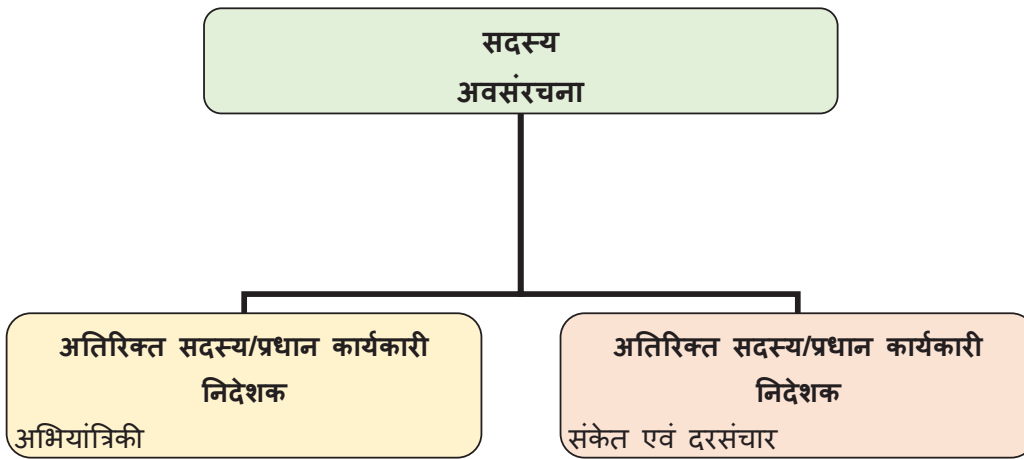


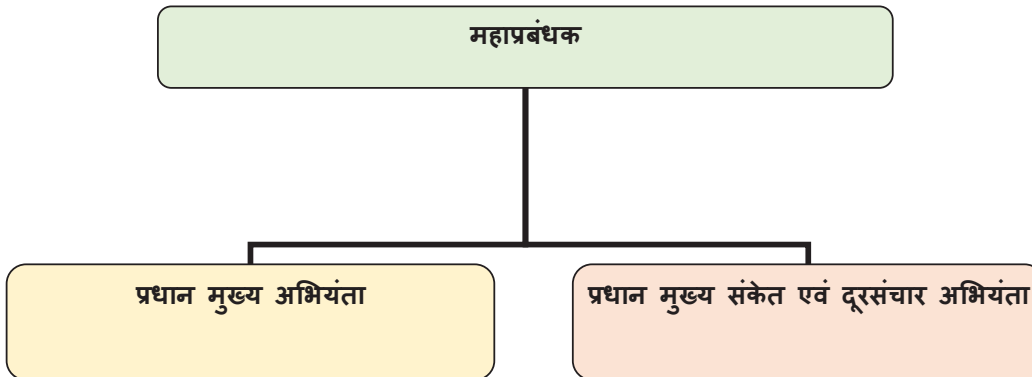
अध्याय 3 - अवसंरचना

रेलवे बोर्ड सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल की सभी स्थायी परिसंपत्तियों जैसे पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों के रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। इसके अलावा, वह नई परिसंपत्तियों जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार तथा विकास कार्यों के लिए उत्तरदायी है। उन्हें अतिरिक्त सदस्यों और प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, जोन की अध्यक्षता करने वाले महाप्रबंधक के साथ, अभियांत्रिकी विभाग की अध्यक्षता प्रधान मुख्य अभियंता (प्र.मु.अ.) करते हैं। पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों आदि के रखरखाव के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा उनकी

सहायता की जाती है। प्रत्येक जोनल रेलवे में एक निर्माण संगठन भी होता है जिसकी अध्यक्षता एक मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) द्वारा की जाती है जो जोनल रेलवे के प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी है। उन्हें विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल के संकेत और दूरसंचार विभागों के लिए भी उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड में संकेत और दूरसंचार निदेशालय भारतीय रेल के संकेत और दूरसंचार परिसंपत्तियों की अधिप्राप्ति, रखरखाव से संबंधित सभी मामलों के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड में, सदस्य (अवसंरचना) को अतिरिक्त सदस्य (संकेत) और अतिरिक्त सदस्य (दूरसंचार) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य संकेत एवं दूरसंचार अभियंता (प्र.मु.सं.दू.अ.) संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है।

ट्रेन संचालन में दक्षता और सुरक्षा बढ़ाने के लिए आधुनिक संकेतन बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। संकेतन विभाग, संकेतन प्रणाली के प्रारम्भ करने और रखरखाव को संभालता है। दूरसंचार विभाग रेलवे में दूरसंचार सेवाओं के लिए उत्तरदायी है।

2019-20 में, भारतीय रेल में अभियांत्रिकी विभाग द्वारा परिसंपत्तियों⁹⁰ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल व्यय ₹ 20,766 करोड़⁹¹ था। भारतीय रेल ने नई परिसंपत्तियों⁹² के सृजन पर ₹ 27,696 करोड़⁹³ का व्यय किया। वर्ष के दौरान, वाउचर और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा निर्माण संगठन सहित अभियांत्रिकी विभाग के 1,086 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गयी थी।

⁹⁰ संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और निर्माण कार्य, पुल, सुरंग, सड़क, स्वच्छता और पानी की आपूर्ति आदि

⁹¹ उप शीर्ष 3002-3003 (02)- स्थायी मार्ग और निर्माण कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और उप शीर्ष 3002-3003 (05)- संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव- 2019-20 के लिए विनियोजन लेखें

⁹² नई लाइन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण निर्माण कार्य, पुल निर्माण कार्य, लेवल क्रॉसिंग और यात्री सुविधाएं निर्माण कार्य

⁹³ उप शीर्ष 5002-5003 - परिसंपत्ति- अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन- 2019-20 के लिए विनियोजन लेखें

वर्ष 2019-20 के दौरान सं. एवं दू. विभाग के संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर ₹ 3,233 करोड़⁹⁴ का व्यय किया गया था। सं. एवं दू. परिसंपत्तियों के सृजन पर ₹ 1,622 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा सं. एवं दू. विभाग के 490 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में 'भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना के कार्यान्वयन' पर एक समीक्षा शामिल है। इसके अलावा, इस अध्याय में 21 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। इन पैराग्राफों में अनुपालन मामलों पर प्रकाश डाला गया है जो रोड ओवर ब्रिज के निर्माण में देरी, रेल परियोजनाओं में फण्ड की रोक, सृजित परिसम्पत्तियों का कम उपयोग, साइडिंग से देय शुल्क की वसूली न करना, प्राइवेट पार्टियों द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना आदि से सम्बंधित हैं। इस अध्याय में रेलवे पीएसयू से सम्बंधित अनुपालन मुद्दों को भी शामिल किया गया है।

3.1 भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन

3.1.1 परिचय

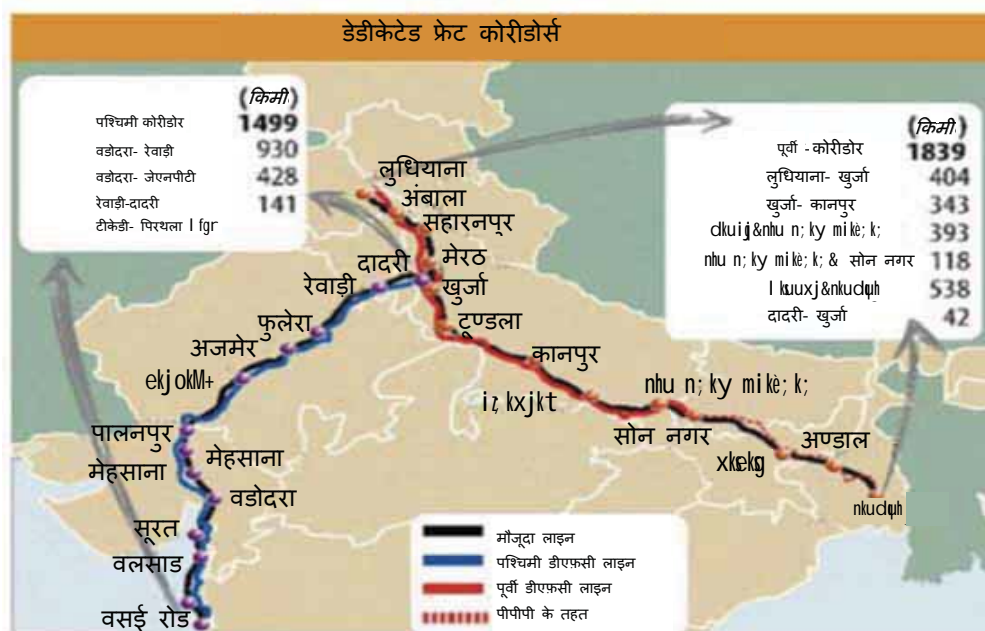
दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता को जोड़ने वाले भारतीय रेल (भारे) के 'स्वर्णिम चतुर्भुज' में 67,956 किलोमीटर की कुल मार्ग लंबाई का 16 प्रतिशत शामिल है, लेकिन इस पर 50 प्रतिशत से अधिक यात्री और माल ढुलाई होती है। ये मार्ग हालांकि, पूर्वी क्षेत्र में माल ढुलाई की बढ़ती मांग और मुंबई और गुजरात के पश्चिमी बंदरगाहों से दिल्ली क्षेत्र तक कंटेनर यातायात को संभालने के लिए संतृप्त हैं। समय के साथ, सड़क परिवहन की तुलना में भारतीय रेल (भारे) द्वारा माल परिवहन की हिस्सेदारी में काफी गिरावट आई है।

मौजूदा नेटवर्क पर क्षमता बाध्यताओं और माल ढुलाई की मांग में बड़े परिवर्तन के पूर्वानुमान पर विचार कर पूर्वी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (ईडीएफसी) और पश्चिमी

⁹⁴लघु शीर्ष 500, 600 और 700 उप शीर्ष 3002 और 3003 (5) - संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव - भारतीय रेल विनियोजन लेख- 2019-20

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (डब्ल्यूडीएफसी) के निर्माण की आवश्यकता थी। इस प्रकार, अक्टूबर 2006 में एक स्वतंत्र इकाई, "डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड" (डीएफसीसीआईएल) की स्थापना हुई थी। इन कोरीडोरों के निर्माण, संचालन और रखरखाव के लिए रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में एक स्पेशल पर्पज व्हीकल (एसपीवी) कंपनी के रूप में इसका गठन किया गया था। डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (डीएफसी) परियोजना का प्राथमिक उद्देश्य परिवहन की इकाई लागत को कम करना और अतिरिक्त रेल बुनियादी ढांचे का निर्माण करना था।

ईडीएफसी का विस्तार लुधियाना (पंजाब) से पश्चिम बंगाल में दानकुनी तक तथा डब्ल्यूडीएफसी उत्तर प्रदेश में दादरी से मुंबई में जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) तक है।



बाद में डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी का रूट किलोमीटर बढ़ाकर क्रमशः 1504 किलोमीटर तथा 1861 किलोमीटर कर दिया गया। मुगलसराय का नाम बदल कर दीन दयाल उपाध्याय स्टेशन कर दिया गया।

परियोजना को शुरू होने के पांच साल के भीतर पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था। परियोजना, हालांकि, कई लक्ष्यों से चूक गई है। मार्च 2021 तक परियोजना की कुल

3,365 किलोमीटर लंबाई में से केवल 657 किलोमीटर⁹⁵ खंड (19.5 प्रतिशत) ही चालू हुई थी।

