्टि छोड़ देता है अथवा अन्य निर्धारित रिकार्ड अथवा वे जो लोगों से अनधिकृत शुल्क इकट्ठा करता है, तो मुकदमा चलाने के लिए उत्तरदायी है यदि यह पाया जाता है कि धन वसूला गया धन प्रेषित नहीं किया गया है, गलती पर कर्मचारी के प्रति कठोर कार्रवाई की जाएगी।

स्वीकार किये गये डेबिट स्टेशन के प्रति उठाये गये डेबिटों और कर्मचारी द्वारा स्वीकार किया गया है जैसे कि उनसे देय है। स्टेशन के प्रति प्रत्येक डेबिट या अस्वीकार द्योतक किराया प्रभार लेने में त्रुटियों से उत्पन्न अथवा नकद अधिकारी द्वारा स्टेशन के प्रति प्रत्येक डेबिट अथवा अस्वीकरण अथवा मालभाड़ा संबंधित कर्मचारी द्वारा, नकद का कम प्रेषण, खराब सिक्के जिनके और अन्य कारणों से प्रदत है, कर्मचारी द्वारा देय है। नियम[118] में प्रावधान है कि संबंधित कर्मचारी द्वारा डेबिट स्वीकार किये जाने पर तत्काल जमा किया जाना चाहिए। भारी डेबिटों के मामलें में, डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक (डीसीएम) मासिक किश्तों के रूप में वेतन बिलों से वसूलियों को अनुमत कर सकता है। नियम[119] यह भी प्रावधान करता है कि यदि स्वीकार्य डेबिटों को संबंधित कर्मचारियों द्वारा वेतन बिल की तैयारी की तिथि से पहले नकदी में ठीक नहीं किया जाता तो, स्टेशन मास्टर को डेबिटों के लिए कर्मचारियों से की जाने वाली वसूलियों का विवरण तैयार करना चाहिए और उसे प्रासंगिक बिल के साथ डिवीजन लेखा कार्यालय को भेजना चाहिए।

---

[118] भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खण्ड II) के पैरा 2720 और 2723

[119] भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खण्ड II) के पैरा 2721

स्टेशन लेखे के यात्रा संबंधी निरीक्षक (टीआईए) और ट्रैफिक निरीक्षण अनुभाग को जारी किये गये मौजूदा अनुदेशों[120] के अनुसार, कि टीआईए स्वयं बकाया स्वीकार्य डेबिटों को आगे बढायें और देखें कि उन्होंने वेतन शीट के माध्यम से वसूली के लिए डीसीएम को सलाह देते हुए शीघ्रता से निपटान कर देनी चाहिए। आगामी कार्रवाई हेतु उस व्यक्ति का ब्यौरा जो निरन्तर कम प्रेषणों को करने का आदी है डीसीएम और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीपीएम) के नोटिस में लाना जाना चाहिए। वाणिज्यिक स्टाफ जिनके प्रति डेबिटों की पुनरावृत्ति को उठाया गया है और जहां डेबिट ज्यादा हैं वहां ऐसी नकदी के गबन को रोकने के लिए नकदी को संभालने में शामिल पदों की निरन्तरता को समान्यत: स्वीकार[121] नहीं किया जाना चाहिए।

मध्य रेलवे में टिकट चैकिंग स्टाफ और टिकट बुकिंग स्टाफ द्वारा स्वीकार किये गये डेबिटों की निकासी की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित अनियामितताओं का पता चला है:

टिकट बुकिंग स्टाफ के स्वीकार्य डेबिट।

मध्य रेलवे के विभिन्न डिवीजनों में, मार्च 2017 की समाप्ति पर ₹ 56.27 लाख[122] का स्वीकार्य डेबिटों का शेष बकाया था। यद्यपि, म.रे प्रशासन द्वारा अर्द्धवार्षिक समीक्षाओं को किया गया था और परिणामों का रेलवे बोर्ड को सूचित किया गया था, किन्तु कोडल प्रावधानों के अनुसार पुरानी बकाया राशियों की वसूली करने हेतु ना तो वाणिज्यिक और ना ही ट्रैफिक लेखा विभाग द्वारा मजबूत प्रयासों को आवश्यक रूप से आरंभ किया। मुबई डिवीजन में, यह देखा गया था कि

- अप्रैल 2014 और दिसम्बर 2016 के दौरान आठ बुकिंग लिपिक नकद का कम प्रेषण कर रहे थे किन्तु रेल पशासन उनके प्रति अनुशासनिक कार्रवाई करने में विफल रहा। नकद प्रहस्तन करने वाले पद पर कर्मचारियों को बने रहने का अननुमत करने वाला प्रावधान भी अनुपालन नहीं किया जा रहा था।

---

[120]वित्तीय सलहाकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एण्ड सीएओ) द्वारा जारी मध्य रेलवे को अनुदेशों की मैनुअल के पैरा 226(3) और 924(2)

[121]भारतीय रेलवे का ट्रैफिक (वाणिज्यिक) विभाग के लिए पैरा 1002 (iii और ii)

[122]मुंबई डिवीजन (₹ 20.59 लाख), पूणे डिवीजन (₹ 6.63 लाख), भुसावल डिवीजन (₹ 25.09 लाख), नागपूर डिवीजन (₹ 3.50 लाख), सोलापुर डिवीजन (₹ 0.47 लाख)

- 14 बुकिंग क्लर्कों से स्वीकार्य डेबिटों के ₹ 3.50 लाख की राशि को लंबी उपस्थिति, स्थानान्तरण और टीआईए क्रेडिट प्रतीक्षित आादि जैसे कारणों से वसूल नहीं किया गया था।

अन्य छः मामलों में (मुंम्बई, पुणे और भुवनेश्वर डिवीजन) को 9 माह से 33 माह की विचारणीय अवधि के लिए स्वीकार्य डेबिट बकाया थे।

टिकट चैकिंग स्टाफ का स्वीकार्य डेबिट

- भुसावल में, 29 दिसम्बर 2013 से 01 अक्टूबर 2014 के दौरान एक टीटीई (श्री एस.एस वानले) द्वारा यात्रियों से अधिभार किराया टिकटों (ईएफओ) को जारी कर ₹ 24.72 लाख की नकद राशि संग्रहित किया गया जिसे प्रेषित नहीं किया गया था। इन ईएफटी पुस्तकों को टीटीई की विवरणियों के संबंध में भी प्रस्तुत नहीं किया गया था। उक्त टीटीई ने रेलवे के साथ नकद जमा करने के साक्ष्यों में नकली धन रसीद संख्याओं को उद्धृत की थी और अन्तिम उपयोग की गई ईएफटी की दूसरी तरफ पर भुसाबल बुकिंग कार्यालय की डाक टिकट भी चिपकाई गई थी। श्री एस.एस वानले/टीटीई के प्रति ₹ 24.72 लाख के डेबिटों को बताया गया था (नवम्बर 2014) और फरवरी 2016 से ₹ 10,000 प्रतिमाह पर वसूली की जा रही थी। दिसम्बर 2017 की समाप्ति पर वसूली के लिए कुल ₹ 21.92 लाख बकाया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि उक्त टीटीई (श्री वानले) द्वारा नकदी की अनुचित/अप्रेषित अनियमितत्ताओं को 2012-13 से 2014-15 की अवधि के लिए नौ टीआईए रिपोर्टों में से किसी में भी नहीं बताया गया जो ट्रैफिक के लेखा विभाग द्वारा कमजोर आन्तरिक जांच को दर्शाता है।

- मुम्बई डिवीजन में, डीसीटीआई/मुम्बई के रिकार्डों की समीक्षा से पता चलता है कि (मार्च 2017) टिकट चैकिंग स्टाफ रेलवे नकदी को कम प्रेषित करने का आदी था ₹ 11.32 लाख के डेबिटों को चूक करने वाले कर्मचारियों के प्रति बताया गया था। इस प्रकार, रेलवे के राजस्व/नकद को चूककर्ता कर्मचारियों द्वारा रोके रखा गया था और उनके द्वारा व्यक्तिगत उपयोग के लिए लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर, रेल प्रशासन ने बताया (जून 2016) कि 14 कर्मचारियों से ₹ 10.80 लाख वसूल किया गया था और केवल ₹ 0.52 लाख दो कर्मचारियों से बकाया था।

सेवानिवृत/मृत/स्थानांतरित/लंबी अनुपस्थिति कर्मचारियों से बकाया

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे ने मुंबई डिवीजन के 31 टिकट बुकिंग स्टाफ के संबंध में जिन्हें या तो सेवानिवृत, मृत स्थानान्तरित अथवा सेवा से मुक्त कर दिया गया था, से दिसंबर 2016 तक ₹ 7.16 लाख के बकाया प्रदतराशि को वसूल नहीं किया गया था। डीसीटीआई/सीएसटीएम के टिकट चैकिंग कर्मचारियों से जो या तो सेवानिवृत, स्थानान्तरित, मृत हो गये थे अथवा लंबी अनुपस्थिति पर थे उन पर वसूली के लिए ₹ 2.51 लाख की राशि बकाया थी।

इएफटी पुस्तकों को जारी करना और टीटीई के द्वारा वापसी

रेलवे मैनुअल में धन मूल्य पुस्तकों (खाली कागज टिकट बुक)/ ईएफटी पुस्तकों की स्टॉक पुस्तकों के अनुरक्षण के लिए विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित[123] है। रेलवे बोर्ड का 2012 का वाणिज्यिक परिपत्र सं. 53, बुकिंग कार्यालय में टिकट कलेक्टर (टीसी) और टीटीई द्वारा जमा की गई अर्जनों के लिए प्रक्रियाओं को बताता है। नकद प्राप्त करते हुए स्टेशन कर्मचारियों द्वारा और संबंधित मुख्य टिकट निरीक्षक (सीटीआई) द्वारा ट्रैफिक लेखा कार्यालय को इसके प्रस्तुतीकरण के लिए टीटीई द्वारा अतिरिक्त किराया रेलवे को धन रशीद जारी करना। स्टेशनों पर अनुरक्षित लेखाओं के आरंभिक रिकॉर्ड (नामत: अधिक्य किराया रसीद आदि) और निरीक्षणों की अवधि, स्टेशन स्टाफ नामत: टीटीई और टीसी द्वारा ईएफटी के विभिन्न रिटर्नों की उपयोगिता और तैयारी के लिए अपनाई गई प्रक्रिया तथा ईएफटी पुस्तिका के खो जाने के मामले में टीआईए द्वारा जांच की जानी चाहिए।[124]

लेखापरीक्षा के दौरान ईएफटी पुस्तिकाओं के विलंबित वापसी/वापस न करना, ईएफटी रिटर्न जमा करने में विलंब, टीसी/टीई/टीटीई द्वारा ईएफटी पुस्तिकाओं के खो जाने के मामले पाऐ गऐ जिनका सार निम्नानुसार है:

i. प्रयुक्त ईएफओ पुस्तिकाओं की वापिसी में विलंब/वापिस न किया जाना

वर्तमान निर्देशों के अनुसार, नई पुस्तिका की मांग करने से पूर्व पुस्तिका के सभी पृष्ठ भर जाने के तुरंत बाद टीसी/टीई/टीटीई द्वारा प्रयुक्त ईएफटी पुस्तिका तुरंत वापिस की जानी चाहिए। यह पाया गया कि:

---

[123]भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खण्ड-II) के पैरा 228 (ख) पैरा 554 और पैरा 728

[124]लेखा विभाग (खंड II) के लिए भारतीय रेल कोड के पैरा 3301, 3302 तथा 3307, भारतीय रेल वाणिज्यिक मैनुअल (खंड I) के अध्याय 2,5,7,13 तथा पैरा 228 (बी), 554 तथा 728, 2012 का रेल बोर्ड वाणिज्यिक परिपत्र. सं. 53 तथा वाणिज्यिक परिपत्र सं. 8/2007।

- छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल्स (सीएसटीएम) में, जनवरी 2016 से जनवरी 2017 की अवधि के दौरान 32 मामलों में, टीसी/टीई/टीटीई को जारी ईएफटी पुस्तिकाओं की वापिसी में दो से 182 दिनों का विलंब पाया गया।
- भुसावल में, प्रयुक्त 150 पुस्तिकाओं में से (जनवरी 2016 से मार्च 2017 की अवधि से संबंधित) प्रयुक्त ईएफटी पुस्तिकाओं की वापसी के 97 मामलों में विलंब हुआ था। यह विलंब सात और 144 दिनों का था।
- दो मामलों में, स्टाफ (एक टीटीई और एक हेड टीटीई) को जारी (13.07.2012 तथा 02.04.2013 पर) दो ईएफटी पुस्तिकाऐं उनके द्वारा वापिस नहीं की गई उनके द्वारा एकत्रित ₹ 0.50 लाख की राशि भी बकाया है। टीटीई अक्तूबर 2012 से अनुपस्थित है।

ii. ईएफटी रिटर्न जमा करने में विलंब

अप्रैल 2016 से मार्च 2017 के दौरान, डीसीटीआई/भुसावल के 11 कर्मचारियों ने ईएण्डटी रिटर्न समय से जमा नहीं कराई। यह विलंब 17 से 31 दिनों से बीच था।

iii. ईएफटी पुस्तिकाओं का खो जाना

सात मामलों में, मार्च 2017 तक टीटीई को जारी ईएफटी पुस्तिकाएं उनके द्वारा वापिस नहीं की गई तथा इस अनाप्रेषण के कारण ₹ 2.02 लाख के रेल रोकड़ की हानि सूचित की गई।

iv. संयुक्त प्रक्रियागत आदेश जारी करना

रेलवे बोर्ड ने 2012 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 53 दिनांक 11.9.2012 में यात्रा टिकट जांचकर्ता (टीटीई) रोकड़ के प्रेषण के लिए विस्तृत दिशा निर्देश जारी किए रेल बोर्ड के निदेशों के अनुसार (सिंतबर 2012), जिस स्टेशन पर ड्यूटी समाप्त होती है वहां टीटीई को तुरंत जारी ईएफटी के माध्यम से वसूल की गई राशि जमा करनी चाहिए। बुकिंग क्लर्क, टीटीई से रोकड़ प्राप्त करने के बाद, प्रेषण का ब्रेक-अप पूर्ण रूप से फीड करने के बाद अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस) धन रसीद जनरेट करेगा। टीटीई को प्रयुक्त ईएफटी के अंतिम रिकॉर्ड पृष्ठ की पिछली तरफ अपने स्पष्ट हस्ताक्षर/स्टैम्प के नीचे यूटीएस धन रसीद संख्या और दिनांक लिखनी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने सेंट्रल फॉर रेलवे इंफॉर्मेशन सिस्टम (क्रिस) को अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली में अनिवार्य रूप से भविष्य निधि (पीएफ) संख्या की फील्ड शामिल करने

के लिऐ आवश्यक प्रावधान करने के निर्देश दिऐ ताकि यूटीएस से धन रसीदें भी पीएफ संख्या के साथ जारी हो सकें। समान जोन या अन्य जोनल रेलवे के अंतर्गत विभिन्न स्टेशनों पर किऐ गऐ टीटीई वार प्रेषण दर्शाते हुऐ क्रिस द्वारा एक रिपोर्ट (दैनिक/आवधिक/मासिक आधार पर) डिजाईन की जानी थी। यह कार्य टीटीई द्वारा जमा किए जाने वाले रिटर्न के मिलान को आसान बनाने के लिए किया जाना था। जोन वार तथा टीटीई मुख्यालय वार रिपोर्ट सभी जोनल रेलवे के लिए जनरेट की जानी थी। यह रिपोर्ट अन्य रेलवे के लिए देय आय के मिलान, जांच और अनुवर्ती अंतरण के लिए महत्वपूर्ण थी। इस सॉफ्टवेयर बदलाव की प्रभावी तिथि की जानकारी उपरोक्त संशोधित योजना के कार्यान्वयन के लिए रेल बोर्ड को सूचित करते हुऐ जोनल रेलवे को दी जानी थी। रेल बोर्ड ने मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधकों (सीसीएम) तथा सभी जोनल रेलवे के एफए एंड सीएओ से को उपरोक्त वर्णित सभी आयामों को शामिल करते हुऐ विस्तृत जेपीओ जारी करने के तथा सुधारित प्रक्रिया के सुचारू कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के निर्देश दिऐ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि केंद्रीय रेल प्रशासन (23 जनवरी 2018) द्वारा उपरोक्त पंक्तियों पर जेपीओ जारी नहीं किया। अन्य जोनल रेलवे में जेपीओ के जारी के स्टेटस की समीक्षा से पता चला कि नौ जोनल रेलवे (उ.म.रे,पू.रे, उ.पू.सी.रे, उ.रे, द.प.रे, द.पू.रे, द.पू.म.रे, प.म.रे, तथा प.रे) ने जेपीओ जारी नहीं किए थे। केवल उ.प.रे तथा पू.म.रे ने रेलवे बोर्ड के दिनांक 11 सिंतबर 2012 के रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुपालन में जेसीओ जारी किऐ। तीन जोनल रेलवे (द.रे, द.म.रे, तथा पू.त.रे) में, रेलवे बोर्ड वाणिज्यिक के 2012 के परिपत्र सं. 53 के आधार रेल प्रशासन द्वारा जारी वाणिज्यिक परिपत्र आईईबिड में कोई जेपीओ आवश्यक नहीं था। पू.रे प्रशासन द्वारा जारी जेपीओ का स्टेट्स लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि द.रे में, वाणिज्यिक परिपत्र डेबिट पर आधारित निदेशों का पालन किया जाता है। तथापि, टीटीईवार/स्थान वार/ जोन वार प्रेषण पर रिपोर्ट जनरेट करने के लिए यूटीएस में कोई प्रावधान नहीं है और ऑटोमेटिक प्रणाली जेनरेटेड मिलान भी नहीं हो सकता था।

इस प्रकार, म.रे. की विभिन्न डिविजनों में जमा डेबिट एकत्रिकरण हो रहा था, क्योंकि रेल प्रशासक द्वारा जमा डेबिट के क्लिरेंस के लिए कोडल प्रावधानों को कार्यान्वित नहीं किया जा रहा था। बकाया राशि की वसूली की प्रणाली, आसान मासिक किश्तों में, स्टाफ द्वारा रोकड़ के अल्प प्रेषण की कार्य प्रणाली को प्रोत्साहन दिया। रेल प्रशासन आदतन गलती करने वाले कर्मचारियों के विरूद्ध

अनुशासनात्मक कार्रवाई करने में असफल रहा। लेखापरीक्षा आपत्तियां एक क्षेत्रीय रेलवे (मध्य रेलवे) में नमूना जांच के परिणाम हैं। भारतीय रेलवे में टिकट बुकिंग एवं टिकट जांच स्टाफ की संख्या को देखते हुए दुर्विनियोजन और नकद के कम प्रेषण की चालू पद्धति के कई रूप होंगे सभी रेल प्रशासनों को स्टाफ द्वारा रोकड़ के प्रेषण की प्रणाली को सरल बनाने के लिए तंत्र को व्यवस्थित करने की आवश्यकता है जिससे जेपीओ शीघ्रता से जारी किऐ जा सके तथा स्टेशन आय को असमायोजन के मामलों में कमी आई। रेल प्रशासन को ऐसी कार्य प्रणाली के निवारण के लिए गलती करने वालों पर कड़ी कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

यह मामला रेल बोर्ड के ध्यान में लाया गया (02 फरवरी 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)।

अध्याय 3
अभियांत्रिकी

रेलवे बोर्ड मे सदस्य अभियांत्रिकी, भारतीय रेल की सभी स्थायी परिसंपत्तियों जैसे ट्रैक, पुल, भवन, रोड, जल आपूर्ति के अनुरक्षण तथा परिसंपत्तियों जैसे कि नई लाईनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण तथा अन्य विस्तारण और विकास कार्य के निर्माण के लिऐ जिम्मेदार हैं। अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजिनीयरिंग), अतिरिक्त सदस्य (निर्माण) तथा सलाहकार (भूमि तथा सुविधाएं) उनकी सहायता करते है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) अभियांत्रिकी विभाग के अध्यक्ष अध्यक्ष होते हैं। ट्रैक, पुल, नियोजन, ट्रैक मशीन, सामान्य मामले आदि के विभिन्न मुख्य अभियंता पीसीई की सहायता करते हैं। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक जोनल रेलवे में निर्माण संस्था होती है, जिसके अध्यक्ष मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण होते हैं, जो क्षेत्रीय रेलवे में सर्वेक्षण कार्यों सहित प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए जिम्मेदार होते हैं और विभिन्न मुख्य अभियंता (निर्माण) उनकी सहायता करते हैं।

वर्ष 2016-17 के दौरान भारतीय रेल द्वारा परिसंपत्तियों (स्थाई मार्ग और निर्माण, पुल, सुरंग, रोड, साफ-सफाई, तथा जलापूर्ति आदि संयंत्र और उपस्कर सहित) के सुधार कार्य और अनुरक्षण पर कुल व्यय ₹ 13016.62 करोड़[125] था। भारतीय रेल ने नई परिसंपत्तियों जैसे कि नई लाईन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, ट्रैफिक सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण कार्य, पुल निर्माण कार्य लेवल क्रॉसिंग, तथा यात्री सुविधा कार्य के निर्माण पर भी ₹ 41679.07 करोड़[126] व्यय किया। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदा की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, रेलवे की निर्माण संस्था सहित अभियांत्रिकी विभाग के 1280 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई।

इस अध्याय में ठेकेदारों को अनुचित लाभ देने, नई लाईन, गेज परिवर्तन और आरओबी निर्माण में पूंजी अवरूद्ध होना, लाईसेंस शुल्क की कम वूसली, आदि से संबंधित छः एकल पैराग्राफ शामिल है।

---

[125] अनुदान सं. 4- 2016-17 के लिए स्थाई मार्ग और निर्माण के सुधार और अनुरक्षण तथा अनुदान सं. 07 का उप-शीर्ष सं. 200- संयंत्र और उपस्कर के सुधार और अनुरक्षण।

[126] अनुदान सं. 16 का संबंधित योजना शीर्ष

3.1 उत्तर रेलवे (उ.रे.): वित्तीय क्षमता और योग्यता पर रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उल्लंघन करते हुऐ फर्म को ठेका देने में अनुचित लाभ

एक फर्म को रेलवे बोर्ड के निर्देशों और कोडल प्रावधानों के बावजूद उसकी वित्तीय क्षमता और योग्यता की जांच किऐ बिना उत्तर रेल निर्माण संगठन द्वारा ठेका प्रदान किया गया। रेलवे ने फर्म को शास्ति के बिना विस्तारण प्रदान किया। दोनों कार्यों में ठेकेदार का कार्य 'संतोषजनक' दिखाया गया और विस्तारण प्रदान करते समय विलंब के लिए उसे दोषी नहीं ठहराया गया। इससे मेरठ और मुज्जफरनगर के बीच डबलिंग कार्य पर विपरीत प्रभाव पड़ा और खंड में माल भाड़ा तथा यात्री ट्रैफिक के आवागमन के लिए लाईन क्षमता के वर्धन की प्रत्याशित लाभ प्राप्त नहीं हो सकी।

नियमावली[127] के अनुसार, कोई भी कार्य या आपूर्ति करने के लिए उस ठेकेदार को नहीं सौंपी जा सकती जिसकी क्षमता और वित्तीय स्थिति की जांच नहीं की गई हो और संतुष्टिजनक नहीं पाई गई हो। रेलवे बोर्ड ने नई लाईनों, डबलिंग और यार्ड रिमॉडलिंग आदि की महत्वपूर्ण परियोजनाओं के अर्थवर्क ठेकेदारों की विफलता के विभिन्न उदाहरणों और ठेकेदारों की ओर से ऐसी विफलताओं के जोखिम से बचने और कार्य पूरा करने में होने वाले विलंब को ध्यान में रखते हुऐ भारतीय रेल के सभी महाप्रबंधकों को अर्थवर्क ठेकों के लिऐं संविदा निर्धारित करते हुऐ विशेष ध्यान देने के निदेश (दिसंबर 1968)[128] जारी किऐ हैं।

जोनल रेलवे के साथ कार्य समीक्षा बैठकों (नवबंर 2003) के दौरान रेलवे बोर्ड ने यह पाया कि संविदा समितियां (टीसी) अक्तूबर 2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा एक बार न्यूनतम अहर्ता मानदंड[129] पूरा करने के पश्चात संविदाकार की वित्तीय क्षमता और दक्षता की जांच नहीं कर रही थी।

(i) राजस्व/बैंकर शोध क्षमता प्रमाणपत्र (कार्य के विज्ञापित निविदा मूल्य का 40 प्रतिशत)

(ii) पिछले तीन वित्त वर्षों के कार्य के विज्ञापित निविदा मूल्य के न्यूनतम 35 प्रतिशत मूल्य के बराबर कम से कम एक समान कार्य पूरा किया हो (वर्तमान वर्ष और तीन पिछले वित्त वर्ष); एवं

---

[127] अभ्यांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1215

[128] रेलवे बोर्ड पत्र सं.67/डब्ल्यू 5/आरपी 2/5 दिनांक 4-12-2968

[129] रेलवे बोर्ड पत्र सं. 94/सीईआई/सीटी/4 दिनांक 17-10-2002

(iii) पिछले तीन वर्षों के दौरान कार्य के विज्ञापित निविदा मूल्य की 150 प्रतिशत संविदा राशि प्राप्त की हो।

रेलवे बोर्ड ने, इसलिए, यह स्पष्ट करते हुऐ पुन: निदेश जारी किऐ (नवबंर 2003) कि टी.सी. के महत्वपूर्ण कार्य भावी निविदाकार की वित्तीय क्षमता और दक्षता साथ-साथ हाथों में लिऐ हुऐ कार्य के बोझ की जांच करना है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि निविदाकार नये कार्य का भार उठा सकता है, और उसे सफलतापूर्वक पूर्ण भी कर सकता है, यदि उसे कार्य प्रदान किया जाऐ।

रेलवे बोर्ड, ने नवंबर 2013 में ठेके की सामान्य शर्तों के खंड 10 में संशोधन किया। इस खंड के अनुसार, निविदाकार तभी अर्हक होगा जब, उसने पिछले तीन वित्तीय वर्षों और वर्तमान वित्तीय वर्ष में विज्ञापित निविदा मूल्य की कुल निविदा राशि की न्यूनतम 150 प्रतिशत राशि प्राप्त की हो। निविदाकार के द्वारा नियोक्ता/ग्राहक से प्रमाणिक/सांक्ष्याकित प्रमाणपत्र, चाटर्ड अकाऊटेंट द्वारा प्रमाणित लेखापरीक्षित तुलनपत्र भी प्रस्तुत किया जायेगा।

अगस्त 2013 में रेलवे बोर्ड द्वारा मेरठ और मुज्जफरनगर के बीच 55 कि.मी. के डबलिंग कार्य की स्वीकृति प्रदान की गई। बेहतर गुणवत्ता नियंत्रण और उचित मॉनीटरिंग/पर्यवेक्षण के लिए कार्यकारी ऐजेंसी अर्थात उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा डबलिंग कार्य दो जोन नामत: जोन I और जोन II में बांट दिया गया। अर्थवर्क, कटिंग में पुश्ता में भराव तथा अन्य सहायक कार्यों के लिए दोनों जोन के लिए दो पैकेट प्रणाली के अंतर्गत निविदा आमंत्रित (सितंबर 2013) की गई थी। दोनों कार्यों के लिए मै. डाइनेस्टी प्रमोटर प्रा. लिमि. फरीदाबाद, निम्नतम निविदाकार थे। जैसा कि टीसी द्वारा संस्तुति की गई थी, जून 2014 और मई 2014 में क्रमश: ₹ 23.42 करोड़ तथा ₹ 26.21 करोड़ की लागत पर जोन I और जोन II का ठेका प्रदान किया गया। दोनों मामलों में 18 महीनों में कार्य पूर्ण करने की तिथि के साथ स्वीकार पत्र (एलओए) क्रमश: जून 2014 तथा मई 2014 में जारी किऐ गऐ।

उपरोक्त कार्यों में प्रदत्त निविदा और ठेकों के अंतिमीकरण की समीक्षा से निम्नलिखित तथ्य उदघाटित हुऐ:

1. फर्म मै. डाइनेस्टी प्रमोटर प्रा. लिमि. ने दोनों निविदाओं में संयंत्र और मशीनरी/संसाधन उपलब्ध और भुगतान की प्राप्ति के साक्ष्य के साख के लिए दस्तावेजों का समान सेट जमा कराया।

2. जोन I और जोन II के लिए निविदा की विज्ञापित लागत क्रमश: ₹ 25.39 करोड़ और ₹ 29.06 करोड़ थी। इस प्रकार, न्यूनतम अर्हक मानदंड के अनुसार, पिछले तीन वित्तीय वर्षों और वर्तमान वित्त वर्ष के दौरान फर्म द्वारा क्रमश: ₹ 38.09 करोड़ और ₹ 43.60 करोड़ प्राप्त किऐ जाने चाहिए थे।

3. जोन I के निविदा दस्तावेजों में, फर्म ने यह बताया कि उनके द्वारा ₹ 38.66 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया गया है। जबकि, जोन II के दस्तावेजों में फर्म ने बताया कि, उसी अवधि के दौरान उनके द्वारा ₹ 51.49 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया गया। जोन II के प्राप्त किऐ गऐ ₹ 51.49 करोड़ के भुगतान के दावे के विवरण की संवीक्षा से पता चला कि ठेकेदार द्वारा जोन I के लिए दर्शाये गऐ ₹ 38.66 करोड़ इसमें सम्मिलित था। इस प्रकार, पिछले तीन वित्त वर्षों और वर्तमान वित्त वर्ष के दौरान फर्म ने ₹ 51.49 करोड़ का कुल भुगतान प्राप्त किया, जिसमें से ₹ 38.66 करोड़ फर्म द्वारा दोनों संविदाओं के प्रति प्राप्त राशि के रूप में दर्शाया गया।

4. निविदा समिति ने मै. डाइनेस्टी प्रमोटर प्रा.लि. को स्वीकार प्रस्ताव की संस्तुति की, जिसे सक्षम प्राधिकारी (मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण) द्वारा स्वीकार कर लिया गया। परिणामस्वरूप, ₹ 49.63 करोड़ के श्रम मूल्य के दो ठेके एक ही फर्म को प्रदान किऐ गऐ जिसमें उसी अवधि के दौरान एक बोलीदाता से विज्ञापित लागत (₹ 54.46 करोड़ का 150 प्रतिशत अर्थात ₹ 81.68 करोड़) के 150 प्रतिशत से कम के भुगतान न प्राप्त किऐ जाने के वित्तीय मानदंड के प्रति पिछले तीन वित्त वर्षों और वर्तमान वित्त वर्ष की निर्धारित अर्हक अवधि, (2010-11 से 2012-13 तथा वर्तमान वर्ष 2013-14) के दौरान ₹ 51.49 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया था।

5. इस तथ्य के बावजूद भी निम्न उल्लंघन किये गये:
   - दोनों संविदाओं के लिए टीसी सदस्य और संविदा स्वीकार्य प्राधिकारी एक ही थे।
   - दोनों संविदाओं के लिए आरंभ तिथि समान अर्थात 29 अक्टूबर 2013 थी, तथा
   - टीसी बैठक उसी अवधि के दौरान आयोजित हुई।

6. वित्त वर्ष 2009-10 में फर्म ने ₹ 1.18 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया था। फर्म 16ए के अनुसार, यह भुगतान 2009-10 से संबंधित था। फर्म ने, तथापि,

यह राशि प्रमाणपत्र जारी होने के तिथि (21 सितंबर 2010) के आधार पर 2010-11 में प्राप्ति के रूप में लेखांकित की। टीसी ने भी यह राशि 2010-11 की अवधि के लिये लेखांकित की। यदि इस राशि पर टीसी द्वारा विचार नहीं किया गया होता, तो फर्म मै. डाईनेस्टी प्रमोटर प्रा. लि. जोन I हेतु अयोग्य करार दी जाती क्योंकि उसके द्वारा प्राप्त की गई भुगतान राशि ₹ 38.09 करोड़ (पिछले तीन वित्त वर्षों में ₹ 25.39 करोड़ के विज्ञापित निविदा मूल्य के 150 प्रतिशत के भुगतान प्राप्त करने के न्यूनतम अर्हक मानदंड पर आधारित) के सीमांकित निर्धारित मानदंड के प्रति घटकर ₹ 37.48 करोड़ (₹ 38.66 करोड़- ₹ 1.18 करोड़) रह जाती

7. उन्नत गुणवत्ता नियंत्रंण और उचित मॉनीटरिंग/पर्यवेक्षण के लिऐ कार्य को दो भागों में बांटने के पश्चात, दोनों कार्य एक ही ठेकेदार को प्रदान किऐ किऐ गऐ, जिससे यह निर्णय लेने का उद्देश्य विफल हो गया।

उपरोक्त से, यह प्रमाणित होता है कि टीसी ने फर्म को तीन जगहों पर अनुचित लाभ प्रदान किया नामत:

(i) एक साथ दोनों निविदाओं में भुगतान की प्राप्ति के समान साक्ष्य अनुमत किऐ।

(ii) संविदा दस्तावेजों में निर्धारित अर्हक अवधि से आगे फर्म द्वारा प्राप्त ₹ 1.18 करोड़ के भुगतान पर विचार किया; तथा

(iii) रेलवे बोर्ड के निदेशों का उल्लंघन करते हुए एक फर्म की वित्तीय क्षमता और दक्षता से आगे बढ़कर दोनों कार्य प्रदान किऐ।

अपने उत्तर में, उ.रे 'प्रशासन' ने बताया (नवंबर 2015) कि (क) ₹ 1.18 करोड़ की भुगतान की तिथि (अर्थात 21.09.2010) अर्हक अवधि (2010-11) में आती है; (ख) बोलीदाता की उपलब्ध बोली क्षमता का निर्धारण करने के लिए न कोई व्यवस्था थी और न ही कोई फॉर्मूला, और (ग) एक नवीन बोली क्षमता खंड अब लागू कर दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने, तथापि, यह पाया कि वित्त वर्ष 2009-10 के लिए जारी तिथि 21 सितंबर 2010, जैसी कि फॉर्म 16 ए में दर्शायी गई, थी। साथ ही, कार्यकारी अभियंता, परिवहन तथा महामार्ग मंत्रालय, चंडीगढ़ द्वारा जारी प्रमाणपत्र फॉर्म 16ए के आधार पर ही जारी किऐ गऐ थे। रेलवे बोर्ड ने टीसी द्वारा निविदाकार की वित्तीय क्षमता और दक्षता की जांच के लिए बारम्बार जोर भी दिया। इस

प्रकार, निविदा शर्तों में बोली क्षमता खंड को शामिल न करके फर्म के हाथ में पहले के कार्यभार का आकलन न करना एक चूक थि और रेलवे बोर्ड के निदेशों का उल्लंघन था।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि कार्य प्रगति खराब थी। फरवरी 2016 तथा अक्टूबर 2015 तक जोन I तथा जोन II की वित्तीय प्रगति क्रमश: 49.12 प्रतिशत और 17.18 प्रतिशत थी, जबकि कार्य पूर्णता तिथि क्रमश: 19 दिसंबर 2015 तथा 25 नवंबर 2015 थी। उ.रे. प्रशासन ने बिना शास्ति के विस्तारण प्रदान करके फर्म को सहायता दी। दोनों कार्यों में ठेकेदार का प्रदर्शन 'संतोषजनक' दर्शाया गया और विस्तारण प्रदान करते समय ठेकेदार विलम्ब के लिए को जिम्मेदार भी नहीं ठहराया गया। दोनों ठेके पहले ही समाप्त कर दिये गये और मार्च 2017 और अप्रैल 2017 में फर्म को क्रमश: ₹ 14.87 करोड़ जोन I तथा ₹ 13.33 करोड़ जोन II के लिए अंतिम भुगतान किया गया। शेष कार्य के लिए कोई नया ठेका प्रदान नहीं किया गया। (जुलाई 2017)

इस प्रकार, एक फर्म को बिना उसकी वित्तीय क्षमता और दक्षता की जांच किए ठेके प्रदान करने का टीसी का निर्णय दर्शाता है कि फर्म को अनुचित लाभ प्रदान किया गया है। इस मामले में निविदा प्रसंस्करण के लिये केवल रेलवे बोर्ड के निर्देशों की ही अनदेखी नहीं कि, बल्कि इससे कार्य की प्रगति पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। माल और यात्री ट्रैफिक के बढ़ते आवागमन के लिए लाईन क्षमता के वर्धन के अभिप्रेत लाभ प्राप्त नहीं किऐ जा सके।

मामला 3 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था। अपने उत्तर में रेल मंत्रालय ने बताया (23 फरबरी 2018) कि दो निविदाओं जिसमें एक ही निविदादाता निम्नतम था, के संयुक्त मूल्य पर निम्नतम निविदादाता की वित्तिय क्षमता और योग्यता के निर्धारण हेतु निविदा नोटिस में कोई प्रावधान/शर्तें नहीं थी। इसके अतिरिक्त विगत में किये गये कार्य और हस्तगत कार्य के आधार पर निम्नतम निविदादाता की बोली क्षमता के निर्धारण हेतु निविदा प्रलेख में कोई फार्मूला नहीं दिया गया था। तथापि, अक्टूबर 2015 से फार्मूला के साथ एक नई बोली क्षमता शर्त निविदादाता की अवशिष्ट क्षमता के निर्धारण हेतु शुरू की गई है। इस शर्त के अनुसार, यदि उपलब्ध बोली क्षमता वर्तमान कार्य के अनुमानित लागत के बराबर अथवा अधिक है तो निविदादाता को विधमान वचंबद्धत्ता और चालू कार्यों के व्यौरे प्रस्तुत करना होता है। मंत्रालय ने आगे बताया कि ठेकेदार ने 21 सितम्बर 2010 अर्थात, वित्त वर्ष 2010-11

जो पात्रता अवधि अर्थात 1 अप्रैल 2010 से 29 अक्टूबर 2013 में पडता है, ₹ 1.18 करोड का भुगतान प्राप्त किया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यधपि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने निम्नतम निविदादाता की बोली क्षमता के निर्धारण हेतु एक नयी बोली क्षमता शर्त एवं फर्मुला शुरू किया है, निविदादाता की वितीय क्षमता और योग्यता के निर्धारण का मामला, यदि एक ही निविदादाता एक ही समय में एक से अधिक निविदाओं में निम्नतम पाया जाता है, अभी समाधान होना था। निविदा शर्तों के अनुसार विगत तीन वर्षों और निविदा खोलने की तिथि तक पूर्ण किये गए कार्यों के लिए प्राप्त भुगतान कार्य की विज्ञापित लागत के 150 प्रतिशत से कम नहीं होना चाहिए। इस मामले में, यधपि ₹1.18 करोड का भुगतान 21 सितम्बर 2010 को प्राप्त हुआ था, तथपि वह वर्ष 2009-10 में किए गए कार्य के संबंध में था और इस प्रकार वितीय पात्रता मांनदंड के निर्धारण के लिए योग्य नहीं था। निविदा देने और ठेका प्रदान करने में पारदर्शिता बनाये रखने के लिए मंत्रालय को यह स्पष्ट करने की आवश्यकता है कि यह अर्हकारी अवधि से पुर्व की अवधि से सम्बंधित कार्य के लिए प्राप्त भुगतान वितीय पात्रता मानदंड के निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा।

3.2 पूर्व मध्य रेलवे (पू.म.रे): गेज कनवर्जन कार्य में पूंजी का अवरूद्ध होना

रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार गेज कनवर्जन परियोजनाएं जो कि पहले ही पूर्ण हो जानी चाहिए थी के संबंध में प्री-मेगा ब्लॉक निर्माण कार्य पूर्ण करने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन की ओर से अन्य सार्वजनिक निर्माण कार्यों में खराब कार्यान्वयन और अप्रभवी संविदा प्रबंधन देखा गया जिसके कारण गेज कनवर्जन परियोजना में विलंब हुआ तथा ₹ 47.98 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई। जीसी परियोजना में सार्वजनिक निर्माण कार्यों की समग्र लागत भी कीमतों में वृद्धि के कारण ₹ 551.68 करोड़ तक बढ़ गई।

रेलवे बोर्ड ने लगभग एक महीने के ब्लॉक समय[130] में गेज कनवर्जन के कार्य के तरीकों तथा गेज कनवर्जन कार्यों के लिए असमान्य लंबे मेगा ब्लॉक समय के लिए कारणों के अध्ययन के लिए समिति का गठन (अगस्त 2004) किया। अध्ययन के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने निदेश जारी किऐ (मई 2005) कि गेज कनवर्जन (जीसी) परियोजनाओं के कार्यों जैसे कि अर्थवर्क, छोटे पुल तथा भार पर

[130] ब्लॉक वह समय है जो परिचालन विभाग परियोजना/ठेका कार्यान्वयन विभाग को रेलेवे ट्रैकों पर कार्य करने के लिए दिया जाता है, जिसके दौरान चयनित खंड पर ट्रैफिक बंद रहता है।

कुछ बड़े पुल तथातंरण पर दो से तीन वर्ष पूर्व शुरू हो जाने चाहिए तथा ब्लॉक से पूर्व पूर्ण हो जाने चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने देखा कि अधिकतम 60 दिनों में मेगा ब्लॉक मे सभी निर्माण कार्य पूर्ण करना वांछनीय है यद्यपि 30 दिन उपयुक्त होगा।

सकरी-निर्माली तथा झझारपुर-लौरुहा बाजार खंड (94 कि.मी.) पू.म.रे के समस्तीपुर खंड का जीसी कार्य 2004-05 के बजट में शामिल किया गया था। फरवरी 2008 में ₹ 372.14 करोड़ की लागत पर रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य का विस्तृत आकलन (सहरसा-फोरबेसगंज खंड का जीसी कार्य सहित) स्वीकृत किया गया। इसमें से, ₹ 325.44 करोड़ निर्माण कार्यों के लिए थे, जिसके कार्यक्षेत्र में अर्थवर्क, ब्लैंकेटिंग, बड़े और छोटे पुलों का निर्माण, बैलास्ट फार्मेशन कर्मिशन, ट्रैक लाइनिंग आदि शामिल था।

उपरोक्त जीसी परियोजना के रिकॉर्ड की लेखापरीक्षा से पता चला कि जनवरी 2017 तक, पू.म.रे ने इस परियोजना के निर्माण कार्यों के लिए 28 ठेके प्रदान किऐ थे। इनमें बड़े पुलों के पुनर्निर्माण (महा-संरचना), पुलों की पाइल फाउंडेशन का पुनर्निर्माण (उप-संरचना), छोटे पुलों का निर्माण, चौड़ा करने सहित पुन: निर्माण, मृदा अन्वेषण तथा पुलों के निर्माण में अर्थवर्क, पुलों के लिए गर्डर की आपूर्ति तथा फेब्रिकेशन, स्टेशन भवन का निर्माण, अप्रोच रोड, यार्ड आदि तथा साईडिंग का निर्माण के लिए अलग ठेके शामिल थे। इन परियोजनाओं की स्थिति के साथ ब्लॉक की आवश्यक्ता नीचे दी गई हैं।

तालिका 3.1 28 कार्यों की स्थिति

ब्लॉक की आवश्यकता	पूर्ण कार्य	चल रहे कार्य	पूर्व समाप्त/समाप्त कार्य
कोई ब्लॉक आवश्यक नहीं	4	3	2
ब्लॉक की आंशिक आवश्यकता	-	6	5
आवश्यक ब्लॉक	-	3	5
कुल	**4**	**12**	**12**

इन 28 ठेकों में से

- ₹ 15.29 करोड़ के कुल व्यय के साथ दिसम्बर 2010 तथा जुलाई 2014 के बीच केवल चार ठेकेही पूर्ण हुए।

- 12 ठेके, जून 2017 और फरवरी 2018 के बीच के पूर्ण/विस्तारित पूर्णता तिथि के साथ अप्रैल 2009 तथा जनवरी 2017 के बीच प्रदान किऐ गऐ, कार्यांवित किऐ जा रहे थे। इन 12 ठेकों में से, छह ठेकों को मेगा ब्लॉक आंशिक रूप से आवश्यक था तथा तीन ठेकों को मेगा ब्लॉक की आवश्यकता नहीं थी। मई 2005 के रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार जिन कार्यों में मेगा ब्लॉक की आवश्यक्ता नहीं है, उन्हें पूर्व में ही पूर्ण कर लेना चाहिए था। तथापि, यह सुनिश्चित नहीं किया गया था।
- शेष 12 ठेके अगस्त 2013 तथा फरवरी 2017 के बीच समाप्त/पूर्व समाप्त कर दिये गऐ थे। फरवरी 2017 तक, सात ठेकों में कुल ₹ 32.69 करोड़ का कुल व्यय किया गया, जबकि पांच समाप्त/पूर्व-समाप्त ठेकों की वित्तीय प्रगति शून्य थी।

लेखापरीक्षा ने उपरोक्त 12 ठेकों के पूर्व समापन/ समाप्ति की जांच की और पाया कि:

- मेगा ब्लॉक अनुपलब्धता के कारण अर्थवर्क निर्माण, छोटे पुलों का पुनर्निर्माण/निर्माण/जैकेटिंग, बड़े पुलों का पुननिर्माण आदि से संबंधित पांच ठेके पूर्व समाप्त/रद्द कर दिये गये थे। ये ठेके जुलाई 2009 और जनवरी 2013 के बीच प्रदान किऐ गऐ थे तथा सितंबर 2013 तक पूर्ण हो जाने चाहिए थे, जो कि फरवरी 2017 तक रद्द/पूर्व-समाप्त कर दिये गऐ। इन पांच ठेकों में से, चार ठेके ₹ 23.14 करोड़ के व्यय के पश्चात ठेका प्रदान करने की तिथि के तीन से चार वर्षों के बाद पूर्व-समाप्त कर दिऐ गऐ। इन ठेकों की भौतिक प्रगति 35 से 88 प्रतिशत के बीच रही। शेष एक रद्द किया गया ठेके की वित्तीय और भौतिक प्रगति शून्य थी। यह भी देखा गया कि यद्यपि यह कार्य जुलाई 2009 और जनवरी 2013 के बीच प्रदान किऐ गऐ थे, अगस्त 2014 तक निर्माण विभाग द्वारा मेगा ब्लॉक की मांग नहीं की गई, जो कि आंशिक खंडों के लिए अप्रैल 2016 और सितंबर 2016 में प्रदान को गई। इसके अतिरिक्त, सभी पांच ठेको को समाप्त करने के पश्चात मई 2017 में मेगा ब्लॉक के लिऐ समूचा खंड प्रदान किया गया। इस प्रकार, निर्माण तथा परिचालन विभाग में समन्वय की कमी के कारण, ₹ 23.14 करोड़ के व्यय के पश्चात ठेके रद्द/पूर्व-समाप्त कर दिऐ गऐ थे।
- बड़े पुलों के पुनर्निर्माण तथा साइडिंग के प्रावधान से संबंधित तीन ठेके योजना तथा कार्यक्षेत्र में परिवर्तन और पुलों के डिजाईन में परिवर्तन के

कारण ठेका प्रदान किऐ जाने के पश्चात पूर्व-समाप्त करने पड़े इन ठेकों पर, पूर्व-समाप्ति की तारीख तक ₹ 0.46 करोड़ का खर्च किया गया।

- शेष चार ठेके ठेकेदारों द्वारा कार्य पूर्ण करने में विफल रहने तथा पूर्णता तिथि के विस्तारण के लिए ठेकेदारों के विफल रहने के कारण रद्द कर दिऐ गऐ। तीन ठेके, जहां पूर्व-समाप्ति की तिथि तक वित्तीय प्रगति शून्य थी, उन्हें ठेका प्रदान करने के तीन वर्षों से अधिक समय के बाद रद्द कर दिया गया। सभी तीनों ठेके मै. मां काली कंस्ट्रक्शन को प्रदान किए गऐ थे। यह ठेके के कार्यान्वयन में निगरानी की कमी को दर्शाता है।

उपरोक्त से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि गेज कनवर्जन परियोजना के संबंध में प्री मेगा ब्लॉक कार्य, जो कि मेगा ब्लॉक के पूर्व में पूर्व निर्धारित योजना के अनुसार दो-तीन वर्ष पूर्व पूर्ण हो जाने चाहिए थे, विस्तृत आकलन की स्वीकृति तिथि के बाद नौ वर्ष बीत जाने के पश्चात भी पूर्ण नहीं किऐ जा सके। इसके अतिरिक्त, मेगा ब्लॉक की अनुपलब्धता के आधार पर ठेके पूर्व समाप्त/रद्द किये गये। फर्म अनुसूचित कार्य पूर्णता की तिथि तक भी कार्य आरंभ करने में विफल रही और रेलवे द्वारा काफी विलंब के पश्चात ठेका रद्द/पूर्व समाप्त करने की कार्रवाई की गई।

लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं की पूर्णता में भी विलंब पाया, मूल्यवर्धन तथा पी-वे कार्यों की अद्यतित योजना के अनुसार मात्रा में वृद्धि, तटबंधन लेवल क्रॉसिंग गेट के निर्मूलन के कारण संशोधित आकलन (जुलाई 2013) में ₹ 1250.86 करोड़ (सार्वजनिक निर्माण कार्यों की लागत ₹ 1109.16 करोड़ सहित) हो गई। इस प्रकार, सिविल इंजिनियरिंग विभाग की परियोजना लागत का प्रस्तावित समीक्षित आकलन (सितंबर 2013) ₹ 325.44 करोड़ की विस्तृत आकलन लागत के प्रति ₹ 783.72[131] करोड़ तक बढ़ गया, जिसमें मूल्यवर्धन के कारण ₹ 551.68 करोड़ (बढ़ी हुई लागत का 71 प्रतिशत) शामिल था। इसके साथ ही ₹ 15.29 करोड़ की लागत के चार पूर्ण ठेकों में किया गया कार्य तथा पांच पूर्व समाप्त/रद्द किए कार्यों में ₹ 23.14 करोड़ की लागत से किऐ गऐ निर्माण कार्य निष्फल रहे।

[131] ₹ 1109.16 करोड़ (सिविल कार्यों का प्रस्तावित सुधारित आकलन - ₹ 325.44 करोड़ (सिविल कार्यों का संस्वीकृत विस्तृत आकलन)

इस प्रकार, सिविल निर्माण कार्यों के खराब कार्यान्वयन तथा अप्रभवी ठेका प्रबंधन के कारण जीसी परियोजना पूरा करने में विलंब हुआ तथा ₹ 47.98 करोड़[132] की राशि अवरूद्ध हो गई इसके साथ साथ सिविल कार्यों की लागत में 71 प्रतिशत की वृद्धि हो गई।

यह मामला 11 अक्तुबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)।

3.3 पूर्व मध्य रेलवे (पू.म.रे): नई लाईन परियोजना से संबंधित नियोजन तथा ठेके कार्यान्वयन में कमी

हाजीपुर से सगौली (148.3 कि.मी) नई लाईन परियोजना में, परियोजना के भागों में विलंब हुआ तथा पांच में से चार ठेकों को रद्द/पूर्व समाप्त करना पड़ा। इसके पश्चात, पू.म.रे प्रशासन ने संसाधनों के बेहतर प्रयोग के लिए वैशाली तक के कार्य को पहले पूर्ण करने और वैशाली से आगे के सभी वर्तमान ठेको को पूर्व समाप्त करने का निर्णय लिया। तथापि, इस निर्णय से विपथगामी होते हुऐ, रद्द किऐ गऐ ठेकों को पुन: प्रदान किए गए, और इस तरह वैशाली तक कार्य पूरा किऐ बिना ₹ 86.14 करोड़ निवेश किया गया।

बजट 2003-04 में हाजीपुर से सगौली स्टेशनों (148.3 कि.मी) तक नई बीजी लाईन के निर्माण की घोषणा की गई। अक्तुबर 2007 में परियोजना के लिए रेलवे बोर्ड ने ₹ 528.65 करोड़ का विस्तृत आकलन स्वीकृत किया।

हाजीपुर- सगौली परियोजना नई बीजी लाईन के लिए पू.म.रे प्रशासन द्वारा प्रदत्त ठेकों के रिकॉर्ड की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि फरवरी 1989 के रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार पूर्व ठेका कार्य जैसे मृदा जांच, साईट जांच, सभी योजनाओं, ड्रॉइंग तथा आकलनों का सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन, साईट का हस्तातंरण आदि सुनिश्चित किऐ बिना ठेके प्रदान किऐ गऐ। परियोजना के विस्तृत आकलन के संस्वीकरण (अक्तुबर 2007) के वर्ष के नौ वर्षों के बाद भी, परियोजना पूर्ण होनी शेष है।

नई लाईन परियोजना के कार्यान्वयन के लिए, 81.963 कि.मी. तक की नई लाईन के लिऐ अर्थवर्क और बड़े/छोटे पुलों के निर्माण के लिए ₹ 82.63 करोड़ की कुल लागत पर अक्तुबर 2008 और मई 2010 के बीच पांच ठेके प्रदान किऐ गऐ। इन पांच ठेकों में से, केवल एक ठेका 70 महिनों के विलंब से पूरा हो पाया

[132] चार पूर्ण कार्यों पर ₹ 15.29 करोड़ + सात रद्द/पूर्व समाप्त कार्यों पर ₹ 32.69 करोड़

(फरवरी 2016) । शेष चार ठेके रद्द/पूर्व समाप्त कर दिऐ गऐ। रद्द/पूर्व समाप्त करने के कारण निम्नानुसार है:

i. एलओए की जारी तिथि से 18 महीनों की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 10.73 करोड़[133] की कुल लागत पर 0 किमी से 15.00 कि.मी (वैशाली से पहले) तक दो ठेके प्रदान किऐ गऐ थे (दिसंबर 2008 और जनवरी 2009)। ये ठेके, अधूरे कार्यों पर ₹ 3.27 करोड़ का व्यय करने के पश्चात, ठेकेदार द्वारा कार्य प्रगति की धीमी गति के कारण (जून 2015 और अगस्त 2015) रद्द कर दिये गऐ। इन कार्यों की भौतिक प्रगति क्रमश: 28 और 38 प्रतिशत थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि पूर्ण कार्यस्थल की अनुपलब्धता, अंतिम अलाईनमेंट के निर्धारण में विलंब, अद्यतित निर्णय के अनुसार पुल के ड्रॉइंग की अनुपलब्धता, नक्सल समस्या के कारण इन ठेकों कों 10 से 11 बार विस्तारण प्रदान किया गया। शेष कार्य ₹ 9.13 करोड़[134] की अतिरिक्त लागत पर को प्रदान किऐ गऐ (दिसंबर 2015)। कार्य की बढ़ी लागत के लिए ठेकेदार को ₹ 6.75 करोड़ का भुगतान किया जा चुका है।

ii. अन्य दो ठेके एलोए की जारी तारीख से 18 महीनो के लिए पूर्णता की तिथि के साथ ₹ 49.73 करोड़[135] की कुल लागत पर 41.963 कि.मी से 81.963 कि.मी (वैशाली से आगे) तक प्रदान किए गए (फरवरी 2010 तथा मई 2010)। इन्हें मार्च 2015 तथा जुलाई 2016 में ड्राईंग्स में सुधार, व्यवधान मुक्त कार्यस्थल की अनुपलब्धता, नक्सल समस्या आदि के कारण 5 से 6 विस्तारण प्रदान करने के बाद पूर्व समाप्त कर दिया गया। इन ठेको में कार्य की भौतिक प्रगति क्रमश: 17 एवं 27 प्रतिशत थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जब उपरोक्त नई लाईन परियोजना का कार्य चालू था, पू.म.रे ने उपलब्ध संसाधनो के उपयोग और पहले फेज में निवेशित धन को प्रयोग करने हेतु वैशाली (39 किमी की लंबाई तक) तक नई लाईन खंड आंरभ करने का निर्णय लिया। उन्होंने वैशाली से आगे के सभी वर्तमान ठेके पूर्व समाप्त करने का निर्णय लिया। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि रेल परिचालन योग्य होते ही या वैशाली तक कार्य समाप्त होने की सीमा तक, वैशाली से आगे कार्य कार्यावित किऐ जाऐंगे। उन्होंने निर्णय लिया कि जब तक वैशाली तक के ट्रैक लिंकिंग कार्य आदि पूर्ण नहीं हो जाते तब तक वैशाली से आगे के ठेके (ठेके के

[133] पहले ठेके के लिए ₹ 4.53 करोड़ + दूसरे ठेके के लिए ₹ 6.20 करोड़

[134] पहले ठेके के लिए ₹ 1.37 करोड़ + दूसरे ठेके के लिए ₹ 1.90 करोड़

[135] पहले ठेके के लिए ₹ 22.54 करोड़ + दूसरे ठेके के लिए ₹ 27.19 करोड़

समापन के बदले) कोई भी कार्य प्रदान नहीं किया जाएगा। इस प्रकार, उस तारीख तक किये गऐ कार्य पर ₹ 10.06 करोड़ का व्यय करके वैशाली से आगे के ठेके पूर्व समाप्त कर दिऐ गऐ (मार्च 2015/जुलाई 2016) ।

लेखापरीक्षा ने इसके अतिरिक्त पाया कि, उपरोक्त निर्णय को नजरंदाज करते हुऐ, पू.म.रे ने निविदा आमंत्रित की (जुलाई 2016 तथा नवंबर 2016) और ₹ 86.14 की लागत पर दो विभिन्न ऐजेंसियों को पूर्व समाप्त ठेकों के शेष कार्य के लिए ठेके प्रदान किए (अक्तुबर 2016 तथा फरवरी 2017)। लेखापरीक्षा ने पाया कि नवंबर 2016 तक वैशाली तक, के कार्य की भौतिक प्रगति (घोसवार से वैशाली, 5.5 किमी से 36.2 किमी) उम्मीद के अनुसार नहीं थी (नई लाईन परियोजना पर समग्र भौतिक प्रगति का 58 प्रतिशत), 24.08 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया जाना शेष था; 2.5 लाख घनमी. अर्थवर्क तथा 0.6945 लाख घनमी. कम ब्लैंकेटिंग कार्य, 44 छोटे पुलों में से 10 कार्य और 13 आरयूबी में से सात का कार्य शेष था; बैलेस्ट कार्य नहीं किया गया था; 30.4 किमी. में से 21 किमी. फार्मेशन कार्य, 38.45 किमी. में से 34.87 किमी. ट्रैक लिंकिंग कार्य नहीं किया गया।

इस प्रकार, पू.म.रे प्रशासन द्वारा वैशाली से आगे तक के (39 किमी लंबाई) पूर्व समाप्ति ठेको को पुनः देना, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुऐ होता कि वैशाली तक का कार्य अभी एडवांस्ड स्थिति में नहीं पहुंचा था उचित प्रतीत नहीं । इस कार्रवाई से संसाधनों का ईष्टतम प्रयोग करते हुऐ, वैशाली तक नई लाईन पूर्ण करने का लिये गये निर्णय का उद्देश्य, विफल हो गया। यह निश्चित नहीं किया जा सकता कि कार्य प्रदान करने से पूर्व व्यवधान मुक्त कार्यस्थल और नक्सल समस्या आदि से संबंधित मामलों पर ध्यान दिया गया था।

यह मामला 17 अक्तुबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)

3.4 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पू.सी.रे.): बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ बिना रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के कारण पूंजी अवरूद्ध करना

प. बंगाल के राज्य राजमार्ग सं. 12ए पर मथभंगा और न्यू कूचबिहार स्टेशन के बीच, अप्रोच भूमि के लिए बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ बिना रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया गया था। अपूर्ण अप्रोच रोड़ के कारण निर्माण के चार साल बाद भी आरओबी आरंभ नहीं हो सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 20.03 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

अगस्त 1980 में रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किऐ कि निर्माण कार्य के लिए ठेका कार्यस्थल अन्वेषण पूर्ण करने, सभी योजना, चित्र और आकलन पूरी तरह स्वीकृत होने के पश्चात प्रदान किए जाएं और ठेकेदार को कार्यस्थल प्रदान करने के कोई दिक्कत न हो। फरवरी 1985 में यह पुन: स्मरण कराया गया कि पुल निर्माण, और आवासीय कार्यों जैसे लेवल क्रॉसिंग रोड उपरिगामी पुल आदि के लिए स्थानीय प्राधिकारियों के साथ संपर्क रखना चाहिए ताकि अनुवर्ती परिवर्तनों के लिऐ कोई कारक न शेष रह जाऐ जिसके कारण परियोजना की लागत में वृद्धि हो। यह भी कहा यगा कि रेल प्रशासन को निविदाएं तभी आमंत्रित करनी चाहिए जब वह ठेकेदार को कार्यस्थल प्रदान करने और योजना आपूर्त करने आदि के लिऐ पूरी तरह तैयार हो।