3.1.2 डीएफसी परियोजना की मुख्य विशेषताएं

डीएफसी परियोजना में विश्वस्तरीय और अत्याधुनिक तकनीक को अपनाया गया था। डीएफसी परियोजना में उपयोग की जाने वाली महत्वपूर्ण तकनीकों में मैकेनाइज्ड ट्रैक लेयिंग, ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली, रोलिंग स्टॉक सिस्टम की ऑनलाइन निगरानी आदि शामिल हैं। कोरीडोरों पर कुछ महत्वपूर्ण बुनियादी जानकारी तालिका-3.1 में उल्लिखित है:

तालिका 3.1 : पश्चिमी और पूर्वी कोरीडोर की विशेषताएं		
मूल विशेषताएं	डब्ल्यूडीएफसी	ईडीएफसी
मार्ग की लंबाई (किमी)	1504	1861
फीडर मार्ग की लंबाई (किमी)	1516	3328
कंटेनर स्टैक	डबल स्टैक	सिंगल स्टैक
मिलियन टन (2021) में अनुमानित यातायात	128	144
गतिमान आयाम (ऊंचाई)	7.1 मीटर	5.1 मीटर
कुल भूमि जिसका अधिग्रहण होना है	6,000 हेक्टेयर	4,567* हेक्टेयर
परियोजना लागत (2015) ₹ 73392 करोड़ रुपये (भूमि की लागत ₹ 8067 करोड़ को छोड़कर)	₹ 46,718** करोड़	₹ 26,674 करोड़
फंडिंग एजेंसी	जेआईसीए	विश्व बैंक
व्यय राशि ₹74028 करोड़ (मार्च 2021)	₹42,504 करोड़	₹31,524 करोड़

* सोननगर - दानकुनी खंड को छोड़कर **इसमें डब्ल्यूडीएफसी निर्माण के लिए ऋण पर ₹5316 करोड़ का ब्याज शामिल है।

⁹⁵ ईडीएफसी पर दिसंबर 2020 में भाऊपुर-खुर्जा (343 किलोमीटर) और डब्ल्यूडीएफसी पर जनवरी 2021 में रेवाड़ी-मदार (306 किलोमीटर)।

3.1.3 संगठनात्मक ढांचा

डीएफसीसीआईएल कॉर्पोरेट कार्यालय में, प्रबंध निदेशक डीएफसी परियोजना के कार्यान्वयन के लिए समग्र रूप से जिम्मेदार है। ईडीएफसी के संगठन में निदेशक (परियोजना नियोजन) और डब्ल्यूडीएफसी में निदेशक (इन्फ्रास्ट्रक्चर) अध्यक्ष होता है। प्रत्येक क्षेत्र इकाई का नेतृत्व एक मुख्य महाप्रबंधक (सीजीएम) करता है जो कोरीडोर के एक निर्दिष्ट खंड से संबंधित कार्यों के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार होता है। डीएफसीसीआईएल एक निदेशक मंडल द्वारा शासित होता है जिसमें अध्यक्ष (अंशकालिक), प्रबंध निदेशक, चार पूर्णकालिक निदेशक शामिल होते हैं। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड डीएफसीसीआईएल के अंशकालिक अध्यक्ष हैं।

3.1.4 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

लेखापरीक्षा के दायरे में मार्च 2021 तक के योजना, वित्त पोषण, निष्पादन और परियोजना के कार्यान्वयन की निगरानी से संबंधित अभिलेखों की जांच शामिल थी। लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में रेलवे बोर्ड और डीएफसीसीआईएल के कॉर्पोरेट कार्यालय में अभिलेखों की जांच शामिल है। लेखापरीक्षा ने ठेके देने की प्रक्रिया में पारदर्शिता का आकलन करने के लिए डीएफसीसीआईएल कॉर्पोरेट कार्यालय के अभिलेखों की भी जांच की। अनुबंधों के निष्पादन के संबंध में, चयनित खंडों से संबंधित विभिन्न परियोजना कार्यालयों के अभिलेख, जैसा कि **अनुलग्नक 3.1** में उल्लिखित है की लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई थी।

डीएफसीसीआईएल और रेल मंत्रालय (रेम) के संबंधित अधिकारियों के साथ एक प्रवेश सम्मेलन (जनवरी 2020) के साथ लेखापरीक्षा शुरू हुई थी। डीएफसीसीआईएल को 02 अगस्त 2021 को मसौदा समीक्षा रिपोर्ट जारी की गई थी और 05 अक्टूबर 2021 को मंत्रालय को एक अनंतिम पैराग्राफ भी जारी किया गया था। रिपोर्ट को अंतिम रूप देते समय लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर डीएफसीसीआईएल की टिप्पणियों/मतों पर विचार किया गया था। मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित है।

3.1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा, निम्नलिखित पर आश्वासन प्राप्त करने की दृष्टि से की गई थी:

- परियोजना के कार्यान्वयन की योजना बनाने में दक्षता, समग्र लागत और परियोजनाओं को पूरा करने के लक्ष्यों पर इसका प्रभाव; तथा
- संविदाओं के निष्पादन में मितव्ययिता और दक्षता का मूल्यांकन।

3.1.6 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

लेखापरीक्षा मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए थे:

- व्यवहार्यता अध्ययन/प्रारंभिक इंजीनियरिंग सह यातायात सर्वेक्षण रिपोर्ट (पीईटीएस)/विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर),
- विश्व बैंक और जेआईसीए के साथ ऋण करार, विश्व बैंक और जेआईसीए के साथ बैठक के कार्यवृत्त,
- डीएफसीसीआईएल का रियायत समझौता, कॉर्पोरेट योजना और व्यवसाय योजना,
- विश्व बैंक और जेआईसीए के खरीद दिशानिर्देश, शक्तियों की अनुसूची, डीएफसीसीआईएल की कार्य नियमावली,
- रेल मंत्रालय, विश्व बैंक और जेआईसीए के साथ समझौता ज्ञापन (एम ओ यू)।

3.1.7 नमूना चयन

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना को 13 खंडों में विभाजित किया गया था। लेखापरीक्षा ने डीएफसी परियोजना के चार खंडों (डब्ल्यूडीएफसी के रेवाड़ी-इकबालगढ़ और वैतरना-जेएनपीटी खंड और ईडीएफसी के खुर्जा-भाऊपुर और भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय खंड) से संबंधित अनुबंध प्रक्रियाओं, निष्पादन और अन्य संबंधित मुद्दों की नमूना जांच की। इन चार वर्गों से संबंधित जेआईसीए और विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित सभी 16 प्रमुख अनुबंधों की समीक्षा की गई। नमूना चयन का विवरण **अनुलग्नक 3.1** में दिखाया गया है।

डीएफसीसीआईएल कारपोरेट कार्यालय, क्षेत्रीय परियोजना कार्यालयों और रेलवे बोर्ड कार्यालयों के अभिलेखों की संवीक्षा पर उभरे लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

3.1.8 डीएफसी परियोजना का वित्तपोषण

भारतीय रेल (भारे) परियोजनाओं को आम तौर पर आंतरिक संसाधनों के अपर्याप्त उत्पादन के कारण बजटीय सहायता से वित्तपोषित किया जाता है। इसलिए, डीएफसी परियोजना को लागू करने के लिए आवश्यक वित्तीय संसाधनों की सीमा द्विपक्षीय और बहुपक्षीय ऋण और इक्विटी निवेश के मिश्रण के माध्यम से वित्त पोषण के लिए तय की गई थी। दीन दयाल उपाध्याय - सोननगर (126 किमी) और सोननगर - दानकुनी खंड (540 किमी) को छोड़कर पूर्वी कोरीडोर को विश्व बैंक द्वारा वित्त पोषित किया गया है। खंड दीन दयाल उपाध्याय - सोननगर रेल मंत्रालय (रेम) द्वारा वित्त पोषित है और टर्मिनल खंड सोननगर-दानकुनी को सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड में वित्त पोषित और निष्पादित किया जाएगा। वेस्टर्न कोरीडोर जेआईसीए द्वारा वित्त पोषित है। फरवरी 2008 में, कैबिनेट ने ₹ 28,181 करोड़ (ईडीएफसी - ₹ 11,589 करोड़ और डब्ल्यूडीएफसी- ₹ 16,592 करोड़) की अनुमानित लागत पर परियोजना को मंजूरी दी। 2015 में, परियोजना की संशोधित लागत ₹81,459 करोड़ आंकी गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि परियोजना के लिए ऋण-इक्विटी अनुपात प्रारंभ में 2:1 होने की परिकल्पना की गई थी। परियोजना की लागत में वृद्धि के साथ, परियोजना के ऋण-इक्विटी अनुपात को संशोधित कर 3:1 कर दिया गया। डीएफसीसीआईएल का इक्विटी घटक रेल मंत्रालय द्वारा प्रदत्त है। जेआईसीए और विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषण के नियमों और शर्तों का विवरण **अनुलग्नक 3.2** में दिया गया है।

3.1.9 ऋण पुनर्गठन

विश्व बैंक द्वारा वित्त पोषण के उद्देश्य से ईडीएफसी परियोजना को तीन चरणों में विभाजित किया गया था। 2,725 मिलियन अमेरिकी डॉलर के कुल प्रतिबद्ध ऋण को घटाकर 1,775 मिलियन अमेरिकी डॉलर कर दिया गया। जेआईसीए और विश्व बैंक के साथ वित्तीय समझौता **अनुलग्नक 3.3** में दिखाया गया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि ईडीएफसी ऋण हालांकि 2011 में स्वीकृत हुआ था जबकि, पहला कार्य अनुबंध मार्च 2013 में ही प्रदान किया गया था। इसलिए शुरुआती डेढ़ साल में विश्व बैंक के कोष से कोई खर्च नहीं हुआ। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि

ईडीएफसी-1 (खुर्जा-भाऊपुर) को चालू करने का लक्ष्य मार्च 2017 था। इस लक्ष्य को नवंबर 2019 में संशोधित किया गया था। विश्व बैंक और वित्त मंत्रालय 31 मई 2019 को इस ओवरएज परियोजना के ऋण को बंद करने पर सहमत हुए। यह भी देखा गया कि दिसंबर 2018 में ईडीएफसी-1 ऋण को 975 मिलियन अमेरिकी डॉलर से घटाकर 555 मिलियन अमेरिकी डॉलर कर दिया गया था, इस समझौते के साथ कि शेष गतिविधियों को 1 जून, 2019 के बाद से ईडीएफसी-2 (भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय) की बचत से वित्तपोषित किया जाएगा।

इसके अलावा, ईडीएफसी -2 के लिए ऋण राशि को भी 1100 मिलियन अमरीकी डालर से पुनर्गठित कर 660 मिलियन अमरीकी डालर किया गया था, साथ ही ऋण समापन तिथि 31 दिसंबर, 2019 से बढ़ाकर 31 जनवरी, 2020 कर दी गई थी। ऋण की अवधि का विस्तार, वर्तमान ऋण में नई परियोजनाओं / अनुभागों को शामिल करना, मौजूदा ऋण और ऋण के किसी हिस्से को दूसरे ऋण में स्थानांतरित करने को ऋणों के पुनर्गठन के कारणों के रूप में उद्धृत किया गया था।

ईडीएफसी-3 (लुधियाना-खुर्जा) के लिए ऋण समझौते के अनुसार, डीएफसीसीआईएल को आहरित ऋण शेष पर प्रति वर्ष एक प्रतिशत के एक चौथाई (0.25 प्रतिशत) के बराबर प्रतिबद्धता प्रभार का भुगतान करना आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने देखा कि 2016-17 से 2020-21 की अवधि के दौरान, डीएफसीसीआईएल ने 620 मिलियन अमेरिकी डॉलर के आहरण के नियोजित कार्यक्रम के मुकाबले 248.79 मिलियन अमेरिकी डॉलर का आहरण किया था। डीएफसीसीआईएल द्वारा निधि का उपयोग न करने के कारण मार्च 2021 तक ₹ 16 करोड़ के प्रतिबद्धता प्रभार का परिहार्य भुगतान हुआ जैसा कि **अनुलग्नक 3.4** में दिखाया गया है।

लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार करते हुए, डीएफसीसीआईएल ने अक्टूबर 2021 में कहा कि प्रारंभिक चरणों में परियोजना की प्रगति कई कारणों से प्रभावित हुई थी, जैसे, भूमि अधिग्रहण के लिए दिए जाने में देरी, बिडिंग प्रक्रिया दस्तावेज का निर्माण, विश्व बैंक की लंबी प्रक्रिया और समपार को आरयूबी/आरओबी से प्रतिस्थापित करने में राज्य सरकार के साथ समन्वय।

3.1.10 रियायत करार

रेल मंत्रालय और डीएफसीसीआईएल के बीच संबंध एक रियायत समझौते (सीए) द्वारा नियंत्रित होते हैं, जो 30 वर्षों की अवधि के लिए वैध होता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएफसीसीआईएल की स्थापना अक्टूबर 2006 में हुई थी। तथापि, रेल मंत्रालय ने सीए को अंतिम रूप देने में (फरवरी 2014) सात वर्षों से अधिक समय लिया। सीए को अंतिम रूप देने में देरी के मुख्य कारण वित्त मंत्रालय की सिफारिशों के अनुपालन में देरी और कानून और न्याय मंत्रालय से विधिक सत्यापन थे।

3.1.11 ट्रैक अभिगम प्रभार (टीएसी) में इक्विटी पर रिटर्न का प्रावधान न होना

डीएफसीसीआईएल की भूमिका मुख्य रूप से भारतीय रेल के लिए बुनियादी ढांचा प्रदाता की है, जो उन्हें डीएफसी पर ट्रेनें चलाने में सक्षम बनाता है। डीएफसीसीआईएल के लिए राजस्व का एकमात्र स्रोत उपयोगकर्ता प्रभार या 'ट्रैक एक्सेस चार्ज' (टीएसी) होगा, जिसका भुगतान भारतीय रेल द्वारा प्राप्त सेवाओं के बदले में किया जाएगा। ट्रैक एक्सेस समझौता रियायत समझौते का एक हिस्सा है।

टीएसी में निश्चित और परिवर्तनीय लागत शामिल है। निश्चित घटक की देयता यातायात की मात्रा पर निर्भर नहीं है एवं परिवर्तनीय घटक सकल टन किलोमीटर (जीटीकेएम) के आधार पर देय है। स्थिर लागत, पूंजीगत लागत (मूल्यहास तथा ऋण की लागत का योग) है और परिवर्तनीय लागत, कर्षण लागत और परिचालन व्यय है। ट्रैक एक्सेस एग्रीमेंट (फरवरी 2014) में प्रावधान है कि टीएसी के लिए रेल मंत्रालय और डीएफसीसीआईएल के बीच परस्पर सहमति होगी। टीएसी द्वारा डीएफसीसीआईएल को निवेश पर उचित रिटर्न अर्जित करने वाली व्यावसायिक रूप से टिकाऊ कंपनी बनने के लिए पर्याप्त राजस्व प्रदान होना है।

अक्टूबर 2011 में, रेलवे बोर्ड ने रेल मंत्रालय के लिए टीएसी की स्थापना के लिए कार्यप्रणाली विकसित करने के लिए रेलवे बोर्ड के कार्यकारी निदेशक (परियोजना योजना) सलाहकार वित्त और बजट और डीएफसीसीआईएल के निदेशक (संचालन और व्यवसाय विकास) की एक समिति का गठन किया था। टीएसी समिति की सिफारिश के अनुसार, टीएसी के निश्चित घटक में ऋण सेवा, इक्विटी पर लाभ,

कार्यशील पूंजी पर ब्याज और अन्य निश्चित शुल्क लागत शामिल होगी, जब भारतीय रेल एकमात्र उपयोगकर्ता है। इस प्रकार गणना की गई टीएसी की समीक्षा तब की जाएगी जब रेल विकास प्राधिकरण या अन्य नियामक तंत्र की स्थापना हो जाएगी और डीएफसी पर विविध-संचालक व्यवस्था प्रणाली शुरू किया जाएगा।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि टीएसी समिति की सिफारिश को पूरी तरह से लागू नहीं किया गया था। दिसंबर 2018 में रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित टीएसी के अनुसार, रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल को "रिटर्न ऑन इक्विटी"⁹⁶ तब तक देय नहीं होगा जब तक भारतीय रेल एकमात्र उपयोगकर्ता है। यह व्यवस्था ट्रेक एक्सेस एग्रीमेंट (फरवरी 2014) के प्रावधानों के विपरीत है। इक्विटी पर लाभ का प्रावधान न करने से भविष्य में कंपनी की वाणिज्यिक स्थिरता और फ्रेट कोरीडोर के कुशल संचालन और रखरखाव पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि परियोजना के चालू होने में देरी के कारण मार्च 2021 तक डीएफसीसीआईएल को कोई टीएसी उपार्जित नहीं हुई थी। परिणामस्वरूप, डीएफसीसीआईएल को, रेल मंत्रालय द्वारा वित्त पोषित इक्विटी में से ईडीएफसी-1 के लिए विश्व बैंक को ₹589.85 करोड़⁹⁷ का कर्ज चुकाना पड़ा। यद्यपि, ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी के दो खंड⁹⁸ चालू किए गए थे, इन खंडों में माल ढुलाई का वाणिज्यिक संचालन अभी शुरू होना बाकी है और इसलिए, डीएफसीसीआईएल को टीएसी का कोई भुगतान नहीं हुआ था।

⁹⁶ इक्विटी पर रिटर्न (आरओई) वित्तीय प्रदर्शन का एक उपाय है, जिसकी गणना शेयरधारकों की इक्विटी से शुद्ध आय को विभाजित करके की जाती है। शेयरधारकों की इक्विटी ऋण घटाने के बाद एक कंपनी की परिसंपत्ति के बराबर होती है। आरओई को शेयरधारकों की इक्विटी के संबंध में निगम की लाभप्रदता का एक उपाय माना जाता है।

⁹⁷ नवंबर 2018 से मार्च 2020 की अवधि से संबंधित।

⁹⁸ ईडीएफसी पर दिसंबर 2020 में भाऊपुर-खुर्जा (343 किलोमीटर) तथा डब्ल्यूडीएफसी पर जनवरी 2021 में रेवाड़ी-मदार (306 किलोमीटर)।

3.1.12 डीएफसीसीआईएल की कार्यात्मक स्वतंत्रता का अभाव

रियायत समझौते के अनुसार, रेल मंत्रालय और डीएफसीसीआईएल के बीच संबंध इस मूल सिद्धांत पर निर्धारित किया गया था कि डीएफसीसीआईएल को व्यावसायिक रूप से स्वतंत्र होना चाहिए और यह भारतीय रेल (रेल मंत्रालय) के बिलकुल नजदीक रहेगा।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएफसी मार्गों के लिए अधिकृत रेल उपयोगकर्ताओं तक पहुंच के निर्धारण की जिम्मेदारी रेल मंत्रालय की है और 100 प्रतिशत इक्विटी रखने वाला यह एकमात्र ग्राहक है। इसलिए, मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल को 'इक्विटी पर लाभ' देय नहीं था। इसके अलावा, जीआईसीए फंड को जीबीएस के रूप में वित्त मंत्रालय के माध्यम से रेल मंत्रालय को भेजा जाता है। यह निधि, बदले में, एक बाहरी सहायता प्राप्त परियोजना के रूप में डीएफसीसीआईएल को हस्तांतरित कर दी जाती है। डीएफसीसीआईएल के लिए राजस्व सृजन केवल रेल मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराए गए यातायात पर निर्भर है। टीएसी को कॉस्ट कवर मॉडल में निर्धारित किया गया है और डीएफसीसीआईएल की वित्तीय स्थिरता के लिए डीएफसीसीआईएल को कोई प्रोत्साहन निर्धारित नहीं किया गया है। इस व्यवस्था ने डीएफसीसीआईएल की स्वतंत्रता को सीमित कर दिया है।

3.1.13 योजना की कमियाँ

डीएफसी परियोजना पर पहली बार अप्रैल 2005 में जापान-भारत शिखर सम्मेलन में चर्चा की गई थी। जनवरी 2006 में राइट्स द्वारा प्रस्तुत व्यवहार्यता रिपोर्ट के आधार पर, रेल मंत्रालय ने फरवरी 2006 में आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) को एक नोट प्रस्तुत किया जिसमें ₹ 21,140 करोड़ की लागत पर परियोजना को शुरू करने की मंजूरी मांगी गई थी। मंत्रिमंडल ने परियोजना को शुरू करने के प्रस्ताव (फरवरी 2006) को 'सैद्धांतिक' अनुमोदन प्रदान किया। फरवरी 2008 में, कैबिनेट ने अंततः इस परियोजना को मंजूरी दे दी।

परियोजना के कार्यान्वयन में नियोजन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा में निम्नलिखित कमियाँ पाई गईं:

3.1.13.1 सोननगर और दानकुनी के बीच डीएफसी शुरू करने में देरी

फरवरी 2008 में, रेल मंत्रालय के विस्तारित बोर्ड ने ईडीएफसी के सोननगर से दानकुनी तक डीएफसी के विस्तार की व्यवहार्यता पर चर्चा की। बैठक के कार्यवृत्त में दर्ज किया गया कि व्यय विभाग (डीओई) और सांख्यिकी व कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय ने गहरे समुद्री बंदरगाह के स्थान को अंतिम रूप देने के लिए परियोजना के समयपूर्व मूल्यांकन पर अपनी टिप्पणियां व्यक्त कीं। यह भी बताया गया कि परियोजना स्वतंत्र रूप से व्यवहार्य नहीं थी क्योंकि सोननगर-दानकुनी खंड के लिए वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर (एफआईआरआर) केवल सात प्रतिशत थी।

योजना आयोग ने भी डीओई के विचारों का समर्थन किया। उन्होंने उल्लेख किया कि सोननगर से आगे का विस्तार अनिवार्य रूप से भविष्य के गहरे समुद्री बंदरगाह से यातायात को पूरा करने के लिए था और गहरे समुद्री बंदरगाह को अंतिम रूप दिए बिना, प्रस्तावित विस्तार को समयपूर्व माना गया था। योजना आयोग ने देखा कि यातायात अनुमान, विशेष रूप से कोयले के बारे में बहुत आशावादी थे। उन्होंने आगे कहा कि सोननगर-दानकुनी खंड पर यातायात का कम स्तर और इसकी कम व्यवहार्यता लुधियाना से दानकुनी तक की सम्पूर्ण पूर्वी गलियारा परियोजना को अव्यवहारिक बना सकती है। इसलिए, रेल मंत्रालय के विस्तारित बोर्ड ने प्रस्ताव की सिफारिश नहीं करने का संकल्प लिया। तथापि, रेल मंत्रालय ने लुधियाना से दानकुनी तक पूर्वी मार्ग पर डीएफसी परियोजना के लिए अंतिम अनुमोदन के लिए सीसीईए को एक टिप्पणी प्रस्तुत की।