न्यू मैनागुडी-जोगीघोपा ब्रॉड गेज न्यू लाईन 'परियोजना' के कार्यान्वयन में पू.सी.रे. की निर्माण संगठन ने प. बंगाल के राज्य राजमार्ग सं. 12ए पर मथभंगा और न्यू कूचबिहार स्टेशन के बीच अन्य सहायक कार्यों के साथ बड़े आरओबी तथा छोटे आरयूबी[136] के निर्माण के लिए ₹ 6.93 करोड़ की लागत पर कार्य प्रदान किया (मई 2010)। कार्य ठेका हस्ताक्षरित होने के नौ महीनों (मई 2010 से फरवरी 2011) में पूर्ण होना अनुसूचित किया गयाथा। लेखापरीक्षा ने पाया यद्यपि कार्य मई 2010 में प्रदान किया गया था, जनरल अरेंजमेंट ड्रॉइंग (जीएडी) पाचं वर्ष बाद (मई 2015) पश्चिम बंगाल, राज्य सरकार द्वारा अंतिम संस्वीकरण लेने से पूर्व दो बार बदला गया। जून 2013 में राज्य सरकार से संस्वीकरण प्राप्त होने से काफी पहले पुल का समुचित निर्माण पूर्ण हुआ। यह भी देखा गया कि राज्य लोक निर्माण विभाग की जिस भूमि पर आरओबी तक अप्रोच रोड बनाई जानी थी उस पर अनाधिकृत कब्जा हो रखा था। इस तथ्य की जानकारी होने के बावजूद भी, निर्माण संगठन आगे की कार्यवाई को केवल मई 2010 में आरओबी तथा आरयूबी के निर्माण कार्य प्रदान किए, वरन दो अन्य कार्यों के लिऐ भी ठेके प्रदान किऐ। ₹ 1.96 करोड़ के मूल्य का आरओबी के लिए डाईवर्जन रोड के विकास और अन्य ₹ 6.47 करोड़ मूल्य का रिटेनिंग वॉल ऑन अप्रोच रोड के कार्य क्रमश: मार्च 2012 तथा नवंबर 2012[137] में प्रदान किए गए। ये कार्य क्रमश: अप्रैल 2012 तथा मार्च 2013 में पूर्ण हो जाने चाहिए थे।

---

[136] 87.520 किमी. पर पाईल फाउंडेशन पर बड़ा आरओबी सं. 1/39 (1 x 12.20 पीएससी स्लैब) तथा लेवल क्रॉसिंग के बदले आरसीसी छोटे आरयूबी, सितंबर 2010 में ठेका करार कार्यान्वित किया गया।

[137] ठेके करार क्रमश: जून 2012 तथ फरवरी 2013 में कार्यान्वित किए गऐ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पहले कार्य के संबंध में ₹ 9.58 करोड़ की राशि का भुगतान अंतिम चुकौति के रूप किया गया। शेष दो कार्यों के संबंध में मई 2017 तक क्रमश: ₹ 2.17 करोड़ तथा ₹ 8.28 करोड़ का व्यय किया गया, जबकि उसमें बहुत सा कार्य किया जाना शेष था। कार्य की स्थिति में तदोपरांत कोई प्रगति नहीं हुई थी। इस प्रकार, ₹ 15.36 करोड़, की कुल संविदात्मक राशि के प्रति, अब तक आरओबी के निर्माण पर ₹ 20.03 करोड़ का व्यय किया जा चुका है। तथापि, अतिक्रमण के कारण, आरओबी तक अप्रोच रोड़ अभी पूर्ण होना शेष है तथा इन निर्माण कार्यों पर ₹ 20.03 करोड़ की राशि अवरूद्ध हो गई है। इसी बीच, आरओबी को प्रयोग में लाने में विफल रहने पर तथा मार्च 2016 की लक्ष्य अवधितक परियोजना के न्यू चंग्राबंधा-न्यू कूचबिहार खंड आंरभ करने के दबाव के कारण पू.सी.रे निर्माण संगठन को अधूरे आरओबी से सटे हुए मानव लेवल क्रॉसिंग गेट प्रदान करना पड़ा।

पू.सी.रे प्रशासन ने उत्तर में बताया (फरवरी 2016) कि लंबे कार्य की योजना बनाते समय यह माना जाता है कार्य की योजना बनाते समय भूमि का छोटा खंड कार्य को प्रक्रिया के दौरान अधिग्रहित किया जा सकता है। उन्होंने आगे कहा कि शेष कार्य के पूर्ण हो जाने के बाद आरओबी उपयोगी रहेगा तथा अस्थाई लेवल क्रॉसिंग गेट रेलवे द्वारा किऐ गऐ निवेश के लाभ प्राप्त करने के लिए उपलब्ध कराया गया है तथा आरओबी का कार्य पूर्ण होने के बाद गेट को स्थाई रूप से बंद कर दिया जाएगा।

तथापि, पू.सी.रे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया और अतिक्रमण के कारण, आरओबी का निर्माण कार्य आरंभ होने के सात वर्ष बाद भी पूर्ण नहीं हो सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 20.03 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

यह मामला 24 अक्तुबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)।

3.5 पश्चिम रेलवे (प.रे.): 'जमा शर्तों पर किऐ गऐ आरओबी कार्यों के संबंध में पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों का वसूल न किया जाना और कम किया जाना

कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार जोनल रेलवे को जमा शर्तों पर कार्यान्वित पूंजीगत अनुरक्षण प्रभार वसूल करना आवश्यक है। प.रे प्रशासन द्वारा इन निदेशों का अनुपालन नहीं किया गया निर्माण संगठन अहमदाबाद, रतलाम मंडल द्वारा छह पक्षों के प्रति ₹ 25.65 करोड़ के बिल नहीं भेजे तथा वसूल नहीं किऐ गऐ तथा चार पक्षों से ₹ 5.11 करोड़ कम वसूल किऐ गऐ।

कोडल प्रावधान[138] के अनुसार, रेल परिसर में सभी जमा कार्यों का रखरखाव, जिन पक्षों ने उनके लिऐ आवेदन किया है उनकी लागत पर संबंधित रेल प्रशासन द्वारा किया जाऐगा। जमा कार्य के रखरखाव, (अच्छी मरम्मत में रखते हुऐ) के प्रभार किसी एक आधार पर वसूले जाने चाहिए;

1. कार्य की लागत के निश्चित प्रतिशत दर महाप्रबंधक (जीएम) द्वारा निर्धारित की जाएगी; या
2. वास्तविक व्यय (विभागीय प्रभारों सहित)

इसके अतिरिक्त प्रावधान में यह वर्णित है कि प्रत्येक मामलों में, जमा कार्य आरंभ करने से पूर्व, अनुरक्षण प्रभारों का पूंजीगत मूल्य तथा अतिरिक्त स्थापना की लागत, यदि कोई हो, पूर्ण रूपेण वसूल की जानी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिए (फरवरी 2002) कि लेवल क्रॉसिंग के बदले में निर्मित रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) के मामलों में, तीन प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से अनुरक्षण प्रभार, 30 प्रतिशत तक पूंजीगत करके लागू किये जाएंगे। जुलाई 2012 में, रेलवे बोर्ड ने अपने पूर्ववर्ती निर्देशों में सुधार किऐ और यह सुझाव दिया कि जमा शर्तों पर संस्वीकृत आरओबी/आरयूबी के मामले में, तीन प्रतिशत, 30 प्रतिशत तक पूंजीगत, की दर से अनुरक्षण प्रभार लगाने की अपेक्षा, रेलवे को उपरोक्त कोडल प्रावधान में दिऐ गऐ निर्देशों का अनुपालन करना चाहिए। यह भी कहा गया कि पूंजीगत अनुरक्षण प्रभार उचित पुल की लागत पर परिगणित किऐ जाने चाहिए (सडक रास्तों को छोड़कर) तथा वास्तविक अनुरक्षण लागत के आधार पर अनुरक्षण की तर्कसंगत लागत निकाली जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि प.रे के अहमदाबाद मंडल ने जुलाई 2012 से पूर्व स्वीकृत ₹ 28.06 करोड़ की लागत के पांच आरओबी कार्यों के आकलनों में तीन प्रतिशत की निर्धारित दर पर पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों की गणना को शामिल नहीं किया। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि जुलाई 2012 के बाद संस्वीकृत ₹ 68.91 करोड़ की लागत के तीन निर्माण कार्यों के आकलनों में वास्तविक लागत आधार पर परिकलित पूंजिगत अनुरक्षण प्रभारों को शामिल नहीं किया गया। इस विफलता के कारण प.रे. छह पक्षों[139] से जून 2008 से जनवरी 2014 के दौरान संस्वीकृत आरओबी के संबंध में ₹ 25.65 करोड़ के पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों की वसूली नहीं कर सका।

---

[138] अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल कोर्ड का पैरा 185।

[139] अहमदाबाद नगर निगम; वडोदरा नगर निगम; हिमत्तनगर नगर पालिका ,; प्रबंध निदेशक जीएसआरडीएस, गांधीनगर; कार्यकारी अभियंता (सड़क और पुल), सूरत; कार्यकारी अभियंता (सड़क और पुल), मेहसाना

प.रे की निर्माण संगठन ने उत्तर में बताया (मार्च 2016) कि जमा कार्यों में अनुरक्षण प्रभारों वसूलने के लिए निर्माण संगठन में कोई कार्य-प्रणाली नहीं है और पक्षों से इन प्रभारों की वसूली हेतु ओपन लाईन प्राधिकारियों से अनुरोध किया जा चुका है। इसके विपरित, ओपन लाईन प्राधिकारियों ने बताया कि (जनवरी 2017) अभियांत्रिकी विभाग द्वारा अनुरक्षण बिल प्रस्तुत करने हेतु दस्तावेजों तथा निर्माण संगठन द्वारा समापन रिपोर्ट/ड्राइंग न प्राप्त होने के कारण बिल प्रस्तुत नहीं किऐ जा सके। इस प्रकार, दो विभागों के बीच में समन्वय की कमी थी, जिसके परिणामत:, अनुरक्षण प्रभारों के बिल प्रस्तुत नहीं किऐ जा सके तथा अहमदाबाद मंडल में जमा शर्तों पर आठ आरओबी कार्यों के संबंध में ₹ 25.65 करोड़ की वसूली नहीं की जा सकी।

लेखापरीक्षा ने रतलाम मंडल के रिकॉर्ड की समीक्षा की, जहां ₹ 38.19 करोड़ की लागत के पांच आरओबी संस्वीकृत किऐ गऐ (जुलाई 2008 से जून 2014 के दौरान)। यह देखा गया कि अनुरक्षण प्रभारों की गणना में आरओबी के पुल हिस्से की कुल लागत की अपेक्षा केवल 'पर्यवेक्षण प्रभार', 'सिविल इंजिनीयरिंग' लागत को शामिल किया गया। इसके कारण अनुरक्षण प्रभारों की गलत गणना हुई और परिणाम्स्वरूप चार पक्षों[140] से ₹ 5.11 करोड़ की कम वसूली हुई।

इस प्रकार जमा शर्तों पर आरओबी कार्यों के संबंध में अनुरक्षण प्रभारों की वसूली के संबंध में रेलवे बोर्ड निर्देशो और कोडल प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में प.रे असफल रहा। इसके परिणामस्वरूप जमा अवधियों पर निष्पादित आरओबी पर ₹ 25.65 करोड़ पूंजीकृत अनुरक्षण प्रभारों की गैर-वसूली और ₹ 5.11 करोड़ की कम वसूली हुई।

मामले को 18 सितम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया। उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा (16 नवम्बर 2017) कि 2017-18 तक के बिल, पांच मामलों में अहमदाबाद और बडोदरा डिवीजनों द्वारा जारी किए गए, तीन मामलों में राशि को राज्य सरकार से वसूला जायेगा और रतलाम मंडल में राशि को संबंधित पार्टी से वसूला जायेगा।

---

[140] लोक निर्माण विभाग, भोपाल; मध्य प्रदेश सड़क विकास प्राधिकरण, भोपाल; इंदौर विकास प्राधिकरण, इंदौर; लोक निर्माण विभाग (शाखा) निर्माण, मध्य प्रदेश

3.6 मध्य रेलवे (म.रे): कानकोर से भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली

छह डिपो पर कानकोर द्वारा संभाले गए टीईयू की वास्तविक संख्या का मिलान किए बिना लाइसेंस शुल्क ₹ 9.16 करोड़ के भुगतान को मध्य रेलवे ने स्वीकार किया। इस कारण कानकोर से ₹ 9.16 करोड़ की लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई

भारतीय रेल, इन्लैंड कन्टेनर डिपो के संस्थापन के लिए कन्टेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (कानकोर) को रेलवे भूमि लाइसेंस करता है। मध्य रेलवे में कानकोर में मुलुंद, चिंचवाड़, तुर्भे, भुसावाल, मिराज और नागपुर में स्थित छह कन्टेनर डिपो हैं। मध्य रेलवे और कान्कॉर के बीच निष्पादित (वर्ष 2002 में) पट्टे करार के अनुसार, कान्कॉर को प्रत्येक पांच वर्ष में करार के नवीनीकरण के अधीन निर्धारित दरों पर कान्कॉर द्वारा कन्टेनरों की वास्तविक संख्या के आधार पर भूमि लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना था। जनवरी 2008 में, रेलवे बोर्ड ने कान्कॉर को लाइसेंस पर दी गई रेलवे भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क की दर के संशोधन के दौरान, ₹ 500 प्रति टीईयू[141] पर लाइसेंस शुल्क[142] की दर निर्धारित की। 1 अप्रैल 2016 से लाइसेंस शुल्क की दर प्रति टीईयू ₹ 920 संशोधित की गई।

कन्टेनर डिपो में संभले गए कन्टेनरों की संख्या से संबंधित मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा रिकॉर्डों के गैर-अनुरक्षण कानकोर द्वारा पट्टा प्रभारों की भुगतान पर एक लेखापरीक्षा अभियुक्ति और 2010-11 (रेलवे) की रिपोर्ट सं. 34 के पैरा 2.1.8.11 में मुद्रित की गई थी। उसके बाद, कानकोर से लाइसेंस शुल्क के बिलिंग और संग्रहण को सुव्यव्स्थित करने के लिए, म.रे प्रशासन ने जुलाई 2012 में एक संयुक्त कार्यात्मक आदेश (जेपीओ) जारी किया। जेपीओ में, म.रे और कानकोर के वाणिज्यिक और अभियांत्रिकी विभाग की भूमिका और कानकोर आदि देखे गए टीईयू के विवरणों के आवधिक प्रस्तुतीकरण आदि को निर्धारित किया गया।

2010-11 से 2015-16 के दौरान कानकोर द्वारा मध्य रेलवे को भुगतान किये गये भूमि लाइसेंस शुल्क से संबंधित रिकार्डों की जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

[141] 1-1052007 से प्रभावी

[142] बीस फुट समान इकाई

1. जेपीओ (जुलाई 2012) के अनुसार वाणिज्यिक विभाग, रेलवे रसीद (आउटवार्ड ट्रैफिक के लिए) और इनवॉयस/इन्वर्ड रिलीज मेमो (इन्वर्ड ट्रैफिक के लिए) के आधार पर महीने के दौरान संभले किए गए आउटवार्ड/इन्वर्ड टीइयू की सूची बनाएगा। इसके बाद, कानकोर अभियांत्रिकी विभाग (डिवीजनल इंजीनियर/भूमि प्रबंधन का कार्यालय) को अनुवर्ती महीने की 5वीं तारीख तक संभले गए सभी टीईयू के विवरण भेजेगा। सूचना प्राप्त करने के बाद, अभियांत्रिकी विभाग महीने के लिए एक बिल बनाएगा और उसे कानकोर के प्रति बिल बनाने के लिए लेखा विभाग (वरिष्ठ डिवीजनल वित्तीय प्रबंधक का कार्यालय) को भेजेगा। बिल की प्राप्ति पर कॉन्कार अर्ध वार्षिक आधार पर भुगतान करेगा।

   यह देखा गया था कि बिलिंग और लाइसेंस शुल्क संग्रहण के लिए जेपीओ में निर्धारित पद्धति का मध्य रेलवे के वाणिज्यिक और अभियांत्रिकी विभागों में अनुपालन नहीं किया जा रहा था और, डिपो में संभाले गये टीईयू के विवरण भी कान्कॉर द्वारा इंजीनियरिंग विभाग को नहीं दिए गए थे।

2. उनकी वेबसाईट के अनुसार कानकोर ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान मध्य रेलवे में अपने छह डिपो पर 10,20,369 टीईयू संभाले थे। इसके प्रति कानकोर ने केवल 8,37,209 टीईयू के लिए मध्य रेलवे को लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया था। इस प्रकार 1,83,160 टीईयू के संबंध में ₹ 9.16 करोड़ की राशि के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

जनवरी 2017 में लेखापरीक्षा द्वारा मामला उठाए जाने के पश्चात म.रे प्रशासन ने (फरवरी 2017) कानकोर द्वारा संभाले गए वास्तविक टीइयू के मिलान और शेष लाइसेंस शुल्क की वसूली के निर्देश दिए। तथापि म.रे प्रशसन द्वारा इस मामले में कोई प्रगति नहीं हूई। इस प्रकार, डिपो में कानकोर द्वारा सौपे गए टीईयू की वास्तविक संख्या का मिलान किए बिना कानकोर द्वारा लाइसेंस शुल्क के भुगतान की स्वीकृति के परिणामस्वरूप 2010-11 से 2015-16 के दौरान ₹ 9.16 करोड़ के लाईसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

मामले को 12 दिसम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान मे लाया गया; उनका उत्तर अपेक्षित है (28 फरवरी 2018)।

अध्याय 4
कर्षण

रेलवे बोर्ड के सदस्य कर्षण, भारतीय रेल के विद्युत विभाग का संपूर्ण प्रभारी है। वह रेल विद्युतीकरण कार्यशाला (विशेषत: लोकोमोटिव के लिए) और ऊर्जा/ईंधन प्रबंधन हेतु भी उतरदायी है।

क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य विद्युत अभियंता (सीइई) विद्युत लोको विद्युत बहुल इकाई रेलगाड़ी (इएमयू), मेन लाईन विद्युत बहुल इकाई रेलगाड़ी (एमइएमयू) के प्रचालन और प्रबंधन, ओवरहैड इलैक्ट्रिकल उपकरण (ओएचई), विद्युत कोचिंग स्टॉक, आदि का प्रबधन और प्रचालन के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड के सदस्य कर्षण को सूचित कर महाप्रबंधक द्वारा स्वतंत्र रूप से उत्पादन इकाईयां (सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू) प्रबंधित किये जाते हैं।

वर्ष 2016-17 के दौरान मोटिव पॉवर की मरम्मत एवं प्रबंधन (संयंत्र और उपकरण सहित) और ईंधन (डीजल और विद्युत) पर, भारतीय रेल का कुल व्यय क्रमश: ₹ 8338.88 करोड़[143] और ₹ 26427.26 करोड़[144] था। ₹ 263.79 करोड़[145] का व्यय वर्ष 2016-17 के दौरान लोकोमोटिव की उत्पादन इकाईयों पर किया गया। इस वर्ष के दौरान, वाऊचर और टैंडर की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू सहित विद्युत विभाग के 407 कार्यालयों की लेखापरीक्षा द्वारा जांच किया गया।

इस अध्याय में, 'मरहोवरा, बिहार की डिजल लोकोमोटिव उत्पादन इकाई की स्थापना पर एक लॉग पैराग्राफ शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में, विद्युतीकृत मार्ग में डीजल लोको की उपयोगिता एवं अनुबंध मांग का गलत निर्धारण आदि मामलों पर दो अलग-अलग पैराग्राफ भी शामिल किये गये हैं।

---

[143] अनुदान सं. 05-2016-17 के लिए मोटिव पावर के रिपेयर और अनुरक्षण तथा मुख्य शीर्ष 400 के अनुदान सं. 07-संयत्त तथा उपस्कर के रिपेयर और अनुरक्षण।

[144] अनुदान सं. 10-परिचालन व्यय-2016-17 के लिए ईंधन

[145] डीएलडब्ल्यू, वाराणसी, डीएमडब्ल्यू, पटियाला तथा सीएलडब्ल्यू, चितरंजन

4.1 रेलवे बोर्ड: मारहोवरा, बिहार की डीजल लोकोमोटिव इकाई की स्थापना

रेल मंत्रालय ने सितंबर 2006 में मरहोवरा, बिहार में डीजल लोकोमोटिव निर्माण इकाई की स्थापना का प्रस्ताव रखा।रोजा और गांधीधाम के प्रबंधन डिपो के साथ डीजल लोकोमोटिव उत्पादन इकाई की स्थापना हेतु नवंबर 2015 में मै. जीई ग्लोबल सोर्सिंग इंडिया प्रा. लिमि. को ठेका सौंपा गया था। चूंकि काफी समय बीत चुका था इसलिए ठेका देने से पहले, नई डीजल लोकोमोटिव उत्पादन इकाई की स्थापना की आवश्यकता के पुन: अवलोकन की आवश्यकता थी। लेखापरीक्षा विश्लेषण ने दर्शाया कि रेलवे के पास उपलब्ध डीजल लोकोमोटिव वर्तमान आवश्यकता के अनुसार संख्या में पर्याप्त हैं। भारतीय रेल 2021 तक ओपन ब्रीज मार्गों का पूर्ण विद्युतीकरण करने की योजना बना रही है और इन विद्युतीकृत मार्गों पर पूर्णत: मालभाडा कोरिडोर (डीएफसी) में मालभाडा रेल गाड़ी भी चलेगी। यदि रेलवे 100 प्रतिशत विद्युतिकरण नहीं भी करती तो यह संभावना है कि उच्च ट्रैफिक रूटों में से अधिकतर को आवश्यक रूप से विद्युतिकृत करने और केवल अल्प ट्रैफिक रूटों पर डीजल कर्षण की आवश्यकता होगी, जिसके लिए उच्च हॉर्स पॉवर डीजल ईजनों का ईष्टतम उपयोग नहीं हो सकेगा। परिणामस्वरूप, आने वाले वर्षों में भारतीय रेल में उच्च क्षमता डीजल कर्षण की आवश्यकता समाप्त हो जाएगी। भारतीय रेल ने अंतत: इस तथ्य की स्वीकार किया और 2018-19 से डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) में डीजल लोकोमोटिव का उत्पादन घटाने का निर्णय लिया है। साथ ही, डीजल लोको मॉडर्नाइजेशन वर्क्स, (डीएमडब्ल्यू) पटियाला की उत्पादन योजना में, 2018-19 में डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन के लिऐ कोई योजना शामिल नहीं की गई है। इस प्रकार, भविष्य में इस करार के अंतर्गत खरीदे गऐ डीजल लोकोमोटिव का भारतीय रेल नेटवर्क में उत्पादक उपभोग का कोई कार्यक्षेत्र नहीं रह जाता। रेलवे ने स्वयं ही 2019-20 से डीएलडब्ल्यू, वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव के आंतर-गृह उत्पादन में कमी करने का निर्णय लिया है। इस प्रकार, डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए नई अवसरचनाएं स्थापित करने और 17,126.08 करोड़ की वृहत देनदारी पर व्यय करना रेलवे की समग्र कूटनीतिक दृष्टि के साथ अभिसात नहीं हो सकता। रेलवे को डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए नई फैक्ट्री स्थापित करने के निर्णय की पुन: समीक्षा तथा जांच करने की आवश्यकता है कि क्या ऐसी परिसंपत्ति और अवसरंचना के निर्माण की आवश्यकता है, जो भविष्य रेलवे के किसी उपयोग की नहीं रहेगी, जबकि उन्होंने इतने बड़े पैमाने पर

विद्युतिकरण की योजना बनाई है, और स्वय ही डीजल लोकोमोटिव की इन हाउस उत्पादन घटा रहे है।

वर्ष 2006-07[146] हेतु अपने बजट भाषण में रेल मंत्री ने, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर हेतु लोकोमोटिव की आवश्यकता सहित भारतीय रेल की आवश्यकता पूरी करने के लिए मरहोवरा, बिहार में नई डीजल लोकोमोटिव फैक्ट्री की स्थापना करने की घोषणा की। रेलवे ने डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर सहित विभिन्न लाईन क्षमता निर्माण कार्य पूरा करने के मद्देनजर लोकोमोटिव की अतिरिक्त आवश्यकता पूरा करने के उद्देश्य से इस इकाई की स्थापना का प्रस्ताव रखा (सितंबर 2006)। उस समय पर, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी, 200 लोकोमोटिव प्रति वर्ष की बढ़ी हुई क्षमता के साथ, 150 डीजल लोकोमोटिव प्रति वर्ष के निर्माण की क्षमता वाला देश में एकमात्र डीजल लोकोमोटिव निर्माण संयंत्र था। 350 डीजल लोकोमोटिव प्रति वर्ष की आवश्यकता का 2017 के अंत तक भारतीय रेल द्वारा आकलन किया गया था। डीएलडब्ल्यू, वाराणसी में 200 लोकोमोटिव की क्षमता के आंकलन के मद्देनजर, 150 एचएचपी लोकोमोटिव प्रति वर्ष की क्षमता के साथ एक डीजल लोकोमोटिव निर्माण कार्यशाला मरहोवरा, बिहार में प्रस्ताव रखा (सितंबर 2006)। परियोजना की पूंजीगत लागत ₹ 2106.66 करोड़ थी। परियोजना को 19 फरवरी 2008 को विशेष रेल परियोजना के रूप में अधिसूचित किया गया। परियोजना को 2011-12 तक पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया था।

इस यूनिट को स्थापित करने के लिए मुख्य उद्देश्य निम्न थे:

- मांग आपूर्ति अंतर को पूरा करना तथा प्रतिवर्ष 150 डीजल लोकोमोटिव के विनिर्माण के लिए सुविधाएं सृजित करना,
- यातायात मांग को पूरा करने के लिए अत्याधुनिक उच्च होर्सपॉवर डीजल लोकोमोटिव विनिर्माण के लिए सुविधाएं सृजित करना, तथा
- बेहतर ईंधन दक्षता, रखरखाव तथा उच्च विश्वसनीयता के साथ यूनिट लागत कम करने के लिए नवीनतम प्रौद्योगिकी विकास के लाभों को प्राप्त करना।

भारतीय रेल ने 4500 एचपी तथा 6000 एचपी के आधुनिक डीजल विद्युत लोकोमोटिव के विनिर्माण तथा आपूर्ति के लिए अंतरराष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली के माध्यम से एक संयुक्त उद्यम भागीदार परियोजना को अंतिम रूप दिया। 11

[146] मानसून सत्र के दौरान

मार्च 2015 के अर्हता चरण (आरएफक्यू) के लिए अनुरोध पर दो सूचीबद्ध बोलीदाताओं को अनुरोध प्रस्ताव जारी किया गया। बोली 1 सितंबर 2015 को खोली गई थी तथा परियोजना 6 नवंबर 2015 को मरहोवरा, सारण जिले में डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी स्थापित करने तथा मुख्य लाईन डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन एवं रखरखाव के लिए जीई ग्लोबल सोर्सिंग इंडिया प्रा.लि. (इसके बाद कम्पनी के रूप में संदर्भित) को प्रदान की गई । परियोजना में मरहोवरा में एक डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी एवं रोजा तथा गांधीधाम में अनुरक्षण डिपो स्थापित करना शामिल था। कम्पनी को नियत तिथि (नवंबर 2015)[147] से तीसरे वर्ष से प्रारंभ करके यानि नवंबर 2018 से 10 वर्षो के लिए प्रतिवर्ष निश्चित 100 लोकोमोटिवस के मॉडल को शूरू करने का काम करना था। इन 1000 माल ढुलाई लोको की मूल लागत ₹ 14,656 करोड़ होगी। कम्पनी इन लोकोमोटिव में से कुछ का 13वें वर्ष तक रखरखाव करेगी। इसके पश्चात, भारतीय रेल इन लोकोमोटिव का रखरखाव करेगी। 31 मार्च 2017 तक 30 प्रतिशत भौतिक प्रगति तथा साढें पांच प्रतिशत वित्तीय प्रगति प्राप्त की गई।

वर्तमान परिदृश्य में डीजल लोकोमोटिव की मांग

डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी की स्थापना के लिए प्रस्ताव सितंबर 2006 में प्रस्तुत किया गया और शुरू में परियोजना के समापन की सम्भावित तिथि 2011-12 थी। डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी की स्थापना के करार को नवंबर 2015 यानि आठ वर्ष के बाद अंतिम रूप दिया गया। 2007-08 से 2015-16 के दौरान, भारतीय रेल के बेडे में 2117 नये डीजल लोकोमोटिव (इनमें से 4000 एचएची से 5000 एचएचपी 1325 के थे) को शामिल किया था, जिन्हे नवंबर 2015 में कम्पनी को ठेका देने के दौरान ध्यान में नही रखा गया था। इसी बीच, गत कुछ वर्षो के दौरान, रेलवे में इलैक्ट्रिफिकेशन की गति के संबंध में रेल मंत्रालय ने महत्वपूर्ण नीति निर्णय लिये जिन्हौने भविष्य में भारतीय रेल में डीजल लोकोमोटिव की मांग पर महत्वपूर्ण प्रभाव डाला तथा अपेक्षित डीजल लोकोमोटिव की संख्या काफी कम होगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 2006-07 के बजट भाषण में प्रस्तावित डीजल लोकोमोटिव की मांग के निर्धारण की नवंबर 2015 में करार के अंतिम रूप देने के समय समीक्षा नही की गई थी। विस्तृत लेखापरीक्षा आपत्तियों का नीचे वर्णन है:

[147] अनुबंध का पैरा 14.5.1

क. इलैक्ट्रिफाईड डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर

मरहोवरा, बिहार में नये डीजल लोकोमोटिव फैक्ट्ररी स्थापित करने के अनुमान में लोकोमोटिव की प्रस्तावित मांग में, डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर (डीएफसी) रूट पर डीजल लोकोमोटिव का अनुमानित उपयोग शामिल था। भारत की ग्यारहवी पंचवर्षीय योजना (2007-12) के अंतर्गत, रेल मंत्रालय नें दो रूटों, यानि पूर्वी तथा पश्चिम फ्रेट कोरिडोर में एक नये डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर का निर्माण आरंभ किया।

दोनो रूट में पंजाब के लुधियाना से बंगाल के दानकूनी तक फैले पूर्वी डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर तथा मुम्बई (महाराष्ट्र) में जवाहर लाल नेहरू पोर्ट से उत्तर प्रदेश के दादरी तक फैले पश्चिमी फ्रेट कोरिडोर सहित 3360 कि.मी. की कुल लम्बाई को कवर किया। परिवहन तकनीकी का उन्नयन, उत्पादकता में वृद्धि तथा यूनिट परिवहन लागत में कटौती परियोजना के फोकस क्षेत्र है। डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल), इस परियोजना को कार्यान्वित करने वाली कम्पनी का अधिदेश उच्च होर्स पॉवर लोकोमोटिव (9000/12000 एचपी) के विनियोजन, 100 कि.मी प्रति घंटे की गति से, 2:1 के अनुपात में 4500/6500 टन तथा 9000/13000, 13 मिनट के हेड वे सहित विद्युतीकरण कर्षण के साथ हेवी ढुलाई ट्रेन प्रचालन है। दोनो कोरिडोर, पश्चिम कोरिडोर[148] 1504 कि.मी. तथा पूर्वी कोरिडोर[149] 1856 कि.मी. की विद्युतीकृत पर प्रचालन के लिए स्थापना की जा रही है।

पूर्ण इलैक्ट्रिफाईड डीएफसी को ध्यान में रखते हुए, डीजल लोकोमोटिव की मांग का अनुमानित निर्धारण किया जाना चाहिए, चूंकि पूर्ण इलैक्टिफाईड डीएफसी रूटो पर डीजल लोकोमोटिव इंजनो की मांग नही है।

ख. वर्तमान एवं नये ब्रॉड गेज रूटों का इलैक्ट्रिफिकेशन

दिसंबर 2009 में रेल मंत्रालय द्वारा विजन 2020 दस्तावेज में रेल इलैक्ट्रिफिकेशन के लिए एक ब्लू प्रिन्ट जारी किया गया था, जिसमें यह बताया गया था कि 33000 कि.मी रेल रूट मार्च 2020 तक इलैक्ट्रिफाईड किये जाएगे।

---

[148] रिवाडी-वडोदरा(9633 कि.मी.) वडोदरा-जेएनपीटी (430 कि.मी.) रिवाड़ी-दादरी (127 कि.मी.)- पूर्ण विद्युतीकृत दोहरी लाईन सैक्शन

[149] खुर्जा-भाउपूर (343 कि.मी.) भाउपुर-मुगलसराय (402 कि.मी.) खुर्जा- लुधियाना (401 कि.मी.) खुर्जा दादरी (46 कि.मी.), मुगलसराय-सोननगर (126 किमी.) तथा सोननगर-धानुकनी (538 कि.मी.)- एकल विद्युतीकृत ट्रैक सहित लुधियाना -धारी-खुर्जा सैक्श 447 कि.मी. तथा पश्चिम बंगाल में धानुकनी तक से शेष लाईन को विद्युतीकृत किया जाएगा।

ब्लू प्रिन्ट में रूटों की सूची है, जो भविष्य में इलैक्ट्रिफिकेशन किये जाने थे। 31 मार्च 2016 तक, 58,825 आरकेएम में से 27,999 आरकेएम इलैक्ट्रिफाईड किये गए, 12,710 आरकेएम निर्माण कार्यक्रम में शामिल किये गए तथा शेष 18,116 आरकेएम मंजूर किये जाने थे। अगस्त 2016 में (1000 डीजल लोकोमोटिव को कम करने तथा मरहोवरा में डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी स्थापित करने के आश्वासन के लिए करार के हस्ताक्षर करने के नौ महीने बाद) 31 मार्च 2021 तक विद्युतीकरण रूट के अंतर्गत 24,427 आरकेएम को कवर करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विद्युतीकृत का लक्ष्य संशोधित किया गया था। इसमें 12,710 आरकेएम प्रगति पर है तथा 11717 आरकेएम (18116 आरकेएम में से) पहले से विद्युतीकृत सेक्शन के बीच मिसिंग लिंक है। रेल मंत्रालय ने सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम यानि भारतीय रेल निर्माण संगठन कम्पनी (आईआरसीओएम), रेल इंडिया टेक्निकल एवं इकनॉमिक सर्विस लिमिटेड (आरआईटीईएस) (रेल के सार्वजनिक उपक्रम) को शामिल करने का निर्णय लिया तथा पॉवर ग्रिड कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (पीजीसीआईएल) (उर्जा मंत्रालय के अधीन पीएसयू), जिसे भारत तथा विदेश में ट्रांसमिशन लाईनों को विछाने में विशेषता है। गत दस वर्षो के दौरान भारतीय रेल में बीजी रूटों के विद्युतीकरण की स्थिति तथा डीजल एवं इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव की उपलब्धता निम्न थीः

तालिका 4.1 – भारतीय रेल में कुल रूट किलोमीटर तथा विद्यूतीकृत रूटो का वर्ष वार ब्यौरा

रूट कि.मी.	*2007-08*	*2008-09*	*2009-10*	*2010-11*	*2011-12*	*2012-13*	*2013-14*	*2014-15*	*2015-16*	*2016-17*
विद्यूतीकृत	18145	18942	20059	21034	22224	23541	24891	26266	27999	30012
कुल	63273	64015	63974	64460	64600	65436	65808	66030	66687	67368

भारतीय रेल में विद्युतीकरण की गति बढ़ी है तथा 31 मार्च 2017 को भारतीय रेल में बीजी रूटो का 45 प्रतिशत विद्युतीकृत हुआ है। इसके पश्चात, सितंबर 2017 में, रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल को 100 प्रतिशत विद्युतीकरण करने का निर्णय किया। 100 प्रतिशत के लक्ष्य के प्रति रेलवे के विद्युतीकृत की कार्य योजना में अक्तूबर 2017 तक की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट की तैयारी, दिसंबर 2018 तक जोनल रेलवे द्वारा, डिजाईन एवं ड्राईंग की तैयारी, मई 2018 तक बोली दस्तावेजों को अंतिम रूप देना एवं जून 2018 तक ठेके देना शामिल है। आरडीएसओ तथा कोर द्वारा क्षमता निर्धारण किया जाना चाहिए तथा विक्रेता आधार खर्च करना चाहिए, ताकि अगले तीन वर्षो में 33000 आरकेएम विद्युतीकरण को प्राप्त किया जा सके। सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम को अगले

तीन वर्षो में भारतीय रेल नेटवर्क के विद्युतीकरण के मिशन 100 प्रतिशत के उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए रेलवे विद्युतीकरण कार्य की प्रगति को बढ़ाने की सलाह दी गई है। विभिन्न जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों ने अनुमोदन के लिए रेलवे बोर्ड को भारतीय रेल के सभी बीजी रूटों के 100 प्रतिशत विद्युतीकरण के लिए 107 प्रस्ताव भेजें है। विद्युतीकरण के कार्य में तेजी लाने के लिए रेलवे बोर्ड ने निविदा दस्तावेज के हिस्सा के लिए सभी आवश्यक शर्ते, जैसे विस्तृत सर्वक्षेण, ड्राईंग/योजना तथा इन रूटों के संबंधित अन्य दस्तावेज तैयार रखने के लिए निर्देश जारी किये, ताकि कार्य को तेजी से आरम्भ किया जा सके।

इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने भी निर्णय लिया (जुलाई 2017) कि सभी नई लाईन्स, दोहरीकरण तथा गेज परिवर्तन परियोजनाएं भी विद्युतीकरण में शामिल होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इस परियोजना के लिए करार को अन्तिम रूप देने के समय (नवंबर 2015), पर ब्लू प्रिन्ट 2009 में उल्लेखित मुद्दे तथा रेलवे रूटों के विद्युतीकरण की भावी योजना में भारतीय रेल में आवश्यक डीजल लोकोमोटिव की मांग के निर्धारण पर विचार नही किया गया था। सभी बीजी रूट के विद्युतीकरण के 100 प्रतिशत को प्राप्त करने का रेल मंत्रालय का निर्णय तथा उसे प्राप्त करने के लिए किये गए ठोस प्रयास के लिए पणधारियों को जारी निर्देश बताते हैं, कि भारतीय रेल ने 2021 के बाद केवल विद्युतीकृत रूटों पर अपने यात्रियों तथा माल गाडियों को चलाने की योजना बनाई है।

ऐसी परिस्थितियों में डीजल लोकोमोटिव की आवश्यकता नही होगी तथा डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए नई फैक्टरी की स्थापना के निर्णय पर फिर से विचार करने की आवश्यकता होगी।

ग. भारतीय रेल में डीजल लोकोमोटिव की वर्तमान उपलब्धता तथा उपयोग

गत 10 वर्षो से भारतीय रेल में डीजल तथा इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव की संख्या निम्न हैः

तालिका 4.2 – भारतीय रेल में डीजल तथा इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव की संख्या

लोकोमोटिव	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
डीजल	4843	4963	5022	5137	5197	5345	5633	5714	5869	6023
इलैक्ट्रिक	3443	3586	3825	4033	4309	4568	4823	5016	5214	5399

31 मार्च 2017 को भारतीय रेल में 6023 लोकोमोटिव है जिनमें से 2101 उच्च होर्स पॉवर के है। भारतीय रेल में डीजल लोकोमोटिव की उपलब्धता तथा उपयोग के संबंध में वार्षिक सांख्यिकी विवरण सं. 22 की समीक्षा से पता चला कि 2015-16 में अप्रयुक्त डीजल लोकोमोटिव की प्रतिशता उपलब्ध 5869 लोकोमोटिव का 26.63 प्रतिशत थी।

तालिका 4.3 – भारतीय रेल में अप्रयुक्त डीजल लोकोमोटिव का शेयर

वर्ष	डीजल लोकोमोटिव की कुल संख्या	भारतीय रेल में प्रयुक्त विभिन्न प्रकार के डीजल लोकोमोटिव	भारतीय रेल में अप्रयुक्त डीजल लोकोमोटिव	अप्रयुक्त लोकोमोटिव की प्रतिशता
2007-08	4843	3587	1256	25.93
2008-09	4963	3682	1281	25.81
2009-10	5022	3789	1233	24.55
2010-11	5137	3872	1265	24.63
2011-12	5197	3899	1298	24.98
2012-13	5345	3964	1381	25.84
2013-14	5633	4106	1527	27.11
2014-15	5714	4244	1470	25.73
2015-16	5869	4306	1563	26.63
अप्रयुक्त डीजल लोकोमोटिव की औसत = 1364				
अप्रयुक्त लोकोमोटिव की प्रतिशता = 25.69				
1233 तथा 1563 के बीच पडे अप्रयुक्त अतिरिक्त स्पेयर				

यद्यपि 1026 नये लोकोमोटिव को गत नौ वर्षो के दौरान जोडा गया है, परन्तु लगभग 26 प्रतिशत अप्रयुक्त रहे।

प्रति दिन प्रयोग में तथा लाईन पर इंजन किलोमीटर की सांख्यिकी निम्न हैः

तालिका 4.4 - प्रति दिन इंजन किलोमीटर (डीजल लोकोमोटिव)

वर्ष	प्रयोग में प्रति यात्री इंजन	प्रयोग में प्रति मिश्रित इंजन	प्रयोग में प्रति इंजन माल	प्रयोग में प्रति इंजन	लाईन पर प्रति इंजन
2007-08	587	793	403	436	350
2008-09	584	791	398	433	342
2009-10	586	802	382	435	355
2010-11	594	794	384	439	357
2011-12	612	0	407	460	369
2012-13	641	0	423	465	370
2013-14	615	0	429	461	359
2014-15	614	0	383	418	349
2015-16	607	0	367	442	352

उपरोक्त से पता चलता है कि भारतीय रेल लाईन पर अपनी इष्टतम क्षमता तक मौजूदा डीजल इंजन का उपयोग करने में सक्षम नही है। प्रति इंजन प्रति

दिन इंजन किलोमीटर के संदर्भ में इंजन का प्रयोग 352 है जिसका अर्थ है कि ये डीजल इंजन 14.67 कि.मी./घण्टे (24 घण्टे की उपयोगिता के आधार पर) तथा 18.53 कि.मी./ घण्टे (लाइन पर इंजन का 80 प्रतिशत उपयोग के आधार 19 घंटे उपयोग) चल रहे है। यह दर्शाता है कि मौजूदा लोकोमोटिव का कम उपयोग होता है तथा अतिरिक्त लोकोमोटिव की आवश्यकता पूरी हो सकती है, यदि विद्यमान बेडे का बेहतर उपयोग किया जाए। डीजल इंजन 2007-2008 में प्रति इंजन प्रति दिन 352 किमी. से चल रहे थे जो 2015-16 की तरह लगभग प्रति इंजन प्रति दिन 352 किमी. था। जैसे कि 2007-08 में 1000 से अधिक डीजल इंजन बढ़ाने पर, उनकी उपयोगिता में कोई सुधार नही हुआ है। इस प्रकार से, इन्फ्रास्ट्रकचर इष्टतमीकरण के आधार पर अतिरिक्त डीजल लोकोमोटिव के लिए अनुमानित आवश्यकता उचित नही है।

घ भारतीय रेलवे द्वारा डीजल इंजनों का घरेलू उपयोग

भारतीय रेल ने इस संभावना का आभास किया तथा 2018-19 से डीजल लोकोमोटिव वर्कस (डीएलडब्ल्यू) वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन को कम करने का निर्णय लिया। प्रारंभ में, डीएलडब्ल्यू वाराणसी में लोकोमोटिव के लिए उत्पादन योजना 2017-18 में 254 डीजल तथा 25 इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव तथा 2018-19 में 200 डीजल तथा 75 इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव शामिल थे। 2018-19 के लिए, रेलवे बोर्ड ने सितंबर 2017 में 107 डीजल लोकोमोटिव तथा 173 इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव तक संशोधित किया। वर्ष 2018-19 के लिए 107 डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन लक्ष्य को बनाए रखने के लिए अप्रैल 2018 में 107 लोकोमोटिव के लिए समान सामग्री के लिए बफर उपलब्धता की संभावना के कारण बताया गया था तथा डीएलडब्लू में मौजूदा इन्फ्रास्ट्रकचर के उपयोग को सुनिश्चित करना है। तथापि, डीजल लोकोमोटिव के पुनः उत्पादन[150] को 2019-20 से पूर्णतः बंद किया जाना है।

इसके अतिरिक्त डीजल लोको माडर्नाइजेशन वर्क्स (डीएमडब्ल्यू) पटियाला में जो डीज़ल इंजनों का रिबिल्डिंग भी करता है और 2010-11 के बाद डीज़ल ईंजन का उत्पादन भी शुरू किया था, उत्पादन योजना में महत्वपूर्ण परिवर्तन भी हुआ है। जबकि 2014-15, 2015-16 और 2016-17 में 89, 11 एवं 43 डीज़ल का

[150] लोकोमोटिव पुनर्निर्माण में फ्रेम के अंतर्गत डिसमेनटलिंग, मरम्मत, तथा पूर्ण इंजन शामिल है। पुनर्निर्माण के दौरान इंजन-सब असेंबलिंग नये रूप में लाया जाता है।

विनिर्माण हुआ है, यह संख्या 2017-18 (जनवरी 2018 तक) नौ डीज़ल इंजन तक नीचे आ गई थी और 2018-19 में डीज़ल इंजनों की कोई योजना नहीं थी।

इस प्रकार, 1000 अतिरिक्त डीजल लोकोमोटिव की वास्तव आवश्यकता नहीं हो सकती है, जिसे डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी, मारहोवरा में विनिर्मित किया जाना है। जब कभी भी डीजल लोकोमोटिव की थोडी बहुत आवश्यकता होगी, तो उसे डीएलडब्ल्यू, वाराणसी में गृह-उत्पादन से आसानी से पूरा किया जा सकता है।

घ. परियोजना के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति

परियोजना के कार्यक्षेत्र में मारहोवरा में एक डीजल लोकोमोटिव फैक्टरी तथा रोज़ा एवं गांधीधाम में रखरखाव डिपो स्थापित करना शामिल था। फैक्टरी स्थापित करने का कार्य नवंबर 2018[151] तक पूरा करने की योजना थी। सितम्बर 2017 तक भूमि का अधिग्रहण किया गया तथा बिजली, रेल तथा रोड कनेक्टिविटी का कार्य प्रगति पर है। गांधीधाम में सरकारी रखरखाव डिपो का कार्य आरंभ किया जाना शेष है। निर्धारित साईट नवंबर 2017 तक कम्पनी को सौपी जानी है। रोजा में कम्पनी रखरखाव डिपों के संबंध में, रेलवे ने 9 नवंबर 2016 को कम्पनी को भूमि सौंपी तथा एक रूपए की वार्षिक टोकन लाईसेंस फीस पर एक भूमि पट्टा करार किया। 31, मार्च 2017 को, 30 प्रतिशत की भौतिक प्रगति तथा साढे पांच प्रतिशत की वित्तीय प्रगति प्राप्त की गई थी।

इस फैक्टरी की स्थापना के साथ आगे बढते हुए, रेलवे अपने बेडे में 1000 डीजल लोकोमोटिव और शामिल करेगा, जिसकी इसे आवश्यकता नही है और लोकोमोटिव के विनिर्माण तथा रखरखाव, फैक्टरी तथा डिपो की भूमि लागत, इक्विटी शेयर, बिजली, रेल तथा रोड़ संबंद्धता तथा मैसर्स जीई ग्लोबिंग सोर्सिंग इंडिया प्रा.लि. के साथ संयुक्त उद्यम में किये गए निवेश के लिए ₹ 17,126.08 करोड की देयता प्रतिबद्ध हुई। देयताओं का विवरण निम्न हैः

तालिका 4.5 –भारतीय रेल की देयता

देयता का विवरण	देयता की राशि (₹ करोड़)
कम्पनी[152] द्वारा आपूर्ति किये जाने वाले लोको की लागत	14,656
रेलवे द्वारा प्रदत की जाने वाली अनुरक्षण लागत	2228 ***(अनुबंध 4.1)***

[151] करार के पैरा 12.4.1 में कम्पनी (6 नवंबर 2015) की स्थापना की तिथि से 1095 दिनों में समापन की नियत तिथि अनुबंधित है।

[152] 1000 इंजनों की प्रभावी भारित औसत लागत (700 4500 एचएचपी तथा 300 6000 एचएचपी)

तालिका 4.5 –भारतीय रेल की देयता	
देयता का विवरण	**देयता की राशि (₹ करोड़)**
मारहोरा में सितम्बर 2017 तक व्यय (भूमि अधिग्रहण लागत, इक्विटी शेयर[153], बिजली कनेक्टिविटी, रेल कनेक्टिवटी, सड़क कनेक्टिविटी तथा विविध जैसे स्थापना, वाहन अग्रदाय)	242.08
कुल देयता	**17126.08**

उपरोक्त से पता चलता है कि रेलवे के पास उपलब्ध डीजल इंजनो की संख्या वर्तमान जरूरतो को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। बदलते परिदृश्य में, जहा भारतीय रेल अपने बीजी रूट के पूर्ण विद्यूतीकरण करने की योजना बना रहा है तथा विद्युतीकृत रूटों पर डेडिकेटेड फ्रेट कोरिडोर में फ्रेट ट्रेन में चलाने के लिए भी, इस करार के अंतर्गत प्राप्त ड़ीजल लोकोमोटिव भारतीय रेल नेटवर्क पर लाभकारी उपयोग के लिए शायद ही कोई गुंजाईश नही है। रेलवे ने स्वयं 2019-20 तक डीएलडब्ल्यू वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव गृह उत्पादन को कम करने का निर्णय लिया है। इस प्रकार, डीजल लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए एक नये इन्फ्रास्ट्रक्चर की स्थापना करना तथा ₹ 17,126.08 करोड़ की भारी देयता उठाना रेलवे के समग्र सामरिक दृष्टि के अनुरूप नही है। डीजल इंजनों के वर्तमान बेडों का बेहतर उपयोग भारतीय रेल की मांग यदि कोई हों को पूरा करने में मदद कर सकता है।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे मामले को पुन: विचार करे और यह जांच करे कि क्या परिसंपत्तियों एवं इन्फ्रास्ट्रक्चर का सृजन विवेकपूर्ण हो जिसके लिए भविष्य में उपयोगी आवश्यकता नहीं है क्योंकि बड़े पैमाने पर विद्युतीकरण कि योजना बनाई गई है और डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडर का पूर्णत: विद्युतीकरण होने जा रहा है; रेलवे ने डीजल इंजनों के उत्पादन योजना भी यथेष्ट रूप से कम कर दी है।

मामला 18 जनवरी 2018 को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था, उसका उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फ़रबरी 2018)।

[153] करार के पैरा 1.1.8 के अनुसार, सरकार जारी किये गए तथा शेयर पूंजी भूगतान का अधिकतम 26 प्रतिशत तक कम्पनी के इक्विटी शेयर पूंजी सब्सक्राईब करने का अधिकार होगा, परन्तु अधिकतम 100 करोड के अधीन

4.2 उत्तर मध्य रेलवे (उ.म.रे.): पूर्ण विद्युतीकृत सैक्शन में डीजल इंजनो का उपयोग

उत्तर मध्य रेल प्रशासन ने इलाहाबाद-गाजियाबाद (606.88 कि.मी.) तथा पलवल बीना (505.31 कि.मी.) के पूर्ण विद्युतीकृत इलैक्ट्रिक सैक्शनों में डीजल ईंजनों का उपयोग का अनुमत किया। इससे पर्यावरण पर नकारात्मक प्रभाव के अतिरिक्त ₹ 5.74 करोड़ की अतिरिक्त प्रचालन लागत आयी तथा पैट्रोलियम आधारित ऊर्जा पर निर्भरता में वृद्धि हुई।

भारतीय रेल में रेल को चलाने के लिए इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन पर्यावरण के अनुकूल विकल्प है। इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन, जो ऊर्जा का अधिक सस्ता स्रोत भी है, का उपयोग करते हुए आईआर के कार्बन फूटप्रिन्टस में कमी के परिणामस्वरूप आयात एवं जीवाश्म ईंधन के प्रयोग में कटौती की जाती है। इलैक्ट्रिक रोलिंग स्टॉक में इलैक्ट्रिकसिटी पुन: उत्पादन करने की क्षमता है। इस प्रकार समग्र इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन गाडियों की ढुलाई हेतु रेलवे के लिए मितव्ययी साधन के विकल्प के रूप में है।

लेखापरीक्षा ने उ.म.रे. के दो सैक्शनों यानि मुगलसराय-गाजियाबाद तथा पलवल-बीना, जो पूर्णतया विद्युतीकृत हैं, में गाडियों की आवाजाही की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने देखा कि इन सैक्शनों के अंतर्गत डीजल इंजन अभी भी चल रहे है।

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2013-14 से 2016-17 के लिए उपरोक्त दो सैक्शनों में माल की आवाजाही के संबंध में माल-भाडे प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के डाटा का विश्लेषण किया तथा देखा कि लंबी दूरी वाले यानि इलाहाबाद-गाजियाबाद सैक्शन (606.88 आरकेएम) तथा पलवल-बीना सैक्शन (505.31 आरकेएम) जो पूर्ण विद्युतीकृत सैक्शन है, पर बहुत सी मालगाडी डीजल इंजन से चल रही थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इन दो विद्युतीकृत सैक्शनों पर, 2013-14 से 2016-17 के दौरान इलैक्ट्रिक वायर के अंतर्गत कुल 350 मालगाडियाँ डीजल इंजन का उपयोग कर चलाई जा रही थी। इसके परिणामस्वरूप डीजल इंजन का प्रयोग

माल की आवाजाही के कारण ₹ 5.74 करोड़[154] की अतिरिक्त प्रचालन लागत आयी जैसा नीचे दिया गया है:

तालिका 4.6 – विद्युतीकृत सैक्शनों में डीजल इंजनो के चलने के कारण अतिरिक्त प्रचालन लागत

वर्ष	सैक्शन	मालगाडियों की संख्या	ड़ीजल इंजन चलने कारण प्रचालन लागत (₹)
2013-14	इलाहाबाद-गाजियाबाद	35	5227637.61
	पलवल-बीना	33	4207719.40
2014-15	इलाहाबाद-गाजियाबाद	52	10511436.22
	पलवल-बीना	43	7245805.35
2015-16	इलाहाबाद-गाजियाबाद	36	4719803.16
	पलवल-बीना	39	5550318.06
2016-17	इलाहाबाद-गाजियाबाद	38	7035622.60
	पलवल-बीना	74	12980769.77
	कुल	**350**	**57479112.17**

इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन में ड़ीजल इंजनों का उपयोग न केवल अतिरिक्त लागत का कारण है बल्कि विद्युतीकरण के उद्देश्यों को भी विफल करता है।

जब मामले को मई 2017 में उ.म.रे. प्रशासन के साथ उठाया गया, तो उन्हौने बताया (जुलाई 2017) कि यद्यपि इलाहाबाद-गाजियाबाद सैक्शन पूर्ण विद्युतीकृत है, लेकिन सभी निकट क्षेत्र को अभी भी विद्युतीकृत किया जाना है। इलाहाबाद मंडल ड़ीजल ट्रैक्शन से गाडियों को प्राप्त करता है तथा ट्रैक्शन को अपनी प्रणाली से बदलता है। उन्होने आगे बताया कि विद्युतीकृत रूटों पर ड़ीजल ट्रैक्शन पर गाडियाँ पर, अन्तरण बिन्दू पर डीजल तथा इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन के मैचिंग की कमी, चालक दल की उपलब्धता, चालक दल के प्रशिक्षण, अन्य मंडल द्वारा अस्वीकृति आदि जैसी प्रचालन बाधाओं के कारण प्रचालित की जाती हैं। तथ्य को ध्यान में रखते हुए उतर की समीक्षा की जाए कि यद्यपि मालगाडी एक सैक्शन जो विद्युतीकृत नहीं है, से उ.म.रे. क्षेत्र में प्रवेश करती है, तो उ.म.रे. प्रशासन अपने अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत ट्रैक्शन को बदल सकता है ताकि विद्युत इंजन उ.म.रे. के अंतर्गत विद्युतीकृत सैक्शन में ट्रैनो को ढो सके, विशेष

[154] अतिरिक्त परिचालन लागत की गणना रेलवे बोर्ड दारा जारी माल के लिए जीरटीकेएम प्रति हजार लाईन हॉल लागत पर आधारित है।

रूप से जब विद्युतीकृत सैक्शन की लंबाई 500 से 600 किमी. के बीच हो। लंबे विद्युतीकृत खण्डों के इष्टतम उपयोग के लिए, रेलवे को बाधाओं की पहचान करने तथा सृजित रेलवे विद्युतीकरण परिसंपतियों के प्रभावी प्रयोग को सक्षम बनाने, उर्जा लागत पर व्यय के संदर्भ में संसाधनो को बचाने तथा भारतीय रेल में डीजल ट्रैक्शन की आवश्यकता को कम करने की आवश्यकता है।

इस प्रकार, पूर्ण विद्युतीकृत इलाहाबाद-गाजियाबाद तथा पलवल-बीना सैक्शनों में डीजल इंजनों के प्रयोग के परिणामस्वरूप ₹ 5.74 करोड़ की अतिरिक्त प्रचालन लागत आई। इसके अतिरिक्त, पर्यावरण पर नकारात्मक प्रभाव पडा तथा रेलवे के कार्बन फुटप्रिन्ट में वृद्धि हुई।

मामले को 6 अक्तूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया, उनका उत्तर अभी भी प्राप्त (28 फरवरी 2018) नहीं हुआ है।

4.3 दक्षिण पूर्व रेलवे (द.पू.रे.): डीएमयू फैक्ट्री, हल्दियां में संविदा मांग के गलत निर्धारण तथा इलैक्ट्रिक शुल्क के गलत भुगतान के कारण ₹ 4.35 करोड़ का परिहार्य व्यय

दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन ने अपनी गतिविधियों की गति तथा क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए डीएमयू फैक्टरी हल्दिया की उर्जा आवश्यकताओं का वास्तविक रूप से निर्धारण नही किया तथा 1500 केवीए से 5500 केवीए तक संविदा मांग बढाने के लिए संविदा मांग प्रभार तथा लोड फैक्टर प्रभार पर किये गए व्यय को जारी रखा। इससे ₹ 0.52 करोड के लोड फैक्टर अधिभार के अतिरिक्त ₹ 3.22 करोड का परिहार्य व्यय हुआ। फैक्टरी के चरण। की स्थापना सीमित गतिविधियों सहित निकट भविष्य में उच्च खपत की संभावना फैकट्री की उस समय बढ़ाई गई गति से दूर है। फैक्टरी की गतिविधियां बढाए जाने तक द.पू.रे. प्रशासन 1500 केवीए आपूर्ति के भूगतान को जारी रखेगा, यद्यपि वास्तविक खपत 100 केवीए(संविदा मांग का लगभग 7 प्रतिशत) से कम है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने फरवरी 2000 तथा जनवरी 2011 के परिपत्रों से नियमित आधार पर प्रत्येक आपूर्ति बिंदू पर अधिकत्तम मांग की निगरानी करने तथा करार एवं संविदा मांग के कारण शास्ति के भुगतान से बचने के लिए दो वर्षो में एक बार अथवा पहले से लागू इलैक्ट्रिक आपूर्ति प्राधिकरणों के ट्रैरिफ

पर आधारित उन अपेक्षित स्तरों को संशोधित करने के सभी जोनल रेलवे को निर्देश दिए।

दक्षिण पूर्व रेल (द.पू.रे.) ने प्रतिवर्ष डीएमयू के 400 कोचो तथा स्वः प्रेरित दुर्घटना राहत गाडी (एसपीएआरटी) के 30 कोचों के निर्माण के दो चरणों में, हल्दिया[155] में, एक डीजल मल्टीपल यूनिट (डीएमयू) फैक्टरी स्थापित करने का निर्णय किया (2011)। परियोजना के चरण । में प्रति मास 8 से 12 कोचों के विनिर्माण के लिए विभागीय इकाई के रूप में योजना बनाई। रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा निर्मित, चरण। यूनिट अप्रैल 2013 में रेल प्रशासन द्वारा अधिकार में ली गई। तथापि एकीकृत कोच फैक्टरी (आईसीएफ) से प्राप्त संयोजन, पेंटिंग, फेबरिकेटड सैल की फरनिशिंग की सीमित गतिविधियाँ आरंभ की गई। चरण ॥ में, संयुक्त उद्यम (जेवी)/सार्वजनिक निजी सांझेदार (पीपीपी) मोड के माध्यम से डीएमयू तथा स्पार्ट के बडे पैमाने पर उत्पादन की योजना बनाई गई, जिसे मार्च 2017 तक अमल नही लाया जा सका।

लेखापरीक्षा ने देखा कि द.पू.रे. प्रशासन ने पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत वितरण कम्पनी लिमिटेड (डब्ल्यूबीएसईडीसीएल) से हल्दिया फैक्टरी परिसर में 33 केवी थोक विद्युत आपूर्ति के लिए आवेदन (मई 2011) किया। द.पू.रे. के विद्युत विभाग[156] ने अप्रैल 2012 में डब्ल्यूबीएसईडीसीएल के साथ करार निष्पादित किया। प्रचालन के प्रथम पांच वर्षो के लिए 1500/2000/2500/5500/7000 केवीए की अनुमानित प्रगतिशील आवश्यकता के आधार पर, संविदा मांग (सीडी) को प्रथम पांच वर्षो के पूर्वानुमान के अनुसार निर्धारित की गई थी तथा 15 मार्च 2013 को उप केंद्र सक्रिय किया गया। द.पू.रे. प्रशासन ने नये कनेक्शन, प्रतिभूति जमा तथा विद्यमान 11 केवी से 33 केवी लाईन के अंतरण लिए ₹ 3.07 करोड का व्यय किया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्यशाला गतिविधियों के बहुत कम स्तर के कारण, विद्युत की वास्तविक खपत सीडी (अप्रैल 2013 से मार्च 2017 के दौरान 100 केवीए से नीचे) की तुलना में काफी कम थी। इसी बीच, संविदा मांग का प्रचालन के प्रथम पांच वर्षो के लिए 1500/2000/2500/5500/7000 केवीए की प्रगतिशील अनुमानित पूर्वानुमानित आवश्यकता के अनुसार बढ़ाना जारी था। करार के

---

[155] पूर्व में फैक्टरी की योजना शंकरेल में की गई थी परन्तु बंद में इसे फरवरी 2011 में हल्दिया में पुनर्स्थापित किया गया था।

[156] वरिष्ठ डिवीजन इलैक्ट्रिकल इंजीनियर, जनरल खरगपुर

अनुसार, रेलवे को वास्तविक उपयोग[157] के बावजूद सीडी के 85 प्रतिशत पर अधिकतम मांग (एमडी) के लिए भुगतान करना पड़ा था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 3.22 करोड़[158] का मांग प्रभारों[159] के लिए परिहार्य व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त बेहद कम लोड फैक्टर के कारण, रेलवे ने अप्रैल 2013 से मार्च 2017 तक की अवधि के लिए ₹ 0.52 करोड के लोड फैक्टर प्रभार का भी भुगतान किया।

फरवरी 2012 में, वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर, खडगपुर ने डीएमयू, फैक्टरी हल्दिया के लिए पर्याप्त के रूप में 1500 केवीए के लोड मांग[160] का निर्धारण किया। लेखापरीक्षा ने मुद्दे को फरवरी 2014 में उठाया तथा पाया कि फैक्टरी के चरण II के निर्माण की योजना अभी तक नही बनाई थी तथा चरण। का सभी इन्फ्रास्ट्रक्चर पूर्ण उत्पादन के लिए अभी तक तैयार नही था, इसलिए पहले पांच वर्षो के लिए संविदा मांग का अनुमान क्रमशः 1500/2500/5500/7000 केवीए अविवेकी था। तथापि, द.पू.रे. प्रशासन ने केवल अगस्त 2016 में 500 केवीए तक सीडी के नीचे संशोधन के लिए डब्ल्यूबीएसईडीसीएल से सम्पर्क किया। इसके जवाब में, डब्ल्यूबीएसईडीसीएल ने सूचित किया (अगस्त 2016) कि आपूर्ति के 33 केवी सिस्टम लिए सीडी 1500 केवीए से नीचे नही होना चाहिए तथा सीडी को नवंबर 2016 के खपत महीने से 1500 केवीए तक संशोधित (अक्तूबर 2016) किया। इस प्रकार, 2013 से 2017 के दौरान 1500 केवीए से 5500 केवीए तक सीडी को बढ़ाया गया, परन्तु सीडी के नीचे संशोधन के विकल्प का लाभ केवल नवंबर 2016 में रेलवे द्वारा उठाया गया था, यद्यपि यह उनके लिए अप्रैल 2014 में की उपलब्ध था।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि द.पू.रे. प्रशासन ने इलैक्ट्रिक शुल्क (ईडी) के प्रति डब्ल्यूएसईडीसीएल को अक्तूबर 2013 से मार्च 2017 तक की अवधि के संबंध में ₹ 0.61 करोड़ की राशि का गलती से भुगतान किया। यह अनुच्छेद 287 के सांविधिक प्रावधानों का उल्लंघन था जिसमें अनुबंधित है कि राज्य पर कोई भी कानून नही थोपा जाएगा न ही विद्युत (क्या सरकार या व्यक्ति द्वारा प्रस्तुत किया गया) की बिक्री अथवा खपत पर कर थोपने को प्राधिकृत किया जाएगा जिसकी निर्माण, रखरखाव अथवा भारत सरकार आदि द्वारा किसी रेलवे के

---

[157] दिनांक 13.04.2012 के करार के खंड 22 तथा 23 के अनुसार

[158] अप्रैल 2013 से मार्च 2017 की पूर्ण अवधि के दौरान अधिकतम मांग के रूप में 100 केवीए पर विचार करते हुए, एमडी 100 केवीए से नीचे था।

[159] मांग प्रभार प्रति केवीए/महीने अधिकतम संविदा मांग पर इलैक्ट्रिक प्रभार में गणना की जाती है।

[160] लोड मांग विद्युत की अधिकतम आवश्यकता है जिसे करार को पश्चिम बंगाल राज्य विद्युत वितरण कम्पनी लिमिटेड से शूरू किया जाता है।

प्रचालन में खपत की जाती है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना उपयुक्त है कि रेलवे अन्य स्थानों (हल्दिया रेलवे स्टेशन तथा खरगपुर) पर विद्युत की खरीद के लिए विद्युत प्राधिकरण को इडी का भुगतान नही कर रहा है।

मामला 9 अक्तूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर मे बताया (फ़रबरी 2018) कि जैसे ही वास्तविक भार प्रारम्भिक प्रपेक्षेपित मांग से कम पाया गया था, वैसे ही प्रयोक्ता विभाग से परामर्श लिया गया था और मामला ठेका मांग के संशोधन के लिए डब्ल्युबीएसईडीसीएल के साथ उठाया गया था। उन्होनें आगे बताया कि विद्युत आवश्यकता का निर्धारण परिकल्पित उपयोग घटक के अनुसार किया गया था और उन्होनें मांग की और कटौती की सम्भावना की जांच करने के लिए सीएमडी, डब्ल्युबीएसईडीसीएल के साथ पत्राचार किया है।

विद्युत शुल्क के भुगतान के सम्बंध में मंत्रालय ने बताया कि उन्होनें फ़रबरी 2017 में डब्ल्युबीएसईडीसीएल के साथ मामला उठाया था जिन्होनें बताया था कि छूट पर विचार हो सकता था बशर्ते निदेशक, विद्युत शुल्क, पश्चिम बंगाल सरकार उस पर सहमत होता। उन्होनें बताया कि यह मामला राज्य सरकार के साथ उठाया गया है और उनका उत्तर प्रतीक्षित है ।

इस प्रकार, द.पू.रे. प्रशासन ने अपनी गतिविधियों की गति एवं संभावना को ध्यान में रखते हुए डीएमयू फैक्टरी की उर्जा आवश्यकताओं का वास्तविक रूप से आकलन नही किया तथा संविदा मांग प्रभार तथा 1500 केवीए से 5500 तक बढ़ती संविदा मांग के लिए लोड फैक्टर प्रभार पर व्यय जारी रखा। इससे ₹ 3.74 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। भविष्य में उच्च खपत की संभावना दूरस्थ है क्योंकि फैक्टरी का चरण । काफी सीमित गतिविधियों के साथ स्थापित किया गया है और निकट भविष्य में चरण ॥ की स्थापना का प्रस्ताव नहीं है। फैक्टरी की गतिविधियां बढ़ाए जाने तक द पू रे प्रशासन 1500 केवीए आपूर्ति के लिए भुगतान करना जारी रखेगा यद्यपि वास्तविक खपत 100 केवीए (संविदा मांग का लगभग सात प्रतिशत) से नीचे है।

अध्याय 5
सिग्नलिंग एवं दूरसंचार

रेलवे बोर्ड स्तर पर, भारतीय रेल के सिगनलिंग एवं दूरसंचार (एस एंड टी) विभाग के प्रभारी महानिदेशक है, जो रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को रिपोर्ट करते है। क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य सिग्नलिंग एवं दूरसंचार इंजीनियर (सीएसटीई) एस एंड टी परिसंपत्तियों के सम्पूर्ण पर्यवेक्षण तथा रखरखाव के लिए उत्तरदायी है।

रेल प्रचालन में दक्षता एवं सुरक्षा बढ़ाने के लिए, आधुनिक सिग्नलिंग महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। सिग्नलिंग विभाग, मल्टी आसपेक्ट कलर लाईट सिग्नलिंग (एमएसीएलएस), पैनल इंटरलॉकिंग (पीआई), रूट रिले इन्टरलॉकिंग (आरआरआई), इलैक्ट्रॉनिक इन्टरलॉकिंग (ईआई), स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग, एक्सल काउंटर द्वारा दिए जाना वाला ब्लॉक, लेवल क्रॉसिंग की इंटरलॉकिंग द्वारा लेवल क्रासिंग पर सुरक्षा बढाना तथा मानव स्तर क्रॉसिंग पर टेलीफोन का प्रावधान, आदि जैसा, सिग्नलिंग प्रणाली का अधिष्ठापन तथा रखरखाव का प्रबंध करता है। दूरसंचार विभाग रेलवे में दूरसंचार के सम्पूर्ण कार्य का निरीक्षण करता है तथा रेलवे की सभी दूरसंचार आवश्यकताओं की देखभाल करता है।

वर्ष 2016-17 के दौरान एसएंडटी विभाग के प्लांट तथा उपस्कर की मरम्मत एवं रखरखाव पर ₹ 2856.49 करोड़[161] का व्यय था। एसएंडटी परिसंपत्तियों के निर्माण पर ₹ 966.58 करोड़ का व्यय किया गया। वर्ष के दौरान, वाउचरों तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, विभाग के 180 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में 'भारतीय रेल में मोबाईल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एमटीआरसी) प्रणाली के कार्यान्वयन' पर एक बडा पैरा सम्मिलित है। इस समीक्षा में लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल में एमटीआरसी प्रणाली के कार्यान्वयन की स्थिति की समीक्षा की तथा प्रणाली के उप इष्टतम उपयोग/ उपयोग न करने के कारणों का विश्लेषण किया। इसके अतिरिक्त एमटीआरसी प्रणाली के लिए प्राप्त हैंडसेटों का उपयोग न करने, तथा वॉकी-टॉकी सेटों के प्रयोग के लिए समीक्षा न करने कारण स्पैट्रक्म प्रभारों का अपरिहार्य देयता का उल्लेख करने वाले दो एकल पैरा है।

[161] अनुदान सं. का लघु शीर्ष 500, 600 तथा 700 - प्लॉट तथ उपकरणों मरम्मत तथा रखरखाव

5.1 भारतीय रेल में मोबाईल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एम्टीआरसी) का कार्यान्वयन

5.1.1 कार्याकारी सार

एमटीआरसी प्रणाली, भारतीय रेल में आधारित दूरसंचार प्रणाली को बदलने के लिए आरंभ की गई है। इसका उद्देश्य डाटा (गाडियों की स्थिति तथा आवागमन से सम्बन्धित) ट्रांसफर से भारतीय रेल में बेहत यातायात प्रबंधन करना तथा चालकों, गार्डों, अनुरक्षण स्टॉफ आदि के बीच मजबूत संचार स्थापित करना है। एमटीआरसी सम्पूर्ण रूटों पर, रूटों के लिए केब रेडियों के साथ अभिप्रेत इंजनों, एमटीआरसी से इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रावधान तथा रखरखाव, पणधारियों की पहचान करना तथा भूमिका सौंपना, कौशल की पहचान एवं अद्यतन भर्ती नियमों में संशोधन तथा प्रबंधन में परिवर्तन पर प्रभावी कार्यान्वयन अपेक्षित है। तथापि, रेलवे द्वारा प्रणाली के कार्यान्वयन हेतु कोई रोड मैप तैयार नहीं किया गया है। एक व्यापक समयबद्ध रोड मैप के अभाव के कारण, एमटीआरसी प्रणाली का कार्यान्वयन नही हो सका। 31 मार्च 2017 को योजनागत 19,512 आरकेएम में से केवल 1470 आरकेएम, में एमटीआरसी परियोजना को लागू किया गया। जहां भी इसे लागू किया गया, वहाँ प्रणाली को पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा रहा है, क्योंकि कार्यान्वयन के लिए सम्पूर्ण मार्ग कवर नही किए गए तथा रूटों के लिए केब रेडियों के साथ समर्पित इंजनों को प्रदान नही किया गया। इसके अतिरिक्त, अनुरक्षण ठेके के अनुरूप दोषपूर्ण सहायता प्रणाली तथा आगरा में मोबाईल सेवा स्विचिंग केन्द्र के काम न करने के कारण, प्रणाली का उपयोग नही किया जा सका। इस प्रकार, एमटीआरसी प्रणाली पर किया गया ₹ 181.73 करोड़ का व्यय अभी तक निष्फल रहा। विशेषकर, पिछले दशक के दौरान देश में टेलिकॉम क्षेत्र में हुई प्रगति को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेल में स्वतंत्र टेलिकॉम प्रणाली के रूप में एमटीआरसी प्रणाली की मांग तथा वास्तुकला की समीक्षा करने की आवश्यकता है।

5.1.2 प्रस्तावना

भारतीय रेल वर्तमान में ट्रेनों को चलाने हेतु संचार के लिए, चालक-गार्ड-स्टेशन-कन्ट्रोलर प्रणाली' का प्रयोग कर रहा है, जिसे सामान्यतः 'नियंत्रण संचार प्रणाली के रूप में जाना जाता है। इस प्रणाली में चालक-गार्ड तथा चालक-गार्ड-स्टेशन

मास्टर के बीच संचार वीएचएफ[162] अति उच्च फ्रीक्वेंसी हैंडसेटों से वायरलेस फिडेलिटी (वाई-फाई) प्रौद्योगिकी पर आधारित है जो नेटवर्क क्नेक्टिविटी प्रदान करने के लिए रेडियो तरंगों का उपयोग करता है। स्टेशन मास्टर तथा नियंत्रण कार्यालयों के बीच संचार लेंडलाईन फोन पर आधारित है। इस प्रणाली के तहत वाई-फाई से संचार पुनः प्राप्तणीय नही है, जबकि लैडलाईन से संचार पुनः प्राप्त किया जा सकता है।

भारतीय रेल ने जीएसएम-आर प्रौद्योगिकी आधारित मोबोईल ट्रेन रेडियों संचार आरंभ करने का निर्णय किया। 'गैजल ट्रेन डिजास्टर' जो 2 अगस्त 1999 को डिब्रुगढ़ -अवध असम एक्सप्रैस तथा नई दिल्ली-बृहमपुत्र मेल के बीच टकराव से हुआ जिसकी वजह से 280 से अधिक लोगों की मौत हो गई तथा 320 से अधिक लोग घायल हुए जिससे भारतीय रेल ने तुरंत एमटीआरसी प्रणाली में परिवर्तन किया।

मोबाईल ट्रेन रेडियों कम्यूनिकेशन (एमटीआरसी) प्रणाली को 'मोबाईल कम्यूनिकेशन-रेलवे (जीएसएम-आर) के लिए ग्लोबल प्रणाली' पर आधारित गतिशील तथा उच्च उन्नत प्रणाली प्रौद्योगिकी रूप से अवनत ग्रेड के रूप में कार्यान्वित किया जा रहा है, तथा प्रभावी संप्रेषण की सहायता से ट्रेन दुर्घटनाओं को कम करने में आंतरिक भूमिका निभाना अपेक्षित है। यह जीएसएम-आर प्रौद्योगिकी का प्रयोग करके नियंत्रण केन्द्र तथा स्टेशन मास्टर के साथ ट्रेन चालक दल का प्रभावी संप्रेषण तथा तीव्र एवं निरंतर संप्रेषण प्रदान करके यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करता है।

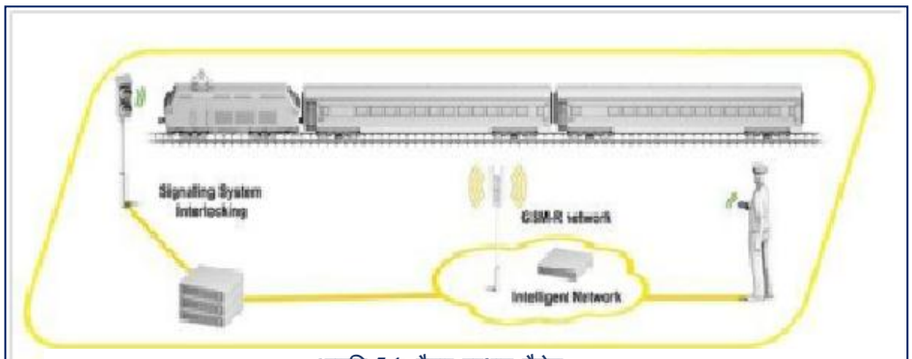
2005 में, एमटीआरसी प्रोजेक्ट मंजूर किया गया, तथा भारत में नोकिया सीमंस नेटवर्क को जीएसएम-आर प्रौद्योगिकी पर आधारित एमटीआरसी कार्यान्वयन का कार्य दिया गया। नोकिया सीमन्स नेटवर्क ने मई 2008 में उत्तर मध्य रेल के पलवल-मथुरा-झांसी रूट के लिए देश की पहली जीएसएम आधारित प्रणाली को कार्यान्वित किया। विज़न 2020 की कार्य योजना तथा उच्च स्तरीय समीक्षा समिति के सिफारिश के अनुसार, भारतीय रेल नेटवर्क के 66,687 रूट किलोमीटर (आरकेएम) में से 19152 आरकेएम के भारतीय रेल के सभी 'ए' 'बी' 'सी' रूटों को एमआरटीसी प्रणाली प्रदान की जानी थी। तदनुसार, 19 एमटीआरसी प्रोजेक्टों को (एक कोलकाता मैट्रो प्रोजेक्ट, 'डी' तथा 'ई' श्रैणी के तीन प्रोजेक्टों सहित) शूरू किया गया (31 मार्च 2017) था। उत्तर मध्य रेलवे के कानपुर-लखनऊ के

[162] वाकी टॉकी से संचार की एक प्रणाली

साथ-साथ उत्तर रेलवे पर भारतीय रेल प्रोजेक्ट प्रबंधन यूनिट (आईआरपीएमयू) द्वारा एमटीआरसी प्रोजेक्ट कार्यान्वित किया जा रहा है।

मोबाईल ट्रैन रेडियो कम्यूनिकेशन (एमटीआरसी) प्रणाली

एमटीआरसी प्रणाली एनालॉग कम्यूनिकेशन से डीजिटल प्रौद्योगिकी का अंतरण करती है। इसे रेलवे अनुप्रयोगो से संबंधित एक विशिष्ट बैंड की आवश्यकता है। भारतीय रेल के लिए, भारतीय रेल के दूरसंचार निदेशालय ने क्रमशः डॉऊनलिंक तथा अप लिंक संकेतो के लिए 900 एमएचजेड आवृत्ति बैंड की सिफारिश की है। वे क्रमशः 935-960 एमएचजेड तथा 890-915 एमएचजेड है।



आकृति 5.1: तैयार प्रस्थान मैसेज

वर्तमान में एमटीआरसी प्रणाली की उन्नत विशेषताएं है, जो रेलवे प्रचालन की समग्र प्रणाली की सुरक्षा को बढ़ाती है तथा सुनिश्चित करती है कि इष्टतम यात्री शर्तो को पूरा किया जाता है। जीएसएम-आर पर आधारित एमटीआरसी के महत्वपूर्ण तत्वों तथा उपस्करों में बेस स्टेशन उप प्रणाली (बीएसएस), मोबाईल स्टेशन (एमएस) प्रचालन उप प्रणाली (ओएसएस) नेटवर्क तथा स्वीचिंग उप प्रणाली (एनएसएस), केब रेडियों[163] प्रेषक तथा पॉवर प्रबंधन शामिल है।

---

[163] भारतीय रेलवे के टेलीकॉम मैनुअल के अध्याय XVIII के अनुसार, कैब रेडियो आवाज और डेटा संचार के लिए उपयुक्त ऑन-बोर्ड उपकरण है। यह ट्रेन के नियंत्रण के लिए यूरोपीय ट्रेन कंट्रोल सिस्टम (ईटीसीएस) के साथ इस्तेमाल किया जा सकता है। इसमें तीन इकाइयां रेडियो, मैन मशीन इंटरफेस (एमएमआई) और एंटीना पर ऑपरेटिंग इकाइयां शामिल हैं। केब रेडियों इंजन का एक हिस्सा है। यह निर्बाध जीएसएम-आर संचार सुनिश्चित करता है और चालक दल के बदलते बिंदुओं पर पंजीकरण / पंजीकरण रद्द करने की आवश्यकता नहीं है। कैब रेडियो के विकल्प मोबाइल हैंडसेट और ऑपरेशनल पर्पज हैंडसेट (ओपीएच) हैं। इसके लिए हर चालक दल के बदलते बिंदु पर पंजीकरण और पंजीकरण न करने की आवश्यकता होती है। इसके अलावा, इंजन की एक एकल यात्रा के दौरान एक लोकोमोटिव के चालक दल के कई संबंध होते हैं, अर्थात इंजन को एकल यात्रा को पूरा करने के लिए कई क्रू की आवश्यकता होगी। इस प्रकार, एक एकल कैब रेडियो के लिए वैकल्पिक मोबाइल उपकरणों की कई इकाइयों की आवश्यकता होगी। एमटीआरसी सिस्टम में इस्तेमाल मोबाइल उपकरण (एमई) में आपरेशनल प्रयोजन हैंडसेट (ओपीएच) और सामान्य प्रयोजन हैंडसेट (जीपीएच) शामिल हैं। जब कैब रेडियों लॉक में काम नही कर रहा हो तो, ओपीएच सैक्शन नियंत्रण तथा चालकों के अलावा गार्ड निरीक्षक,

जीएसएम-आर के प्रणाली का चित्रात्मक प्रस्तुतीकरण आकृति 5.1 में दिखाया गया है।

प्रणाली का उद्देश्य ट्रैन के विषय में सम्पूर्ण विवरण प्रदान करना तथा ट्रैन की स्पीड़, 'ग्लोबल पोजिशनिंग प्रणाली' (जीपीएस) पर आधारित इसकी वर्तमान गतिमान दिशा, ट्रैन के आगमन और प्रस्थान का समय, ट्रैन पर वर्तमान यात्रियों की संख्या, ट्रैक का विवरण जिस पर ट्रैन चल रही है, अन्य लाभों में से एक जैसी सूचना रेलवे कर्मचारियों को वर्तमान स्थिति से अवगत कराना। इसे ट्रैन संबंधित प्रचालनों में सम्मिलित रेलवे कर्मचारियों को प्रभावी सहायता प्रदान करने के साथ, चलने वाली ट्रैनो से पूर्व चालकों को चेतावनी देने के लिए उपयोग किया जा सकता है। सुरक्षा संबंधित मामलों में, रेल स्थापना के संबधित कर्मचारियों को तुरंत सूचित किया जा सकता है। यदि कोई दुर्घटना होती है, तो यह पोस्ट ईवेंट गतिविधियों के प्रबंधन की प्रभावी सुविधा सुनिश्चित करेगा।

एमटीआरसी प्रणाली की महत्वपूर्ण विशेषताएं निम्न शामिल हैः

1. एमटीआरसी प्रणाली वाली आधुनिक गाड़ियाँ चालकों और नियंत्रण कक्षों के रेडियो संचार के माध्यम से उनकी चलने की स्थिति की साथ-साथ गणना करती हैं और सूचित करती है। प्रेषित स्थिति में चलती गाडियों के विषय में महत्वपूर्ण विवरण, जैसे गाडियों की सटीक स्थिति, उनकी गति, ब्रेकिंग दूरी तथा दिशा, जिसमें वे अपनी स्थिति निर्देशांक के अनुसार यात्रा करती है, शामिल है।
2. प्रणाली रेलवे ट्रैक के ऐसे बिंदुओं को उजागर करने के लिए रास्ते के किनारे के उपकरण को[164] अनुमति प्रदान करती है, जिसे नोडस कहा जा सकता है, तथा उस पथ पर दौडती अन्य गाडियों द्वारा क्रॉस नही किया जाना चाहिए।
3. यह प्रणाली आस पास की व्यापक सुरक्षा ब्रेकिंग दूरी की गणना करती है तथा दो ट्रैनों के बीच निरंतर तथा सटीक ट्रैन स्थान तथा गति के विवरण प्रदान करके इस दूरी को कम करती है।
4. प्रणाली आसान अंतरण तथा चालक रहित ट्रैनों उन्नयन प्रदान करती है क्योंकि यह उच्च उन्नत संचार प्रौद्योगिकी पर आधारित है।

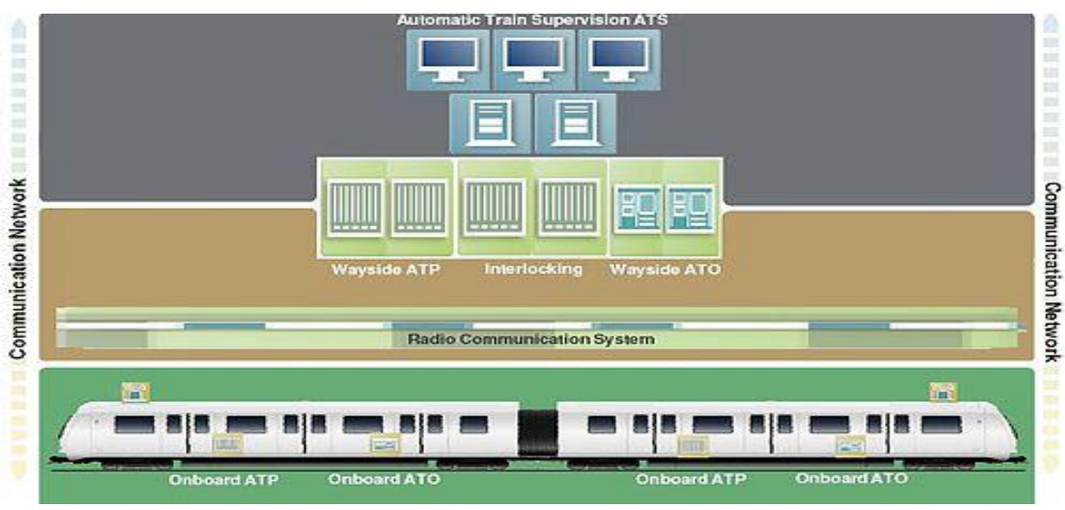
स्टेशन मास्टरों, शंटिग टीमों, नियंत्रकों के लिए लाभदायक है। सामान्य प्रयोजन हैंडसेट ट्रैकसाईड रखरखाव स्टॉफ (रेलवे विद्युतीकरण क्षेत्र तथा सुरक्षा पेट्रोलस के लिए इंजीनियर, संकेतक एवं दूरसंचार एवं इलैक्ट्रिक्ल) के लिए लाभदायक है।

[164] 'यूएस डिपार्टमेंट ऑफ ट्रांसपोर्टेशन, फेडरल हाईवे एडमिनिस्ट्रेशन' द्वारा दिए गए यूनिफॉर्म ट्रैफिक कंट्रोल डिवाइसेज, मैनुअल 2009 के अनुसार, छोटे उपकरणों में रेलवे ट्रेकों पर स्थित एक या एक से अधिक बाडों में स्थित रेलवे पारगमन प्रचालनों के लिए स्वीचेज, संकेतक प्रणाली नियंत्रक उपकरण आदि शामिल है।

5. प्रणाली न्यूनतम ऊर्जा हानि के लिए के लिए सबसे कुशल ट्रैन गति की गणना, ट्रैन लागत निर्धारण (जिसके कारण गाडी ट्रैक पर अपने गुरूत्वाकर्षण इलैक्ट्रिक पॉवर जैसे उर्जा के अन्य रूप को प्रयोग किये बिना रूक जाती है।) को शामिल करती है। यह उर्जा बचाने में सहायता करती है।

हालांकि, एमटीआरसी प्रणाली में रेलवे के संचालन और यात्री सुरक्षा में अधिकतम दक्षता सुनिश्चित करने के लिए कई उन्नत विशेषताएं हैं , जैसे कोई अन्य प्रौद्योगिकी, इसमें बहुत सी कमियां भी है, जिनपर रेलवे कम्यूनिकेशन के लिए प्रणाली के डिजाईन अथवा इस्तेमाल करते समय ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। मुख्य जोखिम यह है कि किसी ट्रैन के बीच संचार विफल रहता है अथवा बाधा उत्पन्न होती है, तब यात्रियों की सुरक्षा पूर्णतया या आंशिक रूप से खतरे में होती है। क्योंकि एमटीआरसी प्रणाली सभी अनुप्रयोगो के लिए रेडियों कम्यूनिकेशन का प्रयोग करती है, इसलिए कमजोर सिग्नल क्षमता, क्षीणता, इलैक्ट्रोमेग्नेटिक (ईएम) हस्तक्षेप अथवा हार्डवेयर में गडबडी के कारण संचार असफल हो सकता है। क्योंकि प्रणाली बेतार संचार का उपयोग करती है, इसलिए इस अनैतिक हैकिंग से यात्री सुरक्षा को खतरे में डाल सकती है। उपकरणों के खराब होने के कारण, आपातकालीन ब्रेकों की अनपेक्षित तथा अनवांछित प्रयोग हो सकता है जिससे ट्रेन दूर्घटना हो सकती है।

स्वाचालित ट्रेन पर्यवेक्षण[165] का चित्रात्मक प्रस्तुतीकरण नीचे दिया गया है:



आकृति 5.2स्वाचालित ट्रेन निरीक्षण

[165] स्वचालित ट्रेन पर्यवेक्षण में दो उप प्रणालियां हैः **स्वचालित ट्रैन सुरक्षा** ट्रेन सुरक्षा सहित सुरक्षा महत्वपूर्ण कार्यों के लिए जवाबदेही है तथा **स्वचालित ट्रेन प्रचालन** स्टेशनों तथा अन्य स्टॉपिंग स्टेशनों के बीच स्थानांतरण के लिए थ्रोटल तथा ब्रेक कमांड के स्वचालित प्रचालन के लिए जवाबदेही है।

एमटीआरसी के लिए परिचालन आवश्यकताएं

एमटीआरसी प्रणाली भारतीय रेल में विद्यमान वीएचपी आधारित संचार प्रणाली को बदलने के लिए लागू की गई है। इससे डाटा अंतरण (गाड़ियों की स्थिति तथा गतिविधि के संबंध में) से भारतीय रेल में बेहतर यातायात प्रबंधन तथा चालकों, गार्डों तथा अनुरक्षण स्टॉफ आदि के बीच सुरक्षित संचार होगा। भारतीय रेलवे में एमटीआरसी के कार्यान्वयन के लाभ को प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित न्यूनतम संघटक आवश्यक हैं:

i. ***सम्पूर्ण मार्ग एमटीआरसी सक्षम होना चाहिए***: एमटीआरसी प्रणाली भारतीय रेल की लंबी दूरी की यात्रा करने वाली गाडियों जैसे दिल्ली-हावड़ा, दिल्ली-नागपुर, दिल्ली-कानपुर, दिल्ली-जम्मू आदि पर वीएचपी आधारित संचार प्रणाली को बदलने का प्रयास करती है। सम्पूर्ण रूटो पर एमटीआरसी प्रणाली की उपलब्धता की आवश्यकता है। यदि इसे छोटे सैक्शन तथा उप सैक्शन पर उपलब्ध कराया जाए, तो प्रणाली को लाभ प्राप्त नहीं किया जा सकता है।

ii. ***एमटीआरसी सक्षत रूटों पर समर्पित इंजनों की उपलब्धता:*** डाटा रिकार्डिंग, अंतरण तथा संचार के लिए प्रत्येक इंजन के लिए समर्पित केब रेडियों के माध्यम से एमटीआरसी के सम्पूर्ण लाभ उपलब्ध है। इस प्रकार यह वांछनीय है कि कैब रेडियों के साथ एमटीआरसी सक्षम इंजन, एमटीआरसी प्रणाली वाले मार्गों पर चलें।

iii. एमटीआरसी मार्गो पर सहज निर्बाध नेटवर्क को पर्याप्त संख्या में बेस ट्रांसरिसीवर प्रणाली[166] (बीटीएस) मोबाईल सर्विस स्वीचिंग केन्द्र[167] (एमएससी), ब्लाईंड स्पॉट[168] की कमी, हार्डवेयर संघटकों तथा सोफ्टवेयर अनुप्रयोगों के अनुरक्षण की आवश्यकता होती है।

iv. एमटीआरसी प्रणाली द्वारा, वीएचएप आधारित प्रणाली में प्रतिस्थापन भर्ती नियमों में परिवर्तनों सहित ट्रैन के परिचालन, प्रशिक्षण, कौशल उन्नयन तथा कार्य चालन प्रथाओं में परिवर्तन प्रचालन निर्देश का संशोधन आवश्यक है।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल में एमटीआरसी प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए चयनित पूर्ण तथा जारी प्रोजेक्टों की योजना एवं निष्पादन की समीक्षा की। लेखापरीक्षा निष्कर्षो की चर्चा नीचे की गई है:

---

[166] यह चैनल कोडिंग / डिक्रिप्शन करता है और इसमें ट्रांसमीटर और रिसीवर, एंटेना शामिल हैं।

[167] यह कॉल प्रोसेसिंग, स्वीचिंग एवं रूटिंग ट्रैफिक एवं पूरक सेवाओं के लिए जवाबदेह केन्द्र है।

[168] ब्लाईंड स्पॉट वह स्थान है जहाँ जीएमएम नेटवर्क काम नही कर रहा है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.1.3 भारतीय रेल द्वारा किये गए विभिन्न एमटीआरसी प्रोजेक्टों की स्थिति

यद्यपि 1980 से योजना बनाई गई, परन्तु भारतीय रेल ने विभिन्न खंडों में विभिन्न प्रोजेक्टों के माध्यम से 1999-00 में एमटीआरसी प्रणाली पर कार्यान्वयन का कार्य आरंभ किया गया। रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति की रिपोर्ट (अगस्त 1999 तथा फरवरी 2001) की सिफारिशों पर आधारित, रेलवे बोर्ड ने 'ए', 'बी' और 'सी' मार्गों के 19,152 आरकेएम को कवर कर एमटीआरसी प्रोजेक्ट के सिद्धांत रूप से कार्यान्वयन को मंजूरी दी। विजन 2020, में 31 मार्च 2017 तक एमटीआरसी के अंतर्गत 12000 आरकेएम को कवर करने की परिकल्पना की गई। 19 एमटीआरसी प्रोजेक्टों ('ए', 'बी' और 'सी' मार्गों के 15 प्रोजेक्ट, डी मार्गों के 2 प्रोजेक्ट, ई रूट का एक तथा कोलकाता मैट्रो रेल का एक प्रोजेक्ट) कार्यान्वयन के लिए योजना बनाई गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2017 तक एमटीआरसी (**अनुबंध 5.1)** के अंतर्गत केवल 3900 आरकेएम अर्थात कुल योजनागत आरकेएम का 20.367 प्रतिशत[169] कवर किया गया है। लेखापरीक्षा ने देखा कि

- 31 मार्च 2017 तक केवल 1470 आरकेएम (12.25 प्रतिशत[170]) पर एमटीआरसी कार्य पूरा किया गया है।

तालिका 5.1 – सैक्शन जहां 31 मार्च 2017 को एमटीआरसी का कार्य पूरा हुआ

क्रस.	सैक्शन का नाम जहाँ एमटीआरसी प्रोजेक्ट कार्यान्वियत किया गया	31 मार्च 2017 को पूर्ण आरकेएम
1	नई दिल्ली-झांसी (नई दिल्ली-पलवल) (57) आरकेएम तथा पलवल-मथुरा (83 आरकेएम) को छोड़कर	270
2	पलवल-मथुरा	83
3	लखनऊ-कानपुर	75
4	नई दिल्ली -अम्बाला-लुधियाना (नई दिल्ली-पलवल सैक्शन और दिल्ली क्षेत्र सहित)	372
5	मुगलसराय-धनबाद	400
6	धनबाद-हावड़ा	270
	कुल	**1470**

[169] 3900 आरकेएम/18152 आरकेएम*100

[170] 1470 आरकेएम/12000 आरकेएम*100

- योजनागत 19 एमटीआरसी प्रोजेक्टों में से, निम्न पांच प्रोजेक्ट, उनकी मंजूरी की तिथि से तीन से चार वर्षो बीतने पर अभी तक शूरू नही हुए है। इन प्रोजेक्टों का विस्तृत अनुमान अभी तक स्वीकृत नही किया गया था:

तालिक 5.2 – सैक्शन जहाँ एमटीआरसी कार्य अभी तक आरम्भ नही किया गया है

क्र. स.	जोनल रेलवे	सैक्शन का नाम जहाँ पर एमटीआरसी प्रोजेक्टों का कार्य अभी तक आरम्भ नही किया गया था।
1	पू.सी.रे.	कामाख्या-गोलपारा-न्यू बोंगाईगांव सैक्शन
2	पू.सी.रे	गुवाहटी-लम्बडिंग सैक्शन
3	प.रे.	चर्चगेट-विरार-प्रतिस्थापन सैक्शन (और मध्य रेलवे के एमटीआरसी के साथ एकीकरण)
4	म.रे.	इटारसी-नागपुर एमटीआरसी (बिना मास्टर स्विचन केंद्र)
5	उ.रे.	दिल्ली-साहिबाबाद सैक्शन सहित नई दिल्ली- गाजियाबाद

- यद्यपि एमटीआरसी प्रणाली का लाभ तभी प्राप्त किया जा सकता है जब तक इसे पूर्ण मार्ग पर लागू किया जाता तथा न कि कुछ हिस्सो पर, परन्तु उसे विभिन्न परियोजनाओं को आरम्भ करते समय यह सुनिश्चित नहीं किया गया था। अर्थात नई ,दिल्ली-झांसी (270 कि.मी.) का एमटीआरसी प्रोजेक्ट 2001-2002 में शुरू किया गया, परन्तु पलवल -मथुरा सैक्शन का मध्य भाग 2004-05 में तीन वर्षो से अधिक के बाद शुरू किया गया था। इसके लिए कोई कारण लिखित नही पाए गए।

- डाटा रिकार्डिंग, अंतरण तथा संचार के लिए प्रत्येक इंजन के लिए एक कैब रेडियो तथा एमटीआरसी सक्षम रूटों के लिए समर्पित इंजन प्रदान नही किये गए थे, और जहां एमटीआरसी को कार्यान्वयित किया गया, वहाँ ओपीएच/जीपीएच हेंडसेट जारी किये जा रहे थे।

इस प्रकार, रेलवे ने एक व्यापक ढंग से एमटीआरसी प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए योजना नही बनाई थी। प्रभावी होने के लिए एमटीआरसी को पूर्ण रूटों पर कार्यान्वयन, रूटो के लिए केब रेडियो के साथ समर्पित इंजनों तथा एमटीआरसी इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रावधान एवं रखरखाव, पणधारियों की पहचान तथा भूमिका सौंपना, कौशल की पहचान एवं उन्नयन, भर्ती नियमों में संशोधन तथा प्रबंधन में बदलाव पर प्रभावी कार्यान्वयन आवश्यक है। तथापि, प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए रेलवे द्वारा कोई रोड मैप तैयार नही किया गया। 31 मार्च 2017 तक, 19512 आरकेएम में से केवल 1470 आरकेएम की योजना बनाई गई, एवं एमटीआरसी प्रोजेक्ट कार्यान्वियत किया गया।

5.1.4 पूर्ण एमटीआरसी प्रोजेक्टों का विश्लेषण

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल द्वारा पूर्ण/आशिंक पूर्ण एमटीआरसी प्रोजेक्टों का विस्तृत विश्लेषण किया। विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिये हैः

5.1.4.1- मथुरा-झांसी तथा पलवल-मथुरा सैक्शन

एमटीआरसी प्रोजेक्ट की योजना 2001-02 तथा 2004-05 में आईआरपीएमयू द्वारा क्रमशः मथुरा-झांसी सैक्शन (270 आरकेएम) तथा पलवल-मथुरा सैक्शन (83 आरकेएम) के लिए बनाई गई थी। इन प्रोजेक्टों के लिए ठेका जिसमें सर्वे, डिजाईन, विनिर्माण, आपूर्ति, इन्स्टालेशन, जांच तथा एमटीआरसी प्रणाली की कमीशिनिंग शामिल थी, मैसर्स सीमन्स पब्लिक कम्यूनिकेशन नेटवर्क (प्रा.लि.) गुडगाँव को ₹ 19.92 करोड[171] पर दिया (अप्रैल 2005) गया। यह प्रोजेक्ट स्वीकृति पत्र (अप्रैल 2005) जारी होने की तिथि से 12 महीने के अंदर पूरा किया जाना था।

यह प्रोजेक्ट अंततः लगभग दो वर्षो के विलंब के साथ मार्च 2017 तक ₹ 37.62 करोड़ की लागत पर, 2008 में पूरे किए गए। समापन की वास्तविक तिथि तथा लागत बढने के कारण, रिकार्ड में पाए नहीं गए। प्रोजेक्ट का अधिकार नीचे दी गई कुछ विसंगतियों सहित जुलाई 2013 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों के जारी करने के बाद एनसीआर द्वारा जून 2014 में लिया गया था (पांच से अधिक वर्षो के बाद)

• दतिया, अन्तरी, सिथौली और विभिन्न अन्य स्थानों पर अलग से ट्रांसफार्मर उपलब्ध नहीं थे।

• कमी वाले पृथक ट्रांसफार्मर, एफआईबीसीओएम निर्मित दोषपूर्ण विशिष्ट ट्रांसमिशन मॉड्यूल तथा लेवल क्रॉसिंग गेट पर ड्युमको कार्ड उपलब्ध नही थे।

- सुरंग (अन्तरी-सन्दलपुर) में बेस ट्रांसरिसीवर स्टेशन (बीटीएस) उपलब्ध नही थे।
- अंतरी-संदलपुर, सिथौली-ग्वालियर तथा धौलपुर-मनिया के बीच अंधेरे के क्षेत्र कारण अनुपलब्ध कवरेज।
- 101 आपरेशनल प्रयोजन हैंडसेट (ओपीएच), 31 सामान्य प्रयोजन हैंडसेट (जीपीएच) और मैजिकॉन मेक के छह मोबाइल सेटों सहित दोषपूर्ण संचार उपकरण (हैंडसेट)

[171] मथुरा झांसी के लिए ₹ 18.82 करोड़ तथा पलवल-मथुरा स्टेशन के लिए ₹ 1.10 करोड़

पांच वर्ष की अवधि तक इस सैक्शन में उपरोक्त एमटीआरसी प्रणाली को अधिकार में न लेने के कोई कारण एवं औचित्य, लिखित में नहीं पाए गए थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

1. इस सैक्शन में एमटीआरसी प्रणाली के व्यापक वारंटी एवं वार्षिक रखरखाव का ठेका, 31 मार्च 2012 को समाप्त हो गया। दो वर्षीय वारंटी एवं तीन वर्षीय एएमसी, एमटीआरसी प्रणाली के किसी प्रचालन अथवा उपयोग बिना समाप्त हो गए। इसके पश्चात, एएमसी को नवीनीकृत नही किया जा सका। प्रणाली का गत पांच वर्षो से कोई एएमसी कवरेज नहीं है।

एनसीआर के आगरा डीविजन ने ₹ 4.90 करोड़ की अनुमानित लागत पर सैक्शन में एमटीआरसी प्रणाली के व्यापक एएमसी के लिए निविदा (अगस्त 2014, जून 2014 तथा पुनः अगस्त 2014 में) जारी किया। अगस्त 2014 के निविदा के प्रति, केवल एक बोलीदाता यानि मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम), मै. नोकिया इंडिया गुडगाँव ने ₹ 8.43 करोड़ के प्रस्तावित मूल्य के साथ जवाब दिया। इस मूल्य में पहचान किये गए दोषपूर्ण वस्तुओं के लिए मरम्मत प्रभार की लागत शामिल की गई। निविदा समिति ने न्यूनतम योग्यता/पात्रता मानदंड को पूरा न करने के आधार पर इस निविदा को छोड दिया तथा आकलन के संशोधन के बाद नई निविदा आमंत्रित करने की सिफारिश की। इसके पश्चात निविदाओं को अनुमानित (दोषपूर्ण पूर्जे की मरम्मत एवं रखरखाव की लागत सहित ₹ 9.36 करोड) संशोधन सहित पात्रता मानदंड में परिवर्तन/छूट के बिना चार बार (सितम्बर 2015, जनवरी 2016 तथा अप्रैल 2017) आमंत्रित किया गया था। पांचवी, छठी तथा सातवी निविदा के प्रति, प्राप्त पेशकश न्यूनतम योग्यता/पात्रता मानदंडों को पूरा न करने के आधार पर छोड दी गयी। इसके अलावा, नवंबर 2017 तथा दिसंबर 2017 में पात्रता मानदंड में परिवर्तन सहित निविदाओं को आमंत्रित किया गया। दिसंबर 2017 की निविदा के प्रति प्राप्त पेशकश अभी प्रक्रियाधीन थी तथा उसको अन्तिम रूप दिया जाना था।

उस रूप में, यद्यपि प्रत्येक निविदा के प्रति प्राप्त प्रतिक्रिया अप्रर्याप्त थी, रेलवे ने न्यूनतम पात्रता/योग्यता मानदंड में किसी भी छूट/परिवर्तन पता लगाए बिना इस सैक्शन के एएमसी के लिए निविदाएं बार-बार आमंत्रित की। एएमसी के लिए बेहतर प्रतिक्रिया भी प्राप्त हो सकती थी, यदि वह दोषपूर्ण वस्तुओं के मरम्मत कार्य से लिंक नही होती।

2. आगरा में मोबाईल सर्विस स्वीचिंग केन्द्र (एमएससी) उ.म.रे. के लिए निर्धारित होम लोकेशन रजिस्टर (एचएलआर)[172] है। उ.म.रे. के सभी एमटीआरसी उपयोगकर्ता को इस एमएससी पर रजिस्टर करना आवश्यक है। आगरा में इसे एमएससी में दोष होने के कारण नये सब्सक्राईबर को नही जोडा जा सकता है। इसके अतिरिक्त, एमटीआरसी प्रणाली में होने वाले संचार भी इस सैक्शन पर पुनः प्राप्त करने योग्य नही है। आगरा में एमएससी में दोष ठीक नहीं किया गया, क्योंकि पलवल-मथुरा-झांसी रूट में एमटीआरसी प्रणाली का एएमसी अप्रैल 2014 से मौजूद नहीं है। जून 2014 में प्रणाली को लेने के समय बताए गए दोष विद्यमान रहेंगे। एमटीआरसी प्रणाली के उपयोग के प्रयोजन हेतु खंड पर चलने वाले इंजनों पर कोई केब संस्थापित अथवा प्रयोग नही किये गए है। सब्सक्राईबर की सीमित संख्या के लिए एक वैकल्पिक ओपीएच, जीपीएच के रूप में, मोबाईल हैंडसेट जो आगरा में एमएससी में पंजीकृत थे, एमटीआरसी प्रणाली में प्रयोग किये जा रहे है।

3. भारतीय रेल पर गाडियों के परिचालन को सामान्य एवं सहायक नियम (जीएंडएसआर) में निहित निर्देशों के माध्यम से निष्पादित किया जाता है। स्थानीय विविधातओं को पूरा करने के लिए जीएंडएसआर में संबधित संशोधन जारी किये जाते है। एनसीआर में एमटीआरसी के लिए जारी संशोधन के माध्यम से जीएंडएसआर में उ.म.रे. किये गए थे (4 दिसम्बर 2013) जिसमें प्रावधान किया गया, कि जीएसएम एमटीआरसी टेट्रा आधारित मोबाईल संचार टर्नकी रेडियों तथा सीटीसीएसएस वीएचएफ स्टेशन मास्टर तथा लोको पायलट के बीच संचार के संबंध में संचार के सुरक्षित साधनों के रूप में निर्धारित किया गया है। संशोधन आगे प्रावधान करता है कि जब कभी संचार के सुरक्षित साधन उपलब्ध नहीं है, तो लोको पायलट को लिखित ज्ञापन के माध्यम से सलाह दी जाएगी। इस संशोधन के माध्यम से एमटीआरसी के प्रावधान ने दर्शाया कि एमटीआरसी प्रणाली लोको पायलट तथा स्टेशन मास्टर के बीच संचार के लिए एक स्टैंडबाई प्रणाली के रूप में निर्धारित की गई है, जबकि नियंत्रकों,गार्डों , संरक्षकों तथा अन्यों को एमटीआरसी के माध्यम से संचार को जीएंडएसआर के संशोधन में शामिल नही किया गया है।

इस प्रकार, एमटीआरसी प्रणाली का उपयोग पूरी क्षमता एवं उद्देश्यों के साथ नही किया जा रहा है। जीएंडएसआर इसका उपयोग वाईफाई आधारित संचार के एक

[172] एचएलआर में पता, खाता स्थिति और वरीयताओं सहित उचित उपयोगकर्ता की जानकारी शामिल है। यहएमएससी के साथ संपर्क करता है जो कि कॉल नियंत्रण और प्रोसेसिंग के लिए इस्तेमाल किया गया एक स्विच है।

पूरक संचार के रूप में निर्धारित करता है। यह एमटीआरसी की विशेषता पर आधारित है जहाँ संचार को रिकार्ड एवं पुनः प्राप्त किया जाता है। तथापि एमटीआरसी का यह पहलु वर्तमान में काम नही कर रहा है, इसलिए इस खंड में एमटीआरसी प्रणाली का उपयोग इस उद्देश्य के लिए नही किया जा सकता है।

4. जीएसएम-आर[173] की मुख्य विशेषताएं प्वाईंट टू प्वाईंट कॉल करने, सामान्य सूचना प्राप्त करने के लिए उपभोक्ताओं के ग्रुप और ग्रुप के साथ/ अंदर कॉल करने के लिए विभिन्न उपभोक्ताओं को अनुमत करती है, किसी संख्या के माध्यम से किसी उपभोक्ता या एप्लीकेशन तक पहुँचने को अनुमत करती है, जो प्रासंगिक महत्व को दर्शाती हैं और न कि भौतिक टर्मिनल को, यह उचित नियंत्रक को मोबाइल जनित कॉल को रूट प्रदान करती है उदाहरणत: भौगोलिक क्षेत्र से संबंधित और प्राथमिक कॉल के लिए संसाधन अधिकार अनुमत करती हैं।

उपरोक्त दो भागों पर एमटीआरसी प्रणाली की उपयोगिता सीमा और लाभ प्राप्त करने के लिए, लेखापरीक्षा ने अपने विचार/अनुभव के द्वारा 19 उपभोक्ताओं/अनुरक्षकों (10 रनिंग स्टाफ (लोको पायलट) सहित), 03 अनुरक्षकों (तकनीकी विशेषज्ञ और अभियंताओं) और छ: अन्य (नियंत्रक स्टाफ और स्टेशन मास्टर) से फीडबैक प्राप्त किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- 90 *प्रतिशत* से अधिक उपभोक्ताओं के पास साधारण मोबाइल सेट या अन्य प्रकार की साधारण यंत्र थीं।
- सभी एमटीआरसी सिस्टम उपभोक्ता सीयूजी कॉलिंग सिस्टम की भाँति केवल सामान्य कॉलिंग सुविधा का उपयोग कर रहे थें।
- 90 *प्रतिशत* रनिंग स्टाफ और 11 प्रतिशत अन्य स्टाफ उपभोक्ताओं ने एमटीआरसी प्रणाली की मुख्य समस्या के रूप में सिग्नल स्ट्रेंथ की उपलब्धता और कनेक्टीविटी की कमी की बाधाएं बताईं।
- पूरे रनिंग स्टाफ को पंजीकरण/पुन: पंजीकरण में समस्या थी। पंजीकरण/पुन: पंजीकरण के मद्देनजर कैब रेडियो के स्थान पर हैंडसेट के प्रयोग की आवश्यकता हुई।
- एमटीआरसी प्रणाली के उपयोग/अनुरक्षण के संबंध में किसी उपभोक्ता या अनुरक्षक को कोई प्रशिक्षण प्रदान नहीं किया गया।

[173] भारतीय रेल टैलीकॉम मैन्यूल के अध्याय 18 में परिभाषित

इस प्रकार, कोई भी उपभोक्ता वाई-फाई सिस्टम (वर्तमान उद्देश्य हेतु मौजूदा संप्रेक्षण प्रणाली) के सहायक के रूप में होने को छोड़कर किसी उद्देश्य के लिए एमटीआरसी के प्रयोग के लिए सक्षम नहीं है। भारतीय रेल पर क्रु के पास निजी टेलीकॉम सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध कराई गई सीयूजी (संप्रेषण सुविधा) के रूप में संप्रेषण सिस्टम के अन्य विकल्प भी है।

इस प्रकार, अधिग्रहण के समय में एमटीआरसी सिस्टम में त्रुटियाँ और खामियाँ, एमएससी/आगरा की अनुवर्ती त्रुटियों, संप्रेषण क्षतिपूर्ति में विफलता, लोकोमोटिव में कैब रेडियो की अनुपस्थिति, एएमसी और मरम्मत सुविधाओं के अनुपलब्धता के अभाव से एमटीआरसी प्रणाली का उप-ईष्टतम उपयोग किया गया। पलवल-मथूरा-झांसी रूट में एमटीआरसी परियोजना के कार्यान्वयन पर ₹ 37.62 करोड़ का व्यय निष्फल रहा। इसके अतिरिक्त, विशेषत: आज तक की एमएमसी की गैर-निश्चितता के कारण विगत 10 वर्ष में संस्थापित एमटीआरसी उपकरण और सामान की तकनीकी मूल्यह्रास की संभावना से नहीं बचा जा सकता।

5.1.4.2 लखनऊ-कानपुर खंड

लेखापरीक्षा ने लखनऊ-कानपुर के एमटीआरसी कार्य से संबंधित रिकॉर्ड की समीक्षा की और पाया कि

- वर्ष 2007-08 में आईआरपीएमयू द्वारा 75 आरकेएम वाले उपर्युक्त परियोजना की योजना तैयार की गई थी और यह गाजियाबाद-कानपुर मार्ग (जो एनसीआर में गाजियाबाद-मुगलसराय का भाग है) का विस्तार है।
- अतंत: 31 मार्च 2017 को प्रदत्त 16 विस्तारों के बाद और ₹ 4.57 करोड़ की लागत पर छ: वर्षों से अधिक के विलंब के बाद इसे पूरा किया गया था। इस परियोजना की पूर्णता की वास्तविक तिथि लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध कराये गये रिकॉर्ड में नहीं थी।
- आईआरपीएमयू द्वारा अक्टूबर 2015 में हैंडसेट के साथ उत्तर रेल (उ.रे.) को यह सिस्टम दिया गया, परंतु उक्त ने उसका प्रयोग नहीं किया। यह सिस्टम आज तक अनुप्रयुक्त है।
- सीपीएम/आईआरपीएमयू में प्रचालनात्मक और अनुरक्षण मुद्दे की, और एमटीआरसी निर्माणकार्य की प्रगति समीक्षा के लिए हुई बैठक के कार्यवृत्त में भी रिकॉर्ड किया (अक्टूबर 2015) गया कि यह प्रणाली लखनऊ-कानपुर मार्ग में आरंभ किया गया है, परंतु प्रयोग में नहीं है। यह तब प्रयोग की जाएगी जब गाजियाबाद-कानपुर के पूर्ण खंड का कार्य पूरा कर लिया जाएगा।

इस प्रकार, ₹4.57 करोड़ के व्यय तथा आठ वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बाद भी लखनऊ-कानपुर मार्ग के 75 आरकेएम का पूर्ण किया गया खंड अप्रयुक्त रहा।

5.1.4.3 नई दिल्ली-अंबाला-लुधियाना (नई दिल्ली-पलवल खंड और दिल्ली क्षेत्र सहित)

वर्ष 2001-02 में कार्य आरंभ किया गया था। कार्य पूरा कर लिया गया था, परंतु वित्तीय समापन लंबित था। अगस्त 2013 में परियोजना का आरंभ किया गया और तीन वर्ष बाद नवम्बर 2016 में नेटवर्क प्रबंधन संगठन को सौंपा गया था। फरवरी 2015 में पलवल-लुधियाना खंड के 29 स्थानों हेतु एमएमसी रद्द किये गये, परंतु इसके बाद की अवधि के लिए एएमसी हेतु ठेके को मार्च 2017 में ही अंतिम रूप दिया गया था। यद्यपि, इस खंड में चल रही कोई भी रेलगाड़ी इस सिस्टम का प्रयोग नहीं कर रही है। नई दिल्ली-पलवल खंड में यह सिस्टम अगस्त 2013 में आरंभ किया गया था।

5.1.4.4 मुगलसराय-धनबाद (400 आरकेएम)

मै. नॉर्टल द्वारा 2006-07 में यह सिस्टम आरंभ किया गया। यद्यपि उक्त को अग्रलिखित कारण से उपयोग नहीं किया गया:

- एमटीआरसी सिस्टम बहुत जटिल है और इसके अनुरक्षण के लिए उच्च स्तर के विशेषज्ञ श्रमबल की आवश्यकता है और विभागीय रूप से अनुरक्षित नहीं किया जा सकता। तथापि, चुंकि, इस खंड में सिस्टम को आरंभ करने वाली कंपनी वर्ष 2010 में बंद हो गई थी, सिस्टम को अनुरक्षित नहीं किया जा सका। अनुरक्षण के अभाव और पूर्जों की आवश्यकता आदि के कारण वर्ष 2013 में सिस्टम का कार्य रोक दिया गया। एएमसी को मै. नोकिया सोल्यूशन नेटवर्क प्रा. लि. को सौंपा गया (अक्टूबर 2017)।
- पू.म.रे. प्रशासन ने पुष्टि की कि कोडरमा-गजहंडी खंड (0.5 किमी) के बीच टैस्ट ड्राईव के दौरान एक ब्लाईंड स्पॉट की सूचना दी गई। संबंधित खंड ने उक्त के सुधार के लिए एएमसी ठेकेदार को कहा (अक्टूबर 2017)।
- अपेक्षित 1150 हैंडसेट में से, 1113 उपकरण की कमी थी। यद्यपि, संबंधित खंड द्वारा उक्त की मांग की गई थी, उक्त को अभी भी प्राप्त किया जाना शेष है।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि रेलटेल कम्यूनिकेशन इंडियां लिमिटेड (आरसीआईएल) द्वारा उपलब्ध कराये जाने के अनुसार बेस स्टेशन

कंट्रोलर और मोबाईल सर्विसेज स्विचिंग सेंटर के बीच 33.62 घंटों के लिए 2016-17 के दौरान, नौ बार कनेक्टीविटी में अवरोध हुआ था। 2017-18 (जनवरी 2018 तक) के दौरान, 21.25 घंटो में चार बार लिंक विफलता देखी गई थी। इस प्रकार, दस वर्ष पूर्व आरंभ किये जाने के बाद, सिस्टम का उपयोग नहीं किया गया था।

5.1.4.5 धनबाद-हावड़ा (270 आरकेएम)