मंत्रिमंडल ने ईडीएफसी परियोजना के सोननगर से दानकुनी (540 किलोमीटर) तक विस्तार को मंजूरी दी (फरवरी 2008)। विस्तार की अनुमानित लागत ₹ 12,218 करोड़ थी। पीपीपी प्रणाली के माध्यम से खंड को वित्तपोषित करने का निर्णय बाद में 2010-11 के बजट में घोषित किया गया था। अगस्त 2013 में, रेल मंत्रालय ने इस संबंध में आवश्यक कार्रवाई करने के लिए डीएफसीसीआईएल को अवगत कराया। पूर्वी क्षेत्र में स्थित क्षेत्रों से कोयले और इस्पात यातायात के रेलवे के हिस्से को बढ़ाने के लिए खंड का विस्तार उचित था। इससे कोलकाता क्षेत्र में बंदरगाहों से कंटेनरों को निकालने में भी आसानी होगी। रेल मंत्रालय ने उचित ठहराया कि

सोननगर से दानकुनी तक विस्तार के परिणामस्वरूप पूर्वी कोरीडोर के लिए लगभग 13 प्रतिशत की समग्र वित्तीय आंतरिक प्रतिफल दर (एफआईआरआर) होगी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इस परियोजना में निवेश के लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। रेल मंत्रालय उन संभावित निवेशकों की आशंकाओं से अवगत था जहाँ वित्तीय व्यवहार्यता की निश्चिन्तता (गारंटी) नहीं थी। संभावित बोलीदाताओं को आकृष्ट करने और निवेश की मात्रा को कम करने के लिए, सोननगर-दानकुनी खंड को दो उप-खंडों में विभाजित किया गया था - दानकुनी से गोमोह (276 किमी चरण I) और गोमोह से सोननगर (264 किमी चरण II)। यह व्यवस्था भी कोई प्रतिक्रिया प्राप्त करने में विफल रही।

आगे संवीक्षा से पता चला कि डीएफसीसीआईएल, रेल मंत्रालय के साथ समन्वय करके गहरे समुद्री बंदरगाह के लिए स्थान को अंतिम रूप नहीं दे सका और परियोजना के अनुमोदन के 13 वर्षों के बाद भी रुचि की अभिव्यक्ति जारी नहीं कर सका।

3.1.13.2 डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव के लिए त्रुटिपूर्ण योजना

वर्ष 2010-11 के बजट भाषण के अनुसार, पश्चिमी और पूर्वी डी.एफ.सी. पर आवागमन के लिए हाई एक्सल लोड वैगनों के लिए दो कार्यशालाएं स्थापित करने का प्रस्ताव था। जेआईसीए ने पूर्वी कोरीडोर के लिए दादरी में एक नई नियमित ओवरहालिंग (आरओएच)/आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच) सुविधा और पश्चिमी कोरीडोर के लिए रेवाड़ी में आरओएच सुविधा की सिफारिश की।

मार्च 2015 में, डीएफसीसीआईएल ने प्रस्तावित किया कि आरओएच/पीओएच सुविधाओं और नियमित रखरखाव की योजना अधिकृत रेल उपयोगकर्ताओं (भारे) द्वारा बनाई जानी चाहिए। डीएफसीसीआईएल ने आगे कहा कि डीएफसीसीआईएल द्वारा प्रदान किए जाने वाले बुनियादी ढांचे में कोई विचलन परियोजना लागत को बढ़ा सकता है और जहां संविदाएं अंतिम चरण में हैं वहां यह संभव नहीं हो सकता है।

प्रत्युत्तर में, रेलवे बोर्ड ने जून 2015 में कहा कि मौजूदा पटरियों पर लोडेड वैगनों की आवाजाही संभव नहीं हो सकती है क्योंकि मौजूदा रखरखाव यार्ड को डीएफसी से जोड़ने वाले ट्रैक के हिस्से 25 टन/32.5 टन भार को संभालने में सक्षम नहीं हो सकते हैं। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा कि क्षमता बाधाओं के अलावा, मौजूदा डिपो/कार्यशालाओं में डीएफसी पर चलने वाले वैगनों के पीओएच/आरओएच को पूरा करना संभव नहीं होगा –

- पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी के संरेखण के पास कार्यशालाओं की उपलब्धता न होना।
- मौजूदा कार्यशालाएं डीएफसी पर चलने वाले आधुनिक रोलिंग स्टॉक को संभालने में सक्षम नहीं हो सकती हैं।
- डीएफसी से भारतीय रेल की मौजूदा कार्यशाला में आवाजाही से अनावश्यक आवाजाही पैदा होगी और ज्यादातर मामलों में आयामों⁹⁹ की नियोजित/अनुसूचित (एसओडी) बाधाओं के कारण ऐसी आवाजाही संभव नहीं है, क्योंकि डीएफसी के लिए एसओडी दायरा मौजूदा भारतीय रेल प्रणाली की तुलना में अधिक है।

उपरोक्त बाधाओं के बावजूद, रेल मंत्रालय/डीएफसीसीआईएल ने डीएफसी के चल स्टॉक के लिए अनुरक्षण सुविधा के निर्माण के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

3.1.13.3 फीडर मार्गों के उन्नयन में विलम्ब

फीडर मार्गों को उन्नयन (अपग्रेड) करने का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना था कि गैर-डीएफसी मार्गों से आने वाले यातायात को डीएफसी मार्गों के माध्यम से भेजा जाएं। डीएफसी मार्गों पर अनुमानित यातायात की उपलब्धि भीतरी इलाकों और बंदरगाह के साथ संपर्क पर निर्भर करती है। मौजूदा रेल लाइन का एक्सल लोड 5400 टन की ट्रेन भार क्षमता के साथ 22.9 टन है। हालांकि, डीएफसी का ट्रैक

⁹⁹ आयाम की अनुसूची का तात्पर्य पटरियों, ओवरहेड संरचना, सिग्नलिंग, पटरियों, चल स्टॉक आदि के लिए निर्धारित मानकों से है।

मानक 25 टन एक्सल लोड है जिसमें 13000 टन ट्रेन लोड क्षमता है। जब तक फीडर मार्गों को डीएफसी के ट्रैक मानक में अपग्रेड नहीं किया जाता है, तब तक मौजूदा रेल नेटवर्क के साथ डीएफसी के एकीकरण का अभीष्ट लाभ नहीं मिलेगा। इस उद्देश्य को प्राप्त करने की दृष्टि से, भारतीय रेल ने कुल 4,844 किलोमीटर (पश्चिमी कोरीडोर में 1,515.8 मार्ग किलोमीटर और पूर्वी कोरीडोर में 3,328.4 मार्ग किलोमीटर) का उन्नयन किया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी के फीडर मार्ग उन्नयन के क्रम में थे। नवंबर 2020 तक, डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी के क्रमशः 438.60 किलोमीटर मार्ग (29 प्रतिशत) और 1,907 किलोमीटर मार्ग (57 प्रतिशत) फीडर मार्गों का उन्नयन किया गया था।

डीएफसीसीआईएल ने अक्टूबर 2021 में कहा कि मौजूदा फीडर मार्गों का उन्नयन संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जा रहा था और रेल मंत्रालय द्वारा निगरानी की जा रही थी। हालांकि, तथ्य यह रहा कि फीडर मार्गों के उन्नयन के बिना डीएफसी का अनुमानित लाभ प्राप्त होने की संभावना नहीं है क्योंकि डीएफसी का ज्यादातर यातायात भारतीय रेल के मौजूदा नेटवर्क में उत्पन्न और समाप्त होगा।

3.1.13.4 ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी में अंतरीय गतिमान आयाम को अपनाना

डीएफसी परियोजना में, डब्ल्यूडीएफसी में गतिमान आयाम¹⁰⁰ डबल स्टैक कंटेनर और ईडीएफसी के लिए एकल स्टैक कंटेनर आवाजाही के लिए है। इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के लिए विद्युत आहरण के लिए ओवरहेड ट्रैक्शन उपकरण की ऊंचाई डब्ल्यूडीएफसी में 7.1 मीटर और ईडीएफसी में 5.1 मीटर है। चूंकि कंटेनर ट्रेनें डब्ल्यूडीएफसी पर माल ढुलाई का बड़ा हिस्सा बनाती हैं, इसलिए सिस्टम उत्पादकता बढ़ाने के लिए डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन संचालन को अपनाने का निर्णय लिया गया।

¹⁰⁰ मूविंग डायमेंशन से तात्पर्य कुछ एक्सल लोड के रोलिंग स्टॉक के सुरक्षित संचालन / आवाजाही के ट्रैक, सिग्नलिंग और ओवरहेड स्ट्रक्चर आदि के लिए निर्धारित मानकों से है।

व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट (2006) में यह दर्ज किया गया था कि डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन संचालन केवल ऐसे मूल-गंतव्य बिंदुओं की जोड़ी को छोड़कर जहां नियमित और पर्याप्त यातायात है, सभी कंटेनर ट्रेनों को चलाने के लिए व्यावहारिक नहीं हो सकता है। तदनुसार, जवाहरलाल नेहरू/मुंद्रा/पिपावाव/हजीरा बंदरगाहों और आईसीडी दिल्ली एनसीआर/लुधियाना के बीच चलने वाली कंटेनर ट्रेनों को अकेले डबल-स्टैक संचालन के लिए उपयुक्त माना गया था।

व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट में यह भी दर्ज किया गया था कि पूर्वी कोरीडोर में कंटेनर यातायात की कोई पर्याप्त आवाजाही नहीं होगी। तथापि, अधिकतम गतिमान आयाम (एमएमडी) में एकरूपता बनाए रखने के लिए ईडीएफसी के सोननगर-लुधियाना खंड में डबल स्टैक कंटेनर संचालन की सिफारिश की गई थी। ऐसी सिफारिशों के बावजूद, रेल मंत्रालय ने पूर्वी कोरीडोर की यातायात क्षमता पर जेआईसीए अध्ययन रिपोर्ट (2007) की सिफारिश के अनुसार ईडीएफसी में सिंगल स्टैक कंटेनर संचालन को अपनाने का निर्णय लिया। लेखापरीक्षा में कहा गया कि विभिन्न गतिमान आयामों को अपनाने से ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी के बीच ओवरहेड ट्रैक्शन उपकरण की ऊंचाई और लोडिंग मानक में अंतर के कारण यातायात की अंतर-पोर्टेबिलिटी बाधित हो जाएगी।

डीएफसीसीआईएल ने कहा (अक्टूबर 2021) कि डबल स्टैक कंटेनर मूवमेंट पर विचार नहीं किया गया था क्योंकि ईडीएफसी में कंटेनर आवाजाही नगण्य है। इंटर-पोर्टेबिलिटी प्रतिबंध के संबंध में, डीएफसीसीआईएल ने कहा कि सिंगल स्टैक ट्रैफिक ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी दोनों पर आसानी से चल सकता है।