(22 जनवरी 2007) में सिस्टम आरंभ किया गया परंतु चालू नहीं किया गया क्योंकि इस खंड में सिस्टम को आरंभ करने वाली कंपनी (मै. नॉर्टल-ओइएम) वर्ष 2010 में बंद हो गई थी, अत: सिस्टम को अनुरक्षित नहीं किया जा सका। कोलकाता में एमएससी कार्य नहीं कर रहा है और टुंडला में एमएससी (प्रस्तावित) की कोलकाता में पुन: स्थापना अपेक्षित है। इस प्रकार इस सिस्टम का प्रयोग नहीं किया गया।

5.1.4.6 पूर्ण भाग परियोजना का स्थिति

लेखापरीक्षा ने गाजियाबाद-कानपुर खंड के एमटीआरसी कार्य से संबंधित रिकॉर्ड की समीक्षा की और पाया कि

- आईआरपीएमयू द्वारा वर्ष 2002-03 में 410 आरकेएम वाली उपरोक्त परियोजना का पूरे करने की योजना बनाई गई।
- 170 आरकेएम वाली इटावा-अलीगढ़ को गाजियाबाद से अलीगढ़ और टुडंला से कानपुर तक किसी कार्य को किये बिना नवम्बर 2013 में मै. अंसाल्डो सिग्नल द्वारा पूरा किया गया। मार्च 2016 तक इस बीच के खंड को बंद रखा गया। इसके बाद, इसे अक्टूबर 2016 में, प्रयोग हेतु हैंडसेट और सिम सहित इलाहाबाद डिवीजन को सौंपा गया था। परंतु आगरा में, एमएससी के कमी के कारण, आज तक यह सिस्टम अप्रयुक्त रहा। आगरा में एमएससी, एनसीआर के सभी उपभोक्ताओं के लिए होम लोकेशन रजिस्टर है और एनसीआर में कोई एमटीआरसी आगरा में एमएससी में कमी को हटाये बिना प्रयोग नहीं किया जा सकता है। इसका विकल्प अन्य एमएससी को खरीदना, संस्थापित करना और आरंभ करना है।
- उपरोक्त परियोजना पर व्यय मार्च 2017 तक ₹ 47.90 करोड़ तक हो चुका है जो कि अभी तक अप्रयुक्त हैं।

- एनसीआर ने टुंडला डिपो पर 2011 से अप्रयुक्त पड़े हुए कैब रेडियो, कैब रेडियो हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर आदि हेतु ओपीएच हैंडसेट सहित खरीद मदों पर ₹ 12.00 करोड़ का व्यय भी किया।

इस प्रकार, ₹ 47.90 करोड़ के व्यय के बावजूद, गाजियाबाद-कानपुर खंड में 170 आरकेएम का पूरा किया गया भाग अभी भी अनुप्रयुक्त रहा।

इस प्रकार, इस तथ्य के बावजूद कि एमटीआरसी सिस्टम को ईष्टतम रूप से प्रयुक्त किया जा सकता है, जब इसे अभीष्ट पूर्ण मार्गों पर समेकित रूप से कार्यान्वित किया जाय, एमटीआरसी सिस्टम को एक ही बार में कार्यान्वित नहीं किया गया था। जहां भी यह कार्यान्वित किया गया, उक्त को आगरा एवं कोलकाता में अनुरक्षण ठेकों और दोषपूर्ण मोबाईल सर्विस स्विचिंग सेंटर और लोकोमोटिव में कैब रेडियो की अनुपलब्धता के रूप में त्रुटिपूर्ण सहायक तंत्र के कारण, प्रयुक्त नहीं किया गया। एमटीआरसी सिस्टम पर किया गया ₹181.73 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि 2002-03 में सिग्नल आयुक्तालय/रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक ने अध्यक्ष रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव दिया कि स्वीकृति हेतु संस्वीकृत/प्रसंस्कृत सभी निर्माणकार्यों को रोक दिया जाय, क्योंकि इन खंडों में, जिनमें इसे उपलब्ध कराया गया था, वहां इस संदर्भ में अनुभव काफी निरूत्साहित करने वाला था। सदस्य विद्युत/रेलवे बोर्ड का विचार है कि ड्राईवर और गार्ड को दिये गये वीएचएफ सेट और वॉकी-टॉकी सेट अंतरिम प्रबंधन के रूप में कार्य कर सकता है, जो कि ईष्टतम रूप से, जो स्थाई और कम गति के साधन में, साधारण और सीमित संप्रेषण प्रदान कर सकता है। सदस्य विद्युत के विचार से अध्यक्ष रेलवे बोर्ड सहमत थे। इस प्रकार, वर्तमान परिप्रेक्ष्य में इसकी आवश्यकता और प्रासंगकिता के रूप में नीति की समीक्षा की जाने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि एमटीआरसी परियोजनाओं की पूर्ण समीक्षा को रेलवे बोर्ड द्वारा देखा जाना चाहिए और इसे संगत समय सीमा में पूरा किया जाय। तब तक एमटीआरसी से संबंधित सभी नई खरीद और समझौतों को विचाराधीन रखा जाय। मौजूदा परिसंपत्तियों की स्थिति को बनाये रखने वाली समझौतों/निविदाओं को इसके बाहर रखा जाना चाहिए। प्रौद्योगिकी, सहायक प्रणाली और कौशल आवश्यकता आदि में परिवर्तन के मुद्दों को निपटाते हुए गतिविधियों, समय सीमाओं, भूमिका प्रदान करने सहित पणधारक पहचान को दर्शाने वाला, एक रोड मैप तैयार किया गया जाना चाहिए। विगत दशक में भारत टेलीकॉम क्रांति से गुजरा है और रेल प्रशासन को इस पर ध्यान देना चाहिए,

यदि एमटीआरसी द्वारा परिकल्पित सुरक्षित संप्रेषण की आवश्यकता को भारतीय रेलवे में एमटीआरसी के लिए स्वतंत्र टेलीकॉम संरचना के सृजन के स्थान पर विशेषीकृत टेलीकाम प्रदाता (भारत में मौजूद) द्वारा पूरा किया जा सकता था।

5.2 उत्तर मध्य रेलवे (उमरे): प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट की वारंटी रहित खरीद के कारण ₹ 17.77 करोड़ की पूंजी का अवरोधन

रेल प्रशासन ने उपयुक्त और वास्तविक आवश्यकता विश्लेषण किये बिना ₹ 17.77 करोड़ के महंगे प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट (ओपीएच) और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट (जीपीएच) उपकरण की खरीद की और जिसके कारण इन्हें प्रयुक्त नहीं किया जा सका। बिना किसी आधार और तर्काधार के फर्म से उद्धरण मांगे गये थे। मौजूदा निविदा के लिए फर्म की योग्यता साबित करने के लिए आरडीएसओ से पूर्व निविदा के संबंध में दस्तावेज प्राप्त करने के लिए निविदा समिति ने नियम विरूद्ध कार्य किया।

मोबाईल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एमटीआरसी) मोबाईल कम्यूनिकेशन - रेलवे (जीएसएम-आर) प्रौद्योगिकी के लिए ग्लोबल सिस्टम के आधार पर एक गतिशील और प्रौद्योगिकी रूप से उच्च स्तर का अग्रगामी सिस्टम है। सिस्टम द्वारा प्रभावी संप्रेषण प्रदान कर रेलगाड़ी दुर्घटनाओं को कम करने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करना अपेक्षित है। ड्राईवर द्वारा संप्रेषण हेतु और एमटीआरसी सिस्टम के अंतर्गत क्रमश: शंटिंग और ट्रैक साईट अनुरक्षण स्टाफ जैसे (रेल विद्युतीकरण और सुरक्षा पैट्रोल हेतु अभियंता, सिग्नल और टेलीकाम और विद्युत) गार्ड ट्रेन प्रचालनों में शामिल रेल कार्मिकों द्वारा सामान्य उपयोग के लिए प्रयुक्त किये जाने वाले प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट (ओपीएच) और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट (जीपीएच) मोबाइल उपकरण हैं। विशिष्ट मोबाईल स्विचिंग सेंटर (एमएससी) जोकि एक टेलीफोन एक्सचेंज है जो मोबाइल उपभोक्ता पब्लिक स्विच्ड टेलीफोन नेटवर्क तक और मोबाईल उपभोक्ता से अन्य मोबाईल नेटवर्क तक नेटवर्क में मोबाईल उपभोक्ताओं के बीच कनेक्शन बनाती है, में पंजीकरण/पुन: पंजीकरण के बाद कार्य करता है।

भारतीय रेल या तो पूर्ण परियोजना के डिजाईन, निर्माण आपूर्ति, संस्थापन और आरंभ करने सहित एमटीआरसी परियोजना के संयुक्त पैकेज द्वारा या अनुसंधान

डिजाईन और मानक संगठन (आरडीएसओ) के क्रॉस स्वीकृति अनुमोदन[174] के आधार पर नॉन-स्टॉक मद के रूप में खरीद द्वारा इन हैंडसेट की खरीद करती है। ओपीएच उपकरण में एमटीआरसी सिस्टम के अंतर्गत प्रभावी और कुशल संप्रेषण प्राप्त करने के लिए रेल (जीएसएम-आर) और पब्लिक अभिदान हेतु मोबाईल संप्रेषण हेतु ग्लोबल सिस्टम के बीच सरल स्विच के लिए दो सिम कार्ड हैं। जीपीएच उपकरण एकल सिम कार्ड सिस्टम है।

लेखापरीक्षा ने उमरे में ओपीएच और जीपीएच की खरीद के रिकॉर्ड की समीक्षा की। यह देखा गया कि मै. विस्टा इंफर्मेशन सिस्टम (वीआईएसपीएल) पर खरीद आदेश (पीओ) खुली निविदा मोड द्वारा नई दिल्ली-झांसी, खंड उमरे प्रशासन ने (स्टोर नियंत्रण इलाहाबाद) में एमटीआरसी में उनके उपयोग हेतु 507 ओपीएच और 1,000 जीपीएच हैंडसेट की आवश्यकता हेतु झांसी मंडल से प्राप्त मांग सूची (अक्टूबर 2014 और फरवरी 2015) के आधार पर किया (जुलाई 2016) 507 ओपीएच और 100 जीपीएच की आपूर्ति के लिए ठेका मूल्य क्रमश: ओपीएच और पीजीएच ₹ 1,36,100 और ₹ 74,599 की दर पर ₹ 17.77 करोड़[175] था। निर्दिष्ट सुपुर्दगी समय दो महीनों में आरंभ हो जाएगा और इसके बाद चार महीनों में पूरा किया जाएगा। लेखापरीक्षा ने पाया कि इन हैंडसेट के निर्धारण और खरीद की प्रक्रिया में कमियां थीं। विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है:

क. हैंडसेट की आवश्यकता का निर्धारण

झांसी मंडल ने नई-दिल्ली-झांसी खंड में एमटीआरसी सिस्टम में उनके प्रयोग के लिए 507 ओपीएच और 100 जीपीएच हैंडसेट की आवश्यकता हेतु मांग सूची (अक्टूबर 2014 और फरवरी 2015) प्रस्तुत की। यह भी देखा गया था कि झांसी-बीना खंड की एमटीआरसी परियोजना के कार्य की समीक्षा के दौरान, रेलवे बोर्ड ने महंगे जीपीएच/ओपीएच न खरीदने का निर्णय लिया (अक्टूबर 2015) और एमटीआरसी के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति और उपभोक्ताओं द्वारा एमटीआरसी की स्वीकार्यता के मद्देनजर केवल एकल सीमा ढांचे वाले सामान्य जीएसएम हैंडसेट प्रयोग करने के लिए कहा। इसके अतिरिक्त उन्होंने सुझाव दिया कि वृहद् स्वीकार्यता प्राप्त सिस्टम और स्टाफ के भिन्न होने के बाद मूल्य

[174] उत्पाद का क्रॉस-स्वीकृत अनुमोदन एक स्थिति है जब किसी प्राधिकारी द्वारा यह स्वीकृत किया गया और आगे के निर्धारण हेतु आवश्यकता के बिना अन्य प्राधिकारियों के लिए स्वीकार्य है।

[175] आपूर्ति के लिए ₹ 14.38 करोड़ और तीन वर्ष की वारंटी अवधि के बाद दो वर्ष के अनुरक्षण प्रभार के प्रति ₹ 3.39 करोड़

वर्धन के चरण के रूप में विशेष उद्देश्य ओपीएच आरंभ करने पर विचार किया जा सकता है।

जून 2017 तक उनकी वास्तविक उपयोगिता के प्रति ओपीएच/जीपीएच की आवश्यकता की स्थिति इस प्रकार है:

तालिका 5.3 - जून 2017 तक उनकी वास्तविक उपयोगिता के प्रति ओपीएच/जीपीएच की आवश्यकता की स्थिति

उमरे के मंडल के नाम	सुधारी गई आवश्यकता		टिप्पणियां
	ओपीएच	*जीपीएच*	
झांसी	125	944	पूर्जों के प्रति 25 प्रतिशत अतिरिक्त मात्रा के आधार पर अपनी आवश्यकता जेएचएस मंडल ने अनुमान लगाया।
आगरा	382	415	पूर्जों के प्रति 25 प्रतिशत अतिरिक्त मात्रा के आधार पर अपनी आवश्यकता एजीसी मंडल ने अनुमान लगाया। परंतु अनिवार्यता प्रमाण पत्र और वित्त विवीक्षा के बीना।
अन्य (ऋण पर उरे को वापस किये गये)	---	---	**उत्तर रेलवे की वापसी के लिए कोई अनुमान मांग में दर्शाया गया था।**
खरीदी गई कुल मात्रा	**507**	**1000**	***1359 हैंडसेट के लिए मांग के प्रति जीपीएच के लिए मांग सूची को 1000 तक समायोजित किया गया।***

लेखापरीक्षा ने पाया कि

- मार्च 2017 तक, ₹ 4.03 करोड़ के 301 ओपीएच और 321 जीपीएच मूल्य वाले 2011 से टुंडला डिपो पर बेकार पड़े हुए थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि अक्टूबर 2014 और फरवरी 2015 में ओपीएच/ओपीएच की खरीद के लिए मांग पत्र भेजते हुए मदों की उपलब्धता के संबंध में झांसी मंडल ने ध्यान नहीं दिया था। प्रस्ताव की विवीक्षा करते समय, झांसी मंडल के वित्त भाग ने नई आवश्यकता का पुन: निर्धारण का सुझाव दिया (जुलाई/अगस्त 2015)। सिग्नल और टेलीकम्यूनिकेशन विभाग द्वारा वित्त के इस सुझाव पर कोई कार्रवाई नहीं की थी।
- झांसी और आगरा मंडल में आवश्यकता और जारी करना/ वितरण संगत नहीं थे।

- पूर्जे की अतिरिक्त 25 प्रतिशत आवश्यकता झांसी मंडल द्वारा बिना किसी आधार के गई थी।
- उरे से उधार पर लिये गये हैंडसेट की वापसी के प्रति आवश्यकता का पहले अनुमान नहीं लगाया गया था। इसके बावजूद, उरे को वापस किये गये 100 ओपीएच और 285 जीपीएच के मॉडल उरे से प्राप्त किये गये मॉडलों से अलग थे।

इस प्रकार, ओपीएच/जीपीएच की खरीद, आवश्यकता के किसी वास्तविक निर्धारण के बिना किया गया था। अपने उत्तर में उमरे प्रशासन ने कहा (जून 2017) कि ओपीएच/जीपीएच की आवश्यकता तर्कपूर्ण थी क्योंकि झांसी मंडल के सभी मांग पत्र सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित और वित्त द्वारा विवीक्षित थे। टुंडला डिपो से स्टॉक पलवल-झांसी खंड के विचलन हेतु उपलब्ध नहीं थे क्योंकि यह अलग कार्य के रूप में गाजियाबाद-मुगलसराय खंड के लिए है और यह आरंभ किया जाना है। यद्यपि, सिग्नल और टेलीकम्यूनिकेशन विभाग आवश्यकता के किसी पुन: निर्धारण जैसे कि वित्त द्वारा सुझाव दिया गया था, पर विचार नहीं किया। बाद में, यह देखा गया कि ये सभी खरीदे गये हैंडसेट उपयोग नहीं किये जा सके और और बेकार पड़े रहे थे।

ख. दरों की तार्किकता का निर्धारण

मार्च 2016 की इस निविदा के प्रतिक्रिया स्वरूप केवल एक प्रस्ताव प्राप्त किया। निविदा समिति (टीसी) द्वारा प्राप्त दरों के उत्तरदायित्व के निर्धारण की प्रक्रिया की समीक्षा लेखापरीक्षा में की गई। यह देखा गया कि

- कोलकाता मैट्रो, जहां मै. वीआईएसपीएल ने अक्टूबर 2014 में 12 ओपीएच और 22 जीपीएच आपूर्त किये; के निर्माण कार्य ठेके की स्वीकृत दर (अप्रैल 2012) के आधार पर ₹ 1,36,211 पर ओपीएच और ₹ 74,724 पर जीपीएच के मूल्य का अनुमान झांसी मंडल ने लगाया। टीसी ने एमटीआरसी आधारित जीएसएम-आर के सिस्टम डिजाईन, योजना आपूर्ति, संस्थापन, टैस्टिंग और आरंभ करने सहित कुल ठेके वाले मैट्रो रेलवे में कम आपूर्ति की मात्रा को परस्पर नहीं मिलाया। इसके अतिरिक्त निर्माण कार्य ठेके में एकल मदों की दरों को अंतिम रूप से स्वीकृति के रूप में नहीं लिया जाना चाहिए, जहां सारे कार्य हेतु समेकित दर को स्वीकृत किया गया था और एकल मदों को इन मदों के लिए निम्नतर दरों की अन्य मदों द्वारा क्षतिपूर्ति किये जाने की

आवश्यकता है। इस सीमा तक, मैट्रो रेल, कोलकाता में किसी निविदा में उद्घृत की गई दरों के उपयोग के लिए टीसी का निर्णय न्यायपूर्ण नहीं था।

- हैंडसेट की संबंधित दरें पलवल - मथूरा-झांसी खंड हेतु किसी प्रभारित निविदा को 2012-13 (ओपीएच और जीपीएच क्रमश: ₹ 66,915 और ₹ 29,194) हेतु आईआरपीएमयू के पास भी उपलब्ध थे। निविदा बोलीदाता द्वारा अद्यतित इआईआरइएनई[176] विशिष्टीकरण की अननुपालना के आधार पर प्रभारित किया गया था और खरीदी गई ओपीएच/जीपीएच विगत एक वर्ष हेतु उक्त फर्म द्वारा की गई आपूर्ति खुली में बेकार पड़ी रही/अनुप्रयुक्त रही।
- उमरे प्रशासन ने ग्लोबल निविदाओं को जारी न करने के लिए बिना किसी कारण और उचित तर्कसंगतता रिकॉर्ड किये बिना ग्लोबल निविदा के स्थान पर ओपीएच/जीपीएच की खरीद के लिए खुली निविदा जारी की।

इस प्रकार, अनुमान वास्तविक नहीं थे और प्रस्तावित दरों के उत्तरदायित्व को निर्धारण नहीं किया गया था। अपने उत्तर में उमरे प्रशासन ने कहा (जून 2017) कि लागत अनुमान मैट्रो रेलवे के 2012 की अंतिम स्वीकृत दर (एलएआर) के आधार पर थी और उपयुक्त थी क्योंकि रेलवे बोर्ड पत्र (नवम्बर 1972) के अनुसार निर्माणकार्य ठेके में एकल मदों की दरें भी निर्धारित की गई थी। 2012-13 की प्रभारित निविदा की दरें तुलना (प्रभारित निविदा के रूप में) के लिए तर्कपूर्ण नहीं थीं।

यद्यपि, अप्रैल 2012 (मैट्रो रेल निर्माणकार्य ठेका) की दरें केवल 12 ओपीएच और 22 जीपीएच के लिए थीं और कार्य[177] की पूरी अवधि के लिए थीं और एकल मदों की दरों का स्वीकरण शामिल नहीं था। इसके अतिरिक्त, इस निविदा के मामले में (जून 2016), प्रस्तावित मूल्य की तर्कसंगतता के निर्धारण हेतु, यूरो और रूपये के बीच विनियमन दर में परिवर्तन के साथ-साथ 2011-12 में आरबीआई सूचियों के प्रयोग का विकल्प रेलवे के पास था। यद्यपि, ऐसा नहीं किया गया। यह जरूरी था क्योंकि केवल एक की प्रतिक्रिया प्राप्त हुई। इस प्रकार, किसी प्रभारित निविदा को प्रभारित करने के लिए कारण परंतु विशिष्टिताओं में परिवर्तन और ऐसे ही दरों की तर्क संगतता के लिए उपयुक्त नहीं था, उनकी दरें संदर्भ के रूप में ली जा सकती हैं।

---

[176] यूरोपीयन एकीकृत रेलवे रेडियो संवर्धित नेटवर्क

[177] ट्रांस रेट एडेप्टर की आपूर्ति, बेस स्टेशन कंट्रोलर की आपूर्ति, बेस स्टेशन ट्रांसरिसीवर इकाईयों आदि की आपूर्ति सहित कुल 23 मद।

ग. आपूर्तिदाता को अवांछित लाभ

25 नवम्बर 2011 को आरडीएसओ ने फरवरी 2006 के आईआरपीएमयू ठेके[178] हेतु मै. एनएसएन को जारी किये सेजमकॉम के (ओपीएच (मॉडल टीआईजीआर 350आर) और जीपीएच (मॉडल टीआईजीआर 155 आर) के लिए क्रॉस स्वीकृति आधार पर प्रोटोटाईप अनुमोदन के लिए प्रमाण पत्र दिया। आरडीएसओ का प्रमाण पत्र उस समय प्रचलित विशिष्टिताओं (इआईआरइएनइ) को पूरा करने वाले उत्पादों के संदर्भ में था। प्रोटोटाईप मंजूरी ऐसे समय तक इस प्रमाण पत्र की शर्तों के अनुसार थी क्योंकि विशिष्टता डिजाइन, प्रक्रिया, कच्चा माल, कारक और कच्चे माल/कारक का स्त्रोत था सॉफ्ट वेयर में जो भी पहले हो इसके पश्चात, आरडीएसओ ने विशिष्टताएं[179] जारी की, जो मार्च 2016 के ओपीएच/जीपीएच की खरीद हेतु निविदा के जारी करने के समय पर लागू थीं। ये आरडीएसओ विशिष्टिताएं इआईआरइएनइ विशिष्टिताओं के आधार पर जारी की गई बताई गई थीं जिसमें 2011 और 2016 के बीच संशोधन भी किये जा चुके थे।

दिसम्बर 2015 में, भारत में मै. सियरा वायरलैस (पहले सेजमकॉम के रूप जानी जाने वाली) के विशेष वितरक के रूप में आरडीएसओ से मै. वीआईसीपीएल से स्पष्टीकरण[180] मांगा कि दोनों मॉडल और मेक अर्थात ओपीएच टीआईजीआर 350 आर और जीपीएच टीआईजीआर 155 आर आरडीएसओ से क्रॉस स्वीकृति प्राप्त है। आरडीएसओ की प्रतिक्रिया में मै. वीआईएसपीएल को पत्र[181] जारी करके मै. एनएसएन को ओपीएच और जीपीएच के प्रोटोटाईप अनुमोदन (क्रॉस अनुमोदन के आधार पर) के बारे में सूचित किया।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि

- 20 अक्टूबर 2014 को मै. वीआईएसपीएल से बजटीय उद्धरण झांसी मंडल ने लिये जो उमरे के मांग पत्र भेजने के बिल्कुल एक दिन पहले था। फर्म से उद्धरण लेने का तर्क रिकॉर्ड में नहीं था। चूंकि मै. वीआईएसपीएल न तो ओइएम न ही वीआईएसपीएल आरडीएसओ के पास इस मद के लिए कोई क्रॉस स्वीकृति अनुमोदन नहीं था, मै. वीआईएसपीएल (वीआईएसपीएल) से बजटीय उद्धरण का आधार तर्क पूर्ण नहीं था।

---

[178] आईआरपीएमयू के दिनांक 01.02.2006 के ठेका सं. आईआरपीएमयू/डब्ल्यू/01/केएफडब्ल्यू/03-04/सीए के प्रति

[179] नवीनतम/एसपीएन/टीसी/88/2015/रेव 1.0

[180] मै. वीआईएसपीएल के पत्र सं. विस्टा/आरडीएसओ/हैंडसेट/01 दिनांक 28.12.2015

[181] वीआईएसपीएल के पत्र सं. एसटीटी/डब्ल्यूएल/एमटीआरसी/503/एमआईएससी/संस्क. सं.IV दिनांक 04.01.2016

- क्रॉस स्वीकृति की आवश्यकता पूरी करने के लिए मै. वीआईएसपीएल को दिनांक 04 जनवरी 2016 को आरडीएसओ के पत्र को टीसी ने स्वीकार किया। यद्यपि, बोलीदाता (मै. वीआईएसपीएल) द्वारा इस पत्र को प्रस्तुत नहीं किया गया था, आरडीएसओ से उक्त को प्राप्त करने के बाद निविदा समिति द्वारा इसका संज्ञान लिया गया था। आरडीएसओ के पत्र में यह स्पष्ट बताया गया है कि उत्पाद हेतु प्रोटोटाईप अनुमोदन आईआरपीएमयू ठेके के लिए विशिष्ट था और इसके बाद अन्य रेल हेतु इसके अतिरिक्त प्रोटोटाईप अनुमोदन का वितरण आवश्यक था और उक्त को केवल तभी जारी किया जा सकता था, तब तक मेक मॉडल और वर्शन नहीं बदले गये थे। इस प्रकार क्रॉस स्वीकृति प्रमाणपत्र नहीं था जिसमें कि इस निविदा में निविदा शर्तों की योग्यता पूरी की जा सकती थी।
- इसके अतिरिक्त पूर्व प्रभारित निविदा और न की मौजूदा निविदा से संबंधित मै. वीआईएसपीएल द्वारा सूचना मांगी। क्रॉस स्वीकृति आधार (नवम्बर 2011) पर प्रोटोटाईप अनुमोदन मै. एनएसएन को दिया गया था और मै. सियरा वायरलैस (ओइएम) या मै. वीआईएसपीएल के लिए मान्य नहीं थी।
- यद्यपि, अग्रलिखित दस्तावेजों के आधार पर मै. एनएसएन के दिये गये प्रोटोटाईप अनुमोदन की टीसी ने व्याख्या की:
    - मै. एनएसएन को जारी किये गये क्रॉस स्वीकृति आधार पर प्रोटोटाईप अनुमोदन का प्रमाण पत्र मै. वीआईएसपीएल द्वारा उद्घृत मॉडल या मेक के लिए था।
    - मै. सियरा वायरलैस (ओइएम) प्रमाणपत्र (दिनांक 11 सितम्बर 2015) की प्रति दर्शाती है कि सेजम कॉम के व्यापार से संबंधित कार्य अगस्त 2012 में सियरा वायर लैस द्वारा किया गया है।
    - स्टोर नित्रयंक (सीओएस) उमरे के सियरा वायरलैस के विक्रय निदेशक द्वारा पत्र की (दिनांक 18 मार्च 2016) प्रति, में बताया गया कि मै. वीएसपीएल उक्त निविदा[182] में सियरा वायरलैस को दर्शायेगा।

यद्यपि, यह प्रक्रिया पूर्व आईआरपीएमयू ठेके में विशेष रूप से मै. एनएसएन को प्रमाण पत्र जारी किया, को जोड़ दिया गया और मै. वीआईएसपीएल और इसके ओईएम के लिए एक अलग ठेके के लिए वैधता के रूप में लिया था। इसके

[182] निविदा सं. 50155116-ए

अतिरिक्त, आईआरपीएमयू के गाजियाबाद-मुगलसराय एमटीआरसी परियोजना पर क्रॉस स्वीकृति कभी तैयार नहीं की गई थी, जहाँ इसका निष्पादन मूल्यांकन अन्य ठेकों में अन्य रेलवे में मै. एनएसएन या उपकरण या इसके उपयोग के बारे में किया गया कोई संतोषजनक निर्धारण नहीं किया जा सका।

इसके अतिरक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि

- पहली निविदा[183] (दिसम्बर 2015) में, किसी निविदाकर्ता ने कोई प्रतिक्रिया नहीं की और इसके पश्चात नई निविदा[184] बिना आरडीएसओ अनुमोदन प्राप्त किये बिना विशेष विशिष्टताओं के साथ मार्च 2016 में जारी किया गया था।

- बाद की निविदा की निबंधन और शर्तों को मै. वीएसपीएल आपूर्तिदाता के पक्ष में संशोधित किया गया था। 'पूर्जे भाग सहायता अनुरक्षण के साथ भारत में ओइएम की कार्यालय स्थापना की स्थिति अनुरक्षण/पुर्जे भाग सहायता के बिना भारत में ओइएम की कार्यालय स्थापना से बदल दिया गया।

- मै. वीआईएसपीएल के पक्ष में वार्षिक अनुरक्षण के लिए मै. सियरा वायरलैस (ओइएम) द्वारा प्राधिकरण पत्र अपनी बोली में मै. वीआईएसपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया था। उक्त को निविदा में निर्दिष्ट आवश्यकता पूरी करने के रूप में टीसी द्वारा स्वीकृत किया गया था। यद्यपि, मै. वीआईएसपीएल के पक्ष में आईएम द्वारा प्राधिकरण पत्र के जारी करने से भारत में उपयुक्त प्राधिकृत अनुरक्षण सहायता प्रणाली उपलब्ध नहीं कराई गई थी। भारत में मै. वीआईएसपीएल या ओइएम द्वारा उपलब्ध कराई गई सहायता में अनुरक्षण दस्तावेजों के कोई विवरण टीसी द्वारा नहीं दिये गये।

उपरोक्त से पता चलता है कि उमरे प्रशासन द्वारा मै. वीआईएसपीएल को अनुचित लाभ प्रदान किया। उद्धरण बिना किसी आधार और तर्क के फर्म से कोई उद्धरण नहीं मांगा गया था, टीसी ने मौजूदा निविदा के लिए अपनी योग्यता साबित करने के लिए आरडीएसओ से पूर्व निविदा के संबंध में दस्तावेज प्राप्त करने के लिए नियम के विरूद्ध गये।

इसके अतिरिक्त कई संशोधनों से गुजरने के बाद ईआईआरइएनई के मद्देनजर ओपीएच/जीपीएच की क्रॉस स्वीकृति ईआईआरएनई में परिवर्तनों के रूप में अब वैध नहीं थी और आरडीएसओ विशिष्टिताएं ओपीएच/जीपीएच के लिए विशिष्टिताओं में परिवर्तनों को लागू करता है। इस प्रकार ईआईआरइएनई के

[183] निविदा सं. 50.15.5116 दिनांक 11.12.2015

[184] 11.03.2016 को जारी की गई निविदा सं. 50.15.5116ए

साथ-साथ क्रास स्वीकृति दोनों की विशिष्टताओं के साथ ओपीएच/जीपीएच की सततता के बारे में कोई आश्वाशन नहीं दिया।

घ. आपूर्त ओपीएच/जीपीएच की उपयोगिता

खरीदी गई ओपीएच/जीपीएच की उपयोगिता की स्थिति के विश्लेषण के दौरान, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि 457 ओपीएच और 955 जीपीएच जुलाई 2017 तक अप्रयुक्त बचे रहे जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 5.4 - खरीदी गई ओपीएच और जीपीएच की उपयोगिता की स्थिति

क्र. सं.	जारी किये गये ओपीएच	आगरा	झांसी	उरे	कुल
1.	जारी ओपीएच	207	200	100	507
2.	वितरित ओपीएच	205	50	0	255
3.	अवितरित ओपीएच	02	150	100	252
4.	प्रयुक्त ओपीएच	0	50	0	50
5.	***अप्रयुक्त ओपीएच***	***207***	***150***	***100***	***457***
6.	जारी ओपीएच	415	300	285	1000
7.	वितरित ओपीएच	45	0	0	45
8.	अवितरित ओपीएच	370	300	285	955
9.	प्रयुक्त ओपीएच	45	0	0	45
10.	***अप्रयुक्त ओपीएच***	***255***	***300***	***300***	***955***

लेखापरीक्षा ने ओपीएच/जीपीएच की गैर-उपयोगिता के कारणों का विश्लेषण किया। झांसी और आगरा मंडलों के लिए खरीदे गये ओपीएच/जीपीएच उपकरण एमटीआरसी सिस्टम के अन्तर्गत कार्य करने के लिए आगरा में रखे गये एमएससी में पंजीकृत किये जाने की आवश्यकता है। यद्यपि, यह देखा गया था कि ओपीएच/जीपीएच का कोई ग्राहक इसके खराब और गैर-क्रियाशील स्थिति के कारण एमएससी/ आगरा में संभव नहीं था। इसके अतिरिक्त, उक्त को सुलझाने के लिए जुलाई 2014 से कोई एएमसी नहीं है।

इस प्रकार, यह देखा जा सकता है कि ओपीएच के 457 पीस और जीपीएच के 995 पीस जुलाई 2017 तक अप्रयुक्त पड़े रहे थे। ₹ 17.77 करोड़ की लागत पर हैंडसेट की खरीद का उद्देश्य भी पूर्ण नहीं हो सका।

यह मामला, 2 दिसम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया, जिसका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (28 फरवरी 2018)।

5.3 दक्षिण पूर्व रेल (दपूरे): वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा की असफलता के कारण स्पैक्ट्रम प्रभार की अपरिहार्य देयता

आकस्मिक संप्रेषण तंत्र के रूप में रेलवे में वॉकी-टॉकी सेट प्रयोग किये जा रहे थे, जिनके लिए रेलवे को दूरसंचार विभाग को स्पैक्ट्रम प्रभार अदा करना होगा। सीयूजी मोबाइल के अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा के लिए ज़ोनल रेलवे को निर्देश दिये थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि द.पू.रे. प्रशासन ने बेकार पड़े अप्रयुक्त और मरम्मत न किये जाने योग्य, बताये जाने वाले सेट वॉकी-टॉकी के प्रयोग की, समीक्षा नहीं की, इसके कारण स्पैक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के प्रति ₹ 30.36 करोड़ (कार्य कर रहे सेट पर ₹ 21.60 करोड़ और कार्य न कर रहे सेट पर ₹ 8.76 करोड़) की परिहार्य देयता हुई। चुंकि द.पू.रे. प्रशासन ने अब तक देय स्पैक्ट्रम प्रभार अदा नहीं किया, स्पैक्ट्रम प्रभार के भुगतान के विलंब पर अधिभार के प्रति ₹ 20.29 करोड़ अदा करने हैं।

काफी लंबे समय से आकस्मिक संप्रेषण के रूप में रेलवे वॉकी-टॉकी का प्रयोग कर रही है। सूचना मंत्रालय, भारत सरकार ने 13 जून 2004 से केंद्रीय सरकार मंत्रालय/विभाग सहित सभी वायरलैस उपभोक्ताओं से स्पैक्ट्रम प्रभार (लाइसेंस फीस और रायल्टी) के उद्ग्रहण का निर्णय लिया (अप्रैल 2004)। रेलवे बोर्ड से दिये गये संदर्भ के आधार पर, सूचना मंत्रालय और आईटी और कानून और न्याय, भारत सरकार ने स्पैक्ट्रम प्रभार के उद्ग्रहण पर आर्थिक मामले मंत्रालय, वित्त मंत्रालय को संदर्भ दिया (दिसम्बर 2006)। अपने उत्तर में वित्त मंत्रालय ने कहा कि अपर्याप्त आर्थिक संसाधनों के रूप में स्प्रैक्ट्रम को उचित रूप से मूल्यांकित किया जाना चाहिए ताकि उनका अधिकतम उपयोग किया जा सके और उपभोक्ताओं को स्पैक्ट्रम प्रभार को अदा करने चाहिए। रेलवे बोर्ड ने सूचित किया (अक्टूबर 2007) कि चूंकि स्पैक्ट्रम प्रभार का उद्ग्रहण सरकार का निर्णय है, रेलवे सहित भारत के सभी मंत्रालयों को अन्य निर्णय लिये जाने तक इसका पालन करना चाहिए।

मार्च 2012 में डीओटी द्वारा जारी किये गये संशोधित स्पैक्ट्रम टैरिफ के अनुसार, रॉयल्टी के रूप में ₹ 12500 और लाईसेंस फीस के रूप में ₹ 250 प्रति वर्ष भारतीय रेलवे पर प्रयुक्त/खरीदे गये प्रत्येक वीएचएफ वॉकी-टॉकी के सेट के लिए उद्ग्रहण किया गया है। सितम्बर 2014 में, रेलवे बोर्ड ने प्रयोग में वीएचएफ वॉकी-टॉकी की संख्या की विश्लेषणात्मक समीक्षा करने और वास्तविक

स्तर तक नीचे लाने के लिए निर्देश दिये। इसी प्रकार, मुख्य अभियंता और टेलीकॉम अभियंता, दक्षिण पूर्व रेलवे ने सीयूजी मोबाइल फोनों अधिक निर्माण के परिणामस्वरूप वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा के लिए विभागाध्यक्षों से अनुरोध किया (सितम्बर 2014)। परिणामस्वरूप, सदस्य विद्युत, रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधन, दक्षिण पूर्व रेलवे को सूचित (फरवरी 2016) किया कि वीएचएफ वॉकी-टॉकी सेट जिन्हें केवल प्रचालनात्मक आवश्यकता पूरी करने के लिए संप्रेषण और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय (एमओसीआईटी) से रेलवे बोर्ड द्वारा उपयुक्त स्तर पर लिया गया था, के लिए भारतीय रेल द्वारा स्पैक्ट्रम प्रभार के भुगतान के लिए दोबारा मामले को देखने की आवश्यकता है, परंतु प्रभारों में कमी की संभावना कम थी क्योंकि पैरा मिलीट्री फोर्स सहित अन्य मंत्रालयों ने समान प्रभार अदा किये थे। इन सेटों पर स्पैक्ट्रम प्रभार के भुगतान को रोकने के लिए वीएचएफ वॉकी-टॉकी सेट और खराब अप्रयोज्य और मरम्मत न किये जाने वाले सेट की आवश्यकता की समीक्षा करने के निर्देश दिये गये थे। इसी प्रकार, महाप्रबंधक, दक्षिण पूर्व रेल ने दक्षिण पूर्व रेल के चार मंडलों के मंडलीय रेल प्रबंधक (डीआरएम) निर्देश दिये (फरवरी 2016)।

रिकॉर्ड की संवीक्षा से पता चला कि दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन ने आकस्मिक संप्रेषण हेतु या अप्रयोज्य और मरम्मत न किये जाने योग्य वॉकी-टॉकी सेट इन सेट पर स्पैक्ट्रम प्रभार का भुगतान रोकने के लिए खराब घोषित करने के लिए आवश्यक वॉकी-टॉकी सेट की वास्तविक संख्या की पूर्णत: समीक्षा कभी नहीं की। दो अवसरों (5 वॉट वॉकी-टॉकी सेट के 1581 सेटों के लिए जुलाई 2015 में ₹ 2.02 करोड़ और 5 वॉट वॉकी-टॉकी सेट के 946 सेटों के लिए फरवरी 2017 में ₹ 1.21 करोड़) को छोड़कार, दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन ने जैसी आवश्यकता थी, नई खरीद के समय पर स्पैक्ट्रम प्रभार कभी अदा नहीं किये।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि दिसम्बर 2015 तक, दक्षिण पूर्व रेल ने लगभग तेरह हजार वॉकी-टॉकी को रोक रखा था और स्पैक्ट्रम प्रभार इन सभी सेट पर उद्ग्राह्य थे क्योंकि किसी भी सेट को खराब घोषित नहीं किया गया था। चूंकि, उचित रूप से रिकॉर्ड अनुरक्षित नहीं रखे गये थे, लेखापरीक्षा 33 उपभोक्ता इकाईयों में से 11 सूचना एकत्रित कर सकी। यह देखा गया था कि 2012-13 से 2016-17 के दौरान, 11 इकाईयों में, 4241 से 7915, 5 वॉट वॉकी-टॉकी सेट उपलब्ध थे जिसमें से 764 से 3064 (18 से 39 प्रतिशत) सेट कार्य नहीं कर रहे थे। नये सेट की खरीद के समय पर व्यय किये गये ₹ 3.23 करोड़ के भुगतान को छोड़कर, ₹ 30.36 करोड़ (कार्य कर रहे सेट

पर ₹ 21.60 करोड़ और कार्य न कर रहे सेट पर ₹ 8.76 करोड़) पर 2012-13 से 2016-17 तक का स्पैक्ट्रम प्रभार अभी भी देय था। स्पैक्ट्रम प्रभार के विलंबित भुगतान के मामले में, लाइसेंस के विलंबित नवीकरण हेतु 2 *प्रतिशत* प्रति माह या इसके भाग की दर पर अधिभार के उद्ग्रहण हेतु एमओसीआईटी द्वारा भी प्रावधान किया गया है चूंकि दपूरे प्रशासन स्पैक्ट्रम प्रभार अदा नहीं कर रहा है, बकाया राशि पर अधिभार भी प्रोद्भूत किया गया है।

इस प्रकार, वॉकी-टॉकी सेट के उपयोग की समीक्षा के लिए दपूरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप स्पैक्ट्रम प्रभार (कार्य कर रहे सेट पर ₹ 21.60 करोड़ और कार्य न कर रहे सेट के संबंध में ₹ 8.76 करोड़ था) के भुगतान के प्रति ₹ 30.36 करोड़ की परिहार्य देयता हुई। चूंकि उनके द्वारा स्पैक्ट्रम प्रभार अदा नहीं किया गया था, उन्हें ₹ 20.29 करोड़ का अधिभार भी अदा करने होंगे।

यह मामला, 2 दिसम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया, जिसका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (28 फरवरी 2018)।

अध्याय 6
रॉलिंग स्टॉक

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य रॉलिंग स्टॉक, कार्यशाला और उत्पादन इकाईयों (लोकोमोटिव से अलग) सहित यांत्रिकी विभाग के इंचार्ज हैं। इएमयू/एमइएमयू से संबंधित कार्य और सभी कोचिंग स्टॉक का विद्युतीय अनुरक्षण भी सदस्य रॉलिंग स्टॉक की जिम्मेदारी है।

क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) सभी कोचों, माल भाड़ा स्टॉक आदि के पूर्ण पर्यवेक्षण और अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), रॉलिंग स्टॉक और संबंधित मदों के अनुरक्षण से संबंधित कार्यशालाओं की कार्य प्रणाली के इंचार्ज हैं। रेलवे बोर्ड में सदस्य रॉलिंग स्टॉक को रिपोर्ट करते हुए, महाप्रबंधक द्वारा उत्पादन इकाईयों को स्वतंत्र रूप से प्रबंधित करता है।

वर्ष 2016-17 के दौरान कार्यशाला में रॉलिंग स्टॉक (कैरिज और वैगन और संयंत्र और उपकरण) के अनुरक्षण एवं मरम्मत और रॉलिंग स्टाक और उपकरण पर प्रचालन कुल राजस्व व्यय क्रमशः ₹ 14,515.15 करोड़[185] और ₹ 11,681.82 करोड़[186] था। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2016-17 के दौरान कोचों की उत्पादन इकाई में पूंजीगत व्यय ₹ 295.08 करोड़[187] था। वर्ष के दौरान, वाऊचर और टैंडर की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त यांत्रिकी विभाग के 664 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में दाहोद कार्यशाला में 'पीओएच के योग्य नहीं' वैगनों के प्राप्ति को दर्शाते हुए एक पैराग्राफ रखा गया है।

---

[185] अनुदान सं. 06 2016-17 हेतु कैरिज और वैगन की मरम्मत और अनुरक्षण और अनुदान सं. 07 के लघु शीर्ष 300 संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण

[186] अनुदान सं. 08 प्रचालन व्यय - 2016-17 के लिए रॉलिंग स्टॉक और उपकरण

[187] आईसीएफ, चैन्नै, आरसीएफ, कपूरथला और एमसीएफ, रायबरेली

6.1 पश्चिम रेलवे (प.रे.): दाहोद कार्यशाला में 'पीओएच के योग्य नहीं वैगन की प्राप्ति के कारण इन वैगन के अवरोध और इसके परिणामस्वरूप क्षमता की हानि

पीओएच के योग्य वैगनों को ही कार्यशाला में भेजना चाहिये। ये कार्यशाला स्टाफ द्वारा उचित निरिक्षण और अनुमोदन के बाद स्वीकार किया जाना चाहिए। यद्यपि, जून 2013 से मार्च 2017 तक, पीओएच के योग्य 434 वैगन दाहोद कार्यशाला में प्राप्त किये गये थे। ये वैगन परिचालनात्मक गतिविधियों में बाधा पहुँचाई क्योंकि उन्होंने कार्याशालाओं में ट्रैक को घेर रखा था और लंबी अवधि हेतु कार्याशालाओं में रखे जाने के बाद उन पर कोई कार्य न किये बिना जोनल रेलवे को वापस कर दिये गये। इसके परिणामस्वरूप अवरोध के कारण ₹ 16.46 करोड़ की संभावित अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई।

स्वयं और अन्य रेल से प्राप्त वैगनों की आवधिक ओवरहोल (पीओएच) पश्चिम रेल की दाहोद कार्यशाला में की जाती है। अग्रलिखित निर्देश कार्यशाला में पीओएच के लिए वैगन भेजने से पहले अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के संबंध में समय-समय पर जारी किये गये हैं:

(i) रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अक्टूबर 1994) के अनुसार, बॉडी/फ्लोर पर अधिक मरम्मत की आवश्यकता वाले फ्रेम के अंतर्गत आवाज करने वाले 18 से 25 वर्ष के आयु वर्ग में लोड करने लायक वैगन को ओपन लाईन के रेल गाड़ी परीक्षक/मुख्य कार्यशाला पर्यवेक्षण द्वारा 'ग' श्रेणी के रूप में चिन्हित करना आवश्यक है, एवं उने पुन: निर्माण के लिए दाहोद, जमालपुर या चारबाग कार्यशाला में भेजा जाता है।

(ii) जुलाई 2013 में, रेल बोर्ड ने मुख्य यांत्रिकी अभियंता पश्चिम रेल को निर्देश दिया कि पीओएच कार्यशाला वैगन के नियमित ओवरहोल (आरओएच) को नहीं चलाना चाहिए क्योंकि पीओएच के लिए वैगन यार्ड में प्रतिक्षित थे। यदि, ऐसे वैगन यदि पीओएच लोड के साथ भेजे गये हैं, कार्यशाला को आरओएच नहीं रखने चाहिए और बिना किसी कार्रवाई के 'पीओएच के योग्य नहीं' के रूप में बाहर कर देना चाहिए। यह भी दोहराया गया कि 'ग' श्रेणी के लोड न करने योग्य वैगन एक वर्ष के अंदर पीओएच योग्य है, जिसे मई 2006 में तीन महीने में संशोधित किया गया था, को छोड़कर कार्यशाला को नहीं भेजना चाहिए।

(iii) मुख्य रॉलिंग स्टॉक अभियंता/मालभाड़ा और प्रचालन/चर्च गेट (सीआरएसई/एफ एंड ओ/सीसीजी) ने सभी संबंधित अधिकारियों को, यह नियम को मानने के लिए निर्देश दिये (जनवरी 2014) कि जो दाहोद कार्यशाला के स्टाफ द्वारा निरीक्षित और अनुमोदित है, उसी लदान को ही पुनरूद्धार के लिए स्वीकृत करे।

दाहोद कार्यशाला के रिकॉर्ड की संवीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओएच के योग्य नहीं लोड न करने योग्य वैगन, जुलाई 2013 के रेलवे बोर्ड के निर्देश का उल्लंघन करते हुए, कार्यशाला में नियमित रूप से प्राप्त किये गये। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि सीआरएसई/एफएंडओ/सीसीजी द्वारा जारी किये गये निर्देशों के बावजूद, निरीक्षण और अनुमोदन, पीओएच के लिए वैगन स्वीकार करने से पहले कार्यशाला स्टाफ द्वारा नहीं दिया गया था। इसके कारण 'पीओएच के योग्य नहीं' वैगन की प्राप्ति हुई और इसके परिणामस्वरूप कार्यशाला में ऐसे वैगन इक्ठ्ठे हो गये। इसके अतिरिक्त, ऐसे वैगन यातायात विभाग द्वारा विलंबित विस्थापन के कारण रोक लिये गये। ये वैगन कार्यशाला के अंदर टैक को घेरे हुए थे जिससे प्रचालनात्मक गतिविधियों में भी अवरोध हुआ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जून 2013 से मार्च 2017 तक की अवधि के दौरान पीओएच के योग्य नहीं कुल 434 वैगन कार्यशाला में प्राप्त किये गये, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 5.1 - पीओएच के लिए शेष न बचे प्राप्त किये गये वैगन की वर्ष वार संख्या

वर्ष	*पीओएच के लिए शेष न बचे प्राप्त किये गये वैगन की वर्ष वार संख्या*
जुन 2013 से मार्च 2014	30
2014-15	0
2015-16	278
2016-17	126
कुल	**434**

लेखापरीक्षा ने पाया कि

- 81 वैगन, 30 दिनों से अधिक के अवरोधन के बाद कार्यशाला से हटाये गये।
- 35 वैगन, 15 से 30 दिनों के बीच के विलम्ब के बाद हटा दिये गये।
- पीओएच के योग्य नहीं 318 वैगन, 14 दिनों तक अवरूद्ध रहे।

- कार्यशाला में 1126 दिनों तक ये वैगन अवरूद्ध रहे, जिसके कारण ₹ 16.46 करोड़ की संभावित अर्जन की हानि हुई।
- इसके अतिरिक्त, सात वैगन, जो 'पीओएच के योग्य नहीं' थे, वापस भेजा गया क्योंकि ये जुलाई से जून 2014 के दौरान कार्यशाला में दोबारा प्राप्त किये गये थे।

रेल प्रशासन ने यह मामला देखने पर उन्होंने कहा (दिसम्बर 2015) कि ये वैगन ओपन लाईन सिक डिपो के स्थानातंरण के लिए थे, परंतु यातायात विभाग द्वारा नहीं लिये गये थे। ये स्तिथि जारी रही और 173 वैगन, जो कि 'पीओएच के योग्य नहीं थे, जनवरी 2016 से मार्च 2017 के दौरान कार्यशाला में 38 दिनों तक रखे गये थे।

इस प्रकार, निर्दिष्ट प्रक्रियाओं/निर्देशों की गैर अनुपालना सहयोग की कमी और दाहोद कार्यशाला द्वारा प्रभावी निगरानी के अभाव के कारण वैगन का परिहार्य अवरोध हुआ और परिणामस्वरूप संभावित अर्जन की हानि हुई।

1 सितम्बर 2017 को रेल बोर्ड के ध्यान में यह मामला लाया गया था। रेलवे बोर्ड ने उत्तर में कहा (13 नवम्बर 2017) कि दाहोद कार्यशाला के पीओएच/आरओएच के योग्य नहीं वैगनों की बुकिंग से बचने के लिए, सभी कार्य शालाओं और ओपन लाईन को निर्देश जारी किये गये हैं। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि कार्यशाला में वैगन, जिन्हें पीओएच के लिए सही ढंग से बुक किया गया है, का अवरोध रोकने के लिए बाधाएं जैसे सामान की उपलब्धता और क्षमता संवर्धन पर ध्यान दिया गया है। उन्होंने ये भी कहा कि चूंकि गैर-प्रभावी प्रतिशतता,चार प्रतिशत की निर्दिष्ट सीमा के अंदर थी, रेलवे को कोई हानि नहीं हुई।

लेखापरीक्षा का विचार है कि दिये गये निर्देशों का सख्ती से पालन किये जाने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पीओएच के योग्य नहीं वैगनों की कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा स्वीकृत नहीं किया जाय। निरीक्षण और अनुमोदन की जांच करके, वैगन का अवरोधन कम किया जा सकता है और प्रचालनों में कुशलता लाई जा सकती है।

अध्याय 7
स्वायत्त निकाय

रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन, दो स्वायत्त निकाय, रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) और रेल सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) हैं। वर्ष 2016-17 के दौरान, आरएलडीए और क्रिस द्वारा क्रमश: ₹ 15.58 करोड़ और ₹ 266.30 करोड़ व्यय किये गये।

इस अध्याय में रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि विकास पर एक लंबा पैराग्राफ शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त क्रिस द्वारा आईटी परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलंब पर तीन पैराग्राफ हैं।

7.1 रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि का विकास

7.1.1 कार्यकारी सार

आरएलडीए की स्थापना का मुख्य उद्देश्य अधिशेष रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास द्वारा गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्त करना है। लेखापरीक्षा ने 17 साईटों के विकास की समीक्षा की जो 2007 में आरएलडीए को समर्पित थे जब यह गठित की गई थी और अवलोकन किया कि इन साईटों में से अब तक किसी का विकास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता को रखने, परामर्शदाता द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलंब भूमि उपयोग के परिवर्तन हेतु राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करने में विलंब, ऋणग्रस्त भूमि प्रदान करते हुए संबंधित ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए की भूमि की सुपुर्दगी में कमी, गलत साईट और अपूर्ण पेपर वाली साईटों की पहचान करना आदि के परिणामस्वरूप 166.996 एकड़ की 17 साईटों के विकास न किये जाने की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। समीक्षा किये गये 17 मामलों में से, केवल तीन मामलों में विकासकर्ता के नियुक्ति किये गये थे, परंतु वाणिज्यिक विकास नहीं हुआ। दो मामलों में, विकास समझौते नहीं किये जा सके और स्वीकृति पत्र रद्द किये गये थे क्योंकि लीज प्रीमियम की पहली किस्त, पार्टियों द्वारा जमा नहीं किया गया था और एक मामले में विकास समझौते को निरस्त कर दिया गया था क्योंकि विकास कर्ता ने रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से पहचानी गई भूमि के विनिमय में आरएलडीए द्वारा दी गई भूमि को लेने से मना कर दिया था और रेलवे को ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ के लीज प्रीमियम वापस देना पड़ा। इन 17 प्लाटों में से तेरह में ₹ 282.69 करोड़ के लीज संभावना के साथ वाणिज्यिक विकास हेतु योजना बनाई गई थी। स्थापना किये जाने से, आरएलडीए रेलवे स्टोशन पर मल्टी-फंक्शनल काम्प्लैक्स के विकास से ₹ 67.97 करोड़ की कमाई कर सका, जो कि सौंपी गई भूमि के वाणिज्यिक विकास से किये गये अर्जन से अलग है। इसके विपरित, ₹ 102.29 करोड़ का व्यय 2006-07 से 2016-17 के दौरान स्थापना, सलाहकार प्रभार, विज्ञापन के प्रति किया गया।

7.1.2 प्रस्तावना

रेल भूमि विकास प्राधिकारण (आएलडीए) रेल मंत्रालय के प्रति एक वैधानिक प्राधिकरण है। रेल भूमि के विकास के लिए रेल अधिनियम 1989 के संशोधन

द्वारा इसे स्थापित[188] किया गया था क्योंकि वाणिज्यिक उपयोग हेतु और गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्ति के उद्देश्य हेतु केन्द्रीय सरकार द्वारा सौंपा गया था। आरएलडीए के मुख्य कार्य हैं:

(i) इस अधिनियम के प्रावधान के साथ पुष्टि में रेल भूमि के उपयोग हेतु योजना तैयार करने के लिए,

(ii) वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि विकसित करने के लिए क्योंकि और गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्ति के उद्देश्य हेतु केन्द्रीय सरकार को सौंपा जा सकता है।

(iii) सलाहकार, निर्माण या प्रबंधन सेवा विकसित और उपलब्ध कराने के लिए और भूमि के विकास और संपत्ति के संबंध में भारत में प्रचालन करने के लिए; और

(iv) कोई अन्य कार्य या कार्य करने के लिए या जैया कि लिखित आदेश द्वारा केन्द्रीय सरकार द्वारा इसे सौंपा गया है।

आरएलडीए द्वारा रिक्त रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास में अग्रलिखित शामिल हैं:

- रेल द्वारा सौंपी गई साईट का निरीक्षण यह सुनिश्चित करने के लिए है कि ये किसी ऋण भार या अवैध कब्जे से मुक्त है तथा वाणिज्यिक विकास के लिए उपयुक्त है।
- भूमि के मूल्यांकन के लिए भूमि के प्रत्येक प्लॉट के सर्वे प्राप्त करने के लिए रियल एस्टेट सलाहकार की नियुक्ति और अधिकतम राजस्व उपलब्ध कराने के लिए भूमि के संभावित उपयोग की पहचान करने के लिए।
- सार्वजनिक निजी सहभागिता (पीपीपी) द्वारा वाणिज्यिक विकास हेतु विकासकर्ता से प्रस्तावों के लिए रूचि/अनुरोध की प्रस्तुती के लिए कहना।
- सूचीबद्ध विकासकर्ताओं से वित्तीय बोलियां प्राप्त करने के बाद विशेष तकनीकी और वित्तीय मानदंडों के आधार पर एक उचित विकासकर्ता का चयन करना

[188] 05.01.2007 के संशोधन द्वारा दिनांक 31.10.2006 के असमान्य गजट अधिसूचना के अनुसार आरएलडीए का गठन किया गया था। आरएलडीए की कार्य प्रणाली के लिए नियम दिनांक 04.01.2007 को असामान्य गजट में प्रकाशित किया गया था।

पदेन अध्यक्ष, एक उपाध्यक्ष और चार सदस्य अर्थात सदस्य/वित्त, सदस्य/योजना, रेल यातायात सहयोग, सदस्य/योजना आधारभूत संरचना विकास और सदस्य/रियल एस्टेट और शहरी योजना के रूप में रेलवे में रेलवे बोर्ड के सदस्य अभियंता के आरएलडीए के कार्यकारी बोर्ड में हैं। प्रत्येक सदस्य को महाप्रबंधक, संयुक्त महाप्रबंधक और अन्य उप सहायकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। रेल मंत्रालय द्वारा आरएलडीए के प्रशासनिक और स्थापना व्यय पूरे करने के लिए अनुदान प्रदान किया जाता है। रेल भूमि के विकास से प्राप्त सारे अर्जन मंत्रालय को हस्तांतरित किये गये हैं। लेखापरीक्षा ने यह अध्ययन इस सीमा के निर्धारण के लिए किया कि आरएलडीए गैर-यातायात उपायों द्वारा प्राप्त राजस्व के वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि के विकास का अपना मुख्य उद्देश्य प्राप्त करने के योग्य था। लेखापरीक्षा ने वर्ष 2007 से रेल द्वारा सौंपी गई 20 वाणिज्यिक साईट के संबंध में आरएलडीए के रिकॉर्डों की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

7.1.3 आरएलडीए को सौंपी गई साईटों का विकास न करना

2007 से 2017 की अवधि के दौरान भारतीय रेलवे ने आरएलडीए को 49 वाणिज्यिक साईट[189] सौंपा था। 49 साईटों में से,

- आठ साईट ऋण ग्रस्त पाई गई अर्थात उनमें से कुछ के उचित भूमि पेपर उपलब्ध नहीं थे, कुछ साईटों पर अतिक्रमण किया गया था, कुछ साईटों के संबंध में अभियोग चल रहा था या कुछ मामलों में राज्य सरकार से मंजूरी लंबित थी।
- उ.प.रे. में जयपुर की एक साईट को रेलवे बोर्ड को गैर-सुपुर्दगी के लिए प्रस्तावित किया गया था क्योंकि उक्त भूमि पर होलीडे होम के निर्माण का प्रस्ताव उ.प.रे. ने किया था।
- शेष 40 साईटों (498 हेक्टेयर के कुल क्षेत्र) 31 मार्च 2017 को वाणिज्यिक रूप से योग्य पाया गया था। इन 40 साईटों में से, गया, बैंगलोर प्लेट फॉर्म रोड़, ढाबा गार्डन विशाखापटनम (अंबेडकर सर्कल), विजयवाड़ा, गोलका मंदिर ग्वालियर और ओल्ड स्टीम लोको शैड, सराय रोहिल्ला, दिल्ली में स्थित 6 साईट में विकास कर्ताओं को सूचीबद्ध/निर्धारित किये गये थे यद्यपि,

[189] वाणिज्यिक साईट ऐसी रेल भूमि है जो रेलवे स्टेशन के पास नहीं है और वाणिज्यिक उपयोग अर्थात शापिंग मॉल, मल्टीप्लैक्स-सिनेमा और अन्य वाणिज्यिक उद्देश्य आदि हेतु विकासकर्ता द्वारा विकसित की जानी अपेक्षित होती है।