डब्ल्यूडीएफसी की तुलना में ईडीएफसी में कम कंटेनर यातायात के बावजूद, व्यवहार्यता अध्ययन रिपोर्ट ने अधिकतम गतिमान आयाम (एमएमडी) में एकरूपता बनाए रखने के लिए ईडीएफसी के सोननगर-लुधियाना खंड में डबल स्टैक कंटेनर संचालन की सिफारिश की थी। इसके अलावा, ट्रैक मानकों में एकरूपता की कमी के कारण, केवल सिंगल स्टैक कंटेनर में इंटर-पोर्टेबिलिटी होगी, जैसा कि डीएफसीसीआईएल ने स्वीकार किया था। इसलिए, डीएफसीसीआईएल का तर्क मान्य नहीं था।

3.1.13.5 भूमि अधिग्रहण

डीएफसीसीआईएल ने नामित सक्षम प्राधिकारियों के माध्यम से केंद्र सरकार, रेल मंत्रालय (रेम) की ओर से डीएफसी परियोजना के लिए भूमि का अधिग्रहण किया, जो मुख्य रूप से राज्य सरकार के राजस्व अधिकारी हैं। भूमि अधिग्रहण, रेल संशोधन अधिनियम (आरएए), 2008 के अनुसार किया जा रहा था।

डीएफसी संरेखण दोनों कोरीडोरों में नौ राज्यों के 68 जिलों से होकर गुजरता है जिसमें 11,813 हेक्टेयर¹⁰¹ भूमि शामिल है। मई 2021 तक 11,689 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण पूरा हो चुका था।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि डीएफसीसीआईएल ने 11,689 हेक्टेयर भूमि के अधिग्रहण के लिए ₹15,572 करोड़ के मुआवजे का भुगतान किया। मई 2021 तक भूमि मालिकों को ₹13,739 करोड़ वितरण किया गया था तथा ₹1,833 करोड़ का मुआवजा वितरण शेष था।

भूमि की आवश्यकता और अधिग्रहण के आकलन और परियोजना से प्रभावित व्यक्तियों को मुआवजे/क्षतिपूर्ति के भुगतान से संबंधित अभिलेखों की आगे की संवीक्षा से, निम्नलिखित का पता चला:

(क) भूमि का अनुचित मूल्यांकन

ईडीएफसी के भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय खंड में, सिविल कार्य के दो संविदा पैकेज (सीपी-201 और 202) दिए गए थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन संविदा पैकेजों के दायरे में कार्यों के निष्पादन के लिए भूमि की आवश्यकता में पिछले कुछ वर्षों में संशोधन किया गया था।

अपने उत्तर (नवंबर 2021) में, डीएफसीसीआईएल ने स्वीकार किया कि समपार पर पहुँच मार्गों के निर्माण और नई भूमि के अधिग्रहण के कारण भूमि की आवश्यकताओं में भिन्नता थी जो भूमि के प्रारंभिक अधिग्रहण के समय नहीं थी।

¹⁰¹ ईडीएफसी -4,618 हेक्टेयर, डब्ल्यूडीएफसी - 6,000 हेक्टेयर, सोननगर-दानकुनी -1195 हेक्टेयर

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीएफसीसीआईएल का जबाव इसके अनुचित मूल्यांकन और परिणामस्वरूप भूमि के अधिग्रहण में देरी का द्योतक था जिसके परिणामस्वरूप भूमि की दरों में वृद्धि के कारण ₹ 173.38 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

डीएफसीसीआईएल ने (अक्टूबर 2021) में कहा कि विभिन्न कारकों जैसे संरेखण और मार्ग में परिवर्तन, आरओबी/आरयूबी के प्रावधान और नीति में परिवर्तन के कारण परियोजना कार्यान्वयन चरण के दौरान, भूमि के दायरे में परिवर्तन हुआ। इसमें आगे कहा गया है कि जिला स्तर पर प्रक्रियात्मक देरी और उचित भूमि रिकॉर्ड आदि की अनुपलब्धता के कारण परियोजना प्रभावित व्यक्तियों (पीएपी) का समय पर निर्धारण और भूमि मुआवजों को अंतिम रूप देने में देरी हुई।

डीएफसीसीआईएल ने यह भी कहा कि डीएफसी की भूमिका संबंधित राज्य प्राधिकरणों को भूमि की आवश्यकता के आकलन से अवगत कराना और भूमि के अधिग्रहण से पहले धन का हस्तांतरण सुनिश्चित करना था।

डीएफसीसीआईएल प्राधिकरण उत्तर योजना में कमियों और भूमि के अनुचित मूल्यांकन का संकेत था। इसके अलावा, संबंधित राज्य प्राधिकारियों के साथ प्रभावी अनुश्रवण एवं समन्वय के अभाव के कारण भूमि की दरों में वृद्धि के कारण परिहार्य व्यय हुआ।

इसी तरह का उदाहरण डब्ल्यूडीएफसी के जेएनपीटी-वैतरणा खंड में भी देखा गया था। इस खंड में भूमि के अधिग्रहण से संबंधित अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि डीएफसीसीआईएल ने 2012-13 में पांच गांवों¹⁰² में 17.22 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण किया था। वर्ष 2016-17 में, डीएफसीसीआईएल ने फिर से 3.73 हेक्टेयर अतिरिक्त भूमि का अधिग्रहण किया। इसके परिणामस्वरूप बीच की अवधि के दौरान भूमि की सर्किल दरों में वृद्धि के कारण ₹ 9.84 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

¹⁰² धनिय, रहानल, इंगे, तिवारी और पयगांव

(ख) भूमि अधिग्रहण के लिए त्रुटिपूर्ण अधिसूचना

अजमेर तहसील और पिसांगन तहसील में भूमि अधिग्रहण के लिए 2009 और 2010 में धारा 20ए¹⁰³ और 20ई¹⁰⁴ के तहत अधिसूचना जारी की गई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि 25.55 हेक्टेयर भूमि, जो धारा 20ए और 20ई के तहत जारी अधिसूचना में शामिल नहीं थी, को मुआवजे के भुगतान के लिए धारा 20एफ¹⁰⁵ के तहत जारी अधिसूचना में शामिल किया गया था। इस गलत अधिसूचना के कारण बाद में कानूनी विवाद हुआ था और मुकदमे का परिणाम संबंधित दलों के पक्ष में था। फलस्वरूप अजमेर तहसील एवं पिसांगन तहसील में भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया 2015 एवं 2016 में नये सिरे से शुरू करनी पड़ी। इस बीच भूमि के मुआवजे के लिए पात्रता मैट्रिक्स के अनुसार पात्रता के कुछ घटकों में वृद्धि हुई थी। इसके परिणामस्वरूप भूमि की लागत में वृद्धि हुई और मुआवजे के अतिरिक्त भुगतान के कारण ₹ 36.14 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

डीएफसीसीआईएल ने स्वीकार किया (अक्टूबर 2021) कि 20ए और 20ई की अधिसूचना भूमि के कुछ हिस्सों के लिए जारी नहीं की गई थी लेकिन भूमि अधिग्रहण के लिए मुआवजा घोषित किया गया था। डीएफसीसीआईएल ने आगे कहा कि आवश्यक अधिसूचना जारी करने और शेष भूमि के लिए सभी प्रक्रियाओं को पूरा करने के बाद, जिसके लिए धारा 20 ए और 20 ई के तहत अधिसूचना पहले प्रकाशित नहीं की गई थी, संशोधित मुआवजा अक्टूबर 2017 में घोषित किया गया था।

¹⁰³ आरएए 2008 की धारा 20ए एक विशेष रेल परियोजना के निष्पादन के लिए केंद्र सरकार के प्रयोजन हेतु आवश्यक भूमि के संबंध में अधिसूचना प्रदान करती है।

¹⁰⁴ धारा 20ई में धारा 20ए के तहत अधिसूचना के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष की अवधि के भीतर भूमि के अधिग्रहण का प्रावधान है

¹⁰⁵ सक्षम प्राधिकारी धारा 20ई के तहत घोषणा के प्रकाशन की तारीख से एक वर्ष की अवधि के भीतर धारा 20एफ के तहत मुआवजे का भुगतान करेगा।

(ग) मुआवजे के भुगतान में देरी

लेखापरीक्षा ने देखा कि ईडीएफसी के भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय खंड में, विशेष भूमि अधिग्रहण अधिकारी ने धारा 20एफ के तहत अधिसूचना की तारीख से एक वर्ष के भीतर मुआवजे का भुगतान नहीं किया था। यह उचित निगरानी और डीएफसीसीआईएल और राज्य राजस्व प्राधिकरण के बीच समन्वय की कमी को दर्शाता है। मुआवजे के विलंबित भुगतान के कारण, डीएफसीसीआईएल को ₹ 14.26 करोड़ के मुआवजे का अतिरिक्त भुगतान करना पड़ा।

डब्लूडीएफसी के जेएनपीटी-वैतरणा खंड में भी मुआवजे के भुगतान में देरी के इसी तरह के उदाहरण देखे गए थे, जहां राज्य सरकार के माध्यम से अतिरिक्त 227 हेक्टेयर भूमि (रेल भूमि के अलावा) का अधिग्रहण किया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 51.59 करोड़ (राज्य सरकार द्वारा लगाए गए स्थापना शुल्क के लिए ₹ 1.50 करोड़ सहित) के अतिरिक्त मुआवजे का भुगतान हुआ।

अतिरिक्त मुआवजे के भुगतान के समर्थन में, डीएफसीसीआईएल ने अक्टूबर 2021 में तर्क दिया कि परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के प्रतिरोध के कारण, धारा 20एफ के तहत मुआवजा पूरा नहीं किया जा सका। इसने आगे कहा कि भूमि अधिग्रहण पुलिस संरक्षण में पूरा किया गया था। तथापि, तथ्य यह रहा कि डीएफसीसीआईएल को मुआवजे के भुगतान में देरी के कारण ₹ 51.59 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

3.1.14 परियोजना का निष्पादन और निगरानी**3.1.14.1 संविदा देने में विलम्ब****(क) डब्लूडीएफसी**

लेखापरीक्षा ने डब्लूडीएफसी के रेवाड़ी-इकबालगढ़ (चरण- I) और जेएनपीटी-वैतरणा (चरण- II) से संबंधित आठ अनुबंधों की नमूना जांच की। जेआईसीए के कार्यान्वयन अनुसूची के संदर्भ में ठेके देने में लगने वाले समय से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से अनुबंधों को अंतिम रूप देने में असामान्य देरी का पता चला जैसा कि तालिका 3.2. में दिखाया गया है।

तालिका 3.2.: डब्ल्यूडीएफसी में संविदा देने में विलम्ब				
क्रम सं.	संविदा का नाम	जेआईसीए की समय सारणी के अनुसार लक्ष्य	करार का महीना और वर्ष	विलंब (महीनों में)
1	2	3	4	5 (4-3)
रेवाड़ी-इकबालगढ़ (चरण- प्रथम)				
1.	सिविल बिल्डिंग और ट्रैक कार्य (सीटीपी-1 और 2)	अक्टूबर 2011	अगस्त 2013	22
2.	विद्युत और यांत्रिक कार्य (ईएमपी -4)	सितंबर 2012	मार्च 2015	30
3.	सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्य (एसटीपी-5)	सितंबर 2012	दिसंबर 2015	39
4.	ट्रेन सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (संपूर्ण डब्ल्यूडीएफसी) (एसटीपी-5ए)	मार्च 2014	दिसंबर 2015	21
जेएनपीटी-वैतरणा (चरण-द्वितीय)				
1.	सिविल बिल्डिंग और ट्रैक कार्य (सीटीपी-11)	दिसंबर 2013	नवंबर 2016	35
2.	विद्युत और यांत्रिक कार्य (ईएमपी -16)	मार्च 2014	मार्च 2016	24
3.	सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्य (एसटीपी-17)	मार्च 2014	अगस्त 2016	29