- विकास समझौते नहीं किये जा सके और स्वीकृति पत्र दो साईटों अर्थात ढाबा गार्डन (अंबेडकर सर्कल)। विशाखापटनम (अप्रैल 2017) और विजयवाड़ा (अगस्त 2017) के संबंध में रद्द कर दिये गये थे क्योंकि लीज प्रीमियम की पहली किस्त उन्होंने जमा नहीं की थी।
- गोलका मंदिर/ग्वालियर की एक साईट के संबंध में, विकास समझौते को रद्द (11 अप्रैल 2012) कर दिया गया था क्योंकि विकासकर्ता ने रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से पहचानी गई भूमि के बदले में आरएलडीए द्वारा प्रस्तुत की गई भूमि लेने से मना कर दिया था और ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ का लीज प्रीमीयम रेलवे को वापस अदा करना पड़ा था।
- ओल्ड स्टीम लोको शैड, सराय रोहिल्ला/दिल्ली, गया और बैंगलोर प्लेटफार्म रोड पर तीन साईट क्रमश: 19 सितम्बर 2013, 11 मई 2015 और 15 जनवरी 2016 से अभियोगाधीन हैं। 2016-17 के अंत तक, ₹ 1,189.89 करोड़ की राशि इन तीन साईटो से लीज प्रीमियम के रूप में एकत्र किये गये थे। गया कि एक साईट के संबंध में, विकासकर्ता पूर्णता की बढ़ाई गई अवधि में कार्य पूर्ण करने में विफल रहा और आरएलडीए ने समझौते को निरस्त करने की ईच्छा से नोटिस जारी किया। सराय रोहिल्ला और बैंगलोर की साईटो के संबंध में, विकासकर्ता लीज प्रीमियम की तीसरी/चौथी किस्त अदा करने में विफल रही और आरएलडीए द्वारा बैंक गारंटी की किस्त के प्रति स्थगन आदेश प्राप्त किया। आरएलडीए ने समझौते को निरस्त कर दिया क्योंकि परियोजना को पूर्णता की निर्धारित तिथि में पूरा नहीं किया गया था।

- सलाहकार/मूल्यांकन/वाणिज्यिक बोली आदि अभियोग के अंतर्गत तीन मामलों को छोड़कर 37 साईटों के संबंध में विकास अधीन थीं।

इस प्रकार, आरएलडीए को सौंपी गई कोई भी वाणिज्यिक साईट 10 वर्षों के बाद भी अब तक पूर्णत: विकसित नहीं की गई है। लेखापरीक्षा ने 17 चयनित साईटों (भूमि के प्लॉट) की स्थिति की समीक्षा की। इनको विकास हेतु रेलवे द्वारा वर्ष 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। तीन साईट[190] अध्ययन की सीमा से बाहर रखी गई थी क्योंकि उक्त को क्रमश: सितम्बर 2013, मई 2015 और जनवरी 2016 से अभियोग के अंतर्गत थे। इन साईटों के विवरण और भूमि के

[190] 15 जनवरी 2016 से अभियोग के अंतर्गत प्लेटफार्म (बैंगलोर) के पास 19 सितम्बर 2013 से अभियोग के अंतर्गत ओल्ड स्टीम लोको शैड, सराय रोहिल्ला (दिल्ली) 11 मई 2015 से अभियोग के अंतर्गत गौतम बुद्ध संस्थान, गया (मुगलसराय)

विकास की मौजूदा स्थिति **अनुलग्नक 7.1** में संलग्न की गई है। लेखापरीक्षा ने आठ ज़ोनल रेलवे की 17 साईट के गैर-विकास के लिए कारणों का विश्लेषण किया। इनकी नीचे चर्चा की गई है:

7.1.4 सलाहकारों की नियुक्ति में विलम्ब

आरएलडीए ने अपने मूल्यांकन हेतु भूमि के प्रत्येक प्लॉट के सर्वेक्षण प्राप्त करने के लिए और अधिकतम राजस्व प्रदान करने के लिए भूमि के संभावित उपयोग की पहचान करने के लिए सलाहकारों की नियुक्ति की। सलाहकार ठेकों के अंतर्गत, सलाहकारों को साईट अध्ययन और सर्वेक्षण करना, रिकॉर्ड की एकत्र करने और सत्यापन करने, व्यवहार्यता रिपोर्ट को तैयार करने, भूमि उपयोग सहित मास्टर पहचान, शहरी डिजाईन और संबंधित मानदंड की परियोजना साईट के वाणिज्यिक विकास हेतु प्रारंभिक डिजाईन और वास्तु कला संबंधी अवधारणा, पुन: विकास निर्माणकार्यों हेतु वास्तुकला संबंधी अवधारणा, वित्तीय मॉडल के विकास करने/परामर्श देने, रूचिनुसार बोली दस्तावेज, परियोजना का विपणन, परियोजनाओं के वाणिज्यिक विकास हेतु बोली प्रक्रिया प्रबंधन में आरएलडीए की सहायता करने की आवश्यकता है। नियमावली[191] के अनुसार, आरएलडी को राजस्व प्रतिदाय के दृष्टिकोण से वाणिज्यिक विकास के ईष्टतम तरीके से कार्य करने और इसी प्रकार बोली प्रक्रिया के साथ कार्य करने के लिए भूमि के संभावित उपयोग के निर्धारण का आवश्यक बाजार सर्वेक्षण करना पड़ा।

इस प्रकार, साईट के वित्तीय मूल्यांकन से पहले, व्यवहार्यता अध्ययन करना और भूमि अधिकार प्राप्त करने के लिए बाजार सर्वेक्षण, सीमाओं का सत्यापन, भूमि के संभावित उपयोग विकास हेतु ईष्टतम मॉडल का सुझाव देना, लीज अवधि और रिटर्न के मूल्यांकन के लिए आवश्यक है। आरएलडीए ने सलाहकार नियुक्त किये जहां पर भूमि का मूल्य आरएलडीए अधिकारियों द्वारा किये गये निरीक्षण के दौरान ₹ 10 करोड़ से अधिक तक आंका गया है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि:

- सलाहकार की नियुक्ति के लिए, आरएलडीए ने खुली निविदाएं आमंत्रित की। लेखापरीक्षा ने पाया कि आरएलडीए के पास सितम्बर 2015 तक सरकारी अनुमोदित सलाहकारों का कोई पैनल नहीं था। अक्टूबर 2015 में, आरएलडीए ने भारतीय रेलवे की खाली भूमि के वाणिज्यिक विकास के लिए वित्तीय

[191] आरएलडीए (संविधान) नियमावली 2007 का खंड 5 (बी)

सलाहकार सेवा के लिए पैनल के वित्तीय और बाजार सलाहकारों की सूची तैयार की।

- आरएलडीए के पास भूमि के मूल्यांकन के लिए विशिष्ट या निर्दिष्ट कार्य पद्धति नहीं है। यद्यपि आरएलडीए ने विस्तृत जांच सूची और विभिन्न तरीकों के लिए मानदंड तैयार किये, सलाहकार भूमि के मूल्यांकन हेतु कार्यपद्धति के चयन और उपयुक्त न्यासंगतता के आधार पर अपनी सिफारिशें देने के लिए मुक्त हैं।
- आरएलडीए ने भूमि सौंपने के बाद सलाहकार की नियुक्ति के लिए कोई समय अवधि निर्धारित नहीं की है। लेखापरीक्षा ने पाया कि तीन मामलों[192] में, भूमि सौंपे जाने से लगभग तीन वर्षों के बाद सलाहकार नियुक्त किये गये थे, जिसके कारण रिकार्ड में उपलब्ध नहीं थे। दो मामलों[193] में, सलाहकार सौंपे जाने के आठ वर्षों के बाद नियुक्त किये गये थे क्योंकि जोनल रेलवे के पास भूमि विवरण उपलब्ध नहीं थे और भूमि निरीक्षण करने में विलंब थे। एक मामले (कटरा, फिरोजपुर मंडल, भूमिक्षेत्र 42775.72 वर्ग मी.) में, प्लॉट 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था, सलाहकार की नियुक्ति के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त (अगस्त 2011) नहीं हुआ। आरएलडीए ने सलाहकार नियुक्ति (जनवरी 2015 में) के लिए और पांच लिये।

7.1.5 सलाहकारों द्वारा रिपोर्टों के प्रस्तुतीकरण में विलंब

सलाहकार की नियुक्ति के लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आरएफपी) के खंड 7 के अनुसार, सलाहकार को 36 सप्ताह में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होती है। सलाहकारों के साथ आरएलडीए द्वारा किये गये समझौतों की शर्तों के अनुसार, सलाहकारों द्वारा आरंभ में किसी विलम्ब या समझौते के उत्तरदायित्वों को निभाने में विलम्ब से किसी एक या अग्रलिखित दोनों का पालन सलाहकार को करना होगा:

(i) ठेका मूल्य के पांच प्रतिशत की अधिकतम की दशा में ठेका मूल्य प्रति सप्ताह के 0.5 *प्रतिशत* के निर्णीत हर्जानों को लागू करना। इसमें निष्पादन गारंटी का जब्त किया जाना शामिल है।

(ii) ठेके का निरस्तीकरण

---

[192] कंपू कोठी, ग्वालियर (झांसी), सेलम बाजार स्टेशन (सेलम) पर प्लॉट, नागापटीनम स्टेशन पर प्लॉट

[193] पट्टूकोटि स्टेशन (तिरूचिरापल्ली) पर प्लॉट, वल्लीपुरम स्टेशन (तिरूचिरापल्ली) पर प्लॉट

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि सात मामलों[194] में, सलाहकारों ने रिपोर्ट के प्रस्तुतीकरण में एक वर्ष से अधिक का समय लिया। यद्यपि, आरएलडीए ने ऐसे विलंब से प्रस्तुतीकरण के प्रति कोई कार्रवाई नहीं की और सलाहकार के साथ ठेके के प्रावधानों के अनुसार निर्णित हर्जानों की वसूली नहीं की। लेखापरीक्षा ने ₹ 3.67 लाख की राशि का निर्णित हर्जाना निर्धारण किया, जिसे सात सलाहकार संबंधी ठेकों में इन सलाहकारों से वसूल किये जाने चाहिए थे।

आरएफपी में निर्दिष्ट समय सीमा के अनुसार, आरएलडीए को सलाहकार द्वारा अपने प्रस्तुतीकरण के बाद एक सप्ताह में सलाहकार की रिपोर्ट स्वीकार करनी पड़ी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि पांच मामलों (विजयवाड़ा, कैंपू कोटी (ग्वालियर), औरंगाबाद, सेलम और सीलीगुड़ी) में, आरएलडीए ने विशेष कमी और सुधार कार्य के कारण सलाहकार की रिपोर्ट स्वीकार करने के लिए चार महीने से तीन वर्षों तक समय लिया।

7.1.6 विकास के लिए योजना को तैयार न करना

आरएलडीए (संविधान) नियमावली[195] में बताया गया है कि प्राधिकरण कार्यान्वयन हेतु लिये गये प्रस्तावित वाणिज्यिक विकास परियोजना के पंच वर्षीय योजना तैयार कर सकता है। प्राधिकरण भूमि या संपत्ति के विकास के संबंध में इसके द्वारा कार्यान्वित किये जाने वाले सलाह, निर्माण या प्रबंधन सेवा और प्रचालन हेतु पंच वर्षीय योजना भी तैयार कर सकती है।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि वाणिज्यिक भूमि के विकास हेतु पंच वर्षीय योजना 2015-16 तक आरएलडीए द्वारा तैयार नहीं की गई थी। यद्यपि, 2015-16 के दौरान 12 वाणिज्यिक साईटों के विकास हेतु लक्ष्यों को आरएलडीए द्वारा निर्धारित किया गया था जिसमें लेखापरीक्षा समीक्षा हेतु चयनित पांच साईट[196] शामिल थी। इसमें से, स्वीकृति पत्र (एलओए) विजयवाड़ा और विशाखापट्नम की साईट के लीज पर लेने और वाणिज्यिक विकास के लिए जारी किये गये थे। यद्यपि, संबंधित विकासकर्ता के रूप में लीज प्रीमीयम की पहली किस्त जहां नहीं दी गई थी, एलओए निरस्त कर दिये गये थे। इसी प्रकार, 2016-17 के

---

[194] कटरा (फराजपुर), कैंपू कोठी, ग्वालियर (झांसी), ओल्ड आईटीडीसी होटल का भाग, औरंगाबाद, मौला अली फ्लाईओवर के पास, तेलंगाना, कक्कापालम, पड़ी (चेन्नई), ओम स्टेशन एप्रोच रोड, रेक्सूयल (समस्तीपुर), ओल्ड स्टेशन क्षेत्र जामनगर (राजकोट)

[195] आरएलडीए (संविधान) 2007 का नियम 6

[196] विजयवाड़ा, विशाखापतनम, कटरा, औरंगाबाद, कैंपू कोठी/ग्वालियर

दौरान, पाँच साईट (चार चयनित साईटों[197] सहित) वाणिज्यिक विकास के लिए लक्षित की गई थीं, परंतु एक भी साईट अभी तक विकसित नहीं की गई थी।

साईट के विकास न करने के कारण रेलवे द्वारा भूमि उपलब्ध और भूमि रिकॉर्ड उपलब्ध कराने में विलंब, अभियोग, अधिकतम प्रस्ताव को निरस्त करना और सलाहकार की पुन: नियुक्ति में अधिक समय लेना था। कुछ महत्वपूर्ण मामलों की चर्चा आगे की गई है:

7.1.6.1 विकास करार समाप्त करना तथा गोला का मंदिर, ग्वालियर में भूमि के संबंध में ब्याज का भुगतान

विकासकर्ता की नियुक्ति (जनवरी 2009) तथा ₹ 26.57 करोड़ का पट्टा प्रीमियम प्राप्त करने के बाद ग्वालियर में गोला का मंदिर में स्थान (भूमि क्षेत्र 13216.64 वर्ग कि.मी) के लिए अगस्त 2009 में विकास करार (डीए) किया गया था। आरएलडीए को भूमि के हस्तांतरण के लिए निर्धारित प्रक्रिया[198] स्पष्ट करती है कि यदि स्थानीय राजस्व प्राधिकरणों के साथ आवश्यक हो तो साइट भूमि का संयुक्त सीमांकन आरएलडीए तथा जोनल रेलवे द्वारा किया जाएगा तथा उचित अनुसूची सहित भूमि योजनो सटिक चाहर दीवारी तथा क्षेत्र तथा अन्य ब्यौरों सहित प्रत्येक दिशा में महत्वपूर्ण संरचनाओं/सीमाचिन्हों को दर्शाते हुए सयुक्त रूप से तैयार तथा हस्ताक्षरित की जाएगी। जोनल रेलवे तथा आरएलडीए द्वारा 'अनुसूची सहित भूमि योजना' को यथावत अनुबंधित करते हुए संयुक्त हस्तांतरण टिप्पणी तैयार की जाएगी। लेखापरीक्षा ने देखा कि आरएलडीए ने 'अनुसूची सहित भूमि योजना' तैयार करने के लिए महत्वपूर्ण प्रक्रिया का पालन नहीं किया था। इसके परिणामस्वरूप, वास्तविक हस्तांतरण के समय वास्तव में आबंटित क्षेत्र से भूमि न केवल कम पाई गई थी अपितु खसरा के ब्यौरे भी विकासक को भूमि हस्तारण के समय डीए में उचित प्रकार से शामिल नहीं किए गए थे।

इसके अतिरिक्त, यद्यपि विकासक को योजनाओं सहित विकास प्रस्ताव तीन महीनों में प्रस्तुत करना था, इसने मार्च 2011 में सूचना दी कि ग्वालियर में मॉल का निर्माण करने हेतु बाजार पर्याप्त रूप से सहायक नहीं था। लेखापरीक्षा ने देखा कि आरएलडीए ने करार को समाप्त करने के लिए विकासक के विरूद्ध कोई कार्रवाई शुरू नहीं की थी, यद्यपि विकासक ने डीए में निर्धारित शर्तों का अनुपालन नहीं किया था और आरएलडीए को तीन महीने की निर्धारित अवधि के

[197] रक्सौल, सराय रोहिल्ला, औरंगाबाद, कटरा

[198] रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/17 दिनांक 28 अप्रैल 2009 के पैरा 8(क)

प्रति दो वर्षों से अधिक समय से विकास उपाय/योजना आदि प्रस्तुत नहीं किए थे। इसी बीच मध्य प्रदेश राज्य सरकार ने सड़क निर्माण के लिए भूमि का एक हिस्सा ले लिया तथा आरएलडीए राज्य सरकार को भूमि हस्तांतरित करने पर सहमत हो गया। विकासक उच्च न्यायलय में चला गया जहां न्यायालय ने इस मामले पर विकासक के पक्ष में निर्णय लिया। उमरे प्रशासन ने विकासक को विकासक द्वारा दिए गए पट्टा प्रीमियम पर 12 प्रतिशत ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ वापस किए (अक्टूबर 2015)। यदि 'अनुसूची सहित भूमि योजना' उचित रूप से तैयार की गई होती तो डीए की शर्तों का पालन न करने के लिए विकासक को दंडित किया जा सकता था और ब्याज की देनदारी से बचा जा सकता था।

अत: उमरे तथा आरएलडीए द्वारा 'अनुसूची सहित भूमि योजना' तैयार करने में उचित परिश्रम नहीं किया गया था। आरएलडीए ने भी विकासक द्वारा विकास उपाय/योजना की प्रस्तुति सुनिश्चित नहीं की थी। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 17.65 करोड़ की अतिरिक्त देयता वहन करनी पड़ी तथा विकासक को राशि वापस की।

7.1.6.2 औरंगाबाद में पुराने आईटीडीसी होटल में भूमि/भूखंड के विकास हेतु प्राप्त उच्चतम प्रस्ताव का निरस्तीकरण

परामर्शदाता की रिपोर्ट के आधार पर (मई 2009) आरएलडीए द्वारा साइट (भूमि क्षेत्र 38,971.23 वर्ग मी.) के विकास हेतु निविदा आमंत्रित की थी। ₹ 43.45 करोड़ की आरक्षित कीमत के प्रति ₹ 52.52 करोड़ का उच्चतम प्रस्ताव प्राप्त हुआ था (जून 2011)। तथापि, आरएलडीए ने उच्चतम बोली को निरस्त कर दिया तथा उसी परामर्शदाता को नया परामर्शदाती ठेका दे दिया। प्राधिकारी, लेखापरीक्षा को उच्चतम बोली को निरस्त करने के लिए कोई कारण देने में विफल रहे। पुन: मूल्यांकन के बाद जनवरी 2017 में निविदा पुन: आमंत्रित की गई परन्तु कोई पस्ताव प्राप्त नहीं हुआ। अत: भूमि/भूखंड को अभी तक विकसित नहीं किया जा सका था।

7.1.7 जोनल रेलवे द्वारा भूमि/भूमि अभिलेख उपलब्ध कराने में विलंब

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों[199] के अनुसार भूमि को अतिक्रमणों तथा सभी बाधाओं से मुक्त रखना ज़ोनल रेलवे की जिम्मेदारी है। आरएलडीए के साथ संयुक्त रूप से भूमि की सीमाओं का संयुक्त सीमांकन करने के बाद भूमि आरएलडीए को

[199] रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/17 दिनांक 27 अप्रैल 2009 के अनुबंध । का पैरा 3(ग)

उपलब्ध कराना तथा भूमि के सभी संबंधित ब्यौरों के साथ 'अनुसूची सहित भूमि योजना' तैयार करना और सौंपना उनसे अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

- पू.सी.रे. तथा प.रे. में दो मामलों[200] में ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए को सौंपी गई भूमि ऋणग्रस्त थी। उ.पू.सी.रे. तथा परे में दो भूखंडों को सौंपने के बाद (अप्रैल 2007 में) आरएलडीए ने परामर्शदाताओं की नियुक्ति की तथा परामर्शदाती सेवा पर ₹ 0.21 करोड़ खर्च किए। तथापि, विकास कार्य शुरू नहीं किया जा सका क्योंकि भूमि भारमुक्त नहीं थी।
- पट्टुकोटी स्टेशन (तिरूचिरापल्ली डिवीजन, भूमि क्षेत्र 8,012.776 वर्ग मी.) पर तीन भूखण्ड सितम्बर 2007 में आरएलडीए को सौंपे गए थे। आरएलडीए ने फरवरी 2009 में भूमि के ब्यौरे उपलब्ध कराने के लिए दरे को अनुरोध किया जो कि अप्रैल 2009 में उपलब्ध कराए गए थे। तथापि, आरएलडीए ने भूमि के कागज़ात की जांच करने के लिए लगभग छः वर्षों का समय लिया तथा दरे को भूमि योजनाओं के सत्यापन करने तथा स्वामित्व दस्तावेज उपलब्ध कराने के लिए अनुरोध किया। इस विलंब हेतु कारण अभिलिखित नहीं थे। मार्च 2016 में नियुक्त किए गए परामर्शदाता ने प्रस्तावित स्थान का विकास न करने का सुझाव देते हुए फरवरी 2017 में अपनी रिपोर्ट दी थी।
- एक भूखंड, रक्सोल स्टेशन पहुंचने की सड़क पर (समस्तीपुर डिवीजन, भूमि क्षेत्र 22,581.46 वर्ग मी.) अगस्त 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। परामर्शदाता ने सितम्बर 2009 में रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। आरएलडीए ने दो वर्षों के बाद अक्टूबर 2011 में भूमि अभिलेख प्राप्त करने के लिए प्रक्रिया शुरू की थी जो मई 2013 में प्राप्त हुए थे। यह परामर्शदाता द्वारा अपूर्ण पाए गए थे। परामर्शदाता के परामर्श पर (मई 2014) भूमि अभिलेख उपलब्ध कराने के लिए जिला मज़िस्ट्रेट से आग्रह किया गया (अक्टूबर 2014)। यह अक्टूबर 2014 में प्राप्त हुए थे। आरएलडीए ने सितम्बर 2014 में अनापति प्रमाणपत्र (एनओसी) प्राप्त करने के लिए कार्यकारी अधिकारी (इओ)/रक्सोल को वाणिज्यिक विकास योजना प्रस्तुत की थी। ईओ ने सूचना दी कि अनापत्ति प्रमाणपत्र नहीं दिया जा सकता क्योंकि तीन अत्यधिक व्यस्त सड़के प्रस्तावित साइट को क्रोस करती है। आरएलडीए ने सड़को को बंद करने के लिए पूमरे से अनुरोध किया (दिसम्बर 2014)। अप्रैल 2015 में एक

[200] वुर्दवान रोड़ सिलिगुड़ी (कटिहार)/उपूसीरे/(भूमि क्षेत्र 11,999.88 वर्ग मी.), ओल्ड स्टेशन क्षेत्र जाम नगर (राजकोट)/परे (भूमि क्षेत्र 11,088.39 वर्ग मीटर)

संशोधित योजना भी प्रस्तुत की गई। पूमरे ने जून 2016 में सड़कों को बंद करने में अपनी असमर्थता दर्शाई थी। इसके मद्देनजर अक्टूबर 2016 में मूल्यांकन हेतु परामर्शदाता को पुन: नियुक्त किया गया जिसने अपनी रिपोर्ट मार्च 2017 में प्रस्तुत की जिसे जून 2017 में स्वीकार किया गया। जुलाई 2017 में निविदाए आमंत्रित की गई और यह अभी तक खोजी जानी है। अत: वाणिज्यिक विकास के लिए भूमि सौंपने का निर्णय अविवेकपूर्ण था।

- सालेम बाजार स्टेशन में दो भूखंड (सालेम, भूमि क्षेत्र 3,318.422 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडी को सौंपे गए थे। परामर्शदाता ने अक्टूबर 2011 में रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। मई 2012 में दरे ने केवल एक भूखंड के संबंध में विकास कार्य सीमित करने का अनुरोध किया था। इसके कारण परामर्शदाता ने अप्रैल 2014 में संशोधित रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। तथापि, आरएलडीए ने पट्टा तथा विकास हेतु निविदा आमंत्रण के लिए अन्य तीन वर्ष लिए, निविदा मार्च 2017 में खोली गई जिन्हे अभी अंतिम रूप दिया जाना था।
- अशोक विहार, नई दिल्ली में एक भूखंड (दिल्ली डिविजन, भूमि क्षेत्र 1,32,494.08 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। आरएलडीए ने परामर्शदाता की 2008 की रिपोर्ट के आधार पर जनवरी 2014 में अर्थात छ: वर्षों के पश्चात इस भूमि पर आवासीय विकास[201] करने के लिए एमओआर से विशेष अनुमोदन प्राप्त किया था। विलंब के कारण परामर्शदाता को अगस्त 2016 में दोबारा नियुक्त किया गया था जिसने अक्टूबर 2016 में रिपोर्ट प्रस्तुत की थी, परामर्शदाता से 45 वर्षों की पट्टा अवधि के लिए वित्तीय मोडल प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था। परामर्शदाता द्वारा मूल्यनिर्धारण अभी किया जाना था।

इस प्रकार, आरएलडीए को भूमि सौंपने में कमियाँ थी, दो मामलों में भूमि ऋण ग्रस्त थी, दो मामलों में भूमि के कागजात नियमानुसार नहीं थे और भूमि प्राधिकरणों से सत्यापन कराने में काफी समय लगा तथा एक मामले में साइट का चयन न्यासंगत नहीं था।

7.1.8 भूमि उपयोग में परिवर्तन तथा राज्य सरकार के उप नियमों का अननुपालन

भारतीय रेल ने इसके परिचालन उद्देश्यों अर्थात यातायात सुविधाओं का विकास के लिए भूमि अधिग्रहण किया था तथा शेष भूमि इसके भावी विस्तारण/

[201] रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/एलएमएल/2/2017 दिनांक 27.4.2009 के अनुसार आरएलडीए विभिन्न विकल्पों को प्रकट करता है जिसमें भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु आवासीय शामिल है।

परिचानात्मक उद्देश्यों के लिए आरक्षित भी रखी थी। हालांकि समय गुजरने के साथ भारतीय रेल ने इस शेष भूमि का गैर-यातयात उपायों के माध्यम से वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए उपयोग करने का निर्णय लिया। चूंकि रेलवे भूमि को राजस्व अभिलेखों में 'सार्वजनिक तथा अर्धसार्वजनिक जोन' के रूप में सीमांकन किया जा रहा था, उक्त को भूमि उपयोग में परिवर्तन (सीएलयू) के माध्यम से संबंधित राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करके 'वाणिज्यिक जोन' में रूपांतरित करना आवश्यक था।

उप-नियमों के अनुसार, सरकार के प्रतिमानों के अनुसार समुदाय सुविधाओं को सृजित करने हेतु कुछ खुला स्थान (विकसित भूमि का 10 प्रतिशत) रखना तथा भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से पूर्व पंजीकृत विलेख के माध्यम से स्थानीय निकाय को सौंपना आवश्यक है। इस प्रावधान को खुला स्थान आरक्षण (ओएसआर) कहा जाता है। ओएसआर के अंतर्गत दी गई भूमि मालिक को वापस नहीं की जाती अपितु राज्य सरकार से 10 प्रतिशत भूमि को विकसित करने तथा रखरखाव के लिए केवल अनुमति ली जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि निम्नलिखित मामलों में आरएलडीए द्वारा मामलों को संसाधित करने में विलंब के अलावा असंभावित सीएलयू तथा ओएसआर मामलों के कारण विलंब हुए थे:

- मौला अली फलाईओवर, हैदराबाद के निकट एक भूखंड (तेलंगाना, भूमि क्षेत्र 88,962.04 वर्ग मी), जिसे अप्रैल 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था, के संबंध में परामर्शदाता ने अपनी रिपोर्ट जून 2008 में प्रस्तुत की थी। तथापि साइट को विकास को भूमि को चिकित्सा महाविघालय खोलने के लिए उपयोग करने के दमरे के निर्णय के कारण रोक दिया गया था। चिकित्सा महाविघलय खोलने के निर्णय को मई 2011 में वापस ले लिया गया था। जुलाई 2011 में आरएलडीए ने फिर से परामर्शदाता से संपर्क किया था परामर्शदात्री सेवा का विस्तारण किया। अब तक सीएलयू तथा ओएसआर को अंतिम रूप न देने के कारण मामले में और अधिक विलंब हुआ।
- काकापालम पाड़ी में एक भूखंड (चेन्नई डिविजन, भूमि क्षेत्र 21,003.18 वर्ग मी) अप्रैल 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। परामर्शदाता ने जून 2009 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। तथापि, साइट को विकसित नहीं किया जा सका क्योंकि असमाधित ओएसआर मामलों के कारण कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ।

- नागाप्तिनाम स्टेशन के निकट एक भूखंड (तिरूचिरापल्ली डिविजन, भूमि क्षेत्र 1,294.99 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। आरएलडीए ने परामर्शदाता की नियुक्ति में तीन वर्ष लिए (दिसम्बर 2010)। परामर्शदाता ने सितम्बर 2011 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की तथा भूखंड की वाणिज्यिक विकास क्षमता को और अधिक बढ़ाने के लिए इसके आकार को बढ़ाने का सुझाव दिया। परामर्शदाता ने फरवरी 2015 में अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की तथा ओएसआर खंड से बचने के लिए भूखंड के आकार को दो भागों में बांटने का सुझाव दिया। इसी बीच आरएलडीए ने उचित प्राधिकारियों के साथ सीएलयू के मामले पर चर्चा नहीं की तथा उक्त पर कार्य चल रहा था।
- विल्लीपुरम स्टेशन पर तीन भूखंड (तिरूचिरापल्ली डिविजन, भूमि क्षेत्र 7,081.99 वर्ग मी) सितम्बर 2007 में आएलडीए को सौंपे गए थे। भूमि सौंपने के 18 माह बाद आरएलडीए ने दरे से भूमि के ब्यौरे उपलब्ध कराने का अनुरोध किया (फरवरी 2009) जो अप्रैल 2009 में उपलब्ध कराऐ गए थे। पांच वर्षों के बाद आरएलडीए ने साइट का निरीक्षण किया (जुलाई 2014) तथा परामर्शदाता की नियुक्ति में और 23 महीनें का समय लिया (मई 2016) जिसने अपनी रिपोर्ट जुलाई 2016 में प्रस्तुत की थी। इसके पश्चात, आरएलडीए ने भूमि उपयोग में परिवर्तन करने के लिए प्रक्रिया शुरू की थी जो अब तक लंबित थी।

अत: मामलों में सीएलयू तथा ओएसआर के असमाधिक मामलों के कारण विलंब हुआ था।

7.1.9 आवासीय उद्देश्यों के लिए निराला नगर, कानपुर में भूमि के विकास हेतु निर्णय लेने में विलंब

निराला नगर, कानपुर में एक भूखंड (इलाहाबाद डिविजन, भूमि क्षेत्र 2,64,886.98 वर्ग मी) फरवरी 2007 में आरएलडीए को सौंपा गया था। आरएलडीए ने इस साइट पर आवासीय परियोजना के लिए अनुमोदन देने के लिए रेलवे बोर्ड को अनुरोध किया था (जनवरी 2009)। हालांकि, रेलवे बोर्ड ने जनवरी 2014 में इस साइट पर आवासीय विकास के लिए अनुमति दे दी थी। आरएलडीए ने रेलवे बोर्ड को आवासीय विकास हेतु 90 वर्षों की पट्टा अवधि तक बढ़ाने का अनुरोध किया (जुलाई 2015)। रेलवे बोर्ड ने आरएलडीए को केवल 45 वर्षों की अवधि के लिए आवासीय उद्देश्यों हेतु भूमि के विकास के लिए अनुमति

दी (अगस्त 2015)। आरएलडीए द्वारा सितम्बर 2017 में परामर्शदाता की नियुक्ति की प्रक्रिया शुरू कर दी गई थी।

7.1.10 निष्कर्ष

आरएलडीए के प्रतिष्ठापन का मुख्य उद्देश्य रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास के माध्यम से गैर-टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व सृजित करना था। लेखापरीक्षा ने 17 साईटों के विकास की समीक्षा की जो 2007 में आरएलडीए को समर्पित थे जब यह गठित की गई थी और अवलोकन किया कि इन साईटों में से अब तक किसी का विकास नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि परामर्शदाता को रखने, परामर्शदाता द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलंब, भूमि उपयोग के परिवर्तन हेतु राज्य सरकार से अनुमति प्राप्त करने में विलंब, ऋणग्रस्त भूमि प्रदान करते हुए संबंधित ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए की भूमि की सुपुर्दगी में कमी, गलत साईट और अपूर्ण पेपर वाली साईटों की पहचान करना आदि के परिणामस्वरूप 166.996 एकड़ की 17 साईटों के विकास न किये जाने की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। समीक्षा किये गये 17 मामलों में से, केवल तीन मामलों[202] में विकासकर्ता नियुक्ति किये गये थे, परंतु वाणिज्यिक विकास नहीं हुआ। दो मामलों में, विकास समझौते नहीं किये जा सके और स्वीकृति पत्र रद्द किये गये थे क्यांकि लीज प्रीमियम की पहली किस्त पार्टियों द्वारा जमा नहीं किया गया था और एक मामले[203] में विकास समझौते को निरस्त कर दिया गया था क्योंकि विकास कर्ता ने रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से पहचानी गई भूमि के विनिमय में आरएलडीए द्वारा दी गई भूमि को लेने से मना कर दिया था और रेलवे को ब्याज सहित ₹ 43.12 करोड़ के लीज प्रीमियम वापस देना पड़ा। इन 17 प्लाटों में से तेरह में ₹ 282.69 करोड़ के लीज संभावना के साथ वाणिज्यिक विकास हेतु योजना बनाई गई थी। स्थापना के बाद से, आरएलडीए, रेलवे स्टेशन[204] के मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स (एमएफसी) से ₹ 67.97 करोड़ अर्जित करने में सक्षम रहा, जो कि सौंपे गए भूमि के वाणिज्यिक विकास के कमाई के अलावा है। इसके विपरीत, ₹ 102.29 करोड़ का खर्च, 2006-07 से 2016-17 के दौरान, स्थापना, परामर्श शुल्क, विज्ञापन, आदि पर किये गये।

---

[202] ग्वालियर में गोला का मंदिर

[203] ओल्ड स्टीम लोको शेड, सराय रोहिल्ला/दिल्ली, गया तथा बैंगलोर प्लेटफार्म रोड

[204] एमएफसी के विकास के लिए रद्द किए गए समझौतों के कारण जब्त की गई राशि के मुकाबले एमआरसी के विकास के लिए आईआरसीएएन से प्राप्त ₹7.55 करोड़ की कमाई और ₹ 4.82 करोड़ की कमाई के अलावा

7.1.11 सिफारिशें

1. ***संबंधित राज्य सरकारों से, भूमि उपयोग और खुले स्थान आरक्षण में बदलाव के लिए, मंज़ूरी प्राप्त करने हेतु, रेलवे समय पर कार्रवाई करे तथा भूमि उपयोग में बदलाव के कानूनी प्रभावों की भी जांच, राज्य सरकारों के साथ परामर्श के साथ करें।***
2. ***स्थानीय अधिकारियों के मानदंडों के अनुसरन करते हुए, ज़ोनल रेलवे, केवल भारमुक्त साइटों की पहचान कर, उन्हें आरएलडीए को सौंपे तथा सुनिश्चित करें कि उनकी पूर्ण दस्तावेज़/रिकॉर्ड हो।***
3. ***आरएलडीए को परामर्शदाताओं की समय पर नियुक्ति सुनिश्चित करनी चाहिए। आरएलडीए को करारों की निबंधन एवं शर्तें भी लागू करनी चाहिए ताकि वह अपना कार्य समय पर पूरा करे और उनकी रिपोर्टों पर शीघ्रता से कार्रवाई हो। आरएलडीए को प्रत्येक कार्यकलाप के लिए उचित समय सीमा निर्धारित कर, विकास ठेकों को जल्द अंतिम रूप देना सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र की स्थापना करने की आवश्यकता है।***
4. ***व्यावसायिक रूप से खाली भूमि का फायदा उठाने का प्रयास करने से पहले, रेलवे राज्य सरकार / स्थानीय निकायों / अन्य विभागों को सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए जमीन की पेशकश करने पर विचार कर सकता है, पर ऐसा न हो कि वे भूमि के विकास के लिए बाधा बनें***

उप्रोक्त मामला रेलवे बोर्ड के संज्ञान (2 फ़रबरी 2018) को लाया गया; जिस पर जबाब अभि तक अपेक्षित है (28 फ़रबरी 2018)।

7.2 रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस): आईटी अनुप्रयोगों के लिए भारतीय रेल आपदा बहाली डाटा केन्द्र के कार्यान्वयन में विलंब

रेलवे ने जून 2007 में आपदा बहाली डाटा केन्द्र के प्रतिष्ठापन हेतु प्रस्ताव पर विचार किया था। दस वर्ष गुजर गए, परन्तु रेलवे को अभी इसे अंतिम रूप देना था। प्रत्येक चरण पर विलंब हुए थे और निर्माण कार्य सौंपने के लिए निर्णय अभी लिया जाना था। यद्यपि यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) कार्यशील कर दी गई थी, यह रेलवे आरक्षण कॉम्पलैक्स के रूप में उसी भवन में स्थित थी। दूरस्थ स्थानों पर प्राथमिकता के आधार पर डीआरडीसी की स्थापना करने की तत्काल आवश्यकता है ताकि यह गंभीर आग, भूकम्प अथवा आतंकी हमला आदि जैसे मामलों से उत्पन्न जोखिम को कम कर सके।

रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस), एक स्वायत्त निकाय, भारतीय रेल की आईटी शाखा के रूप में कार्य करता है। भारतीय रेल ने बड़ी संख्या में आईटी अनुप्रयोग[205] विकसित तथा कार्यान्वित किए है जिन्हें समस्त देश में डाटा केंद्रों में परिनियोजित किया गया है और जो भारतीय रेलवे के परिचालनों के लिए महत्वपूर्ण है। ऐसे महत्वपूर्ण अनुप्रयोगों में 99.9 *प्रतिशत* अनुमत लक्ष्य सेवा अपटाइम के साथ उच्च उपलब्धता अपेक्षित है। ऐसा उच्च अपटाइम प्राप्त करने के लिए संपूर्ण आपदा बहाली (डीआर) प्रणाली के रूप में व्यापक कारबार निंतरता नीति दूरस्थ स्थानों पर अपेक्षित है जो किसी संभावित घटना पर ध्यान दे सकता था जो कि प्रचंड आग भूखंड या आतंकी हमले आदि जैसी क्षेत्रीय स्तर की घटनाओं से उत्पन्न हो सकती थी।

जून 2007 में रेलवे बोर्ड ने ₹ 37.34 करोड़ की अनुमानित लागत पर पांच स्थानों पर पीआरएस के लिए आपदा प्रबंधन प्रणाली संस्वीकृत की थी। मई 2008 में रेलवे बोर्ड ने मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) परियोजना के लिए आपदा बहाली प्रणाली के लिए ₹ 50 करोड़ संस्वीकृत किए थे जिसमें क्रिस द्वारा स्थापित किए जाने वाले अपदा बहाली डाटा केंद्र[206] के कार्यान्वयन हेतु निधि भी शामिल थी। क्रिस ने फरवरी 2012 में निम्नलिखित आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आपदा बहाली डाटा केंद्र (डीआरडीसी) के लिए ₹ 17.71 करोड़[207] की राशि निर्धारित की थी:

- यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के लिए डीआर प्रतिष्ठापन, अनारक्षित टेकेटिंग प्रणाली (यूटीएस), मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) तथा अन्य मौजूदा अनुप्रयोग[208]।
- क्रिस द्वारा मुख्य रूप से प्रबंधित सभी अनुप्रयोगों हेतु डीआर प्रणाली (अर्थात मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली, रेलपथ प्रबंधन प्रणाली आदि)।

रेलवे बोर्ड द्वारा अक्टूबर 2010 में डीआरडीसी के प्रतिष्ठापन/गठन के लिए मौला अली, सिकंदराबाद में 15000 वर्ग मीटर क्षेत्र चिन्हित किया था (मार्च 2010)।

---

[205] यात्री आरक्षण प्रणाली, अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली, कंट्रॉल ऑफिस अनप्रयोग, मालभाडा प्रचालन सूचना प्रणाली, ई-खरीद प्रणाली आदि।

[206] इसमें सिकंदराबाद में आपदा वसूली केन्द्र तथा क्रिस, चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में डाटा केन्द्र शामिल है (डाटा वेयर हाऊस के लिए ₹ 10.88 करोड़ आपदा बहाली के लिए ₹ 18.72 करोड़ तथा डाटा केन्द्र के लिए ₹19.86 करोड़)

[207] पीआरएस परियोजना के लिए संस्वीकृत ₹ 37.34 करोड़ निर्धारित किए गए थे ओर एफओआईएस परियोजना हेतु संस्वीकृत ₹ 50 करोड़ में से ₹12.1 करोड़ निर्धारित किए गए थे।

[208] भारतीय रेल ने स्थापना, लेखाकरण, इंजीनियरिंग, उत्पादन, कार्यशालाओं, प्रचालनों (ट्रेन प्रचालन) मालसूची प्रबंधन जिसमें माल खरीद, श्रमबल प्रबंधन, हॉस्पिटल प्रबंधन शामिल है आदि से संबंधित इसकी विभिन्न प्रक्रियाओं का कंप्यूटरीकरण किया है।

सिकंदराबाद में डीआरडीसी की स्थापना के लिए आवश्यकता अध्ययन करना, प्रस्तावों (आरएफपी) के लिए आवेदन तैयार करने तथा कार्य प्रदान करने के लिए सहयोग करने हेतु क्रिस द्वारा मई 2010 में निविदा आमंत्रित की गई थी। कार्य आदेश ₹ 12.50 लाख की लागत पर जुलाई 2010 में मै. 3i इन्फोटैक लिमिटेड, नोएडा को दिया गया। कार्य आदेश की, संदर्भ शर्तों के अनुसार विभिन्न कार्यकलापों के लिए निम्नलिखित समय सीमाएं निर्धारित की गई थी:

तालिका 7.1 - डीआरडीसी परियोजनाओं में कार्यकलापों के लिए समय सीमा

कार्यकलाप	समय सीमा
परामर्शदाता द्वारा आरंभ रिपोर्ट डाटा केंद्र साइजिंग रिपोर्ट, तथा प्राथमिक डिजाइन रिपोर्ट जैसी आवश्यक रिपोर्टें तैयार करना तथा प्रस्तुत करना	कार्य आदेश देने के 8 सप्ताह के अंदर (17 सितम्बर 2010 तक)
बोली दस्तावेजों/तकनीकी विनिर्देशों तथा बिल सामग्री तैयार करना	कार्य आदेश देने के 11 सप्ताह के अंदर (08 अक्टूबर 2010 तक)
डीआरडीसी के लिए निविदा परामर्शदाता/ठेकेदार द्वारा जारी की जानी थी	23 जुलाई 2010 के कार्य आदेश को जारी करने की तिथि से 20 सप्ताह के अंदर (11 दिसम्बर 2010 तक)

प्रस्ताव के लिए प्रथम ड्राफ्ट आवेदन (आरएफपी) दिसम्बर 2010 में परामर्शदात्री फर्म ने प्रस्तुत किया तथा अंतिम आरएफपी 16 अप्रैल 2012 को प्रस्तुत किया गया था। विलंब आरएफपी की प्रस्तुति अर्थात फर्म द्वारा क्रमश: 22 अप्रैल 2011, 31 मई 2011, 20 जुलाई 2011 तथा 16 फरवरी 2012 को प्रस्तुत संशोधित संस्करण के बाद क्रिस द्वारा परिवर्तन आवेदन के कारण था। विभिन्न रिपोर्टें[209] तैयार करने के लिए परामर्शदात्री फर्म के पारिश्रमिक के लिए ₹ 9.95 लाख व्यय किया गया था।

क्रिस ने नवम्बर 2011 और जून 2013 के दौरान डीआरडीसी की स्थापना के संबंध में साइट से 33 केवीए हाई टेंशन वायर के स्थानांतरण तथा संबंध कार्यकलापों (पीआईजेएफ यूजी केबलों[210] का विचलन, बाडबंदी का निर्माण आदि) पर ₹ 41.92 लाख व्यय किए थे।

[209] आरंभ रिपोर्ट, डाटा केन्द्र साईजिंग रिपोर्ट, प्ररम्भक डिजाइन रिपोर्ट, बोली दस्तावेजों एवं तकनीकी विनिर्देशों की तैयारी तथा सामग्री रिपोर्ट का बिल

[210] पोलीथलीन इन्सुलेटिड जेली फिल्ड अंडर ग्राऊंड (पीआईजेएफ यूजी) कम्यूनिकेशन केबल्स

परामर्शदात्री सेवा ठेका की संदर्भ शर्तों के अनुसार डीआरडीसी के लिए निविदा 11 दिसम्बर 2010 तक दी जानी थी। आरएफपी (निविदा) को अंतिम रूप देने तथा परामर्शदात्री फर्म द्वारा प्रस्तुत अन्य दस्तावेजों में विलंब के कारण निविदा लक्ष्य तिथि पर जारी नहीं की जा सकी थी। क्रिस द्वारा 5 जुलाई 2012 को निविदा जारी गई थी और 22 मार्च 2013 को खोली गई थी। निविदा खोलने में विलंब निविदा शर्तों के बारे में पूछताछ तथा उसके बाद आशोधन के कारण हुआ था। पात्र फर्म द्वारा ₹ 17.64 करोड़ की अनुमानित निविदा लागत के प्रति ₹ 39.98 करोड़ का प्रस्ताव नामित निविदा स्वीकरण अधिकारी की शक्ति से बाहर था। बोली में दी गई दरे उच्चतर निधि की आवश्यकता दर्शाती है। निविदा को प्रस्ताव की वैधता के अंदर अंतिम रूप नहीं दिया गया था (30 मई 2014)। मार्च 2016 में मांगे गए प्रस्तावों की वैधता के विस्तारण पर विक्रेता सहमत नहीं हुआ। अत: एमडी/क्रिस ने उच्च लागत/प्रस्ताव अवधि की वैधता समाप्त होने के कारण निविदा को अप्रैल 2016 की खारिज कर दिया।

रेलवे बोर्ड ने मई 2016 में ₹ 26.38 करोड़ की लागत पर जांच परियोजनाओं (अर्थात आईपीएएस, ई-आरईसीओएन, एआरपीएएन, टीएएमएस तथा डब्ल्यूएएमएस[211]) के लिए आपदा बहाली साइट की स्थापना के लिए दूसरे कार्य को मंजूरी दी थी। अक्टूबर 2016 में मौला अली (सिंकदराबाद) में डीआरडीसी की स्थापना के लिए विकल्पों की संख्या (दमरे के निर्माण संगठन को कार्य सौंपने सहित) पर क्रिस विचार कर रहा था। कोई अंतिम निर्णय अभिलेख में उपलब्ध नहीं था (अगस्त/सितम्बर 2017)।

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएल) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) साइट के लिए पीआरएस तथा यूटीएस के लिए अंतरिम डीआर साइट रेलवे आरक्षण कॉम्पलैक्स, सिकंदराबाद की प्रथम तल से 11 मार्च 2012 से चालू की गई थी। तथापि, जून 2015 में हैदराबाद में लगातार बारिश हुई थी जिसके परिणामस्वरूप डीआर कक्ष की छत से जल रिसाव हुआ तथा जल सर्वर रैकों में भी चला गया। हालांकि ऐसी घटनाओं से बचने के लिए निदानात्मक उपाय किए गए थे, दमरे ने डीआर साइट की स्थापना प्रक्रिया को तीव्र करने पर जोर दिया क्योंकि यह समस्त भारतीय रेल के लिए एकमात्र डीआरडीसी था। तथापि, सितम्बर 2017 तक मामले में कोई महत्वपूर्ण/मूर्त प्रगति नहीं हुई थी।

---

[211] आईपीएएस - एकीकृत पेरोल तथा लेखाकरण प्रणाली; ई-रिकोन समस्त रेलवे में स्थानांतरण संव्यवहारों के समाधान हेतु वेब आधारित पोर्टल है; एआरपीएएन - एडवान्सड रेलवे पेंशन एक्सेस नेटवर्क; टीएएमएस - ट्रैफिक लेखा प्रबंधन प्रणाली डब्ल्यूएएमएस - कार्यशाला लेखा प्रबंधन प्रणाली

इस प्रकार, आपदा बहाली डाटा केंद्र की स्थापना के प्रस्ताव के दस वर्ष बाद भी रेलवे को अभी इसे अंतिम रूप देना था। प्रत्येक चरण पर विलंब हुए थे तथा निर्माण कार्य सौंपने का निर्णय अभी लिया जाना था। यद्यपि यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) साइट चालू कर दी गई है, यह उसी रेलवे आरक्षण कॉम्पलैक्स भवन में स्थित है। यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे दूरस्थ स्थानों पर प्राथमिकता के आधार पर डीआरडीसी की स्थापना करे ताकि यह गंभीर आग, भूकम्प अथवा आतंकी हमला आदि जैसे मामलों से उत्पन्न जोखिम को कम कर सके।

क्रिस ने अपने उत्तर (फरवरी 2017) में स्पष्ट किया कि कार्य की प्रकृति जटिल थी तथा क्रिस के पास कोई पूर्व अनुभव नहीं था तथा यह भी बताया कि 33 केवीए हाई टेंशन वायर के हस्तांतरण पर किया गया व्यय अपरिहार्य था। अत: डीआरडीसी परियोजना अभी शुरू की जानी थी तथा रेलवे आईटी अनुप्रयोग किसी आपदा के कारण अवरोध के जोखित हेतु असुरक्षित रहा।

मामले को 2 फरवरी 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उत्तर अभी प्राप्त होना है (28 फरवरी 2018)।

7.3 रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस): भारतीय रेल परिसंपत्तियों के लिए भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) मैपिंग तथा भू-स्थानिक डाटा बेस के कार्यान्वयन में विलंब

'संसाधनों के उपेष्टतम उपयोग हेतु भूमि तथा परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए व्यापक वेब आधारित डाटा बैंक का विकास' पर परियोजना जून 2012 में पेश की गई, किंतु यह अब तक कार्यान्वयन के आंरभिक चरणों पर है। विलंब के मुख्य कारण अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन कार्यान्वित करने में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण करने मे विलंब था। परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन की आवश्यकता है ताकि सरलीकृत परिसम्पति प्रबंधन के अभीष्ट लाभ, आसान विजुअलाइजेशन तथा दैनिक परिचालनों का प्रबंधन, जीआईएस मानचित्र पर रोलिंग स्टॉक की लोकेशन का निर्धारण, यातायात के लिए प्रभावी योजना तथा आपदा के समय के दौरान प्रभावित क्षेत्र के आसान विजुअलाइजेशन प्राप्त किए जा सके।

रेल मंत्री ने 2011-12 के अपने बजट भाषण में 'संसाधनों के उपेष्टतम उपयोग के लिए भूमि तथा परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए व्यापक वेब आधारित डाटाबैंक का विकास' की घोषणा की थी। तदनुसार, 'भारतीय रेल परिसंपत्तियों के जीआईएस मैप तथा भू-स्थानिक डाटाबेस' नामक परियोजना के लिए एक प्रस्ताव पर दिसम्बर 2011 में विचार किया गया था। परियोजना में विभिन्न सिविल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियों[212], भूमि एवं सुविधा (एलएण्डए) परिसंपत्तियों[213], मैकेनिकरल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियों[214], सिग्नल तथा दूर संचार (एसएण्डटी) परिसंपत्तियों[215] तथा सुरक्षा परिसंपत्तियों[216] से संबंधित सूचना की मैपिंग के लिए कम्प्यूटर आधारित प्रणाली विकसित करने की परिकल्पना की गई है। रेलवे बोर्ड ने ₹ 36.24 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर जून 2012 में परियोजना को मंजूरी दी थी। परियोजना के रोडमैप में निम्नलिखित शामिल है:

- समस्त भारतीय रेल के लिए उचित विश्लेषण वाला जीआईएस मैप तैयार करना,
- मैप में भारतीय रेल से संबंधित स्थानिक (विषयक) पुरावशेष शामिल करना,
- प्रत्येक विभाग के संबंध में प्रत्येक पुरावशेष के साथ मूल विशेषताओं को जोड़ना,
- भारतीय रेल के मुख्य अनुप्रयोगों के लिए इंटरफेस तैयार करना,
- स्थानिक ब्यौरें के साथ निर्णय सहायता प्रणाली उपलब्ध कराना,
- आपदा के समय बेहतर प्रतिक्रिया उपलब्ध कराने के लिए आपदा प्रबंधन डिजाइन तथा एकीकृत करना; और
- बेहतर मॉनीटरिंग, स्थिति निर्धारण, भारतीय रेल मूर्त परिसंपत्तियों की निष्पादन एवं वैकल्पिक मूल्यांकन।

आरंभिक योजना के अनुसार, परियोजना को दो चरणों में कार्यान्वयन हेतु प्रस्तावित किया गया तथा रूचिपूर्ण क्षेत्रों को निम्नलिखित दो श्रेणियों में बांटा गया था:

- **फोकस क्षेत्र:** इसमें शहरों, स्टेशनों, यार्डों, मुख्य पुलों तथा अन्य क्षेत्रों में रेलवे परिसंपत्तियाँ शामिल थी जहां उच्च विश्लेषण मैपिंग आवश्यक थी।

---

[212] ट्रैक-लाइन (विद्युतीकृत-गैर विद्युतीकृत), पुल, सुसंग, लेवल क्रॉसिंग, यार्ड, साइडिंग आदि।

[213] रेलवे भवनों, कॉलोनियों, स्टेशनों, स्टेशन सुविधाओं/यात्री सुविधाओं, कार्यशालाओं, शेड, रखरखाव डिपो आदि।

[214] खराब लाइने, उत्पादन यूनिटे आदि।

[215] जैसे स्थान, पता, सिविल प्रशासन का टेलिफोन नंबर, सिविल/रेलवे हास्पीटल फायर ब्रिगेड स्कूल हेलीपैड, दुर्घटना राहत ट्रैन आदि।

[216] स्टेशन/सैक्शनों में सिग्नल तथा इंटरलोकिंग ओएफसी नेटवर्क, पावर सप्लाई उपस्कर, केबल, नियंत्रण फोन आदि।

- **गेर-फोकस क्षेत्र -** इसमें स्थायी रेलपथ, इसके परिक्षेत्र में आसपास की भूमि शामिल थी जहां उच्च विश्लेषण मैपिंग महत्वपूर्ण नहीं थी।

यह परियोजना सरल परिसंपत्ति प्रबंधन के संबंध में लाभ, दैनिक प्रचालनों का आसान मानसदर्शन एवं प्रबंधन, जीआईएस मैप पर रोलिंग स्टॉक का स्थान निर्धारण, यातायात हेतु प्रभावी योजना तथा आपदा के समय पर प्रभावी क्षेत्रों का सरल मानस दर्शन उपलब्ध कराना चाहती है।

मुख्य प्रशासन अधिकारी/एफओआईएस[217] (सीएओ/एफओआईएस) को परियोजना के कार्यान्वयन हेतु परियोजना कार्यान्वयन एजेंसी के रूप में नामित (नवम्बर 2012) किया गया था और यह परियोजना (अनुप्रयोग) रेलवे सूचना प्रणाली[218] केंद्र (क्रिस) को सौंपी गई थी। चूंकि उत्तरी रेलवे ने भारतीय रेल (चरण । भूमि) के लिए 'प्रबंधन सूचना प्रणाली' का दायित्व लिया था, अत: उन्होंने जीआईएस परियोजना इसे सौंपने के लिए रेलवे बोर्ड को नवम्बर 2014 को कहा। भारतीय रेल की सभी भूमि परिसंपत्तियों का संरक्षक तथा अधिकतर रेलवे परिसंपत्तियों के रख-रखाव के लिए उत्तरदायी होने के नाते भी उरे के इंजीनियरिंग विभाग को परियोजना कार्यान्वयन का उत्तरदायित्व सौंपा गया था। मुख्य इंजीनियर (टीएमएस)/उरे को परियोजना के कार्यान्वयन हेतु नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने मार्च 2015 में भारतीय रेल के जीआईएस पोर्टल की स्थापना तथा पृष्ठभूमि मैप सहित भारतीय रेल की भूमि एवं अन्य परिसंपत्तियों की मैपिंग पर विचार करने तथा मार्गदर्शन देने तथा एनआरएससी, एसओआई तथा एनएसडीआई से अपेक्षित इनपुटों की सहक्रिया एवं सरलता के लिए रेलवे बोर्ड, भारत का सर्वेक्षण (एसओआई), क्रिस, राष्ट्रीय स्थानिक डाटा सरंचना (एनएसडीआई) तथा राष्ट्रीय मुदूर संवेदन केन्द्र (एनआरएससी) का प्रतिनिधित्व करने वाले छ: अधिकारियों की समिति के गठन हेतु उरे के प्रस्ताव का अनुमोदन किया। समिति ने डाटाबेस लेयर, जीआईएस विकास लेयर, जीआईएस पोर्टल लेयर के लिए सॉफ्टवेयर प्लेटफार्म की सिफारिश की (23 नवम्बर 2015) तथा बताया कि प्रासंगिक सॉफ्टवेयर पैकेजों की तत्काल आवश्यकता है।

परियोजना के लिए समझौता ज्ञापन 18 अक्टूबर 2016 को क्रिस तथा उरे के बीच किया गया था। इसमें विस्तृत अनुमान, कार्य का क्षेत्र, निबंधन एवं शर्तें,

---

[217] मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली

[218] आईटी के डाटाबेस स्थापन तथा विकास हेतु भारतीय रेल की आईटी संस्था के रूप में कार्यरत स्वायत्त निकाय

भुगतान के ब्यौरे, माइलस्टोन तथा लक्ष्य, प्रदेय वस्तु, वारंटी सहायता, समझौता ज्ञापन की पार्टियों की भूमिकाए/उत्तरदायित्व शामिल थे। समझौता ज्ञापन में परिकल्पित माइल स्टोन तथा उनकी स्थिति निम्नानुसार थी:

तालिका 7.2 - 15 सितम्बर 2017 को समझौता ज्ञापन में परिकल्पित विभिन्न माइलस्टोनों की स्थिति

क्रम सं.	माइलस्टोन	समापन का लक्ष्य	क्रिस द्वारा निष्पादित वास्तविक कार्य की स्थिति
1	जीआईएस के लिए एसआरएस (अवधारणा) दस्तावेज तैयार करना	2 सप्ताह	तैयार नहीं किया गया
2	हैंडहैल्ड जीपीएस, जीआईएस हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर तथा भूमि योजना डिजीटलीकरण के लिए निविदा	6 सप्ताह	निविदा को नवम्बर 2016 तक अंतिम रूप दिया जाना चाहिए था परंतु हार्डवेयर अवसंरचना तथा इसके सहायक सॉफ्टवेयर की खरीद के लिए निविदा जारी की गई और निविदा 20 सितम्बर 2017 को खोलने हेतु निर्धारित की गई।
3	हार्डवेयर तथा सॉफ्टवेयर के लिए खरीद आदेश देना	20 सप्ताह	अभी किया जाना है
4	हार्डवेयर एवं सॉफ्टवेयर का प्रतिष्ठापन शुरू करना तथा जांच	24 सप्ताह	अभी किया जाना है
5	चरणों में अनुप्रयोग विकास तथा होस्टिंग	34 सप्ताह	अभी किया जाना है
6	जीआईएस प्लेटफॉर्म पर दर्ज डाटा की अपलोडिंग तथा संसाधन	42 सप्ताह	अभी किया जाना है
7	जीआईएस मैप का प्रकाशन (प्रथम संस्करण)	52 सप्ताह	अभी किया जाना है

उपरोक्त माइलस्टोनों के अनुसार कार्य को समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर की तिथि से 52 सप्ताह अर्थात अक्टूबर 2017 तक पूरा किया जाना था। इसके अलावा, 2014-15 तथा 2015-16 में रेल मंत्री की बजट घोषणाओं के अनुसार भारतीय रेल की विभिन्न परिसंपत्तियों की जीआईएस/जीपीएस मैपिंग चालू वर्ष के दौरान पूरी की जानी थी। सभी परिसंपत्तियों की मैपिंग की जानी थी तथा सैटेलाइट पर देखने हेतु संभव बनानी थी। कार्यक्षेत्र डाटा हेतु जीपीएस सर्वेक्षण ज़ोनल रेलवे द्वारा किया जाना था।

क्रिस ने सितम्बर 2015 में उरे को जांच एवं अनुमोदन हेतु परियोजना के आरंभिक चरण के विस्तृत अनुमान प्रस्तुत किए थे। उरे ने ₹ 32.74 करोड़[219] की लागत पर विस्तृत अनुमानों को अनुमोदन दे दिया था (27 मई 2016)। सीई/टीएमएस उरे ने हार्डवेयर/सॉफ्टवेयर मदों की खरीद के संसाधन हेतु शीघ्र कार्रवाई करने के लिए जुलाई 2016, अगस्त 2016, नवम्बर 2016 तथा मार्च 2017 में क्रिस को अनुरोध किया था। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने परियोजना कार्य को फास्ट ट्रैक मोड पर रखने के लिए उरे से भी अनुरोध किया था (नवम्बर 2016) तथा उक्त हेतु कार्यान्वयन योजना में तत्काल प्रभाव से भारतीय रेल की सभी डिविजन शामिल होनी चाहिए। क्रिस ने अगस्त 2017 के दौरान परियोजना के हार्डवेयर तथा संबंधित सॉफ्टवेयर की खरीद हेतु निविदा तैयार की थी जिसे 20 सितम्बर 2017 को खोला जाना था।

इस संबंध में निम्न देखा गया

- परियोजना जून 2012 में संस्वीकृत हुई थी। तथापि, परियोजना की संस्वीकृति से लगभग 30 माह की अवधि तक क्रिस द्वारा परियोजना में कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप इसे उरे को पुन: आबंटित किया गया (जनवरी 2015)। क्रिस ने सितम्बर 2015 में विस्तृत अनुमान तैयार किए थे जिन्हें उरे ने नौ माह के पश्चात मई 2016 में अनुमोदित किया था।
- अक्टूबर 2016 में अन्य 21 माह के बाद उरे तथा क्रिस के बीच समझौता ज्ञापन किया गया था। कार्य की स्थिति की तुलना में समझौता ज्ञापन में निर्दिष्ट लक्ष्य/माइलस्टोनों की समीक्षा से पता चला कि कार्य प्रगति समझौता ज्ञापन में निर्धारित माइलस्टोन के अनुसार नहीं थी। जीआईएस के लिए एसआरएस (अवधारणा) तैयार करने हेतु दो सप्ताह का माइलस्टोन वास्तविक नहीं था और इस पर बिल्कुल ध्यान नहीं दिया गया। इसे अभी तैयार किया जाना था। निविदा प्रक्रिया भी निर्धारित समय से एक वर्ष पीछे चल रही थी।
- कार्यक्षेत्र डाटा के लिए जीपीएस सर्वेक्षण ज़ोनल रेलवे द्वारा किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने 31 दिसम्बर 2015 तक कार्य के समापन हेतु लक्ष्य दिया था। तथापि, सितम्बर 2017 तक कार्य प्रगति में था।

अत:, जून 2012 में संस्वीकृति से पांच वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद भी परियोजना अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन के

[219] ₹ 32,73,61,330 (क्रिस हिस्सा : ₹ 26.58 करोड़)

कार्यान्वयन में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों का पालन करने में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण करने में विलंब के कारण कार्यान्वयन के प्रारंभिक चरण में थी।

उत्तरी रेलवे (परियोजना हेतु नोडल कार्यालय) ने अपने उत्तर में बताया (दिसम्बर 2017) कि रेलवे के दैनिक कार्यकलाप, परियोजना के कार्यान्वन में विलंब द्वारा किसी प्रकार प्रभावित नहीं हुए क्योंकि परियोजना प्रणाली सुधार के प्रति एक कदम है तथा रेलवे परिसंपत्तियों का डिजिटलीकरण बेहतर प्रबंधन तथा संसाधनों के इष्टतमीकरण के लिए है। लेखापरीक्षा इससे सहमत है कि यह उन्नति का मार्ग है तथा यह सिफारिश करता है कि रेलवे को परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन की आवश्यकता है ताकि सरलीकृत परिसम्पति प्रबंधन के अभीष्ट लाभ, आसान विजुअलाइजेशन तथा दैनिक परिचालनों का प्रबंधन, जीआईएस मानचित्र पर रोलिंग स्टॉक की लोकेशन का निर्धारण, यातायात के लिए प्रभावी योजना तथा आपदा के समय के दौरान प्रभावित क्षेत्र के आसान विजुअलाइजेशन प्राप्त किए जा सके।

मामले को 2 फरवरी 2017 के रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फरवरी 2018)।

7.4 रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस): भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन प्रणाली के कार्यान्वयन में विलंब

भारतीय रेल में वेब आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली शुरू करने के लिए प्रस्ताव जनवरी 2011 में शुरू किया गया था। रेलवे के क्षेत्राधिकार के तहत भूमि के बड़े क्षेत्र के मद्देनजर प्रस्ताव महत्वपूर्ण था क्योंकि इसमें वेब आधारित अनुप्रयोग में भूमि से संबंधित मामलों अर्थात भूमि अभिलेख, भूमि सीमा सत्यापन, भूमि पट्टा/लाइसेंसिंग, अतिक्रमण रोकने तथा हटाने की प्रक्रिया, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग आदि के रूपांतरण की परिकल्पना की गई थी। तथापि, अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण में विलंब के कारण उक्त का कार्यान्वयन अभी शुरू नहीं हुआ था। परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन की आवश्यकता है ताकि नियमावली में परिकल्पित रूप में, रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता समाप्त हो सके तथा रेलवे भूमि योजनाओं, राज्य सरकार राजस्व योजना, रेलवे भूमि तथा संलग्न क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं का जीआईएस प्लेटफॉर्म पर पता लगाया जा सके।

रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेल में वेब आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली शुरू करने का प्रस्ताव रखा (जनवरी 2011) तथा 'कम्प्यूटरीकरण' योजना शीर्ष के अंतर्गत कार्य की संस्वीकृति के लिए संक्षिप्त अनुमान तैयार करने के लिए रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस), भारतीय रेल की एक आईटी शाखा, को निर्देश दिया था। क्रिस ने फरवरी 2011 में रेलवे बोर्ड को ₹ 8.6 करोड़ की लागत पर संक्षिप्त अनुमान प्रस्तुत किया था। परियोजना में वेब आधारित अनुप्रयोग में भूमि से संबंधित मामलों अर्थात भूमि अभिलेख, भूमि सीमा सत्यापन, भूमि पट्टा/लाइसेंसिंग, अतिक्रमण रोकने तथा हटाने की प्रक्रिया, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग आदि के रूपांतरण की परिकल्पना की गई थी। इसका उद्देश्य मानवीय रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता खत्म करना तथा रेलवे भूमि योजनाओं, रेलवे भूमि तथा दोनों तरफ थोड़े भूमि क्षेत्र को शामिल करते हुए राज्य सरकार राजस्व योजना रेलवे भूमि तथा निकटवर्ती क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं को जीआईएस[220] प्लेट फार्म पर डालना था।

भारतीय रेल भूमि पर प्रबंधन सूचना प्रणाली (चरण I) परियोजना के प्रथम चरण को ₹ 4.0 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर निर्माण कार्य कार्यक्रम 2011-12 में शामिल किया गया था (जनवरी 2012)। परियोजना 2012 में क्रिस को सौंपी गई थी। प्रधान मुख्य इंजीनियर, उत्तरी रेलवे को कार्य के निष्पादन हेतु नोडल अधिकारी नियुक्त किया गया था। क्रिस को फरवरी 2012 में भारतीय रेल की अंबाला (उरे) तथा सिकंदराबाद (दमरे) डिविजन पर आरंभिक परियोजना के रूप में भूमि प्रबंधन प्रणाली (चरण I) (भूमि एमएस) के निष्पादन का अधिकार दिया गया था। बैठक के दौरान 10 माह में कार्य को पूरा करने की परिकल्पना की गई थी। फरवरी 2013 में कार्यक्षेत्र को केवल अहमदाबाद डिविजन में बदल दिया गया।

परियोजना का कार्यान्वयन संक्षिप्त अनुमानों तथा व्यापक अनुमानों (डीईज) के अनुमोदन तथा क्रिस तथा रेलवे के बीच समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन के बाद शुरू हुआ है। क्रिस ने अंबाला डिविजन के लिए जीआईएस आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली (चरण I) की आरंभिक परियोजना हेतु रेलवे बोर्ड को ₹ 4.69 करोड़ हेतु व्यापक अनुमान प्रस्तुत किए थे (जुलाई 2012)। लेखापरीक्षा ने देखा कि चूंकि प्रस्ताव उत्तरी रेलवे को (कार्य के लिए नामित रेलवे) नहीं भेजा गया था तथा व्यापक अनुमानों की वित्त विभाग ने जांच नहीं की थी तथा जीएम/उरे ने

[220] भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) सभी प्रकार के भौगोलिक डाटा कैप्चर, स्टोर, मैनिपुलेट विश्लेषण, प्रबंधन लाया प्रस्तुत करने के लिए डिजाइन की गई प्रणाली है और यह संबंधों, पैटर्न तथा रूझानों को समझने के लिए विजुअलाइज प्रश्न, विश्लेषण तथा डाटा व्याख्या करने में सक्षम बनाता है।

अनुमोदन नहीं दिया था, अत: रेलवे बोर्ड इसे अनुमोदित नहीं किया। अनुमानों को अनुमोदित न करने के लिए उन्होनें अन्य कारण भी बताए जैसे अनुमानों में दर आधार उद्धत न करना, अंतर विवरण संलग्न न करना आदि। इसके पश्चात, रेलवे बोर्ड ने विभिन्न उपशीर्षों में लागत में कमी के द्विभाजन के बारे में क्रिस को सूचना दिए बिना क्रिस द्वारा तैयार किए गए ₹ 8.6 करोड़ के संक्षिप्त अनुमानों को ₹ 4 करोड़ तक कम कर दिया था।

अहमदाबाद डिविजन में आरंभिक परियोजना के कार्यान्वयन हेतु क्रिस ने भूमि योजना तथा डिजिटलीकृत रूप में अन्य दस्तावेज उपलब्ध कराने तथा परियोजना के संबंध में सहयोग तथा संबंधित कार्यकलाप के लिए अधिकारियों को नामित करने का अनुरोध किया। चूंकि क्रिस के पास सॉफ्टवेयर विकास के जीआईएस भाग के लिए अनुभव/जानकारी नहीं थी, अत: उन्होंने विभिन्न बाजार अग्रणियों से परामर्श किया तथा रेलवे बोर्ड को ₹ 5.69 करोड़ का व्यापक अनुमान (डीई) प्रस्तुत किया (मार्च 2013)। क्रिस ने इसके अतिरिक्त बताया कि अनुप्रयोग का क्षेत्र क्रिस के लिए नया था, अत: डीई ने सभी कार्यकलापों को सूचीबद्ध करना तथा उनकी कीमत सटीक रूप से बताया संभव नहीं था। क्रिस ने डीई में कार्य के समापन हेतु 12 माह की अवधि निर्धारित की थी। केवल अहमदाबाद डिविजन में कार्य शुरू कर दिया गया था।

रेलवे बोर्ड ने मई 2013 में क्रिस को उरे (परियोजना कार्यान्वयन हेतु नोडल कार्यालय) के साथ समझौता ज्ञापन करने का निर्देश दिया लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि समझौता ज्ञापन कार्यान्वित करने की प्रक्रिया मई 2013 में शुरू की गई थी, फिर भी समझौता ज्ञापन अभी कार्यान्वित किया जाना था (नवम्बर 2017)। समझौता ज्ञापन न करने के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि क्रिस ने रूकावट का कारण श्रमबल की कमी बताया था तथा परियोजना के लिए स्टाफ उपलब्ध कराने के लिए रेलवे बोर्ड ने अनुरोध किया था (मार्च 2013)। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि क्रिस द्वारा तैयार की गई परियोजना से उरे संतुष्ट नहीं था (अगस्त 2013) तथा अपर्याप्त तथा अपूर्ण क्षेत्र जानकारी को इसका कारण बताया। परियोजना कार्यान्वयन प्राधिकरण (उरे) से निर्देशों के बावजूद क्रिस ने जुलाई 2014 तक इस मामले में कोई कार्रवाई नहीं की थी। उरे ने यह भी दर्शाया (अप्रैल 2014) कि परियोजना की प्रगति क्रिस की तरफ से कार्रवाई की कमी के कारण रोक दी गई थी। क्रिस ने जुलाई 2014 में रेलवे बोर्ड को सूचना दी कि उसे क्रिस के कार्य तथा भूमिका के बारे में ज्ञात नहीं था।

रेलवे बोर्ड ने जून 2016 में अंबाला, अहमदाबाद तथा सिकंदराबाद डिविजनों में LandMS परियोजना का आरंभिक कार्यान्वयन करने हेतु दुबारा निर्देश दिए थे। क्रिस ने अक्टूबर 2016 में तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद डीई को पुन: संसाधित किया तथा उरे ने तीन डिविजनों हेतु ₹ 4.05 करोड़ (अगस्त 2017) की लागत पर डीई अनुमोदित कर दी थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि भूमि एमएस परियोजना के आरंभिक चरण के कार्यान्वयन के बिना क्रिस ने 2018-19 की बजट में शामिल करने हेतु ₹ 16.98 करोड़ की संक्षिप्त लागत कर LandMS परियोजना के अखिल भारतीय प्रसार का प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2016)।

वित्त वर्ष 2017-18 के लिए बजट अनुमानों में LandMS के लिए ₹ 70 लाख का प्रावधान किया गया था। रेलवे बोर्ड ने नवम्बर 2017 में अनुप्रयोग के विकास के संबंध में इनपुट उपलब्ध कराने में सहयोग देने तथा विभिन्न मुद्दों पर निर्णय लेने के लिए चार सदस्यों[221] का कोर ग्रुप गठित किया था और आईटी अनुप्रयोग के विकास हेतु 31 मार्च 2018 की लक्ष्य तिथि निर्धारित की थी। तथापि, नवम्बर 2017 तक परियोजना के व्यापक अनुमान संस्वीकृत हुए थे और परियोजना विकास तथा कार्यान्वयन के लिए रेलवे प्रशासन के साथ समझौता ज्ञापन अभी किया जाना था।

इस संबंध में निम्नलिखित देखा गया

1. क्रिस ने परियोजना सौंपे जाने में ढाई वर्षों की अवधि के बाद परियोजना में कार्यक्षेत्र तथा अपनी भूमिका के बारे में पूछताछ की थी। इससे स्पष्ट रूप से उरे तथा क्रिस के बीच तालमेल की कमी का पता चला।
2. क्रिस ने व्यापक अनुमान तैयार करने में निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया। इसने प्रस्ताव उरे के माध्यम से नहीं भेजा, उरे के सहायक से अनुमानों की जांच नहीं कराई तथा अनुमानों में अपनाए गए दर आधार तथा लागत वृद्धि के ब्यौरें नहीं दिए। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने अनुमानों को अनुमोदित नहीं किया जिससे विलंब में वृद्धि हुई।
3. यद्यपि परियोजना जनवरी 2012 में क्रिस को सौंपी गई थी, फिर भी समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन की प्रक्रिया मई 2013 में ही शुरू हुई थी। तथापि, उक्त को कार्यान्वित किया जाना था (नवम्बर 2017)।

[221] मुख्य इंजीनियर (टीएमएसी)/उरे, कार्यकारी निदेश (ट्रैक/पी)/आरबी, कार्यकारी निदेशक (एलएण्डए-I)/आरबी तथा मुख्य इंजीनियर (एमआरटीएस)/उरे कोर ग्रुप के सदस्य थे।

4. क्रिस ने 2018-19 के बजट में समावेशन हेतु ₹ 16.98 करोड़ की संक्षिप्त लागत पर भूमि एमएस परियोजना के अखिल भारत प्रसार के लिए प्रस्ताव दिया।

अत: परियोजना प्रयासों के किसी तालमेल के बिना आवश्यक श्रमबल उपलब्ध कराए बिना और उचित प्रक्रिया का पालन किए बिना कार्यान्वित की गई थी जिसके कारण छ: वर्षों का विलंब हुआ (जनवरी 2012 से)। आरंभिक परियोजना पूरी किए बिना पूरे भारत में प्रसार का प्रस्ताव विवेकपूर्ण नहीं था और इसकी समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

दिसम्बर 2017 में परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब के प्रभाव के बारे में लेखापरीक्षा पूछताछ पर प्रतिक्रिया में उत्तरी रेलवे (परियोजना हेतु नोडल कार्यालय) ने सूचना दी कि रेलवे के दैनिक कार्यकलाप परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब द्वारा किसी भी प्रकार प्रभावित नहीं हुए क्योंकि यह परियोजना प्रणाली सुधार की ओर एक कदम है और रेलवे परिसंपत्तियों का डिजिटलीकरण संसाधनों के बेहतर प्रबंधन तथा इष्टमीकरण के लिए है।

अत: परियोजना के कार्यान्वयन में विलंब के कारण प्रणाली सुधार से संबंधित लाभ और संसाधनों के बेहतर प्रबंधन तथा इष्टमीकरण अभी प्राप्त किए जाने है इसके अलावा आरंभिक परियोजना पूरी किए बिना अखिल भारतीय प्रसार गड़बडियों से भरा होगा तथा इसकी समीक्षा की आवश्यकता है। यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे परियोजना का शीघ्रता से क्रियान्वयन करें ताकि नियमावली में परिकल्पित रूप में, रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता समाप्त हो सके तथा रेलवे भूमि योजनाओं, राज्य सरकार राजस्व योजना, रेलवे भूमि तथा संलग्न क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं का जीआईएस प्लेटफॉर्म पर पता लगाया जा सके।

मामले को 2 फरवरी 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनसे उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फरवरी 2018)।

अध्याय 8
सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (पीएसयू)

रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन 31 मार्च 2017 तक, 37 सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (पीएसयू) है। इन पीएसयू की स्थापना मंत्रालय द्वारा, रोलिंग स्टॉक, वैगनों के विनिर्माण, अवसंरचना परियोजना कार्यान्वित करने, रेल यातायात के कंटेनरीकरण की व्यवस्था करने, खान-पान एवं पर्यटन, स्टेशन विकास, रेलवे दूर संचार नेटवर्क के उपयोग आदि के लिए, निधि सृजित करने के विविध एवं विशिष्ट उद्देश्यों के लिए की गई थी। भारतीय रेल ने 2016-17 के दौरान विभिन्न रेलवे पीएसयू में ₹ 7184.13 करोड़ निवेश किए थे।

इस अध्याय में ठेकेदारों को मॉबिलाईजेशन अग्रिम देने पर और एमआरवीसी द्वारा हाई स्पीड बोगी फिटिंग की खरीद की त्रुटिपूर्ण योजना पर दो पृथक पैराग्राफ शामिल किए गए है।

8.1 मुम्बई रेलवे विकास निगम लि. (एमआरवीसी) ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अविवेकपूर्ण भुगतान

एमआरवीसी ने कोडल प्रावधानों तथा रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए, नौ ठेकों में ठेकदारों को ₹ 6.17 करोड़ का मॉबिलाइजेशन अग्रिम दिया था इन ठेकों का मूल्य रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित ₹ 25 करोड़ से कम था। एमआरवीसी द्वारा प्रभारित ब्याज दर भी रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर से काफी कम थी। नौ कार्यों में से किसी को भी समापन की निर्धारित तिथि में पूरा नहीं किया जा सका। इसके अलावा, एमआरवीसी को दिए गए मॉबिलाइजेशन अग्रिमों की पूर्ण वसूली सुनिश्चित करने में अक्षम रही क्योंकि ₹ 0.09 करोड़ की वसूली अभी की जानी है। यहां तक कि वूसली गई राशि में भी काफी विलंब हुआ था।

कोडल प्रावधानों[222] में अनुबंध है कि कार्यकारी को यथासंभव अग्रिम देने से बचना चाहिए। तथापि, उन कार्यों के मामले में, जो पूंजी प्रधान और विशेष प्रवृति के है, और निविदा का अनुमानित मूल्य ₹ 25 करोड़ से अधिक है, मॉबिलाइजेशन अग्रिम, मशीन एवं उपस्कर के प्रति अग्रिम देने हेतु निविदा में विशेष शर्त शामिल की जा सकती है यदि कार्य ऐसे अग्रिमों को न्याय संगत ठहराता हो। इसमे आगे अनुबंध हे कि अग्रिम, ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत तक सीमित होना चाहिए। रेलवे बोर्ड के अप्रैल 2012 के आदेशों के अनुसार मॉबिलाइजेशन अग्रिम पर ब्याज की दर 12 *प्रतिशत* प्रति वर्ष से भारतीय स्टेट बैंक की आधार दर के ऊपर 4.5 *प्रतिशत,* पर संशोधित कर दी गई, जो मॉबिलाइजेशन अग्रिम के भुगतान के अनुमोदन की तिथि से प्रभावी होगी। यह भी बताया गया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम खंड, ₹ 25 करोड़ और इससे अधिक की उच्च मूल्य निविदाओं तक ही सीमित होगा। यह आदेश[223] एमआरवीसी सहित सभी संबंधित कंपनियों पर लागू था।

केंद्रीय आसूचना कमिशन (सीवीसी) ने भी पीएसयू द्वारा मॉबिलाइजेशन अग्रिमों के भुगतान के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की (8 अक्टूबर 1997) और यह इच्छा जताई थी कि केवल चयनित कार्यों के लिए मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अनुबंध सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त कदम उठाए जाने चाहिए तथा अग्रिम, ब्याज सहित होना चाहिए ताकि ठेकेदार अनुचित लाभ न उठा सके। यह बताया गया कि सभी परियोजनाओं का समय पर कार्यान्वयन/समापन, मॉबिलाइजेशन अग्रिम की महत्वपूर्ण आवश्यकता है और ठेकेदार तभी ब्याज सहित

[222] इंजिनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1264

[223] इस आदेश को संसोधन स्लिप संख्या 46 के द्वारा इंजिनियरिंग संहिता में जोड़ा गया है।

मॉबिलाइजेशन अग्रिम लेना चाहेगा जब उसे उसके नकद प्रवाह को बनाए रखने की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, सीवीसी ने अपने दिशा निर्देशों में (10 अप्रैल 2007) व्यक्त किया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम का प्रावधान अनिवार्य रूप से आवश्यकता आधारित होना चाहिए तथा ऐसा अग्रिम देने का निर्णय संगठन के बोर्ड स्तर (वित्त की सहमति पर) पर निर्भर होना चाहिए। यह भी उल्लेख किया गया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अनुबंध स्पष्ट रूप से निविदा दस्तावेज में होना चाहिए और इसकी वसूली समय आधारित होनी चाहिए और कार्य की प्रगति से जुड़ी नहीं होनी चाहिए।

मुम्बई रेलवे विकास निगम लि. (एमआरवीसी) रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम है। एमआरवीसी द्वारा इसके कार्यों के निष्पादन हेतु निर्धारित मानकों के अनुसार एमआरवीसी द्वारा प्रबंधित परियोजनाओं से विश्व बैंक/रेलवे बोर्ड/आरडीएसओ/गुणवत्ता नियमपुस्तक द्वारा जारी दिशा निर्देशों के अनुसार डील किया जाता है। आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड/विभिन्न कोड एवं नियमपुस्तकों द्वारा जारी अनुदेशों के अनुसार, तकनीक का पालन किया जाता है। लेखापरीक्षा ने मुम्बई शहरी यातायात परियोजना (एमयूटीपी-2बी) के तहत परियोजनाओं के संबंध में एमआरवीसी के कार्यो के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की। यह देखा गया कि

- एमआरवीसी ने नौ ठेकों में ठेकेदारों को ₹ 6.17 करोड़ मूल्य का मॉबिलाइजेशन अग्रिम संस्वीकृत किया (दिसम्बर 2009 से नवम्बर 2013) जो रेलवे बोर्ड के अप्रैल 2012 के आदेश तथा कोडल प्रावधानों के अनुसार अग्रिम देने हेतु निर्धारित ₹ 25 करोड़ के थ्रेशोल्ड स्तरों से काफी कम था।
- उपरोक्त किसी भी कार्य को समापन की निर्धारित तिथि पर पूरा नहीं किया जा सका। यद्यपि दो कार्य लगभग तीन वर्ष प्रत्येक के विलंब के बाद पूरे हुए, दो कार्य को 21 प्रतिशत से 26 प्रतिश्ता तक पूरा करने के बाद समाप्त कर दिया गया था। शेष पांच कार्य मई 2017 तक दो से तीन वर्ष तक पीछे चल रहे थे। इस तरह, परियोजना के समय पर कार्यान्वयन/समापन के लिए मॉबिलाइजेशन अग्रिम देने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।
- ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम, छः *प्रतिशत* और आठ प्रतिशत की ब्याज दर पर दिया गया, जो कि रेलवे बोर्ड[224] द्वारा निर्धारित दर से काफी कम

[224] अप्रैल 2012 से पूर्व 12 प्रतिशत प्रति वर्ष तथा अप्रैल 2012 से प्रभावी, इसे भारतीय स्टेट बैंक की मूल दर से अधिक 4.5 प्रतिशत तक संसोधित किया गया।

था। लेखापरीक्षा ने कम दर पर ब्याज की वसूली के कारण ₹ 0.63 करोड़ की ब्याज हानि का आकलन किया।

- प्रदान किए गए ₹ 6.17 करोड़ के मॉबिलाइजेशन अग्रिम में से ₹ 6.07 करोड़ समापन की निर्धारित तिथि से तीन माह से 52 माह के विलंब के बाद वसूल किए गए थे। मई 2017 तक ₹ 0.09 करोड़ की राशि एक ठेकेदार से अभी वसूल की जानी थी।

अत: रेलवे बोर्ड के अनुदेशों तथा सीवीसी दिशा-निर्देशों का उल्लंघन करते हुए एमआरवीसी ने रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर की अपेक्षा कम ब्याज दर पर अनुबंधित ठेका मूल्य से कम के ठेकों में मॉबिलाइजेशन अग्रिम संस्वीकृत किया। इसके अलावा, एमआरवीसी ठेकेदारों को दिए गए मॉबिलाइजेशन अग्रिम की पूर्ण वसूली करने में असक्षम रहा तथा यह वसूली काफी विलंबों के बाद हुई थी।

एमआरवीसी ने उत्तर में (जुलाई 2017) बताया कि उनके पास स्वयं की शक्तियों की अनुसूची, ठेका प्रबंधन हेतु बोली दस्तावेज तथा दिशानिर्देश है और वह कार्य, ठेकों से प्रबधंन में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी सभी कोडल प्रावधानों तथा निर्देशें का अनिवार्य रूप से पालन नहीं करते। उन्होंने बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा उल्लिखित आदेश उनपर लागू नहीं थे। उन्होंने यह भी बताया कि चूंकि एमआरवीसी द्वारा किए जाने वाले कई मुख्य कार्यकलापों का वित्तपोषण विश्व बैंक करता है, अत: एमआरवीसी द्वारा बोली दस्तावेज तैयार करने के लिए विश्व बैंक द्वारा जारी दिशा निर्देश का पालन किया जाता है। एकरूपता बनाए रखने के लिए वित्तपोषण के स्त्रोत पर ध्यान न देते हुए सभी ठेकों में समान दिशा निर्देश अपनाए जाते है। उन्होंने बताया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम तथा कार्य के समापन के बीच कोई सीधा संबंध नहीं है।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि जांच के दौरान एमआरवीसी के वित्त विभाग ने ठेकों में मॉबिलाइजेशन अग्रिम देने में एकरूपता न होने का मामला उठाया था और यह बताया कि समान परियोजना के लिए मुख्य इंजीनियर के कार्यालय ने मॉबिलाइजेशन अग्रिम नहीं दिया था, और इस खंड को समाप्त करने का सुझाव दिया था। हालांकि उनके मतों पर यह कहते हुए विचार नहीं किया गया कि 'कार्य ठेकों' में मॉबिलाइजेशन अग्रिम के संबंध में मई 2015 के रेलवे बोर्ड ने आदेशों हेतु एमआरवीसी में कोई आंतरिक आदेश जारी नहीं किए गए थे।

ठेकदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम देना रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के निर्देशों द्वारा शासित होना चाहिए। लेखापरीक्षा द्वारा उल्लिखित रेलवे बोर्ड के आदेशों को एमआरवीसी सहित सभी रेलवे पीएसयू को भेजा गया था। इसके अलावा, उक्त

परियोजना (एमयूटीपी-2बी) विश्व बैंक से वित्तपोषित नहीं है, बल्कि महाराष्ट्र सरकार तथा रेल मंत्रालय द्वारा 50:50 आधार पर वित्तपोषित है। इसलिए, एमआरवीसी को कार्य ठेकों में मॉबिलाइजेशन अग्रिम देते समय रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देशों का पालन करने की आवश्यकता है। परियोजना के समापन के साथ मॉबिलाइजेशन अग्रिम के लिंकेज के संबंध में अक्टूबर 1997 के सीवीसी दिशा निर्देश स्पष्ट करते है कि सभी परियोजनाओं का समय पर समापन/कार्यान्वयन की महत्वपूर्ण आवश्यकता है जिसके लिए मॉबिलाइजेशन अग्रिम दिया जा सकता है।

मामले को 18 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फरवरी 2018)।

8.2 मुम्बई रेलवे विकास निगम लि.: हाई स्पीड बोगी असेम्बली खरीदने की त्रुटिपूर्ण योजना

मुम्बई रेल विकास निगम लि. (एमआरवीसी) ने कंपन परीक्षण करने के लिए आवश्यक अवसंरचना की उपलब्धता निर्धारित किए बिना मै. सिमेन्स-ऑस्टिया से हाई स्पीड बोगी असेम्बली की खरीद हेतु ठेका दिया। कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में विलंब हुए और इसके कारण ठेका समाप्त कर दिया गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 42.57 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

मुम्बई शहरी यातायात परियोजना (एमयूटीपी) पर भारतीय रेल तथा महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) की भागीदारी तथा विश्व बैंक की वित्तीय सहायता से मुम्बई में सार्वजनिक यातायात प्रणाली सुधारने के उद्देश्य से 1997 में विचार किया गया। एमयूटीपी के चरण । में इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिटों (ईएमयू) की खरीद, विनिर्माण तथा रेट्रोफिमेट शामिल था, जिसे मुम्बई रेल विकास निगम लि.[225] (एमआरवीसी) द्वारा मुम्बई उपनगरीय रेलवे में कार्यान्वित किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने (जुलाई 2000) निर्णय लिया कि एमआरवीसी को अनुसंधान डिजाईन एवं मानदंड संगठन (आरडीएसओ) की तकनीकी संवीक्षा के अंतर्गत भारतीय रेल द्वारा अनुमोदित विनिर्देशों एवं शर्तों का पालन करते हुए ईएमयू की खरीद हेतु निविदाए आमंत्रित करेगा। इन ईएमयू से आईसीएफ पारंपरिक इएमयू कार की 110 कि.मी प्रति घंटा की तुलना में 130 कि.मी. प्रति घंटा की उच्च गति प्राप्त की जा सकती थी।

[225] रेल मंत्रालय के तहत एक पीएसयू

तदनुसार, एमआरवीसी ने रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से वैश्विक निविदाए आमंत्रित की (जुलाई 2003) तथा यूरो 9461491 जमा ₹ 1.3 करोड़ की लागत पर 108 हाई स्पीड बोगी असेम्बली[226] की आपूर्ति हेतु मै. सिमेन ट्रांसपोटेशन सिस्टम, ऑस्ट्रिया को ठेका दिया (दिसम्बर 2008)। लागत को अंत में संशोधित करके यूरो 9552383 जमा ₹ 1.30 करोड़ (कुल ₹ 63.72 करोड़) कर दिया गया। सुपुर्दगी समय आरंभ में 6 जून 2010 निर्धारित किया गया था, जिसे समय-समय पर बढ़ाकर 15 अगस्त 2014 कर दिया गया। विस्तारण देने हेतु कुछ कारणों में रेलवे बोर्ड द्वारा कोच ले आऊट के अनुमोदन तथा यातायात कोड के आबंटन में कमी, मुख्य लाइन परीक्षणों आदि के लिए रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) से स्पीड प्रमाणपत्र तथा मंजूरी में कमी शामिल थी। आरडीएसओ ने कंपन परीक्षणों के उद्देश्य हेतु यातायात कोड जारी करने हेतु अनुरोध किया (मई 2013), जिसे अंततः रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2014 में जारी किया था। यह यातायात कोड सीसीआरएस से गति प्रमाणपत्र हेतु भी आवश्यक था और सीआरएस की मंजूरी भी विलंबित थी। खरीदार के पास रेक की प्राप्ति की तिथि से 26 सप्ताह के अंदर प्रोटोटाइप अनुमोदन हेतु कंपन परीक्षण करने के लिए पहली 18 बोगी असेम्बली आवश्यक थी जबकि शेष 90 बोगियों इसके बाद क्रम से आपूर्ति की जानी थी। इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) चेन्नई से प्रोटोटाइप दो 9-कार रेकों तथा तीन 12-कार रेकों में इन बोगियों को लगाने हेतु ईएमयू कोचों (शैलों) के विनिर्माण करना अपेक्षित था।

ठेको शर्तों में मै. सिमेन्स द्वारा आपूरित इन बोगियों हेतु मेन लाइन 110 कि.मी. प्रति घंटा तथा 2 डिग्री कर्व टैक पर राजधानी मार्ग पर 130 की.मी. प्रति घंटो की अधिकतम गति निर्दिष्ट की गई थी। प्रोटोटाइप रेकों के साथ कंपन परीक्षण दोनो प्रकार के ट्रैकों अर्थात मेन लाईन तथा राजधानी ट्रैक पर किया जाना अपेक्षित था। आईसीएफ द्वारा ₹ 20.68 करोड़ की लागत (भारतीय रेल द्वारा वहन की गई लागत) पर प्रोटोटाइप 9-कार रेक विनिर्मित किए गए थे तथा कंपन परीक्षणों हेतु मुम्बई सेट्रंल कार शेड में जून 2011 में प्राप्त हुए थे। एमआरवीसी द्वारा ठेका के अनुसार अग्रिम भुगतान (चरण II) के प्रति विश्व बैंक निधि से संवितरित राशि में से, मै. सीमेन्स को ₹ 21.89 करोड़ का भुगतान किया (जुलाई 2010)।

[226] 108 हाई स्पीड बोगी को ईएमयू की 54 कारों के निर्माण के लिए उपयोग किया जाना था, प्रति कार दो बोगियों की आवश्यकता है।

अभिलेखों की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि मुम्बई उप-नगरीय क्षेत्र में 2 डिग्री कर्व ट्रैक की अनुपलब्धता के कारण 26 सप्ताह की निर्दिष्ट अवधि में परीक्षण नहीं किए जा सकते थे। इस मामले के समाधान हेतु आरडीएसओ (अप्रैल 2012) ने कंपन परिक्षणों हेतु ट्रैक पर कर्व के विनिर्देशों को 2 डिग्री से 0.5-1.0 डिग्री पर संशोधित कर दिया था, जिसे मै. सीमेन्स ने स्वीकार कर लिया था। परन्तु, अगले परीक्षणों के परिणाम निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं थे।

इसके पश्चात, मै. सीमेन्स ने आरडीएसओ के अनुमोदन से प्रोटोटाइप बोगी असेम्बली में एयर स्प्रिंग लगाकर दबाव में वृद्धि करके डिजाईन को आशोधित करने का प्रस्ताव दिया था। तथापि, आशोधित रैक भी खंड में चालू ट्रैक नवीकरण कार्य के आधार पर लगाई गई गति बाधा के कारण 23 अगस्त 2014 को दिए गए परीक्षण में 80 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक की गति प्राप्त नहीं कर सके। इसी बीच रेलवे बोर्ड ने (अप्रैल 2014) कंपन परीक्षणों के लिए अपेक्षित कोचों के लेआऊट तथा यातायात कोड के कार्योत्तर अनुमोदन को सहमति देते समय आईसीएफ को अगले निर्णय तक ऐसे और अधिक कोचों के विनिर्माण न करने का निर्देश दिया। एमआरवीसी ने रेलवे बोर्ड के निर्णय प्राप्त होने तक मै. सिमेन्स से बोगियों की किसी अगली सुपुर्दगी को स्थागित करने की सलाह भी दी थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि परीक्षणों, गति प्रमाणपत्रों, सुपुर्दगी कार्यक्रम के विस्तारण आदि हेतु योजना के लिए जनवरी 2016 तक एमआरवीसी, आरडीएसओ तथा मै. सिमेन्स के मध्य निरंतर विचार विमर्श चल रहा था, जब विस्तृत कंपन परीक्षणों हेतु संस्वीकृति को सीआरएस द्वारा सहमति दी गई। एमआरवीसी ने मै. सीमेन्स को (जनवरी 2016) परामर्श दिया कि इसे आवश्यक व्यवस्था करनी चाहिए तथा आरडीएसओ के परामर्श के तहत कंपन परीक्षण हेतु, तैयार प्रोटोटाइप बोगी के साथ रेक रखने चाहिए। तथापि, नियमित अनुसरण (फरवरी, मार्च तथा अप्रैल 2016) तथा उसके बाद नोटिस (अक्टूबर 2016) के बावजूद मै. सिमेन्स ने ठेका के विनिर्देशों के अनुसार परीक्षणों हेतु बोगियों की तैयारी के साथ वापस नहीं आया।

अंततः, एमआरवीसी ने मै. सिमेन्स के साथ ठेका के अंतर्गत इसके दायित्वों के निष्पादन में विफलता के आधार पर ठेका समाप्त कर दिया (14 दिसम्बर 2016) और ₹ 17.09 करोड़ की बैंक प्रतिभूति (बीजी) का नकदीकरण कर लिया (दिसम्बर 2016)। तथापि, मै. सिमेन्स को मार्च 2012 तक बोगी असेम्बली के

लिए भुगतान किए गए ₹ 21.89 करोड़ में से ₹ 4.80 करोड़ की शेष राशि की अभी वसूली की जानी थी (जुलाई 2017)। इसके अलावा, आईसीएफ द्वारा मै. सिमेन्स को सौंपे गए ₹ 3.88 करोड़ मूल्य के गियर तथा एमएसयू असेम्बली की वापसी भी प्रतीक्षित थी।

इस प्रकार, कंपन परीक्षणों हेतु मुम्बई उप-नगरीय खंड में 2 डिग्री कर्व ट्रैक की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना तथा ऐसी हाई स्पीड बोगियों की चालन की व्यवहार्यता सुनिश्चित किए बिना, महंगी बोगियों की खरीद न्यायसंगत नहीं थी। एमआरवीसी की तरफ से त्रुटिपुर्ण योजना के कारण, कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों पर असामान्य विलंब तथा इसके परिणामस्वरूप ठेका समाप्त किया गया। इसके परिणामस्वरूप आईसीएफ द्वारा विनिर्मित शैलों की लागत (₹ 20.68 करोड) तथा मै. सिमेन्स को किए गए भुगतान के कारण साढे चार वर्ष से अधिक समय तक ₹ 42.57 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ। इसके अतिरिक्त ₹ 20.68 करोड़ मूल्य के शैल मुम्बई सेन्ट्रल कार शैड में बेकार पड़े थे, मै. सिमेन्स से ₹ 4.80 करोड़ की वूसली तथा ₹ 3.88 करोड़ मूल्य के बुल गीयर/एमएसयू असेम्बली की वापसी अभी तक प्रतीक्षित थी। मै. सिमेन्स से ईएमयू हेतु हाई स्पीड बोगियों की खरीद हेतु ठेका की विफलता के परिणामस्वरूप एमयूटीपी के अंतर्गत उपनगरीय नेटवर्क में विश्वसनीयता, सुरक्षा तथा अनुरक्षण से संबंधित अभीष्ट उद्देश्यों की प्राप्ति भी नहीं हुई।

मामले को 18 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर अभी प्राप्त होना है (28 फरवरी 2018)।

नई दिल्ली **(नंद किशोर)**

दिनांक: 15 मार्च 2018 **उप नियंत्रक महालेखापरीक्षक**

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली **(राजीव महर्षि)**

दिनांक: 16 मार्च 2018 **भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक**

अनुबंध 2.1 (पैरा 2.1.1)											
प्रमुख ट्रेनों की सूची											
राजधानी				दूरन्तो				शताब्दी			
क्र.सं.	ट्रेन सं.	से	तक	क्र.सं.	ट्रेन सं.	से	तक	क्र.	ट्रेन सं.	से	तक
1	12235	डिब्रगढ़	नई दिल्ली	1	12213	यशवंतपुर	दिल्ली सरिरोहिल्ला	1	12001	हबीबगंज	नई दिल्ली
2	12236	नई दिल्ली	डिब्रगढ़	2	12214	दिल्ली सरिरोहिल्ला	यशवंतपुर	2	12002	नई दिल्ली	हबीबगंज
3	12301	हावड़ा	नई दिल्ली	3	12219	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	सिकंदराबाद	3	12003	लखनऊ पूर्वोत्तर	नई दिल्ली
4	12302	नई दिल्ली	हावड़ा	4	12220	सिकंदराबाद	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	4	12004	नई दिल्ली	लखनऊ पूर्वोत्तर
5	12305	हावड़ा	नई दिल्ली	5	12221	पुणे	हावड़ा	5	12005	नई दिल्ली	कालका
6	12306	नई दिल्ली	हावड़ा	6	12222	हावड़ा	पुणे	6	12006	कालका	नई दिल्ली
7	12309	राजेंद्रनगर टी	नई दिल्ली	7	12223	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	एर्नाकुलम	7	12007	चेन्नई सेंट्रल	मैसूर
8	12310	नई दिल्ली	राजेंद्रनगर टी	8	12224	एर्नाकुलम	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	8	12008	मैसूर	चेन्नई सेंट्रल
9	12313	सियालदह	नई दिल्ली	9	12227	मुंबई सेंट्रल	इंदौर	9	12009	मुम्बी सेंट्रल	अहमदाबाद
10	12314	नई दिल्ली	सियालदह	10	12228	इंदौर	मुंबई सेंट्रल	10	12010	Ahmedaba	मुंबई सेंट्रल
11	12423	डिब्रगढ़	नई दिल्ली	11	12239	मुंबई सेंट्रल	जयपुर	11	12011	नई दिल्ली	कालका
12	12424	नई दिल्ली	डिब्रगढ़	12	12240	जयपुर	मुंबई सेंट्रल	12	12012	कालका	नई दिल्ली
13	12425	नई दिल्ली	जम्म तवी	13	12245	हावड़ा	यशवंतपुर	13	12013	नई दिल्ली	अमृतसर
14	12426	जम्मू तवी	नई दिल्ली	14	12246	यशवंतपुर	हावड़ा	14	12014	अमृतसर	नई दिल्ली
15	12431	तिरुवनंतपुरम सेंट्रल	एच निजामुद्दीन	15	12259	सियालदह	नई दिल्ली	15	12015	नई दिल्ली	अजमेर
16	12432	निजामुद्दीन	तिरुवनंतपुरम	16	12260	नई दिल्ली	सियालदह	16	12016	अजमेर	नई दिल्ली
17	12433	चेन्नई सेंट्रल	निजामुद्दीन	17	12261	छत्रपति शिविजी टर्मिनल मुंबई	हावड़ा	17	12017	नई दिल्ली	देहरादून
18	12434	निजामुद्दीन	मास	18	12262	हावड़ा	छत्रपति शिविजी टर्मिनल मुंबई	18	12018	देहरादून	नई दिल्ली
19	12435	डिब्रगढ़	नई दिल्ली	19	12263	पुणे	निजामुद्दीन	19	12019	हावड़ा	रांची
20	12436	नई दिल्ली	डिब्रगढ़	20	12264	निजामुद्दीन	पुणे	20	12020	रांची	हावड़ा
21	12437	सिकंदराबाद	निजामुद्दीन	21	12265	दिल्ली सरिरोहिल्ला	जम्मू तवी	21	12025	पुणे	सिकंदराबाद
22	12438	निजामुद्दीन	सिकंदराबाद	22	12266	जम्मू तवी	दिल्ली सरिरोहिल्ला	22	12026	सिकंदराबाद	पुणे
23	12439	रांची	नई दिल्ली	23	12267	मुंबई सेंट्रल	अहमदाबाद	23	12027	चेन्नई सेंट्रल	बेंगलुरु
24	12440	नई दिल्ली	रांची	24	12268	अहमदाबाद	मुंबई सेंट्रल	24	12028	Bagaluru	चेन्नई सेंट्रल
25	12441	बिलासपुर	नई दिल्ली	25	12269	चेन्नई सेंट्रल	निजामुद्दीन	25	12029	नई दिल्ली	अमृतसर
26	12442	नई दिल्ली	बिलासपुर	26	12270	निजामुद्दीन	चेन्नई सेंट्रल	26	12030	अमृतसर	नई दिल्ली
27	12453	रांची	नई दिल्ली	27	12273	हावड़ा	नई दिल्ली	27	12031	नई दिल्ली	अमृतसर
28	12454	नई दिल्ली	रांची	28	12274	नई दिल्ली	हावड़ा	28	12032	अमृतसर	नई दिल्ली
29	12951	मुंबई सेंट्रल	नई दिल्ली	29	12275	इलाहाबाद	नई दिल्ली	29	12033	कानपुर सेंट्रल	नई दिल्ली
30	12952	नई दिल्ली	मुंबई सेंट्रल	30	12276	नई दिल्ली	इलाहाबाद	30	12034	नई दिल्ली	कानपुर सेंट्रल
31	12953	मुंबई सेंट्रल	निजामुद्दीन	31	12281	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	31	12035	जयपुर	आगरा किला
32	12954	निजामुद्दीन	मुंबई सेंट्रल	32	12282	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	32	12036	आगरा किला	जयपुर
33	12957	अहमदाबाद	नई दिल्ली	33	12283	एर्नाकुलम	निजामुद्दीन	33	12037	नई दिल्ली	लुधियाना
34	12958	नई दिल्ली	अहमदाबाद	34	12284	निजामुद्दीन	एर्नाकुलम	34	12038	लुधियाना	नई दिल्ली
35	22207	चेन्नई सेंट्रल	तिरुवनंतपुरम	35	12285	सिकंदराबाद	निजामुद्दीन	35	12041	हावड़ा	न्यू जलपाईगुड़ी
36	22208	तिरुवनंतपुरम सेंट्रल	चेन्नई सेंट्रल	36	12286	निजामुद्दीन	सिकंदराबाद	36	12042	न्यू जलपाईगुड़ी	हावड़ा
37	22691	बेंगलुरु	निजामुद्दीन	37	12289	मुंबई सेंट्रल	नागपुर	37	12043	नई दिल्ली	मोगा
38	22692	निजामुद्दीन	बेंगलुरु	38	12290	नागपुर	मुंबई सेंट्रल	38	12044	मोगा	नई दिल्ली
39	22693	बेंगलुरु	निजामुद्दीन	39	12293	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	इलाहाबाद	39	12045	नई दिल्ली	चंडीगढ़
40	22694	निजामुद्दीन	बेंगलुरु	40	12294	इलाहाबाद	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	40	12046	चंडीगढ़	नई दिल्ली
41	22811	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	41	12297	अहमदाबाद	पुणे	41	12243	चेन्नई सेंट्रल	कोयंबटूर
42	22812	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	42	12298	पुणे	अहमदाबाद	42	12244	कोयंबटूर	चेन्नई सेंट्रल
43	22823	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	43	22201	सियालदह	पुरी	43	12277	हावड़ा	पुरी
44	22824	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	44	22202	पुरी	सियालदह	44	12278	पुरी	हावड़ा
				45	22203	विशाखापत्तनम	सिकंदराबाद	45	12847	हावड़ा	दीघा
				46	22204	सिकंदराबाद	विशाखापत्तनम	46	12848	दीघा	हावड़ा
				47	22205	चेन्नई सेंट्रल	मदुरै				
				48	22206	मदुरै	चेन्नई सेंट्रल				
				49	22209	मुंबई सेंट्रल	नई दिल्ली				
				50	22210	नई दिल्ली	मुंबई सेंट्रल				
				51	22213	शालीमार	पटना				
				52	22214	पटना	शालीमार				

अनुबंध 2.2 क (पैरा 2.1.3.1)

राजधानी और दुरंतो ट्रेनों में अधिभोग के मुक़ाबले दिखा बयान

ट्रेन नहीं	ट्रेन प्रकार	ट्रेन का नाम	ट्रेन का उद्भव स्टेशन	ट्रेन का गंतव्य स्टेशन	एसी 2 टीअर							एसी 3 टीअर						
					9.9.15-31.7.16			9.9.16-31.7.17			वृद्धि (+)/घट (-) (प्रतिशत में)	9.9.15-31.7.16			9.9.16-31.7.17			वृद्धि (+)/घट (-) (प्रतिशत में)
					बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)		बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	
12235	राज	डीबीआरजी-एनडीएलएस राजेक्स	डिब्रूगढ़	नई दिल्ली	13740	11250	81.88	13800	8650	62.68	-19.20	57622	48421	84.03	61274	48103	78.50	-5.53
12236	राज	एनडीएलएस-डीबीआरजी राजधानी	नई दिल्ली	डिब्रूगढ़	11408	11451	100.38	11408	8893	77.95	-22.42	46930	49178	104.79	48944	48134	98.35	-6.45
12301	राज	कोलकाता राजधानी	हावड़ा जक्शन	नई दिल्ली	85894	82276	95.79	86570	73626	85.05	-10.74	217836	224712	103.16	227196	229364	100.95	-2.20
12302	राज	कोलकाता राजधानी	नई दिल्ली	हावड़ा जक्शन	77212	76626	99.24	76264	67551	88.58	-10.67	203616	218736	107.43	210528	217925	103.51	-3.91
12305	राज	कोलकाता राजधानी	हावड़ा जक्शन	नई दिल्ली	15238	15440	101.33	15394	13898	90.28	-11.04	36925	39163	106.06	39013	39578	101.45	-4.61
12306	राज	कोलकाता राजधानी	नई दिल्ली	हावड़ा जक्शन	13447	13681	101.74	13057	12269	93.96	-7.78	34616	37524	108.40	35704	38181	106.94	-1.46
12309	राज	आरजेपीबी राजधानी	राजेंद्रनगर टी	नई दिल्ली	120672	116748	96.75	119510	111058	92.93	-3.82	203932	207458	101.73	208066	211875	101.83	0.10
12310	राज	आरजेपीबी राजधानी	नई दिल्ली	राजेंद्रनगर टी	120620	123817	102.65	119510	111939	93.66	-8.99	195500	212782	108.84	201734	211915	105.05	-3.79
12313	राज	सियालदह राजधानी	सियालदह	नई दिल्ली	69160	59542	86.09	69160	53570	77.46	-8.64	337588	325955	96.55	349608	329576	94.27	-2.28
12314	राज	सियालदह राजधानी	नई दिल्ली	सियालदह	59252	60090	101.41	58728	53563	91.21	-10.21	317620	329481	103.73	327300	328534	100.38	-3.36
12423	राज	डीबीआरटी राजधानी	डिब्रूगढ़ टाउन	नई दिल्ली	120406	119695	99.41	117367	101539	86.51	-12.90	400140	401026	100.22	412686	414102	100.34	0.12
12424	राज	डीबीआरटी राजधानी	नई दिल्ली	डिब्रूगढ़ टाउन	106290	131646	123.86	105442	115056	109.12	-14.74	312186	403811	129.35	338380	420276	124.20	-5.15
12425	राज	जम्मू राजधानी	नई दिल्ली	जम्मू तवी	84832	80457	94.84	86368	76807	88.93	-5.91	250677	252416	100.69	275396	266892	96.91	-3.78
12426	राज	जम्मू राजधानी	जम्मू तवी	नई दिल्ली	86385	81325	94.14	87262	78927	90.45	-3.69	253140	260551	102.93	276960	277936	100.35	-2.58
12431	राज	राजधानी एक्सप्रेस	त्रिवेंद्रम सेंट्रल	एच निजामुद्दीन	39008	42019	107.72	39615	35505	89.63	-18.09	97756	122891	125.71	99385	112459	113.15	-12.56
12432	राज	त्रिवेन्द्रम राजधानी	एच निजामुद्दीन	त्रिवेंद्रम सेंट्रल	43218	38182	88.35	41418	31503	76.06	-12.29	106530	112162	105.29	102514	97776	95.38	-9.91
12433	राज	राजधानी एक्सप्रेस	चेंनई सेंट्रल	एच निजामुद्दीन	25576	20709	80.97	26144	18052	69.05	-11.92	61824	59010	95.45	63204	56505	89.40	-6.05
12434	राज	चेंनई राजधानी	एच निजामुद्दीन	चेंनई सेंट्रल	26220	19706	75.16	26040	17571	67.48	-7.68	64108	60571	94.48	63426	58342	91.98	-2.50
12435	राज	डीबीआरटी राजधानी	डिब्रूगढ़ टाउन	नई दिल्ली	28458	24068	84.57	28764	19588	68.10	-16.47	126005	102645	81.46	134910	109501	81.17	-0.30
12436	राज	एनडीएलएस राजधानी	नई दिल्ली	डिब्रूगढ़ टाउन	25004	28001	111.99	23994	23214	96.75	-15.24	115070	113462	98.60	99696	113260	113.61	15.00
12437	राज	राजधानी एक्सप्रेस	सिकंदराबाद जक्श.	एच निजामुद्दीन	11596	8144	70.23	12788	7248	56.68	-13.55	32908	27950	84.93	31096	25763	82.85	-2.08
12438	राज	एनजेडएम एससी राजधानी	एच निजामुद्दीन	सिकंदराबाद जक्श.	11602	9525	82.10	13066	8684	66.46	-15.64	34255	32084	93.66	33229	28625	86.14	-7.52
12439	राज	आरएनसी एनडीएलएस राज. ए.	रांची	नई दिल्ली	30092	27554	91.57	30132	22597	74.99	-16.57	60820	60817	100.00	62526	61056	97.65	-2.35
12440	राज	एनडीएलएस आरएनसी राज. ए.	नई दिल्ली	रांची	29620	25098	84.73	30318	20288	66.92	-17.82	57867	59833	103.40	61971	60331	97.35	-6.04
12441	राज	बीएसपी एनडीएलएस राज. ए.	बिलासपुर जक्श.	नई दिल्ली	31651	22570	71.31	36084	17995	49.87	-21.44	61951	52665	85.01	83849	58544	69.82	-15.19
12442	राज	बिलासपुर राजधानी	नई दिल्ली	बिलासपुर जक्श.	28793	21998	76.40	31620	18180	57.50	-18.91	56050	53118	94.77	71138	57937	81.44	-13.33
12453	राज	आरएनसी एनडीएलएस राज. ए.	रांची	नई दिल्ली	33348	24507	73.49	30318	14769	48.71	-24.78	58876	56053	95.21	67854	55752	82.16	-13.04
12454	राज	एनडीएलएस आरएनसी राज. ए.	नई दिल्ली	रांची	32998	26795	81.20	30039	19599	65.25	-15.96	58066	58082	100.03	67235	61768	91.87	-8.16
12951	राज	मुंबई राजधानी	मुंबई सेंट्रल	नई दिल्ली	96806	95365	98.51	94538	88677	93.80	-4.71	268990	282872	105.16	281290	297121	105.63	0.47
12952	राज	मुंबई राजधानी	नई दिल्ली	मुंबई सेंट्रल	90194	84670	93.88	89920	79661	88.59	-5.28	254881	260318	102.13	267688	275148	102.79	0.65
12953	राज	एयूजी केआर राज. एक्सप्रेस	मुंबई सेंट्रल	एच निजामुद्दीन	105437	102050	96.79	101716	86266	84.81	-11.98	284912	301141	105.70	291462	299687	102.82	-2.87
12954	राज	एजी क्रांती राजधानी	एच निजामुद्दीन	मुंबई सेंट्रल	96667	90608	93.73	93013	80609	86.66	-7.07	266978	277316	103.87	270660	278271	102.81	-1.06
12957	राज	स्वर्ण जे राज.एक्स.	अहमदाबाद जक्श.	नई दिल्ली	91086	81334	89.29	90318	70376	77.92	-11.37	254842	252238	98.98	267518	256163	95.76	-3.22
12958	राज	एडीआई एसजे राजधानी	नई दिल्ली	अहमदाबाद जक्श.	91086	83404	91.57	91650	75932	82.85	-8.72	251970	259323	102.92	267942	267039	99.66	-3.26
22207	राज	सुपर एसी एक्सप्रेस	चेंनई सेंट्रल	त्रिवेंद्रम सेंट्रल	12420	8273	66.61	12555	10147	80.82	14.21	47104	33700	71.54	47616	43057	90.43	18.88
22208	राज	सुपर एसी एक्सप्रेस	त्रिवेंद्रम सेंट्रल	चेंनई सेंट्रल	12420	6479	52.17	12555	6897	54.93	2.77	46912	28529	60.81	47616	34540	72.54	11.72
22691	राज	राजधानी एक्सप्रेस	केएसआर बेंगलुरू	एच निजामुद्दीन	54760	51651	94.32	58904	41117	69.80	-24.52	143088	157911	110.36	181488	163231	89.94	-20.42
22692	राज	बेंगलोर राजधानी	एच निजामुद्दीन	केएसआर बेंगलुरू	53253	51133	96.02	58200	44005	75.61	-20.41	133905	148152	110.64	174200	167750	96.30	-14.34
22693	राज	राजधानी एक्सप्रेस	केएसआर बेंगलुरू	एच निजामुद्दीन	41720	51386	123.17	41720	39921	95.69	-27.48	108835	133672	122.82	128380	132865	103.49	-19.33
22694	राज	बेंगलोर राजधानी	एच निजामुद्दीन	केएसआर बेंगलुरू	39198	31567	80.53	36696	26073	71.05	-9.48	105198	104381	99.22	117024	104721	89.49	-9.74
22811	राज	बीबीएस राजधानी एक्स.	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	17308	15473	89.40	16712	12698	75.98	-13.42	119022	112252	94.31	113056	98698	87.30	-7.01
22812	राज	भुवनेश्वर राजधानी	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	16500	15704	95.18	16240	13651	84.06	-11.12	105168	110758	105.32	104160	99845	95.86	-9.46
22823	राज	बीबीएस राजधानी एक्स.	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	24340	21568	88.61	23476	18471	78.68	-9.93	160859	146870	91.30	152949	130203	85.13	-6.18
22824	राज	भुवनेश्वर राजधानी	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	23346	23709	101.55	22509	20386	90.57	-10.99	142884	148218	103.73	139518	135022	96.78	-6.96
12213	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	यशवंतपुर जक्श.	दिल्ली एस रोहिल्ला	7384	5695	77.13	7520	4334	57.63	-19.49	30808	29650	96.24	37544	27817	74.09	-22.15
12214	दुरंतो	वाईपीआर दुरंतो एक्सप्रेस	दिल्ली एस रोहिल्ला	यशवंतपुर जक्श.	7416	3297	44.46	7708	4636	60.15	15.69	30312	19363	63.88	37356	26273	70.33	6.45
12219	दुरंतो	एससी दुरंतो एक्सप्रेस	लोकमान्य तिलक टी	सिकंदराबाद जक्श.	14508	10557	72.77	14508	8454	58.27	-14.50	60264	50052	83.05	67464	46578	69.04	-14.01
12220	दुरंतो	दुरंतो एसी एक्सप्रेस	सिकंदराबाद जक्श.	लोकमान्य तिलक टी	14508	12302	84.79	14508	12745	87.85	3.05	60264	55617	92.29	67680	63669	94.07	1.78
12221	दुरंतो	हावड़ा दुरंतो	पुणे	हावड़ा जक्श.	14508	14529	100.14	14664	13605	92.78	-7.37	70632	68766	97.36	67824	64072	94.47	-2.89
12222	दुरंतो	एचडब्ल्यूएच पुणे दुरन्तो	हावड़ा जक्श.	पुणे	15360	14299	93.09	15712	14468	92.08	-1.01	73496	66222	90.10	70480	66986	95.04	4.94
12223	दुरंतो	एलटीटी ईआरएस दुरंतो	लोकमान्य तिलक टी	एर्नाकुलम जक्श.	9672	7472	77.25	9672	7458	77.11	-0.14	53568	40313	75.26	53496	38896	72.71	-2.55
12224	दुरंतो	ईआरएस एलटीटी दुरंतो	एर्नाकुलम जक्श.	लोकमान्य तिलक टी	9776	6569	67.20	9672	6445	66.64	-0.56	54144	33891	62.59	53496	34792	65.04	2.44
12227	दुरंतो	इंदौर दुरंतो	मुंबई सेंट्रल	इंदौर जक्श. बीजी	10148	6925	68.24	10230	7100	69.40	1.16	55268	40573	73.41	54570	39998	73.30	-0.11
12228	दुरंतो	मुंबई दुरंतो	इंदौर जक्श. बीजी	मुंबई सेंट्रल	10148	6761	66.62	10340	7132	68.97	2.35	55124	37648	68.30	55156	36504	66.18	-2.11
12239	दुरंतो	जयपुर दुरंतो	मुंबई सेंट्रल	जयपुर	10526	7264	69.01	10974	6768	61.67	-7.34	54982	43539	79.19	55614	37781	67.93	-11.25
12240	दुरंतो	जेपी बीसीटी दुरंतो	जयपुर	मुंबई सेंट्रल	10392	6570	63.22	10672	4984	46.70	-16.52	56280	38568	68.53	57040	36349	63.73	-4.80
12245	दुरंतो	एचडब्ल्यूएच वाईपीआर दुरंतो	हावड़ा जक्श.	यशवंतपुर जक्श.	12700	13132	103.40	13048	12219	93.65	-9.76	62656	65233	104.11	70654	72968	103.28	-0.84