मई 2012 में, रेलवे बोर्ड अध्यक्ष ने डीएफसीसीआईएल को संविदा देने के मध्यवर्ती चरणों में लगाने वाले समय को कम करने के लिए सभी संभव कदम उठाने की सलाह दी। पूर्व-पात्रता (पीक्यू) प्रक्रिया को समाप्त करने का सुझाव दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप कम से कम छह महीने की बचत होती। तदनुसार, ईएमपी-4, एसटीपी -5 और एसटीपी -5A के मामले में, कार्य प्रदान करने की प्रक्रिया को तेज

करने के लिए पूर्व-पात्रता (पीक्यू) की प्रक्रिया को छोड़ दिया गया था। ऐसी व्यवस्था के बावजूद, संविदा (ठेका) देने में 21 महीने से अधिक का विलम्ब हुआ था।

(ख) ईडीएफसी

लेखापरीक्षा ने ईडीएफसी के दो चयनित खंडों की आठ प्रमुख संविदाओं की नमूना जांच की। विश्व बैंक के दिशा-निर्देशों के आधार पर मॉडल अधिप्राप्ति अनुसूची के अनुसार, संविदाओं पर हस्ताक्षर करने की प्रक्रिया पूर्व-पात्रता दस्तावेज़ के जारी होने की तारीख से 365 दिनों के भीतर पूरी की जानी है। तथापि, यह देखा गया कि संविदाओं को प्रदान करने में विलम्ब हुआ जो कि तालिका 3.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.3: ईडीएफसी में संविदा देने में विलम्ब					
क्रम सं.	संविदा का नाम	मॉडल अधिप्राप्ति योजना के अनुसार लक्ष्य	पूर्व पात्रता-दस्तावेज़ जारी करने का महीना और वर्ष	करार की तिथि(करार का महीना और वर्ष)	संविदा देने में हुई देरी (महीनों में)
1	2	3	4	5	6 = कॉलम (5-3)
भाऊपुर-खुर्जा खंड					
1.	सिविल और ट्रेक कार्य सीपी-101	अप्रैल 2011	अप्रैल 2010	मार्च 2013	23
2.	सिविल और ट्रेक कार्य सीपी -102	अप्रैल 2011	अप्रैल 2010	मार्च 2013	23
3.	सिविल और ट्रेक कार्य सीपी -103	अप्रैल 2011	अप्रैल 2010	मार्च 2013	23
4.	इलेक्ट्रिकल, सिग्नलिंग और दूरसंचार सीपी-104	जुलाई 2013	जुलाई 2012	अगस्त 2015	25
दीन दयाल उपाध्याय -भाऊपुर खंड					
5.	सिविल और ट्रेक कार्य सीपी -201	अप्रैल 2014	अप्रैल 2013	मई 2015	13
6.	सिविल और ट्रेक कार्य सीपी -202	अप्रैल 2014	अप्रैल 2013	मई 2015	13
7.	विद्युत कार्य सीपी-203	फरवरी 2015	फरवरी 2014	अक्टूबर 2016	20
8.	सिग्नलिंग और दूरसंचार कार्य सीपी-204	फरवरी 2015	फरवरी 2014	सितंबर 2016	19

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि पूर्व-पात्रता दस्तावेज के जारी होने की तिथि से संविदा प्रदान करने में 13 से 25 महीने की अवधि ली गई थी।

अपने उत्तर (अक्टूबर 2021) में, डीएफसीसीआईएल ने घटनाओं के क्रम और निविदा प्रक्रिया में शामिल विभिन्न प्रक्रियाओं का दिनांक-वार विवरण बताया, जिनके कारण ठेका देने में देरी हुई तथापि, विलम्ब का कोई उचित कारण नहीं बताया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि संविदा देने में देरी का मुख्य कारण सलाहकारों की नियुक्ति में देरी, आवेदकों के पूर्व पात्रता के मूल्यांकन में देरी और संविदा करारों पर हस्ताक्षर करने में देरी आदि थे, जिनकी चर्चा बाद के अनुच्छेदों में की गई है।

3.1.14.2 परामर्शदाताओं की नियुक्ति में देरी

जेआईसीए दिशानिर्देशों के अनुसार, डब्ल्यूडीएफसी परियोजना के लिए इंजीनियरिंग सेवा सलाहकार (ईएस) को नियुक्त किया गया था। इसी तरह, ईडीएफसी में, सामान्य सलाहकार (जीसी) नियुक्त किए गए थे। ईएस सलाहकारों और जीसी के दायरे में पूर्व-पात्रता दस्तावेज तैयार करने से लेकर संविदा देने तक सभी गतिविधियां शामिल हैं।

संविदाकारों द्वारा तैयार किए गए डिजाइनों की समीक्षा और अनुमोदन, उनके प्रदर्शन की निगरानी, प्रगति निगरानी आदि सहित डिजाइन, निर्माण, परीक्षण और कमीशनिंग के कार्यान्वयन में डीएफसीसीआईएल को सहयोग करने के लिए परियोजना प्रबंधन सलाहकार (पीएमसी) भी दोनों कोरीडोर में नियुक्त किए गए थे।

विश्व बैंक द्वारा वित्त पोषित परियोजना के संबंध में, अनुबंध प्रदान करने के लिए अग्रणी सभी गतिविधियों के लिए एक मॉडल खरीद कार्यक्रम निर्धारित किया गया है। हालांकि, जेआईसीए द्वारा वित्त पोषित डब्ल्यूडीएफसी परियोजना के लिए, केवल संविदा देने का अंतिम लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

परामर्शी संविदा प्रदान करने से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा में निम्नलिखित का पता चला:

(क) डब्ल्यूडीएफसी में विद्युत् सेवा (ईएस) परामर्शदाताओं की नियुक्ति

परामर्शी संविदाओं को अंतिम रूप देने में असामान्य विलम्ब हुआ था, जैसा कि तालिका 3.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.4: परामर्शी संविदा देने में देरी			
परामर्शी संविदा	परामर्शी संविदा देना		देरी (महीनों में)
	जेआईसीए के अनुसार लक्ष्य	उपलब्धि	
ईएस (चरण-I)	मार्च 2010	मई 2010	02
ईएस (चरण-II)	दिसंबर 2010	नवंबर 2011	11
पीएमसी (चरण-I)	जून 2011	फरवरी 2014	32
पीएमसी (चरण-II)	अगस्त 2013	मार्च 2016	31

रेवाड़ी-इकबालगढ़ (चरण-I) और जेएनपीटी- वैतरणा (चरण-II)

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि चरण-I के लिए इंजीनियरिंग सेवा करार देने में मामूली देरी हुई थी। अन्य परामर्शी संविदाओं के संबंध में, देरी 11 से 32 महीनों के बीच थी। संविदाएं देने में देरी के जिम्मेदार कारकों को तालिका 3.5 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.5: संविदा देने में देरी के कारण	
परामर्शी संविदा	देरी के कारण
ईएस (चरण- II)	संविदा देने में कुल 11 माह के विलम्ब में से, तकनीकी मूल्यांकन समिति ने अनापत्ति प्रमाण पत्र प्राप्त करने के लिए जेआईसीए (जून 2011) को प्रस्तुत करने के लिए तकनीकी बोलियों को अंतिम रूप देने में लगभग आठ महीने का समय लिया।
पीएमसी (चरण-I)	जून 2011 में संविदा देने के लक्ष्य के प्रति अप्रैल 2012 और अप्रैल 2013 में क्रमशः रुचि की अभिव्यक्ति और प्रस्ताव के लिए अनुरोध (आरएफपी) जारी किया गया था।
पीएमसी (चरण-II)	आरएफपी को जून 2015 में अर्थात् दिसंबर 2012 तक संविदा देने के लक्ष्य के 22 महीने बाद जारी किया गया था।

डीएफसीसीआईएल (अक्टूबर 2021) ने कहा कि निविदा का प्रत्येक चरण बहु-सदस्यीय समिति द्वारा विभिन्न विचार-विमर्श और अपेक्षित अनुमोदन के अधीन है, जिसमें समय लगता है।

लक्ष्य निर्धारित करते समय, जेआईसीए को विभिन्न गतिविधियों के लिए आवश्यक समय को अवश्य ध्यान रखना चाहिए। इसलिए, डीएफसीसीआईएल का उत्तर वृहद् निर्माण कार्यों के वितरण पर इंजीनियरिंग सलाहकारों की नियुक्ति में देरी के व्यापक प्रभाव पर विचार करने योग्य नहीं था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पीएमसी की नियुक्ति में विलम्ब से कार्यों की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। पश्चिमी डीएफसी (चरण- II जेएनपीटी-वडोदरा) के आठ विशेष इस्पात पुलों (सीटीपी -15 ए) के डिजाइन और निर्माण के काम के लिए एक संविदा जून 2015 में प्रदान की गयी थी। हालांकि, डीएफसीसीआईएल ने मार्च 2016 में पीएमसी की नियुक्ति की थी। पीएमसी की नियुक्ति तक, मुख्य प्रबंधक मुंबई/सूरत यूनिट को पीएमसी के रूप में कार्य करने की जिम्मेदारी सौंपी गई थी। पीएमसी की नियुक्ति में देरी के कारण, संविदाकार ने माइलस्टोन (एमएस)-I को पूरा करने के लिए 205 दिनों के लिए समय बढ़ाने (जून 2016) की मांग की। पीएमसी ने ठेकेदार के समय बढ़ाने के अनुरोध को अस्वीकार (सितंबर 2016) कर दिया क्योंकि कार्यों की धीमी प्रगति संविदाकार के कारण थी। इसलिए, डीएफसीसीआईएल ने ₹ 22.17 करोड़ और जेपीवाई 62.49 मिलियन की राशि की देरी का हर्जाना लगाया (दिसंबर 2017)।

डीएफसीसीआईएल के निर्णय से व्यथित, संविदाकार ने विवाद को सुलझाने के लिए विवाद अधिष्ठापन बोर्ड (डीएबी) से संपर्क किया। डीएबी के फैसले के अनुसार, डीएफसीसीआईएल ने संविदाकार से वसूली गई देरी क्षतिपूर्ति वापस कर दी।

इस प्रकार, डीएफसीसीआईएल पीएमसी की विलंबित नियुक्ति के परिणामस्वरूप कार्य की धीमी प्रगति के कारण हुई हानि की क्षतिपूर्ति करने में विफल रहा।

(ख) ईडीएफसी में परामर्शदाताओं की नियुक्ति

ईडीएफसी में, डीएफसीसीआईएल ने अपने स्वयं के बजट से भाऊपुर-खुर्जा खंड (343 किमी) के लिए सामान्य सलाहकार (जीसी) नियुक्त किया (सितंबर 2008)। संविदा का मूल्य ₹ 133.85 करोड़ था। जीसी के विचारार्थ विषयों में इंजीनियरिंग अवधारणा डिजाइन के विकास, बोली दस्तावेज तैयार करने और परियोजना प्रबंधन परामर्शी (पीएमसी) सहित बोली मूल्यांकन में सहायता शामिल थी।

इसके बाद, यह निर्णय लिया गया कि ईडीएफसी को विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित किया जाएगा। विश्व बैंक ने निम्नलिखित आधारों पर जीसी के दायरे में परियोजना प्रबंधन परामर्शी के कार्य की सुपुर्दगी पर अपनी शर्तें व्यक्त की:

- क) सेवाओं की स्पष्ट खराब गुणवत्ता और वर्तमान जीसी द्वारा प्रदर्शन की कमी,
- ख) सामान्य सलाहकार की उपस्थिति को कम करने के लिए डीएफसीसीआईएल की प्रवृत्ति।

तदनुसार, डीएफसीसीआईएल ने जीसी संविदा का कार्यक्षेत्र संक्षिप्त कर दिया (जनवरी 2012)। विश्व बैंक के निर्देश(दिसंबर 2011) पर, पीएमसी को अक्टूबर 2013 में ₹ 80.98 करोड़ के संविदा मूल्य पर नियुक्त किया गया था। जीसी संविदा की अवधि सेवा प्रारंभ होने की तिथि (दिसंबर 2008) से छह वर्ष के लिए थी। हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि संविदा से पीएमसी सेवाओं को कम करने के अनुपात में संविदा की अवधि को कम नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि विभिन्न वर्गों के लिए पीएमसी की नियुक्ति में विलम्ब था जैसा कि तालिका 3.6 में वर्णित है।

तालिका 3.6: पीएमसी और जीसी संविदा प्रदान करने में देरी			
गतिविधियां	निर्धारित समय रेखा (दिनों में)	लिया गया वास्तविक समय (दिनों में)	विलंब (दिनों में)
भाऊपुर-खुर्जा खंड			
पीएमसी संविदा का प्रदान किया जाना	255	645	390
➤ उप-गतिविधि: चयनित किए गए सलाहकार को आरएफपी जारी करने तक रुचि की अभिव्यक्ति	100	337	237
दीन दयाल उपाध्याय - भाऊपुर और खुर्जा-लुधियाना खंड			
I. परियोजना निगरानी सलाहकार			
पीएमसी संविदा का प्रदान किया जाना	255	609	354
➤ उप-गतिविधि: चयनित किए गए सलाहकार को आरएफपी जारी करने तक रुचि की अभिव्यक्ति	100	297	197
➤ उप-गतिविधि: संविदा समझौते पर हस्ताक्षर होने तक आरएफपी जारी करना	155	312	157
II. सामान्य सलाहकार			
जीसी संविदा का प्रदान किया जाना	255	622	367

सलाहकारों की नियुक्ति में देरी को स्वीकार करते हुए, डीएफसीसीआईएल ने (अक्टूबर 2021) कहा कि विचारार्थ विषय तैयार करने, प्रस्ताव के लिए अनुरोध आदि जैसी गतिविधियों में अधिक समय लगा क्योंकि ये डीएफसीसीआईएल में पहली बार किए गए थे। यह भी कहा गया कि विश्व बैंक से मंजूरी प्राप्त करने में काफी देरी हुई थी।

3.1.14.3 पूर्व पात्रता आवेदकों के मूल्यांकन में देरी

डीएफसीसीआईएल ने दो चरण की बोली प्रक्रिया को अपनाया। पहला चरण संभावित बोलीदाताओं की पूर्व पात्रता है। इसके बाद एकल चरण की दो-लिफाफा बोली प्रक्रिया होती है। दो लिफाफों में तकनीकी और वित्तीय बोलियां अलग-अलग होती हैं। वित्तीय बोलियां उन लोगों के लिए खोली जाती हैं जो तकनीकी बोली मूल्यांकन चरण में अर्हता प्राप्त करते हैं। अंत में, वित्तीय मूल्यांकन में सफल बोली लगाने वाले को संविदा प्रदान की जाती है। ईडीएफसी में इसी तरह की प्रक्रिया का पालन, इस

अपवाद के साथ किया जा रहा था कि पूर्व-पात्रताप्राप्त बोलीदाता पहले चरण में अपना तकनीकी प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे। दूसरे चरण में, बोलीदाताओं को वाणिज्यिक बोलियों के साथ अद्यतित तकनीकी बोलियाँ प्रस्तुत करेंगे।

डब्ल्यूडीएफसी के जेएनपीटी-वैतरणा खंड के तीन अनुबंधों के संबंध में पूर्व-पात्रता दस्तावेजों को अंतिम रूप देने में देरी के कारणों के विश्लेषण से पता चला कि जेआईसीए द्वारा पूर्व-पात्रता दस्तावेजों के अनुमोदन के बाद, डीएफसीसीआईएल ने इसे कुछ संशोधनों के साथ पुनः प्रस्तुत किया। जेआईसीए, हालांकि, डीएफसीसीआईएल के सुझाए गए संशोधनों से सहमत नहीं था और इसे इसके पहले से अनुमोदित टिप्पणियों का पालन करने का निर्देश दिया था।

इस प्रकार, पूर्व-पात्रता प्रक्रिया की पुनरावृत्ति के कारण जेआईसीए द्वारा पूर्व-पात्रता दस्तावेजों के अनुमोदन में पांच से नौ महीने की देरी हुई, जिसने बदले में संविदा करार पर हस्ताक्षर करने में देरी में योगदान दिया।

इसी प्रकार सामान्य परामर्शदाता द्वारा पूर्व-पात्रता दस्तावेज प्रस्तुत करने में 4 से 17 माह के विलम्ब के कारण ईडीएफसी में पूर्व-पात्रता दस्तावेजों के अनुमोदन में विलम्ब हुआ। विलंब मुख्य रूप से विश्व बैंक की टिप्पणियों के अनुपालन और रेल मंत्रालय द्वारा सलाह के अनुसार नई तकनीक के परिचय के लिए कुछ मर्दों को शामिल करने के कारण था।

3.1.14.4 बोली दस्तावेजों की स्वीकृति प्राप्त करने में विलम्ब

विश्व बैंक के दिशानिर्देशों के आधार पर मॉडल खरीद योजना के अनुसार, डीएफसीसीआईएल को विश्व बैंक को पूर्व-पात्रता दस्तावेज जमा करने के दिन से 100 दिनों के भीतर बोली दस्तावेजों का अनुमोदन प्राप्त करना आवश्यक था। भाऊपुर-खुर्जा और दीन दयाल उपाध्याय -भाऊपुर खंडों के लिए निष्पादित संविदाओं के संबंध में बोली दस्तावेजों के लिए विश्व बैंक की स्वीकृति प्राप्त करने में देरी को तालिका 3.7 में दिखाया गया है।

तालिका 3.7 : बोली दस्तावेजों को अंतिम रूप देने में लगा अतिरिक्त समय				
संविदा पैकेज	पूर्व पात्रता दस्तावेजों का विश्व बैंक में जमा	विश्व बैंक अनुमोदन की प्राप्ति के लिए निर्धारित समय (100 दिन)	विश्व बैंक अनुमोदन प्राप्त करने की वास्तविक तिथि	विलंब (महीनों में)
1	2	3	4	5 = कॉलम (4-3)
सीपी-101, 102 व 103	अप्रैल 2010	जुलाई 2010	दिसंबर 2011	17
सीपी -104	जुलाई 2012	अक्टूबर 2012	जनवरी 2014	15
सीपी -201 व 202	अप्रैल 2013	जुलाई 2013	फरवरी 2014	07
सीपी – 203	फरवरी 2014	मई 2014	मार्च 2015	10
सीपी – 204	फरवरी 2014	मई 2014	अप्रैल 2015	11

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया है कि विश्व बैंक का अनुमोदन प्राप्त करने में 07 से 17 माह के बीच का विलम्ब हुआ था। देरी का कारण, सामान्य सलाहकार/डीएफसीसीआईएल द्वारा बोली दस्तावेजों की प्रारंभिक प्रस्तुति के बाद विश्व बैंक की विभिन्न टिप्पणियों के अनुपालन में लिया गया समय था।

3.1.14.5 संविदा प्रदान करने में देरी का प्रभाव

(क) अभियांत्रिकी सेवाओं के परामर्श अनुबंध का विस्तार

परामर्शी संविदा के प्रावधानों के अनुसार, परामर्शी संविदाएं प्रदान करने की तिथि से तीन वर्ष के लिए परामर्शी सेवाएं प्रदान की जानी थीं। लेखापरीक्षा ने देखा कि डब्ल्यूडीएफसी के रेवाड़ी-इकबालगढ़ और जेएनपीटी-वैतरणा खंड के परामर्शी संविदाओं का विस्तार प्रमुख संविदाओं को प्रदान किए जाने तक किया गया था। प्रमुख संविदाएं देने और परामर्शी संविदाएं देने के बीच का समय अंतराल तालिका 3.8 में है।

तालिका 3.8: प्रमुख संविदाएं प्रदान करने में लिया गया समय			
कार्य का वर्णन (संविदा पैकेज)	ईएस संविदा का प्रदान	प्रमुख संविदाओं का प्रदान	लिया गया समय (महीनों में)
सिविल और ट्रैक कार्य (सीटीपी 1 और 2)	मई 2010	अगस्त 2013	39
विद्युत् और यांत्रिक (ईएमपी -4)	मई 2010	मार्च 2015	58
संकेतन और दूरसंचार (एसटीपी-5)	मई 2010	दिसंबर 2015	67
ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (एसटीपी-5ए)	मई 2010	दिसंबर 2015	67
सिविल और ट्रैक (सीटीपी -11)	नवंबर 2011	नवंबर 2016	60
सिविल और ट्रैक (सीटीपी -15A)	नवंबर 2011	अगस्त 2015	45
विद्युत् और यांत्रिक (ईएमपी -16)	नवंबर 2011	मार्च 2016	52
संकेतन और दूरसंचार (एसटीपी-17)	नवंबर 2011	अगस्त 2016	57

इस प्रकार, कार्य संविदाएं देने में देरी और परामर्श संविदाओं के विस्तार के कारण, डीएफसीसीआईएल ने परामर्श शुल्क के लिए जून 2020 तक ₹ 10.04 करोड़ का अतिरिक्त खर्च किया था।

डीएफसीसीआईएल ने (अक्टूबर 2021) कहा कि बाध्यकारी ऋण समझौते की शर्तों के कारण प्रस्तुत प्रतिबंध के कारण उसे निविदा की स्वतंत्रता नहीं थी। डीएफसीसीआईएल ने यह भी कहा कि बहुस्तरीय कारकों की बहुलता और अपरिहार्यता के कारण, समय की खपत को अनुकूलित नहीं किया जा सकता था।

डीएफसीसीआईएल का उत्तर सामान्य प्रकृति का था और इसमें विलम्ब के कारणों का उल्लेख नहीं किया गया था।

(ख) पीएमसी संविदाओं का विस्तार

भाऊपुर-खुर्जा खंड के लिए पीएमसी अनुबंध की विशेष शर्तों के अनुच्छेद 14.1 के अनुसार, संविदा की अवधि अक्टूबर 2019 तक 72 महीने के लिए थी। डीएफसीसीआईएल को, हालांकि, धीमी प्रगति के कारण सितंबर 2022 तक सिविल संविदा कार्य (सीपी-101, सीपी-102 और 103) की परामर्शी संविदा की अवधि का

विस्तार करना पड़ा था। परिणामस्वरूप, डीएफसीसीआईएल ने मार्च 2021 तक ₹ 66.76 करोड़ की संविदा राशि के अतिरिक्त ₹ 40.09 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

इसी तरह, भाऊपुर-खुर्जा खंड के लिए क्वालिटी एंड सेफ्टी ऑडिट कंसल्टेंसी सर्विसेज (क्यूएसएसी) के संविदा को मूल निर्धारित कार्यकाल, जो कि 5 नवंबर 2017 तक था, के मुकाबले दिसंबर 2020 तक बढ़ा दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप परामर्शी संविदा की अवधि बढ़ाने (मार्च 2021) के कारण ₹ 5.90 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