अनुबंध 2.2 क (पैरा 2.1.3.1)

राजधानी और दुरंतो ट्रेनों में अधिभोग के मुक़ाबले दिखा बयान

ट्रेन नहीं	ट्रेन प्रकार	ट्रेन का नाम	ट्रेन का उद्भव स्टेशन	ट्रेन का गंतव्य स्टेशन	एसी 2 टीअर							एसी 3 टीअर						
					9.9.15-31.7.16			9.9.16-31.7.17			वृद्धि (+)/घट (-) (प्रतिशत में)	9.9.15-31.7.16			9.9.16-31.7.17			वृद्धि (+)/घट (-) (प्रतिशत में)
					बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)		बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	
12246	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	यशवंतपुर जक्श.	हावड़ा जक्श.	12624	12738	100.90	13980	12450	89.06	-11.85	63440	66440	104.73	74488	75168	100.91	-3.82
12259	दुरंतो	एनडीएलएस दुरंतो	सियालदह	नई दिल्ली	32204	27140	84.28	41674	24652	59.15	-25.12	144032	138926	96.45	150754	128232	85.06	-11.39
12260	दुरंतो	एसडीएचच दुरंतो एक्स.	नई दिल्ली	सियालदह	31944	29440	92.16	40792	28617	70.15	-22.01	143024	144157	100.79	149200	132785	89.00	-11.79
12261	दुरंतो	हावड़ा दुरंतो	सी शिवाजी महिंद्रा टी	हावड़ा जक्श.	29172	29442	100.93	28860	26736	92.64	-8.29	137304	141929	103.37	133200	133958	100.57	-2.80
12262	दुरंतो	एचडब्ल्यूएच सीएसटीएम दुरन्तो	हावड़ा जक्श.	सी शिवाजी महिंद्रा टी	30408	27334	89.89	31422	27267	86.78	-3.11	141016	137636	97.60	140380	136616	97.32	-0.28
12263	दुरंतो	एनजेडएम दुरंतो एक्सप्रेस	पुणे	एच निजामुद्दीन	13416	13205	98.43	14508	14044	96.80	-1.63	59199	62528	105.62	60264	64305	106.71	1.08
12264	दुरंतो	पुणे दुरंतो एक्स.	एच निजामुद्दीन	पुणे	14039	12545	89.36	15252	14145	92.74	3.38	60508	61093	100.97	61938	64035	103.39	2.42
12265	दुरंतो	डीईई जेएटी दुरंतो	दिल्ली एस रोहिल्ला	जम्मू तवी	8600	7514	87.37	7560	5887	77.87	-9.50	62488	61104	97.79	64496	59298	91.94	-5.84
12266	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	जम्मू तवी	दिल्ली एस रोहिल्ला	8652	7140	82.52	7560	5518	72.99	-9.53	62736	61099	97.39	64776	56063	86.55	-10.84
12267	दुरंतो	एडीआई दुरंतो एक्सप्रेस	मुंबई सेंट्रल	अहमदाबाद जक्श.	44988	42517	94.51	44988	42255	93.93	-0.58	257702	245539	95.28	257734	240717	93.40	-1.88
12268	दुरंतो	बीसीटी दुरंतो एक्सप्रेस	अहमदाबाद जक्श.	मुंबई सेंट्रल	45094	41845	92.80	44946	41668	92.71	-0.09	259032	241672	93.30	258105	236779	91.74	-1.56
12269	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	चेंनई सेंट्रल	एच निजामुद्दीन	7884	6067	76.95	11562	7639	66.07	-10.88	24680	21142	85.66	30106	26736	88.81	3.14
12270	दुरंतो	एमएएस दुरंतो एक्सप्रेस	एच निजामुद्दीन	चेंनई सेंट्रल	9530	7597	79.72	10416	8237	79.08	-0.64	27512	27385	99.54	28272	28588	101.12	1.58
12273	दुरंतो	एनडीएलएस दुरंतो	हावड़ा जक्श.	नई दिल्ली	5076	4303	84.77	5390	4090	75.88	-8.89	27264	27626	101.33	27950	27481	98.32	-3.01
12274	दुरंतो	एचडब्ल्यूएच दुरंतो एक्सप्रेस	नई दिल्ली	हावड़ा जक्श.	5076	4310	84.91	5208	3848	73.89	-11.02	27264	28337	103.94	27528	27705	100.64	-3.29
12275	दुरंतो	एनडीएलएस दुरंतो एक्स.	इलाहाबाद Jn	नई दिल्ली	16172	16242	100.43	21528	20661	95.97	-4.46	50400	50707	100.61	49680	49364	99.36	-1.25
12276	दुरंतो	एएलडी दुरंतो एक्सप्रेस	नई दिल्ली	इलाहाबाद जक्श.	16172	15544	96.12	21840	19124	87.56	-8.55	50400	48554	96.34	50400	46446	92.15	-4.18
12281	दुरंतो	बीबीएस दुरंतो एक्सप्रेस	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	2466	1569	63.63	2350	1448	61.62	-2.01	14688	11962	81.44	12960	11221	86.58	5.14
12282	दुरंतो	बीबीएस दुरंतो एक्सप्रेस	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	2564	1769	68.99	2520	1662	65.95	-3.04	14712	13982	95.04	13320	12178	91.43	-3.61
12283	दुरंतो	ईआरएस एनजेडएम दुरंतो	एर्नाकुलम जक्श.	एच निजामुद्दीन	3016	2366	78.45	3748	3318	88.53	10.08	11304	8346	73.83	14608	14180	97.07	23.24
12284	दुरंतो	एनजेडएम ईआरएस दुरंतो	एच निजामुद्दीन	एर्नाकुलम जक्श.	3592	2867	79.82	4038	3125	77.39	-2.43	12624	12629	100.04	15184	16246	106.99	6.95
12285	दुरंतो	एनजेडएम दुरंतो एक्स.	सिकंदराबाद जक्श.	एच निजामुद्दीन	9746	8868	90.99	9672	9244	95.57	4.58	26784	28592	106.75	26784	29692	110.86	4.11
12286	दुरंतो	एनजेडएम एससी दुरंतो	एच निजामुद्दीन	सिकंदराबाद जक्श.	9928	7668	77.24	10340	8079	78.13	0.90	27216	24928	91.59	28200	26752	94.87	3.27
12289	दुरंतो	नागपुर दुरंतो	सी शिवाजी महिंद्रा टी	नागपुर	51488	52532	102.03	52968	49653	93.74	-8.29	96120	99175	103.18	94496	95738	101.31	-1.86
12290	दुरंतो	एनजीपी सीएसटीएम दुरन्तो	नागपुर	सी शिवाजी महिंद्रा टी	51596	51484	99.78	52996	50008	94.36	-5.42	96040	100356	104.49	94528	97758	103.42	-1.08
12293	दुरंतो	एएलडी दुरंतो एक्सप्रेस	लोकमान्य तिलक टी	इलाहाबाद जक्श.	12510	11609	92.80	12711	10810	85.04	-7.75	47552	47945	100.83	50832	47233	92.92	-7.91
12294	दुरंतो	एएलडी एलटीटी दुरंतो	इलाहाबाद जक्श.	लोकमान्य तिलक टी	12921	11069	85.67	13113	10220	77.94	-7.73	48348	47267	97.76	51228	47075	91.89	-5.87
12297	दुरंतो	पुणे दुरंतो	अहमदाबाद जक्श.	पुणे	21840	20952	95.93	21840	20889	95.65	-0.29	90720	91434	100.79	90720	92019	101.43	0.64
12298	दुरंतो	एडीआई दुरंतो एक्सप्रेस	पुणे	अहमदाबाद जक्श.	21840	19620	89.84	21840	18976	86.89	-2.95	90720	89376	98.52	90720	89198	98.32	-0.20
22201	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	सियालदह	पुरी	6900	4240	61.45	7000	4187	59.81	-1.63	36444	28731	78.84	36808	29717	80.74	1.90
22202	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	पुरी	सियालदह	6720	4582	68.18	6672	3891	58.32	-9.87	35904	29647	82.57	35776	29114	81.38	-1.19
22203	दुरंतो	एससी दुरंतो एक्सप्रेस	विशाखापत्तनम	सिकंदराबाद जक्श.	25502	19943	78.20	25573	17197	67.25	-10.96	97792	82707	84.57	97856	74602	76.24	-8.34
22204	दुरंतो	वीएसकेपी दुरंतो एक्सप्रेस	सिकंदराबाद जक्श.	विशाखापत्तनम	25769	20611	79.98	25767	18290	70.98	-9.00	98496	82057	83.31	98560	74807	75.90	-7.41
22205	दुरंतो	एमडीयू दुरंतो एक्सप्रेस	चेंनई सेंट्रल	मदुरै जक्श.	12420	7786	62.69	12420	5445	43.84	-18.85	47104	29564	62.76	47104	23239	49.34	-13.43
22206	दुरंतो	एमएएस दुरंतो एक्सप्रेस	मदुरै जक्श.	चेंनई सेंट्रल	12420	5403	43.50	12285	3700	30.12	-13.38	47172	22623	47.96	46592	17625	37.83	-10.13
22209	दुरंतो	एनडीएलएस दुरंतो माजी	मुंबई सेंट्रल	नई दिल्ली	15328	13253	86.46	15762	12388	78.59	-7.87	61634	61814	100.29	63062	54827	86.94	-13.35
22210	दुरंतो	बीसीटी दुरंतो	नई दिल्ली	मुंबई सेंट्रल	14718	12917	87.76	15170	11836	78.02	-9.74	60714	61800	101.79	62010	62262	100.41	-1.38
22213	दुरंतो	एसएचएम पीएनबीई दुरन्तो	शालीमार	पटना जक्श.	6440	6089	94.55	6440	5710	88.66	-5.89	26880	25296	94.11	26880	23789	88.50	-5.61
22214	दुरंतो	दुरंतो एक्सप्रेस	पटना जक्श.	शालीमार	6506	6038	92.81	6682	6045	90.47	-2.34	26880	26260	97.69	26688	26098	97.79	0.10

अनुबंध 2.2 ख (पैरा 2.1.3.1)										
शताब्दी ट्रेनों में अधिभोग के मुक़ाबले दिखा बयान										
ट्रेन संख्या	ट्रेन प्रकार	ट्रेन का उद्भव स्टेशन	ट्रेन का गंतव्य स्टेशन	9.9.15-31.7.16			9.9.16-31.7.17			वृद्धि (+)/कमी (-) (प्रतिशत में)
				बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	बर्थ क्षमता	वास्तविक यात्रियों	अधिभोग (%)	
12001	शताब्दी	हबीबगंज	नई दिल्ली	463644	441722	95.27	465075	391036	84.08	-11.19
12002	शताब्दी	नई दिल्ली	हबीबगंज	374980	482098	128.57	376223	435761	115.83	-12.74
12003	शताब्दी	लखनऊ पूर्वोत्तर	नई दिल्ली	455897	427627	93.80	454650	411991	90.62	-3.18
12004	शताब्दी	नई दिल्ली	लखनऊ पूर्वोत्तर	405600	423758	104.48	404430	423006	104.59	0.12
12005	शताब्दी	नई दिल्ली	कालका	322462	273002	84.66	346864	254166	73.28	-11.39
12006	शताब्दी	कालका	नई दिल्ली	546780	269931	49.37	584844	241374	41.27	-8.10
12007	शताब्दी	चेंनई सेंट्रल	मैसुरु जक्शन	326525	249283	76.34	350280	260273	74.30	-2.04
12008	शताब्दी	मैसूरु जक्शन	चेंनई सेंट्रल	329664	238740	72.42	349192	254503	72.88	0.46
12009	शताब्दी	मुंबई सेंट्रल	अहमदाबाद जक्शन	364179	376251	103.31	358289	357545	99.79	-3.52
12010	शताब्दी	अहमदाबाद जक्शन	मुंबई सेंट्रल	386946	389806	100.74	376288	376504	100.06	-0.68
12011	शताब्दी	नई दिल्ली	कालका	323466	316623	97.88	329550	301418	91.46	-6.42
12012	शताब्दी	कालका	नई दिल्ली	557454	297493	53.37	557811	272962	48.93	-4.43
12013	शताब्दी	नई दिल्ली	अमृतसर जक्शन	412850	350265	84.84	419900	345026	82.17	-2.67
12014	शताब्दी	अमृतसर जक्शन	नई दिल्ली	507480	341882	67.37	513825	327832	63.80	-3.57
12015	शताब्दी	नई दिल्ली	अजमेर जक्शन	348270	339428	97.46	339237	318265	93.82	-3.64
12016	शताब्दी	अजमेर जक्शन	नई दिल्ली	418876	303908	72.55	449464	286268	63.69	-8.86
12017	शताब्दी	नई दिल्ली	देहरादून	298688	297751	99.69	311656	303784	97.47	-2.21
12018	शताब्दी	देहरादून	नई दिल्ली	361342	285941	79.13	361860	260758	72.06	-7.07
12019	शताब्दी	हावड़ा जक्शन	रांची	186200	175478	94.24	185026	171639	92.76	-1.48
12020	शताब्दी	रांची	हावड़ा जक्शन	231840	165242	71.27	230184	162083	70.41	-0.86
12025	शताब्दी	पुणे	सिकंदराबाद जक्शन	215527	159829	74.16	214760	141458	65.87	-8.29
12026	शताब्दी	सिकंदराबाद जक्शन	पुणे	210482	158601	75.35	210560	146013	69.35	-6.01
12027	शताब्दी	चेंनई सेंट्रल	केएसआर बेंगलूरू	250380	228729	91.35	262080	232252	88.62	-2.73
12028	शताब्दी	KSR बेंगलूरू	चेंनई सेंट्रल	250458	216377	86.39	262080	212183	80.96	-5.43
12029	शताब्दी	नई दिल्ली	अमृतसर जक्शन	318665	302723	95.00	304224	284146	93.40	-1.60
12030	शताब्दी	अमृतसर जक्शन	नई दिल्ली	396341	290689	73.34	383945	268615	69.96	-3.38
12031	शताब्दी	नई दिल्ली	अमृतसर जक्शन	59919	45502	75.94	59428	44631	75.10	-0.84
12032	शताब्दी	अमृतसर जक्शन	नई दिल्ली	60783	41976	69.06	60486	39839	65.86	-3.19
12033	शताब्दी	कानपुर सेंट्रल	नई दिल्ली	246792	230006	93.20	259428	219001	84.42	-8.78
12034	शताब्दी	नई दिल्ली	कानपुर सेंट्रल	246714	210674	85.39	259428	185140	71.36	-14.03
12035	शताब्दी	जयपुर	आगरा किला	84991	47090	55.41	87048	44426	51.04	-4.37
12036	शताब्दी	आगरा किला	जयपुर	79594	44373	55.75	81458	40583	49.82	-5.93
12037	शताब्दी	नई दिल्ली	लुधियाना जक्शन	150120	69256	46.13	161039	58740	36.48	-9.66
12038	शताब्दी	लुधियाना जक्शन	नई दिल्ली	153144	68802	44.93	164287	63407	38.60	-6.33
12041	शताब्दी	हावड़ा जक्शन	न्यू जलपाईगुड़ी	167146	150078	89.79	178509	146976	82.34	-7.45
12042	शताब्दी	न्यू जलपाईगुड़ी	हावड़ा जक्शन	186804	147290	78.85	199914	150548	75.31	-3.54
12043	शताब्दी	नई दिल्ली	मोगा	56950	32410	56.91	62980	30943	49.13	-7.78
12044	शताब्दी	मोगा	नई दिल्ली	88145	26064	29.57	97478	24841	25.48	-4.09
12045	शताब्दी	नई दिल्ली	चंडीगढ़	209976	130108	61.96	197386	107890	54.66	-7.30
12046	शताब्दी	चंडीगढ़	नई दिल्ली	210756	171290	81.27	210291	150863	71.74	-9.53
12243	शताब्दी	चेंनई सेंट्रल	कोयंबटूर जक्शन	151242	116085	76.75	152100	105105	69.10	-7.65
12244	शताब्दी	कोयंबटूर जक्शन	चेंनई सेंट्रल	151242	117109	77.43	152100	109831	72.21	-5.22
12277	शताब्दी	हावड़ा जक्शन	पुरी	290182	138560	47.75	328168	136753	41.67	-6.08
12278	शताब्दी	पुरी	हावड़ा जक्शन	245310	171045	69.73	277134	177107	63.91	-5.82
12847	शताब्दी	हावड़ा जक्शन	दीघा	153363	78364	51.10	152827	76372	49.97	-1.12
12848	शताब्दी	दीघा	हावड़ा जक्शन	153363	81746	53.30	152894	77095	50.42	-2.88

अनुबंध 2.3 (पैरा 2.1.3.4)-यात्रियों की तुलना-रेल और वायु चयनित 13 क्षेत्रों में

			रेल यात्रियों की संख्या								हवाई यात्रियों की संख्या			
क्रम सं.	क्षेत्र	ट्रेन नं.	यात्रियों की सं. (15 सितंबर से 16 जुलाई)		यात्रियों की सं. (सितंबर 16 से 17 जुलाई)		एसी 2 और एसी 3 के लिए कुल (सितंबर 15 से 16 जुलाई)	एसी 2 और एसी 3 (सितंबर 16 से 17 जुलाई) के लिए कुल	वृद्धि (+)/घटाएं (-) (नग.)	वृद्धि (+)/कमी (-) (प्रतिशत में)	यात्रियों की सं.(15 सितंबर से 16 जुलाई)	यात्रियों की सं.(सितंबर 16 से 17 जुलाई)	वृद्धि (+)/कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/कमी (-) (प्रतिशत में)
			2A	3A	2A	3A								
1	नई दिल्ली-चेन्नई	12434	19706	60571	17571	58342	80277	75913	-4364	-5				
		12270	7597	27385	8237	28588	34982	36825	1843	5				
			27303	**87956**	**25808**	**86930**	**115259**	**112738**	**-2521**	**-2**	**980416**	**1061148**	**80732**	**8**
2	चेंनई-नई दिल्ली	12433	20709	59010	18052	56505	79719	74557	-5162	-6				
		12269	6067	21142	7639	26736	27209	34375	7166	26				
			26776	**80152**	**25691**	**83241**	**106928**	**108932**	**2004**	**2**	**980429**	**1063482**	**83053**	**8**
3	नई दिल्ली – तिरुअनंतपुरम	12432	38182	112162	31503	97776	150344	129279	-21065	-14				
			38182	**112162**	**31503**	**97776**	**150344**	**129279**	**-21065**	**-14**	**115705**	**168415**	**52710**	**46**
4	तिरुअनंतपुरम-नई दिल्ली	12431	42019	122891	35505	112459	164910	147964	-16946	-10				
			42019	**122891**	**35505**	**112459**	**164910**	**147964**	**-16946**	**-10**	**108411**	**185678**	**77267**	**71**
5	नई दिल्ली – हैदराबाद	12438	9525	32084	8684	28625	41609	37309	-4300	-10				
		12286	7668	24928	8079	26752	32596	34831	2235	7				
			17193	**57012**	**16763**	**55377**	**74205**	**72140**	**-2065**	**-3**	**985054**	**1088112**	**103058**	**10**
6	हैदराबाद-नई दिल्ली	12437	8144	27950	7248	25763	36094	33011	-3083	-9				
		12285	8868	28592	9244	29692	37460	38936	1476	4				
			17012	**56542**	**16492**	**55455**	**73554**	**71947**	**-1607**	**-2**	**985249**	**1067219**	**81970**	**8**
7	नई दिल्ली – कोलकाता	12302	76626	218736	67551	217925	295362	285476	-9886	-3				
		12306	13681	37524	12269	38181	51205	50450	-755	-1				
		12314	60090	329481	53563	328534	389571	382097	-7474	-2				
		12260	29440	144157	28617	132785	173597	161402	-12195	-7				
		12274	4310	28337	3848	27705	32647	31553	-1094	-3				
			184147	**758235**	**165848**	**745130**	**942382**	**910978**	**-31404**	**-3**	**1072148**	**1400462**	**328314**	**31**
8	कोलकाता-नई दिल्ली	12301	82276	224712	73626	229364	306988	302990	-3998	-1				
		12305	15440	39163	13898	39578	54603	53476	-1127	-2				
		12313	59542	325955	53570	329576	385497	383146	-2351	-1				
		12259	27140	138926	24652	128232	166066	152884	-13182	-8				
		12273	4303	27626	4090	27481	31929	31571	-358	-1				
			188701	**756382**	**169836**	**754231**	**945083**	**924067**	**-21016**	**-2**	**993328**	**1319021**	**325693**	**33**
9	नई दिल्ली – गुवाहाटी	12236	11451	49178	8893	48134	60629	57027	-3602	-6				
		12424	131646	403811	115056	420276	535457	535332	-125	0				
		12436	28001	113462	23214	113260	141463	136474	-4989	-4				
			171098	**566451**	**147163**	**581670**	**737549**	**728833**	**-8716**	**-1**	**442398**	**603508**	**161110**	**36**
10	गुवाहाटी-नई दिल्ली	12235	11250	48421	8650	48103	59671	56753	-2918	-5				
		12423	119695	401026	101539	414102	520721	515641	-5080	-1				
		12435	24068	102645	19588	109501	126713	129089	2376	2				
			155013	**552092**	**129777**	**571706**	**707105**	**701483**	**-5622**	**-1**	**424356**	**613601**	**189245**	**45**
11	नई दिल्ली – बैंगलोर	22692	51133	148152	44005	167750	199285	211755	12470	6				
		22694	31567	104381	26073	104721	135948	130794	-5154	-4				
		12214	3297	19363	4636	26273	22660	30909	8249	36				
			85997	**271896**	**74714**	**298744**	**357893**	**373458**	**15565**	**4**	**1680897**	**1846712**	**165815**	**10**
12	बैंगलोर-नई दिल्ली	22691	51651	157911	41117	163231	209562	204348	-5214	-2				
		22693	51386	133672	39921	132865	185058	172786	-12272	-7				
		12213	5695	29650	4334	27817	35345	32151	-3194	-9				
			108732	**321233**	**85372**	**323913**	**429965**	**409285**	**-20680**	**-5**	**1680454**	**1861949**	**181495**	**11**
13	नई दिल्ली – मुंबई	12952	84670	260318	79661	275148	344988	354809	9821	3				
		12954	90608	277316	80609	278271	367924	358880	-9044	-2				
		22210	12917	61800	11836	62262	74717	74098	-619	-1				

अनुबंध 2.3 (पैरा 2.1.3.4)-यात्रियों की तुलना-रेल और वायु चयनित 13 क्षेत्रों में

		रेल यात्रियों की संख्या									हवाई यात्रियों की संख्या			
क्रम सं.	क्षेत्र	ट्रेन नं.	यात्रियों की सं. (15 सितंबर से 16 जुलाई)		यात्रियों की सं. (सितंबर 16 से 17 जुलाई)		एसी 2 और एसी 3 के लिए कुल (सितंबर 15 से 16 जुलाई)	एसी 2 और एसी 3 (सितंबर 16 से 17 जुलाई) के लिए कुल	वृद्धि (+)/घटाएं (-) (नग.)	वृद्धि (+)/कमी (-) (प्रतिशत में)	यात्रियों की सं.(15 सितंबर से 16 जुलाई)	यात्रियों की सं.(सितंबर 16 से 17 जुलाई)	वृद्धि (+)/कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/कमी (-) (प्रतिशत में)
			2A	3A	2A	3A								
			188195	**599434**	**172106**	**615681**	**787629**	**787787**	**158**	**0**	**2905364**	**3174442**	**269078**	**9**
14	मुंबई-नई दिल्ली	12951	95365	282872	88677	297121	378237	385798	7561	2				
		12953	102050	301141	86266	299687	403191	385953	-17238	-4				
		22209	13253	61814	12388	54827	75067	67215	-7852	-10				
			210668	**645827**	**187331**	**651635**	**856495**	**838966**	**-17529**	**-2**	**2880430**	**3140280**	**259850**	**9**
15	नई दिल्ली – रांची	12440	25098	59833	20288	60331	84931	80619	-4312	-5				
		12454	26795	58082	19599	61768	84877	81367	-3510	-4				
			51893	**117915**	**39887**	**122099**	**169808**	**161986**	**-7822**	**-5**	**205662**	**375389**	**169727**	**83**
16	रांची-नई दिल्ली	12439	27554	60817	22597	61056	88371	83653	-4718	-5				
		12453	24507	56053	14769	55752	80560	70521	-10039	-12				
			52061	**116870**	**37366**	**116808**	**168931**	**154174**	**-14757**	**-9**	**188793**	**341308**	**152515**	**81**
17	नई दिल्ली – अहमदाबाद	12958	83404	259323	75932	267039	342727	342971	244	0				
			83404	**259323**	**75932**	**267039**	**342727**	**342971**	**244**	**0**	**724335**	**878513**	**154178**	**21**
18	अहमदाबाद-नई दिल्ली	12957	81334	252238	70376	256163	333572	326539	-7033	-2				
			81334	**252238**	**70376**	**256163**	**333572**	**326539**	**-7033**	**-2**	**727164**	**866251**	**139087**	**19**
19	नई दिल्ली – भुवनेश्वर	22812	15704	110758	13651	99845	126462	113496	-12966	-10				
		22824	23709	148218	20386	135022	171927	155408	-16519	-10				
		12282	1769	13982	1662	12178	15751	13840	-1911	-12				
			41182	**272958**	**35699**	**247045**	**314140**	**282744**	**-31396**	**-10**	**331881**	**433720**	**101839**	**31**
20	भुवनेश्वर-नई दिल्ली	22811	15473	112252	12698	98698	127725	111396	-16329	-13				
		22823	21568	146870	18471	130203	168438	148674	-19764	-12				
		12281	1569	11962	1448	11221	13531	12669	-862	-6				
			38610	**271084**	**32617**	**240122**	**309694**	**272739**	**-36955**	**-12**	**320542**	**419269**	**98727**	**31**
21	नई दिल्ली – गोवा	22414	10618	37601	9074	34167	48219	43241	-4978	-10				
			10618	**37601**	**9074**	**34167**	**48219**	**43241**	**-4978**	**-10**	**468738**	**606639**	**137901**	**29**
22	गोवा-नई दिल्ली	22413	14978	52180	13287	53741	67158	67028	-130	0				
			14978	**52180**	**13287**	**53741**	**67158**	**67028**	**-130**	**0**	**489545**	**609543**	**119998**	**25**
23	मुंबई – कोलकाता	12261	29442	141929	26736	133958	171371	160694	-10677	-6				
			29442	**141929**	**26736**	**133958**	**171371**	**160694**	**-10677**	**-6**	**757088**	**811876**	**54788**	**7**
24	कोलकाता – मुंबई	12262	27334	137636	27267	136616	164970	163883	-1087	-1				
			27334	**137636**	**27267**	**136616**	**164970**	**163883**	**-1087**	**-1**	**718891**	**789635**	**70744**	**10**
25	बैंगलोर – कोलकाता	12246	12738	66440	12450	75168	79178	87618	8440	11				
			12738	**66440**	**12450**	**75168**	**79178**	**87618**	**8440**	**11**	**542487**	**721322**	**178835**	**33**
26	कोलकाता – बंगलोर	12245	13132	65233	12219	72968	78365	85187	6822	9				
			13132	**65233**	**12219**	**72968**	**78365**	**85187**	**6822**	**9**	**515163**	**699241**	**184078**	**36**

अनुबंध 2.4 (पैरा 2.1.5.1) - चयनित प्रीमियर ट्रेनों की समय-सीमा दिखाते वक्त वक्तव्य (पैरा 2.4.1)						
श्रेणी	ट्रेन सं.	से	तक	फरवरी 2017 के दौरान सेवाओं की संख्या	विलंब के दिन	पाबंदी का प्रतिशत
राजधानी	22812	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	12	3	75%
राजधानी	22824	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	16	11	31%
राजधानी	12302	नई दिल्ली	हावड़ा	24	24	0%
राजधानी	12314	नई दिल्ली	सियालदह	28	28	0%
राजधानी	12433	चेन्नई सेंट्रल	निजामुद्दीन	8	8	0%
राजधानी	12951	मुंबई सेंट्रल	नई दिल्ली	28	26	7%
राजधानी	12424	नई दिल्ली	डिब्रूगढ़ टाउन	28	26	7%
राजधानी	12436	नई दिल्ली	डिब्रूगढ़ टाउन	8	7	13%
राजधानी	12432	निजामुद्दीन	त्रिवेंद्रम सेंट्रल	12	5	58%
राजधानी	12434	निजामुद्दीन	चेन्नई सेंट्रल	8	4	50%
राजधानी	12438	निजामुद्दीन	सिकंदराबाद जेएन	4	0	100%
राजधानी	12454	नई दिल्ली	रांची	8	3	63%
राजधानी	12440	नई दिल्ली	रांची	8	5	38%
राजधानी	12442	नई दिल्ली	बिलासपुर जेएन	8	6	25%
राजधानी	22692	निजामुद्दीन	केएसआर बेंगलुरु	16	16	0%
राजधानी	22694	निजामुद्दीन	केएसआर बेंगलुरु	12	11	8%
राजधानी	12958	नई दिल्ली	अहमदाबाद जेएन	28	24	14%
राजधानी	12952	नई दिल्ली	मुंबई सेंट्रल	28	17	39%
राजधानी	12310	नई दिल्ली	राजेंद्रनगर टी	27	19	30%
दुरंतो	12220	सिकंदराबाद जेएन	लोकमान्यातिलक टी	8	4	50%
दुरंतो	12224	एरनाकुलम जेएन	लोकमान्यातिलक टी	8	3	63%
दुरंतो	12282	नई दिल्ली	भुवनेश्वर	4	3	25%
दुरंतो	22201	सियालदह	पुरी	12	3	75%
दुरंतो	12260	नई दिल्ली	सियालदह	16	16	0%
दुरंतो	12274	नई दिल्ली	हावड़ा	8	8	0%
दुरंतो	12281	भुवनेश्वर	नई दिल्ली	4	4	0%
दुरंतो	12273	हावड़ा	नई दिल्ली	8	8	0%
दुरंतो	12276	नई दिल्ली	इलाहाबाद जेएन	12	10	17%
दुरंतो	12293	लोकमान्यातिलक टी	इलाहाबाद जेएन	8	0	100%
दुरंतो	12239	मुंबई सेंट्रल	जयपुर	8	5	38%
दुरंतो	12270	निजामुद्दीन	चेन्नई सेंट्रल	8	7	13%
दुरंतो	12284	निजामुद्दीन	एरनाकुलम जेएन	4	3	25%
दुरंतो	12219	लोकमान्यातिलक टी	सिकंदराबाद जेएन	8	7	13%
दुरंतो	12286	निजामुद्दीन	सिकंदराबाद जेएन	8	8	0%
दुरंतो	12246	यसवंतपुर जेएन	हावड़ा	20	18	10%
दुरंतो	12261	सी शिवाजी महोदया	हावड़ा	16	15	6%
दुरंतो	12214	दिल्ली एस रोहिल्ला	यसवंतपुर जेएन	4	4	0%
दुरंतो	12245	हावड़ा	यसवंतपुर जेएन	20	19	5%
दुरंतो	12269	मुंबई सेंट्रल	अहमदाबाद जेएन	28	2	93%
दुरंतो	12268	अहमदाबाद जेएन	मुंबई सेंट्रल	28	12	57%
दुरंतो	22213	शालीमार	पटना जेएन	12	8	33%
शताब्दी	12026	सिकंदराबाद जेएन	पुणे	24	19	21%
शताब्दी	12277	हावड़ा	पुरी	28	4	86%
शताब्दी	12042	न्यू जलपाईगुड़ी	हावड़ा	24	23	4%
शताब्दी	12020	रांची	हावड़ा	24	20	17%
शताब्दी	12033	कानपुर सेंट्रल	नई दिल्ली	22	22	0%
शताब्दी	12003	लखनऊ पूर्वोत्तर	नई दिल्ली	28	28	0%
शताब्दी	12034	नई दिल्ली	कानपुर सेंट्रल	22	3	86%
शताब्दी	12035	जयपुर	आगरा किला	22	3	86%
शताब्दी	12041	न्यू जलपाईगुड़ी	हावड़ा	24	24	0%
शताब्दी	12015	नई दिल्ली	अजमेर जेएन	28	14	50%

अनुबंध 2.4 (पैरा 2.1.5.1) - चयनित प्रीमियर ट्रेनों की समय-सीमा दिखाते वक्त वक्तव्य (पैरा 2.4.1)						
श्रेणी	ट्रेन सं.	से	तक	फरवरी 2017 के दौरान सेवाओं की संख्या	विलंब के दिन	पाबंदी का प्रतिशत
शताब्दी	12036	आगरा किला	जयपुर	24	11	54%
शताब्दी	12008	मैसूर ज्न	चेन्नई सेंट्रल	24	17	29%
शताब्दी	12244	कोयम्बटूर जेएन	चेन्नई सेंट्रल	24	19	21%
शताब्दी	12025	पुणे	सिकंदराबाद जेएन	24	12	50%
शताब्दी	12019	हावड़ा	रांची	24	6	75%
शताब्दी	12278	पुरी	हावड़ा	28	20	29%
शताब्दी	12027	चेन्नई सेंट्रल	केएसआर बेंगलुरु	23	23	0%
शताब्दी	12007	चेन्नई सेंट्रल	मैसूर ज्न	24	24	0%
शताब्दी	12002	नई दिल्ली	भोपाल जेएन	28	28	0%
शताब्दी	12009	मुंबई सेंट्रल	अहमदाबाद जेएन	24	5	79%
शताब्दी	12010	अहमदाबाद जेएन	भुवनेश्वर	24	2	92%
शताब्दी	12004	नई दिल्ली	लखनऊ पूर्वोत्तर	27	20	26%

अनुबंध 2.5 क (पैरा 2.2.1) नमूना चयन (भूखंड)				
S. no	जोनल रेलवे	मंडल	चयनित स्टेशनों का नाम	वाणिज्यिक भूखंडों की संख्या
1	द.पू.रे	खड़गपुर	कोलाघाट	170
2	द.पू.रे	खड़गपुर	अंदुल	21
3	द.पू.रे	खड़गपुर	पंसुखड़ा	19
4	द.पू.रे	खड़गपुर	बालेश्वर	2
5	द.पू.रे	चक्रधरपुर	मनोहरपुर	4
6	द.पू.रे	चक्रधरपुर	कुल्डीहा	1
7	पू.त.रे	खुर्दा रोड	कटक	9*
8	पू.त.रे	खुर्दा रोड	ब्रहमपुर	13
9	पू.त.रे	खुर्दा रोड	दैतारी	1
10	पू.त.रे	खुर्दा रोड	भुवनेश्वर	2
11	पू.त.रे	विशाखापत्तनम	विशाखापत्तनम	5
12	पू.त.रे	संबलपुर	संबलपुर	3
13	उ.पू.रे	लखनऊ	लखनऊ शहर	13
14	उ.पू.रे	लखनऊ	करनलगंज	20
15	उ.पू.रे	लखनऊ	नौगढ़	11
16	उ.पू.रे	लखनऊ	बस्ती	3
17	उ.पू.रे	इज्जतनगर	शहामतगंज	18
18	उ.सी.रे	अलीपुरदुआर	फकीरग्राम	1
19	उ.सी.रे	रंगिया	नई बोंगाईगांव	1
20	उ.सी.रे	रंगिया	जोगीगोपा	4
21	उ.सी.रे	तिनसुकिया	शिवसागर टाउन	3
22	उ.सी.रे	तिनसुकिया	जोरहाट टाउन	5
23	उ.रे	फिरोजपुर	जम्मू	7
24	उ.रे	फिरोजपुर	मोगा	1
25	उ.रे	दिल्ली	गाजियाबाद	1
26	उ.रे	अंबाला	सहारनपुर	1
27	उ.रे	अंबाला	चंडीगढ़	1
28	द.म.रे	सिकंदराबाद	मांडामारी	2
29	द.म.रे	सिकंदराबाद	रेचन रोड	2
30	द.म.रे	विजयवाड़ा	राविकमपाडू	1
31	द.म.रे	गुंतकल	पन्यम	1
32	द.म.रे	गुंतकल	बेटमचेरिया	1
	कुल			**347**

* मुकदमाधीन 144 भूखण्डों को छोड़कर

अनुबंध-2.5 ख(पैरा 2.2.1) नमूना चयन (पार्किंग अनुबंध)				
क्रम.सं.	जोनल रेलवे	संभाग	स्टेशनों का नाम	पार्किंग आदि के लिए ठेके की संख्या
1	द.पू.रे	खड़गपुर	खड़गपुर	1 कार पार्किंग और 2 साइकिल स्टैंड
2	द.पू.रे	खड़गपुर	संतरागाची	1 कार पार्किंग
3	द.पू.रे	खड़गपुर	मिदनापुर	3 साइकिल स्टैंड
4	द.पू.रे	चक्रधरपुर	टाटानगर	2 कार पार्किंग, मोटर साइकिल, साइकिल स्टैंड
5	द.पू.रे	चक्रधरपुर	राउरकेला	2 कार पार्किंग, मोटर साइकिल, साइकिल स्टैंड
6	द.पू.रे	चक्रधरपुर	झारसुगुडा	1 कार पार्किंग, मोटर साइकिल, साइकिल स्टैंड
7	उ.पू.रे	लखनऊ	गोरखपुर	5
8	उ.पू.रे	लखनऊ	लखनऊ सिटी	1
9	उ.पू.रे	लखनऊ	नौगढ़	1
10	उ.पू.रे	लखनऊ	बस्ती	2
11	उ.पू.रे	कटिहार	कटिहार	2
12	उ.पू.रे	कटिहार	न्यू जलपाईगुड़ी	1
13	उ.पू.रे	अलीपुरद्वार	न्यू कूच बिहार	1
14	उ.पू.रे	रंगिया	न्यू बोंगईगांव	1
15	उ.पू.रे	रंगिया	जोगीगोहपा	1
16	द.पू.रे	सिकंदराबाद	सिकंदराबाद	4
17	द.पू.रे	विजयवाड़ा	विजयवाड़ा	10
18	द.पू.रे	विजयवाड़ा	एलुरु	5
19	द.पू.रे	विजयवाड़ा	नेल्लोर	5
20	द.पू.रे	गुंटूर	गुंटूर	5
21	उ.रे	मुंबई	कल्याण	5
22	उ.रे	मुंबई	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	1
23	उ.रे	पुणे	पुणे	4
24	उ.रे	सोलापुर	सोलापुर	2
25	उ.रे	नागपुर	नागपुर	6
26	पू.रे	हावड़ा	हावड़ा	2
27	उ.रे	चेन्नई	चेन्नई सेंट्रल	3
28	उ.रे	फिरोजपुर	जम्मू	1
29	उ.रे	फिरोजपुर	मोगा	1
30	उ.रे	दिल्ली	गाज़ियाबाद	3
31	उ.रे	दिल्ली	नई दिल्ली	2
32	उ.रे	अंबाला	सहारनपुर	3
33	उ.रे	अंबाला	चंडीगढ़	4
34	ईसीओआर	खुर्दा रोड	कटक	4
35	ईसीओआर	खुर्दा रोड	ब्रह्मपुर	3
36	ईसीओआर	खुर्दा रोड	भुवनेश्वर	2
37	ईसीओआर	विशाखापत्तनम	विशाखापत्तनम	5
38	ईसीओआर	संबलपुर	संबलपुर	1
	कुल			**108**

अनुबंध 2.6 (पैरा 2.2.4) लाइसेंसधारी/प्लॉट धारको द्वारा प्लॉटो का उपयोग	
रेलवे	**लेखापरीक्षा आपत्तियां**
द.पू.रे	**स्टेशन-कोलाघाट**
	(i) श्री मदन मोहन बेरा को आबंटित प्लॉट सं. 32 (क्षेत्र 197 वर्ग मीटर) का उपयोग छनघूर फैक्टरी के रूप में तुशारकान्ती जन द्वारा किया जा रहा था तथा उसकी संरचना स्थाई थी।
	(ii) प्लॉट सं. 9 (क्षेत्र 372 वर्ग मीटर) जो मूल रूप से श्रीमति इन्दर देवी चोपड़ा को आबंटित कया गया था, को भारतीय जूट निगम को किराए पर चढ़ाया गया था तथा उसकी संरचना स्थाई थी।
	(iii) प्लॉट सं. 31 को मूल रूप से श्री हरीपदा मैती तथा कालीपदा मैती को आबंटित किया गया था। इसके बाद प्लॉट पर श्री जितेन्द्रनाथ मैती द्वारा कब्जा किया गया तथा ₹ 1.95 लाख में गवाह की उपस्थिति में ₹ 50 गैर-न्यायिक स्टैम्प पेपर पर श्री प्रवत मोडल को बेचा गया। प्लॉट श्री जितेन्द्रनाथ को कैसे हस्तांतरित हो गया, यह रिकार्ड नहीं था। प्लॉट की स्थाई संरचना को हटाकर इसे सेरेमिक टाइल्स तथा मार्बल शॉप, स्टेशनरी गुड्स शॉप आदि के रूप में उपयोग किया जा रहा था।
	(iv) प्लाट सं. 67 मूल रूप से श्री बलाय देय को आबंटित था। प्लॉट को श्री प्रवत मोडल की रिक्तदेय प्रबीरदेय सुनीदेय तथा बैसाखी चक्रबर्ती पत्नी, पुत्रों और स्वर्गीय बलाय देय की विवाहित पुत्री द्वारा क्रियान्वित नोटरी के माध्यम से ₹ 50 नॉन - ज्यूडिशियल स्टैम्प पेपर पर पावर ऑफ एटार्नी द्वारा हस्तांतरित किया गया।
	(v) मूल रूप से श्री श्रीधर चन्द्र दोलई को आबंटित प्लॉट सं. 1, 1ए राज्य सब-रजिस्ट्री ऑफिस में पंजीकरण के माध्यम से ₹ 2200 नॉन ज्यूडिशियल स्टैम्प पेपर पर डीड ऑफ डोनेशन द्वारा उनके दामाद श्री अन्नत कुमार नायक को हस्तांतरित किया गया। प्लॉट पर वर्तमान में उनके पोते कौशिक नायक का कब्जा था। प्लॉट सं. 1 एवं 1ए को हार्डवेयर शॉप, हॉजरी फैक्टरी तथा वूड स्टैकिंग के रूप में उपयोग किया जा रहा है। दोनों प्लॉटों में स्थाई संरचना हटा दी गई है।
	(vi) श्री किशोरी मोहन खान को मूल रूप से आबंटित प्लॉट सं. 89 (क्षेत्र 849 वर्ग मी.) को ऑयल मिल के रूप में रतन लाल बोथरा तथा आर. बोथरा द्वारा उपयोग किया जा रहा था तथा इसकी संरचना स्थाई थी।
	(vii) संयुक्त रूप से जांच किए गए किसी भी प्लॉट (कोलघाट स्टेशन पर) का उचित रूप से सीमांकन नहीं किया गया था तथा उसे मूल रूप से आबंटित व्यक्ति के अलावा अन्यो द्वारा अनिधिकृत रूप से उपयोग किया जा रहा था।
द.पू.रे	**स्टेशन - पंसकुरा**
	(i) सेन्ट्रल ट्रेडिंग कॉ. को मूल रूप से आबंटित प्लॉट सं. 10बी (एस) (क्षेत्र 167 वर्ग मी.) को राम कृष्ण घोराय द्वारा उपयोग किया जा रहा था। आदरणीय उच्च न्यायालय कोलकाता के आदेशों के अनुपालन में उन्हें जनवरी 2017 में हटाया गया। इंजीनियरिंग विभाग ने प्लॉट लेने को कहा था परन्तु उन्होंने अनाधिकृत कब्जे का अवसर देते हुए उस पर पुसा मसोरी सरचनाओं की मौजूदगी के कारण इसे लेने से मना कर दिया। प्लॉट पूर्ण रूप से खाली नहीं था तथा एक निमायभौतिक के अनाधिकृत रूप से अशत: कब्जे में था जो एक फूलो की दुकान चलाता था। प्लॉट की संरचना स्थाई थी।
	(ii) मूल रूप से श्रीमति संध्या रानी दे को आबंटित प्लॉट सं. 10बी(एस) (क्षेत्र 167 वर्ग मीटर) को सईद इम्दाद अली तथा कल्पना रानी जन द्वारा बैकरी (राजा फूड प्रोडक्ट्स) के रूप में उपयोग किया जा रहा था। प्लॉट के ऊपर दो मंजिला इमारत थी।
	(iii) मूल रूप से श्रीमति संध्या रानी दे को आबंटित प्लॉट सं. 10बी(एस) (क्षेत्र 167 वर्ग मीटर) को सईद इम्दाद अली तथा कल्पना रानी जन द्वारा बैकरी (राजा फूड प्रोडक्ट्स) के रूप में उपयोग किया जा रहा था। प्लॉट के ऊपर दो मंजिला इमारत थी।
	(iv) मूल रूप से डब्ल्यू.ए. खान को आबंटित प्लॉट सं. शून्य (एस) ,क्षेत्र 255 वर्ग मी.) को उसके पुत्र द्वारा उपयोग किया जा रहा था तथा दो मंजिला आवासीय इमारत थी तथा नीचली मंजित पर दुकाने थी।
	(v) मूल रूप से वासुदेव महापत्र को आबंटित प्लॉट सं. 5बी(एस) (क्षेत्र 167 वर्ग मीटर) को एक बाहरी व्यक्ति द्वारा रहने के लिए उपयोग किया जा रहा था तथा इसमें स्थाई संरचना वाली सीड शॉप थी।
	(vi) किसी भी प्लॉट का उचित रूप से सीमांकन नहीं किया गया था। केवल प्लॉट सं. 3बी(एस) जहां मूल आवंटी अपने पार्टनर के साथ व्यापार कर रहा था, को छोड़कर सभी प्लॉटों को मूल आवंटी के अलावा अन्य अनाधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपयोग किया जा रहा था।
द.पू.रे	**स्टेशन - अन्दुल**
	(i) नेशनल तार प्रोडक्ट को 636.50 वर्ग मीटर का प्लॉट संख्या 25(एस) आबंटित किया गया। कम्पनी ने 1,105.54 वर्ग मीटर के अतिरिक्त क्षेत्र का अनाधिकृत अतिक्रमण किया था तथा इसके विनियमन के लिए रेल प्रशासन को अनुरोध किया था (2008)। रेल प्रशासन ने अतिक्रमण भूमि को खाली करवाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की थी।
	(ii) समर घोष, अमर घोष तथा अन्यों को मूल रूप से आबंटित प्लॉट सं. 1(एस) (क्षेत्र 167 वर्ग मीटर) को अन्यों द्वारा अनधिकृत कब्जा किया गया तथा स्टेशनरी, स्वीट, स्नैक, टी, गैस अवन रिपेयरिंग शॉप तथा सैलून के रूप में उपयोग किया गया।
	(iii) दुलाल चद्रं घोष एवं उसके पुत्रों को आबंटित प्लॉट सं. 2 एवं 3 (क्षेत्र 334 वर्ग मीटर) को मृत्युंजय घोष तथा आठ अन्यों द्वारा कब्जे में लिया गया। प्लॉटों को साइकिल/मोटर साइकिल स्टैंड के रूप में उपयोग किया गया तथा इसका ढांचा स्थाई था।
	(iv) मृत्युंजय घोष को आबंटित प्लॉट 4(एस) (क्षेत्र 167 वर्ग मीटर) को रेलवे की अनुमति के बिना प्लॉट सं. 2 तथा 3 में मिलाया गया तथा इसे मृत्युंजय घोष तथा आठ अन्यों द्वारा साइकिल स्टैंड के रूप में उपयोग किया जा रहा था।
	(v) अब्दुल हकीम को आबंटित प्लॉट सं. 1(सी) (क्षेत्र 465 वर्ग मीटर) को सॉ मील, फायर वूड एवं टिम्बर की स्टोरिंग, फर्नीचर का निर्माण के रूप में उपयोग कयि गया। प्लॉट का ढांचा स्थाई था।
	(vi) संयुक्त रूप से जांच किए गए सभी पांच प्लॉटो का सीमांकन उचित प्रकार से नहीं किया गया था। पांच में तीन पर अनधिकृत कब्जा था।
द.पू.रे	**स्टेशन - बलसोर**
	(i) प्लॉट सं. शून्य (क्षेत्र 929 वर्गमीटर) तथा 6/1 (क्षेत्र 168 वर्गमीटर) को एन. के. दास तथा मै. एम. जी. पी. कम्पनी को आबंटित किया गया। दोनों प्लॉटो पर अशोक कुमार अग्रवाल द्वारा कब्जा किया गया तथा एक नमक गोदाम के रूप में उपयोग किया जा रहा था तथा इसका ढांचा स्थाई था।
	(ii) प्लॉट शून्य तथा 6/1 जिन्हें प्लॉट धारको द्वारा खाली करने के पश्चात पहले इंजीनियरिंग विभाग को सौपा गया था, के बीच स्थित अन्य वाणिज्यिक प्लॉट अनधिकृत कब्जे में थे तथा इन्हें आवासीय उद्देश्य, क्लब आदि के लिए उपयोग किया जा रहा था।
द.पू.रे	**स्टेशन - मनोहरपुर**

अनुबंध 2.6 (पैरा 2.2.4) लाइसेंसधारी/प्लॉट धारको द्वारा प्लॉटो का उपयोग	
रेलवे	**लेखापरीक्षा आपत्तियां**
	(i) प्लॉट सं. 1ए, 2ए एवं 3ए (क्षेत्र 20,955 वर्गमीटर) को लौह अयस्क की स्टैकिंग के लिए सेल (पहले आईआईएससीओ के नाम से जाने जानी वाली) को आबंटित किया गया परन्तु 2016 से लोडिंग रूकी हुई थी।
	(ii) प्लॉटो का सीमाकंन नहीं हुआ था तथा इन पर कुछ बना हुआ नहीं था।
द.पू.रे	**स्टेशन - कुल्दिहा**
	रेलगाड़ियों द्वारा लौह अयस्क की स्टैकिंग तथा वितरण के लिए श्री बी. सी. डोगरा को पच्चपन प्लॉट (13,049 वर्ग मीटर के) आबंटित किए गए थे।
द.पू.रे	**सामान्य - आपत्तियां**
	(i) प्लॉटो को जूट, फायर वुड, पैडी तथा अन्य माल जैसे रेल बोर्न गुड्स की स्टैकिंग/स्टोरिंग के लिए आबंटित किया गया था। 'पीस मील' को हटाने तथा वैगनों में गुड्स की 'छोटी' बुकिंग के पश्चात, इन प्लॉटों को उस प्रयोजन जिसके लिए इन्हें आबंटित किया गया था, के लिए उपयोग करने की गुंजाइश नहीं थी। इसके अलावा, सभी प्लॉटो के वर्तमान उपयोग के विषय में सूचना एसएमआर के पास उपलब्ध नहीं थी।
	(ii) रेलवे ने 2014 में कोलाघाट स्टेशन के अन्तर्गत 170 प्लॉटों में से 18 प्लॉटो को छोड़कर अन्य प्लॉटो के उपयोगो के विषय में कभी कोई सर्वेक्षण नहीं किया था। इन 18 प्लॉटो के मामले में, रेलवे ने यह पाया कि इन्हें आवासीय, वाइन शॉप सहित शॉप, सत्ता कार्नर, इलेक्ट्रिक गुड्स, ऑटो स्टैंड आदि के लिए उपयोग किया जा रहा था, इन पर बाहरी व्यक्तियों द्वारा कब्जा किया गया था तथा उनके बीच प्लॉटो को टुकड़ों में बांटा गया था आदि। लेखापरीक्षा ने वाणिज्यिक विभाग के रेलवे अधिकारियों के बीच संयुक्त जांच (1) की तथा यह पाया कि
	(क) वर्तमान में प्लॉटो को हार्डवेयर शॉप, हाजरी फैक्टरी, ग्रिल फैक्टरी, सेरेमिक टाइलस तथा मार्बल शॉप, गोदाम, चंदचूड फैक्टरी, ऑयल मील, नमक गोदाम, भारत जूट निगम के किराए, बर्निंग घाट, राजनीतिक पार्टी कार्यालय तथा विविध अन्य प्रयोजनों जैसे कई अन्य उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जा रहा था।
	(ख) रेलवे प्लॉटो को अस्थाई लाइसेंस आधार पर दिया गया था। रेल प्रशासन की विशेष स्वीकृति के अलावा किसी प्लॉट धारक को किसी स्थाई ढांचे को बनाने की स्वीकृति नहीं दी गई थी। हालांकि, यह देखा गया कि प्लॉट धारको ने प्लॉटो पर अनधिकृत कब्जा किया था तथा स्थाई संरचना को हटाया था। दुकानों के साथ प्लॉट सं. 3बी(एस), शून्य (एस) आवासीय डबल स्टोरी बिल्डिंग का निर्माण किया गया है तथा कोलाघाट स्टेशन पर डबल स्टोरी बिल्डिंग को आरसीसी (सुदृढ़ सीमेंट कन्क्रीट) कॉलम, ब्रिक तथा सीमेंट वॉल आदि से बने प्लॉट सं. 18 तथा 25 पर बनाया गया है। सीलिंग तथा टॉप सीलिंग (डबल स्टोरी के मामले में) को अस्थाई ढांचे को सादृश्य बनाने के लिए टाइल तथा एसबेस्टस आदि से कवर किया गया था।
	(ग) प्लॉटो को गवाह की मौजूदगी में लॉ वेल्यू नॉन- ज्युडिशियल स्टैम्प पेपर पर पार्टियों के बीच सेल डीड तथा डीड ऑफ डोनेशन पर हस्तांतरण के माध्यम से अन्य ओक्यूपट को गैर कानूनी रूप से मूल आबंटी से उप-आबंटी तथा उप आबंटियों को हस्तांतरित किया गया था तथा राज्य सरकार उप-रजिस्ट्रार कार्यालय में पंजीकृत किया गया था।
पू.त.रे	**स्टेशन - कूटक**
	(i) ऑयल इन्स्टलेशन के प्रयोजन हेतु एचपीसीएल को लाइसेंस दिए गए 10,876 वर्गमीटर माप की भूमि के प्लॉट को खाली नहीं किया गया, तथापि डिपो फरवरी 2016 से बन्द था। ढांचे को अभी तक समाप्त नहीं किया गया।
	(ii) बहुत पहले बन्द माल गोदाम क्षेत्र के समीप एफसीआई साइडिंग खाली पड़ी थी। साइडिंग जिस तिथि से उपयोग में नहीं है तथा रेलवे द्वारा खाली क्षेत्र के वाणिज्यिक उपयोग हेतु प्रस्ताव यदि कोई हो, के द्वारा कब्जा किए गए क्षेत्र के विवरण रिकार्ड में नहीं थे।
	(iii) मालगोदाम क्षेत्र पर सभी प्लॉटो पर अनधिकृत कब्जा था। लाइसेंस फीस के उपयोग, निर्धारण तथा उगाही का रिकार्ड उपलब्ध नहीं था।
पू.त.रे	**स्टेशन - ब्रहमपुर**
	6253 वर्गमीटर के क्षेत्र पर बीपीसीएल का एक ऑयल इन्स्टलेशन रेलवे द्वारा निर्धारित दर पर लाइसेंस फीस पर पूर्व स्वतंत्रता से परिचालन में था। प्लॉट को रेलवे कार्यकारिणी अर्थात टैंक वैगनों के माध्यम से पेट्रोलियम प्रोडक्टस की आपूर्ति तथा डिपो में अनलोडिंग, के लिए उपयोग किया गया। चूँकि पीओएल ट्रैफिक को अक्टूबर 2014 से रोका गया था अत: रेलवे ने बीपीसीएल प्राधिकारियों को फरवरी 2015 में परिचालन रोकने, परिसम्पत्तियों को डिस्मैटल करने तथा सुरक्षा कारणों से भूमि को छोड़ने के लिए नोटिस भेजा। तथापि, बीपीसीएल ने रेलवे को ₹ 6.91 लाख के लिए 2016-17 हेतु लाइसेंस फीस में छूट दी परन्तु क्षेत्रीय मुख्यालयों ने डिविजनल कार्यालय को सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जा धारकों को हटाना) अधिनियम 1971 के अनुप्रयोग से चैक न लेने तथा ब्रहमपुर से बीपीसीएल हटाने का निर्देश दिया। बीपीसीएल के अन्तर्गत भूमि को खाली नहीं किया गया था। रेलवे ने 2016-17 तथा 2017-18 के दौरान ₹ 14.52 लाख की अधिकृत फीस गवा दी।
उ.सी.रे	(i) फकीग्राम में दो पार्टियों द्वारा एक प्लॉट (350 वर्गमीटर) का उपयोग किया गया था।
	(ii) जोगीघोपा पर अन्य प्लॉट (क्षेत्र 5,320.84 वर्गमीटर) को संबंधित डिविजनल कार्यालयों द्वारा समय-समय पर जारी आदेशों पर अस्थाई स्टैकिंग के आधार पर बैम्बू चिप्स तथा कोयले के परिवहन का व्यवसाय करने के लिए 14 पार्टियों द्वारा उपयोग किया जा रहा था।
	(iii) दो चयनित स्टेशनों (सीबसागर टाउन और जोरहट टाउन) पर प्लॉट धारको को रेलवे के लिए ट्रैफिक का ऑफर नहीं दिया जा रहा था तथा प्लॉटो को अन्य व्यवसाय के लिए उपयोग किया जा रहा था। उन्होंने 2014 से लाइसेंस फीस का भुगतान बन्द कर दिया है।
द.म.रे	रेचनी रोड पर 7,305 वर्गमीटर क्षेत्र के एक प्लॉट के लिए मै. नरेश कुमार कम्पनी प्रा. लि. को लाइसेंस दिया गया था परन्तु प्लॉट को मै. एससीसीएल द्वारा लॉरी वेग ब्रिज तथा कार्यालय ढ़ाचें के स्थाई ढांचे के साथ उपयोग किया जा रहा था। रेल प्रशासन द्वारा प्लॉट धारको के प्रति कार्रवाई नहीं की गई है।

अनुबंध 2.7 (पैरा 2.2.7)								
मूल लाइसेंसधारियों द्वारा भूखंडों को उप-पट्टे पर देना								
स्टेशन का नाम	प्लाट धारकों की संख्या	मूल आवंटी द्वारा कब्जा	वर्तमान निवासी के नाम पर सथानांतरण	वकालतनामें पर कानूनी वारिस द्वारा कब्जा	वकालतनामें पर कानूनी वारिस के अलावा अन्यों द्वारा कब्जा	मूल आवंटी के वारिस ने अनधिकृत कब्जा	बाहरी लोगों के द्वारा अनधिकृत कब्जा	अन्यों (अथार्त कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं है या आबंटित नहीं
दपूरे	217	65	1	2	22	30	65	32
उपूरे	66	28	0	7	0	4	22	5
इसीओआर	177	33	0	0	0	0	0	144
दमरे	7	3	0	0	0	0	0	4
कुल	**467**	**129**	**1**	**9**	**22**	**34**	**87**	**185**
कुल प्रतिशत		**27.62**	**0.21**	**1.93**	**4.71**	**7.28**	**18.63**	**39.61**

अनुबंध 2.8 (2.2.6.1)								
लाइसेंस शुल्क का निर्धारण और प्राप्ति								
रेलवे	स्टेशन का नाम	वाणिज्यिक भूखंडों के वर्तमान निवासी	भूखंड का क्षेत्रफल (वर्गमीटर में.)	उद्देश्य जिसके लिए भूखंड का उपयोग किया जा रहा था	रेलवे द्वारा तय किया गया वार्षिक लाइसेंस शुल्क (अप्रैल, 2016 को) (₹ में)	लाइसेंस शुल्क का भुगतान (हां/ना	रेलवे बोर्ड के 2005 के निर्देश/दिशानिर्देशों के अनुसार लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकन के रूप में वार्षिक लाइसेंस शुल्क	कम निकासी (प्रतिशत में)
दपुरे	अन्दूल (एडीएल)	राष्ट्रीय राल उत्पाद	(i) 637	कोलतार	(i)109356	नही	(i)234334	114
			(ii)1106 अनधिकृत कब्जा		(ii) शून्य		(ii) 407016	
		जनाब अब्दुल हाकीम	464	लकड़ी	78114	नही	171010	119
	कोलाघाट (केआईजी)	रजाक और चित्तरंजन गं	372	निवास और स्टील के गोडाउन	10299	नही	249231	2320
		भवानी रंजन चक्रवेदी	372	लोहे की रॉड और नालीदार चादर	10299	नही	249231	2320
		तुषारकांति जाना	197	खाद्य उत्पाद (चन्नाचुर)	5472	नही	132399	2320
		निश्चल कनकारिया	191	परिधान विनिर्माण	5310	नही	128475	2319
		निर्मलेन्दु भुनिया	162	देखा मिल	4506	नही	109032	2320
		प्रवत मंडल	254	मार्बल गोडाउन	7029	हां	170098	2320
		बरीन्द्र नाथ समानता	492	मार्बल शॉप	13647	नही	392536	2776
	पंशकूरा (पीकेयू)	सूबोध परामानीक	167	फल पूरे बिक्री व्यापार	5182	हां	249596	4717
		डब्ल्यू। ए। खान के चार	255	दो मंजिला इमारत	7769	हां	381381	4809
		सेंट्रल ट्रेडिंग कं	929	पेट्रोल पंप	25900	हां	1386811	5254
		सूबोध परामानीक	899	पेट्रोल पंप	23312	हां	1341878	5656
		सैयद इम्दाद अली और कल्पना रानी जान	948	ा खाद्य उत्पाद (बेव	25900	हां	1414577	5362
उसरे	एसआरटीएन	ओएनजीसी	10845.57	पेट्रोलियम उत्पाद	631646	हां	618838	14
	जेटीटीएन	आईओसीएल	1546.37	पेट्रोलियम उत्पाद	शून्य	नही	48649	100
		आईओसीएल	1081.29	पेट्रोलियम उत्पाद	शून्य	नही	144463	100
		राय बहादुर चूनी लाल	2082.63	पेट्रोलियम उत्पाद	79777	हां	79777	0
		बी.एल पोड्डर	1393.54	बल्ला खदान	80562	हां	80562	0

अनुबंध 2.9 (पैरा 2.2.7)	
साईकिल/मोटर साईकिल/स्कूटर/कार पार्किंग केलिए भूमि का लाईसेंसिकरण	
जोनल रेलवे	**लेखापरीक्षा आपत्तियां**
द.पू.रे	खड़गपुर (उत्तरी भाग) में लाईसेंसी मगन पांडे ने साइकिल स्टैंड (1,402 वर्ग मी.) के लिए अगस्त 1983 से भुगतान करना बंद कर दिया था और रेल प्रशासन द्वारा जारी खाली करो नोटिस के विरूद्ध न्यायालय में मुकदमा (1983 से) दायर कर दिया। यद्यपि अगस्त 2013 में न्यायालय के आदेश के पश्चात प्लॉट खाली करा लिया गया था किंतु रेल प्रशासन अगस्त 1983 से अगस्त 2013 से संबंधित ₹ 0.84 करोड़ का बकाया लाईसेंस शुल्क वसूल करने में असफल रहा।
	मई 2009 में, मिदनापुर-I (456.25 वर्ग मी.) में साईकिल स्टैंड का ठेका समाप्त होने के पश्चात, जुलाई 2013 में लाईसेंसी को सेवा समाप्त नोटिस दिया गया। लाईसेंसी ने सितंबर 2013 में इस सेवा समाप्त नोटिस के विरूद्ध न्यायालय में मुकदमा दर्ज कर दिया। तदापरांत, दो शेष ठेकों मिदनापुर-II (225 वर्ग मी.) और मिदनापुर-III (610 वर्ग मी.) के प्रति सेवा समाप्त नोटिस प्रदान किया गया, जिसके विरूद्ध लाईसेंसी न्यायालय में मुकदमा दर्ज कर दिया। तथापि, लाईसेंसी ने लाईसेंस शुल्क भुगतान कर दिया जिसे रेल प्रशासन ने स्वीकार लिया। एसएमआर को साईकिल स्टैंड चलाने के लिए लाईसेंसी को प्रदान किया गया मिदनापुर साईकिल स्टैंड के प्लॉट के क्षेत्रफल की जानकारी नहीं थी। यह पाया गया कि प्रत्येक मामले में लाईसेंसी ने 100 वर्ग मी. (लगभग) के दो अतिरिक्त प्लॉटों पर अनिधिकृत कब्जा कर रखा था। अक्तुबर 2015 से जनवरी 2018 तक टाटानगर में मै. सहकर ग्लोबल लि.मि. को साईकिल स्टैंड और कार पार्किंग (9,9848.96 वर्ग मी.) का ठेका प्रदान किया गया। फर्म ने जुलाई 2017 तक रेल प्रशासन ने विभागीय रूप इसे चलाया। रेल प्रशासन ने अगस्त 2017 में संयुक्त निरीक्षण संचालित किए जाने तक बिना करार किऐ मैं. ड्रीम होम्स
	टाटानगर एम/एस में सहकार ग्लोबल लिमिटेड को साइकिल स्टैंड और कार पार्किंग (9848.96 वर्गमीटर) के लिए अक्टूबर 2015 से जनवरी 2018 तक का ठेका प्रदान किया गया । फर्म ने जुलाई 2016 से काम बंद कर दिया था । इसके बाद रेल प्रशासन ने इसे विभागीय रूप से जुलाई 2017 तक चलाया । रेलवे प्रशासन ने अगस्त 2017 में किए गए संयुक्त निरीक्षण तक समझौते का निष्पादन किए बिना एक नए अनुबंध (जुलाई 2017) के लिए एम/एस ड्रीम होम इंफ्रास्ट्रक्चर को सम्मानित किया । इसके अलावा एकत्रित स्टाफ व राजस्व की संख्या की तैनाती पर भी कोई रिकार्ड ऑडिट के लिए उपलब्ध नहीं कराया गया ।
	राउरकेला में, 4,930 वर्ग मी. के पार्किंग क्षेत्र में से 2500 वर्ग मी. के लिए पार्किंग प्रभार वसूलने हेतु श्रमबल तैनात नहीं किया गया। छह समूह 'ग' के छह तथा समूह 'घ' के छह कर्मचारी के साथ एक पर्यवेक्षक को साईकिल और स्कूटर स्टैंड पर तैनात किया गया जबकि कार पार्किंग में कोई श्रमबल तैनात नहीं किया गया। यह देखा गया कि स्टैंड/पार्किंग से केवल ₹ 1.66 लाख प्रति माह की आय हुई जबकि तैनात किऐ गऐ स्टाफ पर ₹ 5 लाख व्यय किऐ गऐ जैसा कि लेखापरीक्षा में निर्धारण किया गया।
पू.त.रे	भुवनेश्वर स्टेशन पर पार्किंग क्षेत्र (2,000 वर्ग मी.) रिक्त पड़ा है। सरकारी तथा निजी वाहन रेल प्रशासन को बिना कोई राजस्व दिये खड़े किऐ गऐ थे। रेल प्रशासन की पार्किंग प्लॉट से राजस्व उगाहने की कोई योजना नहीं थी।
	ब्रहमपुर पार्किंग प्लॉट (1,324 वर्ग मी.) की क्षमता दिन के किसी भी समय (24 घंटे) 114 साईकिल और 239 मोटर साईकिल/स्कूटर की है। पार्किंग शुल्क 12 घंटे के आधार पर वसूला जाता है। रेल प्रशासन ने 114 और 239 के स्थान पर 12 घंटों के लिऐ 57 साईकिल और 120 मोटर साईकिल/ स्कूटर (अर्थात आधी क्षमता) पर आधारित मूल्य निश्चित किया। इस प्रकार आरक्षित मूल्य जितना होना चाहिए उससे कम परिगणित किया गया। लाईसेंस शुल्क ₹ 25.16 लाखनिश्चित किया गया और 2013-14 से 2016-17 की अवधि के लिए जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित किया गया ₹ 31.76 लाख के स्थान पर ₹ 6.60 लाख का कम वसूला गया।
	विशाखापत्तनम में साईकिल और कार पार्किंग (5,673.5 वर्ग मी.) 01.4.2016 को लाईसेंस शुल्क वसूली के समय पिछले वर्ष के ₹ 50.01 लाख के लाईसेंस शुल्क की दस प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की वसूली नहीं की गई जिसके परिणाम स्वरूप ₹ 5 लाख रूपये की कम वसूली हुई।
	एक अन्य पार्किंग प्लॉट (1844 वर्ग मी.) में 01.04.2015 को ₹16.61 लाख के पिछले वर्ष के लाईसेंस शुल्क के दस प्रतिशत की वसूली नहीं की गई जिसके कारण ₹1.66 लाख की कम वसूली हुई। इसी प्रकार 1.4.2016 से वृद्धि न किए जाने के कारण ₹ 1.8 लाख की कम वसूली हुई।
	इसी प्रकार एक अन्य पार्किंग प्लॉट1640 वर्ग मी.) में 01.04.2016 को ₹ 4.79 लाख के लाईसेंस शुल्क में वार्षिक दस प्रतिशत की वृद्धि नहीं की गई थी जिसे परिणामत: ₹ 0.47 लाख की कम वसूली हुई।
पू.रे	हावड़ा स्टेशन में, कार पार्किंग स्टैंड I और स्टैंड II के लाईसेंस की अवधि क्रमश: 7-10-2017 और 17-7-2017 को समाप्त हो गई, लाईसेंसी ने ठेका अवधि से आगे का लाईसेंस शुल्क जमा करा दिया था। ठेका विस्तारण से संबंधित दस्तावेज रिकॉर्ड में नहीं पाऐ गऐ। 23.08.2017 को खुलने की तारीख के साथ दोनों टैक्सी स्टैंड की संविदा आमंत्रित की गई।
उ.पू.रे	गोरखपुर में दो साईकल स्टैंड के लिए ठेके प्रदान किऐ गऐ। ठेकेदार ने सितंबर 2015 से जुलाई 2016 तक लाईसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया। उसने ₹69.33 लाख के बकाया लाईसेंस शुल्क के साथ जून 2016 में काम छोड़ दिया। रेल प्रशासन ने ₹51.99 लाख की प्रतिभूति राशि तथा प्रदर्शन गारंटी से समायोजित कर ली। ₹17.33 लाख की राशि अभी भी ठेकेदार से वसूल की जानी शेष है।
पू.सी.रे	कटिहार में; करार समाप्त होने के पश्चात, ठेकेदार को तीन महिने के अंतराल के पश्चात एक वर्ष की अवधि के लिए कोटेशन आधार पर चलाने की अनुमति प्रदान की गई। उसके प्रति ₹ 1.67 लाख की राशि बकाया थी। इसके अतिरिक्त 1,318.5 वर्ग मी. और 2,200 वर्ग मी. क्षेत्र के दो पार्किंग प्लॉटों के लिए, 2015 में क्रमश: दो से तीन महिनों के लिए पार्किंग प्रभार एकत्रित करने के लिये कोई करार प्रभाव में नहीं था। उस अवधि के दौरान रेलवे ने ₹1.81 लाख की हानि वहन की।
	न्यू कूच बिहार, में, मई 2016 में तीन वर्ष का करार समाप्त होने के पश्चात, ठकेदार को नौ माह के लिए व्यवसाय करने के लिए अनुमति प्रदान की गई थी। फरवरी 2017 में नया करार आरंभ किया गया। ₹4.36 लाख की राशि, तथापि, करार की पूर्ववती अवधि के लिए उसके प्रति बकाया थी।
	जोगीघोपा में, 7500 वर्ग मी. के प्लॉट के लिए सितंबर 2015 से नवंबर 2017 तक की अवधि के दौरान कुल 27 महिनो के विभिन्न अल्पाधियों के लिये कोई करार प्रभाव में नहीं था।
म.रे	छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल (सीएसएमटी) ₹ 56.30 लाख का व्यय करके मार्च 2012 में पीडी डिमेलो रोड साईड पर सीएसएमटी स्टेशन पर प्लेटफॉर्म संख्या 18 के साथ पार्किंग क्षेत्र का विकास कार्य अभियांत्रिकी प्रभाग, मुम्बई डिविजन द्वारा पूरा किया जा चुका था। यह क्षेत्र रेल प्रशासन द्वारा पे एंड पार्क पर आबंटित नहीं किया गया था। यह पाया गया कि इतना बड़ा पार्किंग क्षेत्र यात्रियों तथा निजी टैक्सीयों द्वारा बिना किसी भुगतान के प्रयोग किया जा रहा था। चूंकि सीएसएमटी एक ए1 श्रेणी स्टेशन है तथा पें एंड पार्क प्लॉट के लिए उच्च दर प्राप्त करने के लिए सक्षम है। रेलवे प्रशासन को अप्रैल 2012 से जून 2017 के दौरान पार्किंग ठेका आबंटित न करने के कारण ₹2.44 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।
	कुर्ला में, जुलाई 2013 में तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹19 लाख प्रति वर्ष पर सुशीला ट्रेडिंग कंपनी को पे एंड पार्क सुविधा की व्यवस्था के लिए ठेका प्रदान किया गया। ठेकेदार ने ₹4.75 लाख के तीन माह के लाइसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान कर दिया। चूंकि रेल प्रशासन ठेकेदार को स्तरीय पार्किंग स्थल उपलब्ध नहीं कर सका, इस भूमि पर पे एंड पार्क सुविधा आरंभ नहीं हो सकी। कुर्ला में पे एंड पार्क प्लॉट अभी खाली ही पड़ा है वाहनों की पार्किंग के स्तरीय भू-संपत्ति उपलब्ध न कर पाने के कारण रेल प्रशासन ने अगस्त 2013 से जून 2017 तक ₹74.42 लाख का राजस्व खो दिया।
	घाटकोपर में, तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹21.67 लाख प्रति वर्ष पर घाटकोपर स्टेशनों पर पे एंड पार्क सुविधा की व्यवस्था का ठेका सानी कंसल्टेंसी प्रा. लिमि. को प्रदान किया गया। ठेकेदार ने ₹5.41 लाख की राशि के तीन माह के लाईसेंस शुल्क का अग्रिम भुगतान कर दिया। तथापि, रेल प्रशासन ठेकेदार को घाटकोपर रेलवे स्टेशन पर उचित आने और जाने के द्वारा उपलब्ध कराने में असफल रहा। परिणामत: इन प्लॉटों में पे एंड पार्क सुविधा आरंभ नहीं की जा सकी। जैसा कि लेखापरीक्षा में निर्धारित किया गया अगस्त 2013 से अक्तुबर 2015 के बीच रेल प्रशासन को ₹ 48.75 लाख के राजस्व की हानि हुई।

अनुबंध 2.10 (पैरा 2.2.9)
वाणिज्यिक प्लॉट का गैर-अधिकारिक व्यवसाय

जोनल रेलवे	स्टेशन	डिवीजन	प्लॉट की कुल संख्या	प्लॉट का क्षेत्रफल (वर्ग मी. में)	अतिक्रमण किऐ गऐ प्लॉटों की संख्या	अतिक्रमण के तहत क्षेत्र (वर्ग मी. में)	अनधिकृत रूप से कब्जा/अतिक्रमण की गई भूमि का प्रतिशत	उद्देश्य जिसके लिए अनधिकृत रूप से प्लॉटों पर कब्जा किया गया
द.पू.रे	एडीएल,केआईजी,पीकेयू,	केजीपी	212	55,603	119	31,173	56	कारखानों, दुकानों, गोदामों आदि
पू.त.रे	सीटीसी	केयूआर	144	42,523	144	42,523	100	उपलब्ध नहीं
पू.रे	एनयूएच, सीआईएल	एलआईएन	32	19,337	28	17,479	90	उपलब्ध नहीं
पू.स.रे	एसआरटीएन	टीएसके	1*	10,845.58	लागू नहीं	3,318.42	30.59	पेट्रोलियम उत्पाद
द.म.रे	आरईसीएच	एससी	2	14,305	1	7305	51	लॉरी वे ब्रिज
उ.रे	उत्तर रेलवे में किसी वाणिज्यिक प्लॉट पर अवैध कब्जा नहीं है।							
म.रे	मध्य रेलवे में कोई वाणिज्यिक प्लॉट नहीं है।							

**लाईसेंस्ड प्लॉट सं. एल/एसआरटीएन/2160 का एक भाग बाहरी व्यक्ति द्वारा अनधिकृत रूप से कब्जा किया गया था।*

अनुबंध 2.11 (पैरा 2.2.10)				
मुकदमा के तहत वाणिज्यक प्लाट				
जोनल रेल	मंडल	स्टेशन	शामिल किये गए प्लॉटों की सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/निष्कर्ष
एसईआर	खरगपुर	अंदुल	21	रेलवे प्रशासन न्यायालय (1969) द्वारा वाणिज्यिक प्लॉटों के लिए लाईसेंस फीस के बढ़ाने को स्थायी रूप से रोका गया था।
				1997 से अंदूल स्टेशन के धारकों ने लाईसेंस फीस अदा नही की।
				लाइसेंस शुल्क (फरवरी 2006) को बढ़ाने के बाद प्लॉट धारकों नें न्यायालय में रेलवे के विरूद्ध फिर से मामला दायर किया और सिविल न्यायाधीश (जूनियर डिवीजन), हावड़ा ने देखा कि रेलवे ने मुकदमा दायर किये बिना अपनी लिखित विवरण को प्रस्तुत एवं फाईल किया। जैसा कि मुकदमा रेलवे के विरूध एक पक्षीय कार्यावाही की गई।
				लेखापरीक्षा ने आदेश (अप्रैल 2016) दिया कि रेलवे विभिन्न वादी के नाम से दिनांक 28.02.2006 को दिये गए स्थायी इंजक्शन की डिक्री का स्थायी रूप से बढ़ाया है।
				रेलवे ने स्थायी इंजक्शन के निम्न कोर्ट के आदेश के विरूध उच्च न्यायलय में कभी भी याचिका दायर नही की।
				पुरानी दर पर मार्च 2017 की समाप्ति पर बकाया लाईसेंस फीस 1.27 करोड़ थी
		बालासोर	2	प्लॉट सं. शून्य थथा 6-/1 एन.के. दास तथा एमजीपी कम्पनी को आबंटित का गया था।दोनो प्लॉट अशोक अग्रवाल द्वारा अप्राधिकृत रूप से कब्जा कर लिया गया। उन्हें स्थायी संरचना बनाने और लाइसेंस शुल्क का भुगतान करके नमक गोदाम के रूप में इस्तेमाल किया जा रहा था।
				रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2011 से मार्च 2014 तक बढायी दर पर लाईसेंस फीस भुगतान के लिए मांग नोटिस जारी किया।
				प्लॉट धारकों ने इस याचिका पर बढ़े लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने से इनकार कर दिया है कि रेलवे प्रशासन ने क्षेत्र में जमीन के मूल्य की तुलना में भूमि मूल्य की उच्च दर पर लाइसेंस शुल्क तय किया है।T
				पार्टियों ने उच्च न्यायालय, कटक में रिट याचिका (2014) दायर की। माननीय न्यायालय ने याचिकाकर्ता को परिसर का संचालन करने की अनुमति देने के निर्देश दिए। मामला अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है।
		मिदनापुर	3	तीन चक्र स्टेंड के लिए अनुबंध अवधि की समाप्ति के बाद, प्लांट खाली करने के लिए लाइसेंसधारी को नोटिस दिया गया (जुलाई 2013)। पार्टी ने उच्च न्यायालय, कलकत्ता में मामला दर्ज (सितंबर 2013)
				न्यायालय ने (सितंबर 2016) रेलवे को भूखंडों का कब्ज़ा करने के निर्देश दिए थे, लेकिन इससे पहले एक सर्वेक्षक दोनों पार्टियों की उपस्थिति में भूखंडों का माप लेगा और स्केच तैयार करेगा।
				सर्वेक्षण की प्रतीक्षा की गई थी।
	चकरधरपुर	कुल्दिया	1	लौह अयस्क की स्टैकिंग के उद्देश्य के लिए 3049.16 वर्गमीटर के माप के वाणिज्यिक भूखंडों को श्री बी.सी. डोगरा को आवंटित किया गया।
				रेलवे को अपर्याप्त यातायात की पेशकश के कारण मई 2004 में विभागीय कार्यालय सीकेपी ने प्लॉट धारकों को समाप्ति नोटिस जारी कर दिया। प्लॉट धारको ने 2003 तक लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया था।
				प्लॉट धारकों ने उच्च न्यायलय कटक के समक्ष याचिका दायर की तथा रेलवे छुट्टी नोटिस के विरूध स्टे आदेश प्राप्त किया।
				रिट याचिका और विविध को काउंटर शपथपत्र का मामला मार्च 2005 में दायर किया गया था लेकिन मामले को अभी तक माननीय न्यायालय में सूचीबद्ध नहीं किया गया है।
				मामला अभी भी लंबित था और प्लॉट धारक कोई भी लाइसेंस शुल्क का भुगतान किए बिना प्लॉठ का उपयोग कर रहा है।.
		मनोहरपुर	4	मैसर्स बिरी ट्रैडिंग कम्पनी को रेलवे द्वारा उसके प्रेषण के लिए स्टेकिंग टिंबर के लिए 1962 तथा 1975 में चार वाणिज्यिक प्लाटों को आबंटित किया था ।
				जुलाई 2009 में डिवीजल कार्यालय, सीकेपी ने रेलवे को ट्रैफिक पेशकश न करने के कारण प्लॉट धारकों समाप्ति नोटिस जारी किया।
				कंपनी ने चाइबासा में मुंशिफ के न्यायालय में टाईटल मुकदमा (2010 में) दर्ज किया और यह मामला अभी भी 31.3.2017 से था।
इकोर	खुर्दा रोड़	कटक	144	1925 से 1 9 85 के बाद से कटक में मालगोडऊन क्षेत्र के व्यापारियों को रेलवे भूमि पर 144 प्लॉटों को लाइसेंस प्राप्त हुआ था।

अनुबंध 2.11 (पैरा 2.2.10)				
मुकदमा के तहत वाणिज्यक प्लाट				
जोनल रेल	मंडल	स्टेशन	शामिल किये गए प्लॉटों की सं.	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ/निष्कर्ष
				रेलवे बोर्ड ने रेलवे बोर्ड के दिनांक 29.08.1995 के आदेश की शर्तों के अनुसार 01.04.1986 से 31.03.2002 तक की अवधि के लिए बकाया सहित लाईसेंस शुल्क के भुगतान के लिए जनवरी, 2002 में लाईसेंस धारियों को नोटिस जारी किया।
				बकाया के साथ लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने में विफल रहने के कारण लाइसेंसधारियों को बेदखली नोटिस जारी किया गया था।
				संपदा अधिकारी / कयूआर ने लाइसेंसधारी को 01.04.1986 से 31.03.2002 की अवधि के लिए उस पर ब्याज सहित लाइसेंस शुल्क का भुगतान करने के लिए 01.04.1986 से 31.03.2002 के लिए ब्याज के साहित भुगतान करने का निर्देश भी दिया था।
				संपदा अधिकारी के आदेश को चुनौती देने पर, लाइसेंसधारियों ने माननीय न्यायालय के समक्ष एक याचिका दायर की।
				उच्च न्यायालय, कटक ने रेलवे के निष्कासन नोटिस पर एक अंतरिम स्टे जारी किया और आगे के आदेश तक यथास्थिति बनाए रखने के निर्देश दिए।
एनईआर	इज्जतनगर	समस्तगंज	18	1 9 85 से पहले विभिन्न आबंटियों को वाणिज्यिक प्लॉटों आबंटित किया गए जिन्होंने 2005 में बकाया लाइसेंस
				2011 और 2012 में फिर से, एनईआर प्रशासन ने सभी आबंटियों को बकाया लाइसेंस शुल्क जमा करने और अनुबंध
				दिसंबर 2013 में आवंटियों को उनके बकाया राशि को समाप्त करने तथा भूमि को खाली करने के लिए नोटिस जारी किया गया था।
				रेलवे ने संपदा अधिकारी के न्यायालय में चूककर्ता प्लॉटधारकों के खिलाफ मुकदमा दायर किया।
				दिसंबर 2013 से नवंबर 2015 की अवधि के दौरान आठ सुनवाई हुई थीE
एससीआर	सिकंदराबाद	सिकंदराबाद	1	ठेकेदार को पार्किंग की जगह के लिए उपलब्ध भूमि क्षेत्र में विवाद था।
				ठेकेदार के प्रतिनिधित्व के आधार पर, क्षेत्र को फिर से मापा गया और सही क्षेत्र पाया गया।
				आवेदक ने आबंटन की तारीख से लाइसेंस शुल्क के पुनः निर्धारण करने का दावा किया।
				ठेकेदार ने मध्यस्थता की मांग की और फिर मध्यस्थता की कार्यवाही में देरी के कारण आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय में मामला दायर किया।
				मामला सूचीबद्ध है।

अनुबंध 2.12 (पैरा 2.6)				
पार्टियों/फर्मों से प्रभारित लीव (डब्ल्यूएल) का गैर-वसूली दर्शाता विवरण				
क्र. सं.	ज़ोनल रेलवे	मंडल का नाम	पार्टी/फर्म की कुल संख्या जिन्हें सुविधा प्रदान की गई थी।	31 मार्च 2017 तक कुल बकाया राशि (₹ करोड़ में)
1	मरे	मुंबई	34	44.18
		भुसावल	374	51.4
		नागपुर	26	253.36
		पुणे	63	306.04
2	उमरे	इलाहाबाद	41	1005
		झांसी	68	177
		आगरा	10	109
3	पूरे	हावड़ा	2	103.52
		आसनसोल	41	5.77
4	दपूमरे	नागपुर	87	110.99
5	उरे	लखनऊ	179	2380.6
		दिल्ली	28	1422.18
6	उपूरे	गोरखपुर	1	550.82
कुल	**6**	**13**	**954**	**6519.86**
				Say ₹ 65.20 करोड़

अनुबंध 2.13 (पैरा 2.7)

एलईडीडेस्टीनेशन बोर्ड के साथ फिट किये गये कोचों की सं. की ज़ोनल रेल वार स्थिति दर्शाता विवरण

ज़ोनल क्षेत्र	500 कोचों के लिए रेल बोर्ड की संस्वीकृति (सितम्बर 2008 के अनुसार संस्वीकृति)	5000 कोचों के लिए रेल बोर्ड की संस्वीकृति (अगस्त 2009 के अनुसार संस्वीकृति)	1000 कोचों के लिए रेल बोर्ड की संस्वीकृति (अप्रैल 2010 के अनुसार संस्वीकृति)	रेल बोर्ड संस्वीकृति आबंटन के अनुसार एलइडी बोर्ड के साथ फिट किये कोचों की कुल सं. (कॉ	ज़ोनल रेलवे में एलइडी डेस्टीनेशन बोर्ड के साथ फिट किये कोचों की कुल सं. 2009-10 से कोच निमा्रण इकाईयों से	2009-10 से कोच निर्माण इकाईयों से प्राप्त एलइडी डेस्टीनेशन बोर्ड के साथ	कोच निर्माण इकाईयों से प्राप्त एलइडी डेस्टीनेशन बोर्ड के साथ फिट किये गये कोचों की सं.	एलईडी डेस्टीनेशन बोर्ड के साथ फिट किये ज़ोनल रेल में कोचों की कुल सं. (कॉलम 6+कॉलम 7)	ज़ोनल रेलवे में खरीदे व फिट किये गये एलइडी बोर्ड की दर	उत्पादन इकाईयों में खरीदे व फिट किये गये एलइडी बोर्ड की दर	ज़ोनल रेलवे में फिट किये गये एलइडी बोर्ड पर किया गया व्यय (कॉलम 8* कॉलम 9)	उत्पादन इकाईयों में फिट किये गये एलइडी बोर्ड पर किया गया व्यय (कॉलम 7* कॉलम 10)	ज़ोनल रेलवे में कार्य न कर रहे कोचों में फिट किये गये एलईडी डेस्टीनेशन की सं.	कार्य न कर रहे एलइडी बोर्ड पर किया गया व्यय	एलईडी डेस्टीनेशन की सं. बोर्ड के कार्य न करने के कारण
1	2	3	4	5	6	7A	7	8	9	10	11	12	13	14	15
मरे	0	500	800	1300	201			201	125000		25125000	0	0	0	वांरटी में एलईडी बोर्ड कार्यशील था परंतु कोई एएमसी उपलब्ध नहीं कराया गया था। डिपो के पास इसके अनुरक्षण की विशेषज्ञता नहीं थी। व. डीएमई (कोग.), मुंबई ने कहा कि दुरस्थ नियंत्रित इकाईयों से पीयू प्राप्त नहीं हुए थे और इसलिए एलईडी डेस्टीनेशन बोर्ड कार्य करने की स्थिति में नहीं थे।
					146			146	104800		15300800	0	42	4401600	
					347			347			40425800	0	42	4401600	
पूरे	100	500	1000	1600	223			223	123583		27559009	0	152	0	एलईडी डेस्टीनेशन बोर्ड के अनुरक्षण हेतु वारंटी अवधि समाप्त हो चुकी थी और वास्तविक उपस्कर निर्माणकर्ता जिसे अनुरक्षण कार्य सौंपा गया था ने कार्य के लिए कोई प्रति क्रिया नहीं दी। इसके अतिरिक्त 16 एलईडी बोर्ड यांत्रिकी कमी के कारण क्रियाशील नहीं थे।
				0	100			100	109340		10934000	0	0	0	
				0	159			159	126113		20051967	0	159	20051967	
					482			482			58544976	0	311	20051967	
पूमरे	0	150	700	850	0	1213	21	21	125000		2625000	0	21	2625000	बीना दुरस्थ इकाई के एलइडी डेस्टीनेशन बोर्ड के साथ फीट किये गये बीइएमएल से कोच प्राप्त नहीं हुए थे।
पूतरे	0	250	400	650	0			0	0		0	0	0	0	
उमरे	0	150	200	350	150			150	109784		16467600	0	150	16467600	खराब मास्टर यूनिट, डिस्प्ले कार्य नहीं कर रहा था और खराब विद्युत आपूर्ति इकाई
उपूरे	0	250	400	650	400			400	106240		42496192	0	400	42496192	एलईडी बोर्ड के साथ फिट किये गये कोच नामांकित रेकों के साथ नहीं जुड़े थे। कोई एएमसी और तकनीकी सहायता उपलब्ध नहीं थी।
उसीरे	100	250	400	750	750			750	127581		95685750	0	750	95685750	प्राधिकारियों द्वारा कोई अनुरक्षण नहीं
उरे	0	500	1200	1700	437			437	125000		54625000	0	389	48625000	खराब/कोई तकनीकी विशेषज्ञता उपलब्ध नहीं
उपरे								130	108200		14066000	0	328	35489600	सेवा के दौरान पाई गई विद्युतीय कमियां
								75	107625		8071875	0	10	1076250	
								74	77723		5751502	0	0	0	
								150	109469		16420350	0	48	5254512	
								245	107364		26304180	0	556	59694384	
	100	200	400	700	674	876		674			70613907	0	942	101514746	
दमरे	100	400	850	1350	943	1599	0	943	125000		117875000	0	866	108250000	कोई एएमसी/पूर्जे उपलब्ध नहीं थे।
दपूरे	0	500	800	1300	322	1158	0	92	125000		11500000	0	92	11500000	पीओएच के बाद अक्रियाशील होना और परिणामस्वरूप रेकों का विनियोजना फ्यूज और एमसीबी पीओएच के दौरान विद्युतीय विभाग द्वारा प्रतिस्थापित कर दी गई थी। दुरस्थ नियंत्रित इकाईयां बेस कोचिंग डिपो पर बनाई गई थी।
								230	123000		28290000	0	230	28290000	
								322			39790000	0	322	39790000	
दपूमरे	0	200	250	450	200	0	30	230	125000		28750000	0	230	28750000	आरंभिक ठेके के समाप्त होने बाद एमएसी का गैर कार्यान्वयन और आरंभिक ठेके के दौरान एएमसी ठेकेदार का असंतोषजनक निष्पादन 130 बीईएमएल कोचों में से, 11 कोच दुरस्थनियंत्रण इकाई के बिना प्राप्त किये गये थे। 30 कोचों में फिट किये गये सभ एलइडी डेस्टीनेशन बोर्ड कार्य नहीं कर रहे थे।
दरे	100	400	1000	1500	175	2217	0	175	125000		21875000	5460972	175	27335972	आरंभिक ठेके की समाप्ति के बाद एएमसी का गैर कार्यान्वयन और डेटा बेस का गैर अद्यतन
दपरे	0	200	550	750	544			544	125000		68000000	0	128	16000000	विद्युत आपूर्ति के खराब होने डिस्पले से संबंधित समस्याओं, खराब मास्टर कार्ड, रेडियों मोडम डिजाइन कमियों, आरडीएसओ विशिष्टताओं की गैर-प्रमाणिकता के कारण गैर क्रिया-शीलता
परे	0	400	850	1250	885	0	0	885	125000		110625000	0	367	45875000	खराब विद्युत आपूर्ति बॉक्स, वायरिंग समस्या और मास्टर डिस्प्ले बोर्ड में कमी पीसीपी में समस्याएँ और डिस्प्ले बोर्ड में नयी
पमरे	0	150	200	350	0		39	39	125000		4875000	0	39	4875000	डाटा बेस का अद्यतन न करना
कुल	**500**	**5000**	**10000**	**15500**	**6309**		**90**	**6399**			**982648908**	**5460972**	**5132**	**602743827**	

अनुबंध 2.14 (पैरा 2.13)								
एसजीटीपीएस साइडिंग/विरसिंगपुर में अनुमत फ्रीटाईम के बाद इंजन हायर प्रभार के लागू न करने के कारण राजस्व की हानि दर्शाता विवरण								
वर्ष	अपलोडिंग प्वाईंट में वर्ष के दौरान लोड न किये गये रेको की संख्या	रेकों की संख्या जहां अवरोधन अधिकतम अनुमत फ्री टाईम (5 घंटे)	रेकों की प्रतिशतात जहां अवरोधन अधिकतम अनुमत फ्री टाईम	अवरोधन के बाद अनुमत फ्री टाईम के कुल घंटे	शामिल ईंधनों की कुल संख्या	शामिल योग्य इंजन हायर प्रभार की राशि (**)	प्रोद्भूत सेवा कर राशि	टिप्पणियां
2009	558	167	29.93	450	334	6957000	-	
2010	622	275	44.21	635	550	9890720	-	
2011	653	307	47.01	906	614	14846880	-	
2012	698	408	58.45	1339	816	23977800	226209	अक्टूबर 2012 से आरंभ किया गया सेवा कर जिसमें समय समय पर संशोधित दिनांक 28.9.2012 की आरसी सं. 29 के रेल बोर्ड द्वारा एजुकेशन सैस 2 % और उच्च शिक्षा सेस 1 % भी शामिल है।
2013	707	571	80.76	2101	1142	39953080	1481459	
2014	670	636	94.93	2637	1272	58825840	2181262	
2015	590	506	85.76	2247	1012	55354120	2164421	
2016	620	494	79.68	1948	988	54434660	2409312	
2017(*)	164	120	73.17	319	240	9244620	416008	
कुल	**5282**	**3484**	**65.96**	**12582**	**6968**	**273484720**	**8878671**	
कुल योग							**282363391**	
							28.23 करोड़	

(*) मार्च 17 तक वर्ष 2017 के लिए डाटा

(**) जैसा कि नियम (के.2पैरा 6) में निदिष्टनुसार बायोएक्सएन वैगन/बीओबीआरएन (हॉयर) वैगन हेतु दो घंटो के लिए पांच घंटे साईडिंग मायनस अनलोडिंग समय में 'स्थापन' समय से 'जारी करने' तक रेकों की तिथि वार अवरोधन के विवरण के आधार पर उपरोक्त कॉलम 7 में ईंधन हायर प्रभारों की गणना की गई। इसलिए माने गये ईंजनों का अवरोधन प्रयुक्त (अधिकतर मामलों में 2 ईंजन) ईंजनों की संख्या द्वारा गुणित हैं और इसके बाद अपने दर परिपत्रों में रेल बोर्ड द्वारा समय-समय पर ''साईडिंग और शाटिंग प्रभारों की वसूली हेतु ऑल इंडिया ईंजन हावर कॉस्ट (एआईइएचसी)'' द्वारा द्विगुणित किया गया।

अनुबंध 4.1 (Para 4.1)

कंपनी के साथ करार के पैरा 26.2.1 के अनुसार रेलवे द्वारा रख-रखाव की निर्धारित दर पर डीजल लोकोमोटिव की आपूर्ति के पूरा होने पर रखा रखाव के प्रति कंपनी को 2228.63 करोड़ का भुगतान किया जाना है जो निम्नानुसार है:

निम्न हेतु अनुरक्षित करने हेतु लोकोमोटिव की संख्या		एक लोको मोटिव की (₹ करोड़ में)	निम्न हेतु रख-रखाव लागत की कुल प्रतिशतता	रेलवे द्वारा कंपनी को भुगतान की जाने वाली कुल रख-रखाव लागत (₹ करोड़ में)
नौ वर्ष	पहले 250 के लिए	14.65	47.25 [1]	1730.53
चार वर्ष	अगले 250 के लिए	14.65	13.6[2]	498.1
	500 से अधिक के लिए	कंपनी द्वारा आपूर्ति किए जाने वाले 1000 लोकोमोटिवों में से शेष 500 के रख-रखाव के लिए कोई विशेष खंड नहीं है। 501वें लोकोमोटिव से आपूर्ति सात वर्ष के बाद से शुरू होगी ध्द्यपि इन लोकोमोटिव के रख-रखाव हेतु पहला रख-रखाव डिपो दसवें वर्ष में स्थानांतरित किया जाएगा। इस प्रकार, 251 से 500 के लोट के तहत प्राप्त लोकोमोटिव की संख्या भारतीय रेलवे के पहले रख-रखाव डिपो के हस्तांतरण से पूर्व रख-रखाव कवर के बिना होगा। भारतीय रेल द्वारा इन लोकोमोटिवों का रख-रखाव करार के अनुसार कंपनी के माध्यम से प्राप्त किया जाना चाहिए था, जिसका लागत काफी अधिक होगा परन्तु ठेका करार मे नहीं डाला गया।		
कुल				**2228.63**

[1] नौ वर्षों के लिए 1 से 250 लोकोमोटिव की रख-रखाव लागत की कुल प्रतिशतता = (3.25%*3 वर्ष)+ (6.25%*1 वर्ष) + (3.25%*3 वर्ष) + (18.25%*1 वर्ष) + (3.25%*1 वर्ष) = 47.25 %

[2] चार वर्ष के लिए 251 से 500 लोकोमोटिव की रख-रखाव की कुल प्रतिशतता = {(3.25%*3 वर्ष) + (6.25%*1 वर्ष)}*85%= 16*85% = -13.6%

अनुबंध 5.1 (पैरा 5.1) - एमटीआरसी परियोजना की स्थिति

क्र. सं.	समूह	जोनल रेलवे	उस अनुभाग का नाम जहां एमटीआरसी रियोजना कार्यावित की गई है	मार्ग किमी	वर्क्स प्रोगाम में शामिल किए जाने का वर्ष	31-03-2017 तक स्थिति	परियोजना की स्थिति	Audit findings
1	नई दिल्ली-अंबाला-लुधियाना-जम्मू तवी	उरे	नई दिल्ली-अम्बाला-लुधियाना (नई दिल्ली-पलवल सेक्शन और दिल्ली क्षेत्र सहित)	372	2000-01	पूर्ण	पूर्ण	भौतिक रूप से कार्य पूरा हो चुका है, वित्तीय समापन लंबित है। अगस्त 2013 में परियोजना/कार्य आरंभ किया जा चुका था और नवम्बर 2016 में ओपन लाईन को सौंप दिया गया। जैसा कि जुलाई 2017 में लेखापरीक्षा में देखा गया है पलवल-लुधियाना में सिस्टम कार्य नहीं कर रहा था।
2		उरे	लुधियाना-पठानकोट-जम्मूतवी-अमृतसर	456	1999-00	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	1999-2000 में अनुमान को संस्वीकृति प्रदान कर दी गई थी। कार्य अभी भी पूरा किया जाना है। जनवरी 2017 तक, भौतिक प्रगति 80 प्रतिशत थी वित्तीय प्रगति 74 प्रतिशत थी। 63 सं. में से 49 सं. बीटीएस आरंभ किये गये थे। शेष 14 नइ साईटों के लिए 8 स्थानों पर टावर लगाई गई थी और 06 स्थानों पर कार्य प्रगति पर हैं।
3	नई दिल्ली-पलवल-मथुरा-झांसी-बीना	उमरे	नई दिल्ली-झांसी (पलवल-मथुरा को छोड़कर)	270	2001-02	पूर्ण	पूर्ण	नई दिल्ली पलवल का सिस्टम 29.08.2013 को आरंभ किया गया और बताया गया कि कार्य चल रहा है। यद्यपि, सिस्टम का प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया नई दिल्ली-पलवल के बीच कमजोर सिग्नल के कारण क्योंकि ड्राईवर, गार्ड, नियंत्रण कार्यालय और स्टेशन के बीच संप्रेषण कार्य नहीं कर रहा है। रेल प्रशासन रिकॉर्ड के अनुसार, एमटीआरसी सिस्टम नई दिल्ली झांसी खंड में कार्य कर रहा है। यद्यपि, उमरे के रिकॉर्ड की समीक्षा ने दर्शाया कि इस पर एमटीआरसी सिस्टम की कोई उपयोगिता नहीं है क्योंकि प्रबंधन प्रणाली (एएमसी) उपलब्ध नहीं है और आगरा में एमएससी त्रुटिपूर्ण थी।
4		उमरे	पलवल-मथुरा	83	2004-05	पूर्ण	पूर्ण	नई दिल्ली पलवल का सिस्टम 29.08.2013 को आरंभ किया गया अंतिम अंतर को तैयार किया जाना है। रेलव प्रशासन के अनुसार खंड संतोषजनक रूप से कार्य कर रहा है। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि एमटीआरसी सिस्टम को इसखंड में उपयोग नहीं किया जा रहा क्योंकि प्रबंधन प्रणाली (एएमसी) उपलब्ध नहीं है और आगरा में एमएससी त्रुटिपूर्ण थी।
5		उमरे	झांसी-बीना	150	2013-14	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	150 केआरकेएम वाली परियोजना की योजना वर्ष 2013-14 में आईआरपीएमयू द्वारा तैयार की। यह नई दिल्ली-नागपुर मार्ग का भाग है एमटीआरसी सिस्टम के उद्देश्य हेतु जिसे पांच संस्वीकृत निर्माणकार्यों अर्थात नई दिल्ली-झांसी (पलवल-मथुरा को छोड़कर), झांसी-बीना, बीना इटारसी और इटारसी-नागपुर में बांटा गया है। जनवरी 2016 में कार्यान्वित की गई उक्त परियोजना की निविदा प्रकाशन द्वारा उक्त को पुन: आमंत्रित करने की सिफारिश के साथ रद्द कर दिया था। निविदा को दोबारा 06.03.2017 की खोलने की तिथि के साथ आमंत्रित किया गया, जिसे अभी भी अंमित रूप दिया जाना था। अनुमान तेयार किये गये और संस्वीकृत किये गये। 150 किमी झांसी-बीना एमटीआरसी (एमएससी रहित) का कार्य आईआरपीएमयू के कार्यान्वयन के अंतर्गत होने के कारण गाजियाबाद-मुगलसराय के लिए समान कार्य के आधार पर आईआरपीएमयू द्वारा कार्यान्वित किया जान वाले को सितम्बर 2016 में आईआरपीएमयू के झांसी मंडल को हस्तातरित कर दिया गया है।
6	बीना-इटारसी	पमरे	बीना-इटारसी	230	2013-14	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	टीसी के लेखा और निविदा मामले द्वारा विवीक्षित तकनीकी बोली हेतु संक्षिप्त नोट जनवरी 2016 को निविदा खोली गई।
7	इटारसी-नागपुर	मरे	इटारसी-नागपुर (मास्टर स्विचिंग सेंटर के बिना)	290	2013-14	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	अनुमान तैयार किया गया और संस्वीकृत किया गया (सितम्बर 2016)। कार्यहेतु ठेका अभी भी दिया जाना शेष है।
8	नई दिल्ली-गाजियाबाद-अलीगढ़ जंक्शन-इटावा-मुगलसराय-धनबाद-हावड़ा	उरे	दिल्ली-साहिबाबाद सहित नई दिल्ली-गाजियाबाद	38	2016-17	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	विस्तृत अनुमान विवीक्षा अधीन है।
9		उमरे	इटावा: इंडोर उपकरण, रिकार्डिंग सिस्टम और सीएनएल उपकरण सीएनएल सेंटर, गाजियाबाद-कानपुर के संबंध में	410	2002-03	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	नवम्बर 2013 में इटावा-अलीगढ़ कार्य का भाग पूरा किया गया। विद्युत विभाग से विद्युत आपूर्ति के मामले के कारण, सिस्अम को बंद कर दिया गया और मार्च 2016 में पन: चलाया गया।
						कार्य प्रगति पर		अक्टूबर 2016 में हैंडसेट और सिम उपयोग के साथ इलाहाबाद मंडल का सिस्टम दिया गया था। परंतु आगरा एमएससी (जसिमें सिम को लगाया जाना है) में समस्या के कारण, सिस्टम का उपयोग नहीं किया जा सका।
10		उमरे	अलीगढ़: इंडोर उपकरण, रिकार्डिंग सिस्टम एवं सीएनएल सीएनएल सेंटर (कानपुर-मुगलसराय) के संबंध में उपकरण, केएफडब्ल्यू कार्य	350	2002-03	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	In the part section Aligarh–Etawah (170 RKM), major works related to MTRC were पूर्ण (November 2013). The completion report is yet to be drawn and MTRC could not be put under use due to non-completion of whole work. In respect of works of other sections i.e. Ghaziabad-Aligarh and Etawah-Kanpur-Mughalsarai, estimates have been prepared and sanctioned (March 2005 to July 2007), but the works are yet to be पूर्ण.

अनुबंध 5.1 (पैरा 5.1) - एमटीआरसी परियोजना की स्थिति								
क्र. सं.	समूह	जोनल रेलवे	उस अनुभाग का नाम जहां एमटीआरसी रियोजना कार्यावित की गई है	मार्ग किमी	वर्क्स प्रोगाम में शामिल किए जाने का वर्ष	31-03-2017 तक स्थिति	परियोजना की स्थिति	Audit findings
11		पूमरे	मुगलसराय-धनबाद	400	2000-01	पूर्ण	परिचालन में नहीं	सिस्टम को आरंभ कर दिया गया है। यद्यपि, अग्रलिखित कारणों के कारण उक्त को प्रयुक्त नहीं किया गया: : •एमटीआरसी सिस्टम धनबाद से हावड़ा और मुगलसराय से दिल्ली तक उपलब्ध नहीं है। . •0.5 आरकेएम के कोडरमा - गया खंड के बीच एक ब्लॉईड स्पॉट है। •रेलटेल कम्यूनिकेशन इंडिया लिमिटेड (आरसीआईएल) द्वारा उपलब्ध कराये गये बेस स्टेशन नियंत्रक और मोबाइल सर्विस स्विचिंग सेंटर क बीच संपर्क विफल रहा। . •मोबाईल उपकरण की कमी है। . •सिस्टम हेतु वार्षिक अनुरक्षण प्रावधान उपलब्ध नहीं है।
12		पूरे	धनबाद-हावड़ा	270	उपलब्ध नहीं	पूर्ण	परिचालन में नहीं	(22 जनवरी 2017) को सिस्टम आरंभ किया गया, परंतु अग्रलिखित कारणों के कारण क्रिया शील नहीं था: • मै. नॉर्टल (ओइएम) ने सिस्टम आरंभ किया, परंतु क्योंकि ओईएम बंद हो चुकी है, सिस्टम कार्य नहीं कर रहा। क्रियाशील करने के लिए, सिस्टम का अपग्रेड करना आवश्यक है। • कोलकाता में नॉर्टल के में कार्य कर रहीं है और टुंडला में एमएससी (प्रस्तावित) कोलकाता से इसका स्थान बदलने की आवश्यकता है।
13	कानपुर-लखनऊ	उमरे	लखनऊ-कानपुर	75	2007-08	पूर्ण	पूर्ण	खंड को आरंभ किया गया (फरवरी 2015) परंतु नई दिल्ली-कानपुर खंड में एमटीएमटी का पुरा करने तक क्रियाशील नहीं थी। लखनऊ मंडल इस खंड में एमटीआरसी कार्यकारी के कार्य में कमियों के कारण नहीं सौंपा गया था। व. डीएसटीई/एलकेओ से अक्टूबर 2015 में हैंड सेटों के साथ उरे को यह सिस्टम दिया गया था परंतु उसने नहीं लिया। अब उक्त सिस्टम को सौंपने हेतु उप सीएसटीई/एमडब्ल्य/उरे के अंतर्गत प्रक्रियाधीन निविदा को रद्द कर दिया गया।
14	बल्ली-शक्तिगढ़	पूरे	बल्ली-शक्तिगढ़	90	2008-09	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	15.014.2016 को अनुमान की विवीक्षा की गई और 03.05.2016 को संस्वीकृति प्रदान की।
15	न्यू बोंगाईगांव-कामाख्या-गुवाहाटी-लमडिंग	उसीरे	कामाख्या-ग्वालपाड़ा-न्यू बोंगाईगांव	175	2012-13	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	तीन वर्षो के स्थान पर एक वर्ष के लिए एमटीआरसी के स्पैक्ट्रम प्रभार को जोड़ने के कारण अनुमान का संशोधन किया गया। विवीक्षा हेतु 08.01.2016 तक मुख्यालय वित्त का संशोधित अनुमान भेजे गये। वित्त अवलोकन के बाद, 08.03.2016 को मामला वापस किया गया और 17.03.2017 तक पुन: प्रस्तुत किया गया। वित्त अवलोकन सहित 22.06.2016 रिटर्न की गई और 27.07.2016 को मुख्यालय को प्रस्तुत की।
16		उसीरे	गुवाहाटी-लमडिंग	181	2012-13	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	तीन वर्षो के स्थान पर एक वर्ष के लिए एमटीआरसी के स्पैक्ट्रम प्रभार को जोड़ने के कारण अनुमान का संशोधन किया गया। 11.12.2015 को मंडलीय वित्त द्वारा संशोधित अनुमान की विवीक्ष की गई और 01.03.2016 को मुख्यालय को भेजा गया। वित्त अवलोकन के साथ 08.03.2016 को मुख्यालय वित्त द्वारा मामला वापस कर दिया गया। 08.09.2016 को पुन: प्रस्तुत किया गया, 26.09.2016 को वित्त रिटर्न की विवीक्षा नहीं की गई। सिस्टम को आरंभ किया गया है। यद्यपि, उसीरे के साथ 1800 आपीएच की कुल अनुमानित आवश्यकता के प्रति 968 ओपीएच के सेट में से केवल 200 ओपीएच कार्य कर रहे थे।
17	चर्चगेट-विरार-	परे	चर्चगेट-विरार-दर्ले. मध्य रेलवे के एमटीआरसी के साथ उपनगरीय सेक्शन एवं इंटीग्रेशन	60	2012-13	कार्य प्रगति पर	परिचालन में नहीं	सिस्टम का सर्वेक्षण और डिजाईनिंग पूरी की गई। मौजूदा स्थानोंपर इंडोर उपकरण संस्थापन हेतु साईट सर्वेक्षण पूरा किया गया। नई टावर लगाने के लिए भूमि स्थिति को अनुमोदित किया गया। 17.12.2015 को डीओटी से सीएमआरटीएस लाइसेंस प्राप्त हुआ। 22.08.2016 को स्पैक्ट्रम बारम्बारता हेतु डब्ल्यूपीसी लाइसेंस प्राप्त किया गया। जेओएस के टावर डिजाइन, मृदा जांच रिपोर्ट प्राप्त की गई और बीए प्रतीक्षित है। सीसीजी स्टेशन भवन पर पोल मस्तुल हेतु स्थान प्रक्रियाधीन है।

अनुबंध सं. 7.1 (पैरा सं. 7.1)

आरएलडीए द्वारा वाणिज्यिक विकास हेतु निर्धारित साइटों तथा उनकी वर्तमान स्थिति दर्शाता विवरण

क्र. सं.	जोनल रेलवे (डिविजन)	साइट का नाम	क्षेत्र (वर्गमीटर में)	परामर्श दाता नियुक्त किया गया था माह)	भूमि के विकास हेतु निविदा की स्थिति	परामर्श दाता नियुक्त किया गया था	वर्तमान स्थिति
1	दमरे (विजयवाड़ा)	नियर रेलवे हॉस्पिटल (पूरनान्दम पेट) विजयवाड़ा	1497.337	हां (नवम्बर 2007)	(i)11.09.09 परन्तु रद्द (ii)2010 (i) (iii) जून 2014 (ii) (रद्द कर दिया गया) (iii) (iv) नवम्बर 2016	हां (दिसम्बर 2010, मार्च 2017)	दोनों मामलों में आरएलडीए ने एलओए निरस्त कर दिया क्योंकि दोनों पार्टियों ने पट्टा प्रीमियम की पहली किस्त जमा नहीं कराई थी।
2	पूतरे (वालटेयर)	डाबागार्डन (आंबेडकर सर्कल, विशाखापटनम)	1999.1471	हां (मई 2007)	14.06.2008 11.09.2009 27.08.2013 01.08.2016	हां (अप्रैल 2014, नवम्बर 2017)	
3	उरे (फिरोजपुर)	कटरा (फिरोजपुर)	42775.272	हां (मार्च 2008, जनवरी 2015)	दिसम्बर 10	नहीं	दिसम्बर 2010 में बोली प्राप्त न होने के बाद, आरएलडीए ने परामर्शदता की पुन: नियुक्ति में पांच वर्ष का समय लिया।
4	उमरे (झांसी)	कंपू कोठी, ग्वालियर (झांसी)	5989.348	हां (अगस्त 2010)	27.10.2015 (कोई बोली प्राप्त नहीं हुई) अगस्त 16	नहीं	आरएलडीए ने परामर्शदाता की नियुक्ति में काफी समय लिया अक्टूबर 2015 और अगस्त 2016 में विकास हेतु कोई उपयुक्त प्रस्ताव नहीं मिला था
5	दमरे (नन्देद)	पुरानी आईटीडीसी होटल का हिस्सा, औरंगाबाद	38971.23	हां (नवम्बर 2007, सितम्बर 2013)	(i) 12.02.2010 कोई बोली प्राप्त नहीं हुई (ii) 01.02.2011 उच्चतम बोली ₹ 55.52 करोड़ प्राप्त किये गये परन्तु अस्वीकृत (iii) 31.01.2017 कोई बोली प्राप्त नहीं हुई	नहीं	आरएलडीन भूमि विकास हेतु उच्चतम प्रस्ताव को रद्द कर दिया। इसके बाद, कोई प्रस्ताव नहीं मिला।
6	उमरे (झांसी)	गोला का मंदिर, ग्वालियर	13216.64	हां (अगसत 2016)	जुलाई 08	हां (अगस्त 2009)	भूमि को आरएलडीए द्वारा रेलवे भूमति के अन्याय संगत विनिमय के कारण विकसित नहीं किया जा सका जिसके कारण
7	दमरे (सिकंदराबाद)	मौला अली फ्लाईओवर के पास, तेलंगाना	88962.005	हां (नवम्बर 2007)	--	नहीं	भूमि उपयोग हेतु रेलवे के निर्णय में परिवर्तन तथा ओपन स्पेस आरक्षण (ओएसआर) खंड को अंतिम रूप न देने के कारण परियोजना में विलंब हुआ।
8	दरे (चेन्नई)	कक्कापालम, पड़ी (चेंनई)	21003.18	हां (जनवरी 2008)	--	नहीं	ओएसआर मुद्दे को देखते हुए निविदा के दौरान कोई प्रस्ताव नहीं मिला जिसका समाधान अब तक नहीं किया जा सका है।
9	दरे (सलेम)	सलेम बाजार स्टेशन सलेम में भूखंड (सलेम)	3318.422	हां (दिसम्बर 2010)	15.03.2017	नहीं	दो भूखंडों की बजाय केवल एक के विकास करने के रेलवे के निर्णय के कारण परामर्शदाता को अपनी रिपोर्ट संशोधित करनी पड़ी। आरएलडीए ने भूमि के विकास हेतु निविदा प्रक्रिया में भी विलंब किया।

अनुबंध सं. 7.1 (पैरा सं. 7.1)							
आरएलडीए द्वारा वाणिज्यिक विकास हेतु निर्धारित साइटों तथा उनकी वर्तमान स्थिति दर्शाता विवरण							
क्र. सं.	जोनल रेलवे (डिविजन)	साइट का नाम	क्षेत्र (वर्गमीटर में)	परामर्श दाता नियुक्त किया गया था माह)	भूमि के विकास हेतु निविदा की स्थिति	परामर्श दाता नियुक्त किया गया था	वर्तमान स्थिति
10	दरे (तिरूचिराप ल्ली)	स्टेशन नागपट्टिनम पर भूखंड (तिरुचिरापल्ली)	1294.994	हां (दिसम्बर 2010)	--	नहीं	भूमि उपयोग में परिवर्तन के मामले को उपयुक्त अधिकारी के पास नहीं भेजा गया जिसके कारण उक्त को अब तक अंतिम रूप नहीं दिया जा सका था।
11	दरे (तिरूचिराप ल्ली)	स्टेशन पत्तुकोटी में भूखंड	8012.776	हां (मार्च 2016)	--	नहीं	भूमि ब्यौरे उपलब्ध कराने तथा भूमि की जांच में विलंब को परामर्शदाता की नियुक्ति में विलंब हुआ
12	दरे (तिरूचिराप ल्ली)	स्टेशन विल्लीपुरम में भूखंड (तिरुचिरापल्ली)	7081.999	हां (मई 2016)	--	नहीं	भूमि ब्यौरे उपलब्ध कराने में विलंब, भूमि की जांच में विलंब तथा परामर्शदाता की नियुक्ति में विलंब के कारण भूमि के विकास में विलंब हुआ था।
13	पूमरे (समस्तीपुर)	ऑन स्टेशन अपरोच रोड़, रक्सोल (समस्तीपुर)	22581.46	हां (नवम्बर 2007)	07.07.2017	नहीं	रेलवे तथा राज्य सरकार से पूर्ण भूमि अभिलेख प्राप्त करने में विलंब तथा कार्यकारी अधिकारी से एनओसी प्राप्त करने में विलंब के कारण परामर्शदाता की पुन: नियुक्ति करनी पड़ी तथा भूमि के विकास में और अधिक विलंब हुआ।
14	उमरे (इलाहाबाद)	निराला नगर, कानपुर	264886.99	हां (मई 2007)	--	नहीं	रेलवे बोर्ड ने भूमि के आवासीय विकास हेतु अनुमोदन में विलंब किया जिससे परामर्शदाता की नियुक्ति में विलंब हुआ।
15	उपूसीरे (कटिहार)	बर्दवान रोड सिलीगुड़ी (कटिहार)	11994.882	हां (जनवरी 2008)	--	नहीं	परामर्शदाता ने जनवरी 2009 में रिपोर्ट प्रस्तुत की परन्तु कार्यकारी की जा सकी क्योंकि रेलवे द्वारा गैर-ऋणग्रस्त भूमि उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
16	उरे (दिल्ली)	अशोक विहार नई दिल्ली (दिल्ली)	132494.08	हां (नवम्बर 2007 और अगस्त 2016)	--	नहीं	रेलवे ने आवासीय विकास हेतु अनुमोदन देने में विलंब किया जिसके कारण परामर्शदाता दोबारा नियुक्त किया गया।
17	परे (राजकोट)	पुराना स्टेशन क्षेत्र जामनगर (राजकोट)	11088.39	हां (नवम्बर 2007)	--	नहीं	परामर्शदाता ने जनवरी 2009 में रिपोर्ट प्रस्तुत की परन्तु कार्यकारी की जा सकी क्योंकि रेलवे द्वारा गैर-ऋणग्रस्त भूमि उपलब्ध नहीं कराई गई थी।