दीन दयाल उपाध्याय -भाऊपुर खंड से संबंधित सिविल संविदाओं (सीपी-201, 202, 203 और 204) की धीमी प्रगति के कारण पीएमसी संविदाओं को निर्धारित अवधि से 92 महीने आगे बढ़ा दिया गया था। इन संविदाओं की अवधि बढ़ाने के परिणामस्वरूप ₹ 42.24 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

इस प्रकार, डीएफसीसीआईएल ने संविदाओं को पूरा करने की निर्धारित तिथि से आगे की अवधि के दौरान सेवा प्रदान करने के लिए सलाहकारों को भुगतान के लिए ₹ 88.23 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

डीएफसीसीआईएल ने लेखापरीक्षा प्रेक्षणों (अक्टूबर 2021) को स्वीकार किया कि मुख्य संविदाओं के निष्पादन में देरी के कारण परामर्शी संविदाओं को बढ़ाया गया था।

3.1.15 निष्पादन में देरी

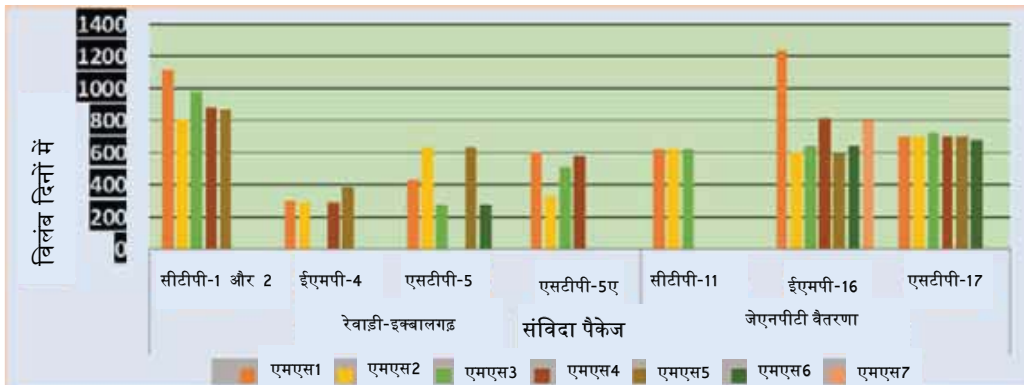
सिविल, विद्युत् और संकेतन कार्यों से संबंधित सभी संविदाओं को संबंधित संविदाओं में प्रदान की गई निर्धारित समय अवधि के भीतर पूरा करने के लिए मील के पत्थर की एक श्रृंखला में विभाजित किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि संविदाकार दिए गए समय अवधि के भीतर वांछित मील का पत्थर हासिल करने में विफल रहे। परिणामस्वरूप, डीएफसीसीआईएल या संबंधित संविदाकारों के कारण कई बार विस्तार दिया गया।

डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी से संबंधित विभिन्न संविदाओं के संबंध में विभिन्न मील के पत्थर हासिल करने में देरी की सीमा तालिका 3.9 में दर्शाई गई है।

तालिका 3.9: मील का पत्थर को प्राप्त करने में देरी की सीमा	
खंड	देरी की सीमा (दिनों में)
जेएनपीटी - वैतरणा (डब्ल्यूडीएफसी)	600 – 1234
रेवाड़ी - इकबालगढ़ (डब्ल्यूडीएफसी)	276 – 1117
भाऊपुर - खुर्जा (ईडीएफसी)	80 – 1635
दीन दयाल उपाध्याय - भाऊपुर (ईडीएफसी)	90 – 1079

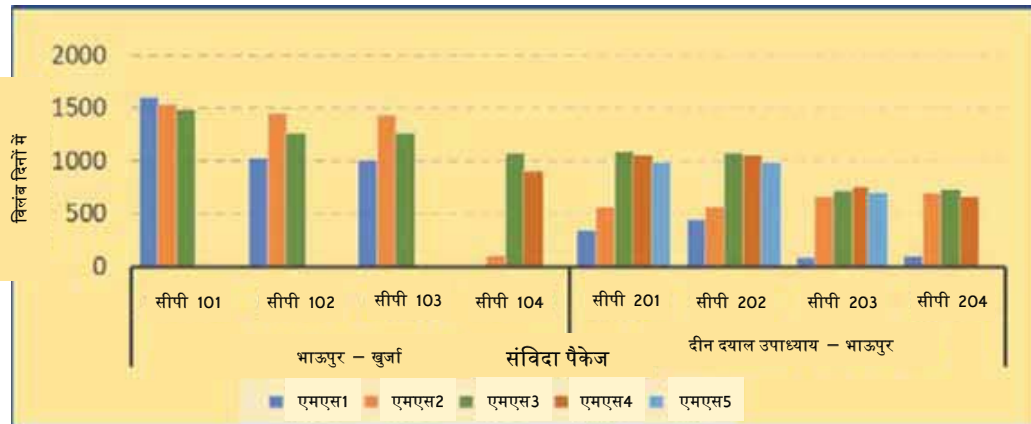
लेखापरीक्षा ने पाया कि इस तरह की परियोजनाओं के डिजाइन और निर्माण के क्षेत्र में एक विशेषज्ञ एजेंसी की क्षमता में ठेकेदारों को उनकी पूर्व-पात्रता बोली की विस्तृत विचार-विमर्श के बाद शामिल किया गया था। संविदा प्रदान करने के लिए उचित प्रक्रिया का पालन करने के बावजूद, डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी में नमूना जांच किए गए खण्डों की विभिन्न संविदाओं के संबंध में मील के पत्थरों को प्राप्त करने में विलंब देखा गया जैसा कि चित्र 1 (क) और 1 (ख) में प्रदर्शित है।

चित्र 1(क): डब्ल्यूडीएफसी में मील के पत्थर हासिल करने में देरी



सीटीपी-1 व 2 और सीटीपी-11 (सिविल और ट्रैक कार्यों के लिए संविदा संख्या), ईएमपी -4 व 16 (विद्युत और यांत्रिक कार्यों के लिए संविदा संख्या), एसटीपी-5 व 17 (सिविल और दूरसंचार कार्यों के लिए संविदा संख्या)।

चित्र 1(ख): ईडीएफसी में मील के पत्थर हासिल करने में देरी



सीपी-101,102,103 आदि संविदा संख्या का प्रतिनिधित्व करते हैं

परियोजना के मील के पत्थर हासिल करने और पूरा करने में देरी के कारण, डीएफसीसीआईएल को मार्च 2021 तक मूल्य वृद्धि के प्रति ₹ 2,233.81 करोड़ खर्च करने पड़े। डीएफसीसीआईएल ने इस संबंध में भविष्य में ₹ 2,671.29 करोड़ की देनदारी का अनुमान लगाया। अवधि बढ़ाने के प्राथमिक कारणों में अन्य बातों के साथ-साथ संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी, डिजाइन को अंतिम रूप देने में देरी, उपयोगिता स्थानांतरण में देरी, इंटरफेस ठेकेदारों द्वारा मील के पत्थर हासिल करने में देरी शामिल है और उसी पर आगामी अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:

3.1.15.1 संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी

संविदा के प्रावधानों के अनुसार, नियोक्ता द्वारा संविदाकार को कुछ प्रतिशत भूमि सौंपनी होगी या संविदाकार द्वारा काम शुरू करने की एक निर्धारित अवधि के भीतर संविदाकार को साइट तक पहुंच का अधिकार देना होगा। संविदा में यह भी प्रावधान किया गया है कि संविदाकार को शुरू में कार्य के लिए सौंपा गया कार्य स्थल का कब्जा कम से कम लगातार 10 किमी का क्षेत्र होगा। इसके बाद, नियोक्ता को पृथक्कृत स्थानों में कम से कम 5 किमी की लंबाई वाली भूमि तक पहुँच का अधिकार या पहले सौंपे गए कार्यस्थल की निरंतरता में न्यूनतम 1.0 किमी क्षेत्र को सौंपने का प्रयास करना होगा।

संविदा की शर्तों के अनुसार निर्धारित अवधि के भीतर सौंपी जाने वाली भूमि का संचयी प्रतिशत तालिका 3.10 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.10: भूमि सौंपने के लिए संविदा शर्तें		
क्र. सं.	कार्य शुरू होने के बाद भूमि सौंपने की निर्धारित अवधि (दिनों में)	कुल लंबाई के सापेक्ष, कार्य के लिए सौंपी जाने वाली भूमि का संचयी प्रतिशत
रेवाड़ी-इकबालगढ़ और जेएनपीटी-वैतरणा (डब्ल्यूडीएफसी) और भाऊपुर-खुर्जा खंड (ईडीएफसी)		
1	28	80
2	91	90
3	182	100
भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय खंड (ईडीएफसी)		
1	28	80
2	91	85
3	182	95
4	365	100

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि डीएफसीसीआईएल, संविदा में निर्धारित आवश्यक भूमि उपलब्ध कराने में विफल रहा। विभिन्न क्षेत्रीय परियोजना कार्यालयों के अधिकार क्षेत्र में वास्तव में सौंपी गई भूमि के साथ-साथ सौंपी जाने वाली भूमि की मात्रा को नीचे की तालिका 3.11 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.11: संविदाकार को भूमि सुपुर्द करने में लक्ष्य की प्राप्ति में कमी					
परियोजना प्रबंधन इकाई	सौंपी जाने वाली भूमि का संचयी प्रतिशत				
	80 प्रतिशत	85 प्रतिशत	90 प्रतिशत	95 प्रतिशत	100 प्रतिशत
	वास्तव में सौंपी गई भूमि का संचयी प्रतिशत				
सीजीएम/मुंबई (जेएनपीटी - वैतरणा /डब्ल्यूडीएफसी)	17.65	लागू नहीं	82.9	लागू नहीं	82.9
सीजीएम/जयपुर (रेवाड़ी -मदार/ ईडीएफसी)	03	लागू नहीं	10	लागू नहीं	71
सीजीएम/अजमेर (मदार- इकबालगढ़/ईडीएफसी)	शून्य	लागू नहीं	शून्य	लागू नहीं	98.7
सीजीएम/प्रयागराज(पूर्व) (भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय खंड ईडीएफसी संविदा सं. सीपी-201)	71	82	लागू नहीं	85	97
सीजीएम/प्रयागराज (पश्चिम) (भाऊपुर- दीन दयाल उपाध्याय खंड ईडीएफसी संविदा सं. सीपी-202)	85	85	लागू नहीं	85	85
सीजीएम/दूंडला 1 (भाऊपुर -खुर्जा/ ईडीएफसी संविदा सं. सीपी -101)	35	लागू नहीं	35	लागू नहीं	70
सीजीएम/दूंडला -2 भाऊपुर -खुर्जा / ईडीएफसी संविदा सं. सीपी -102)	78	लागू नहीं	78	लागू नहीं	80
सीजीएम/दूंडला -3 भाऊपुर -खुर्जा / ईडीएफसी संविदा सं. सीपी -103)	62	लागू नहीं	62	लागू नहीं	62

भूमि सौंपने में 80 प्रतिशत तक कमी थी। भूमि के अधिग्रहण और सुपुर्दगी में देरी के कारण निम्नलिखित थे:

- भूमि अधिग्रहण और भूमि के मूल्यांकन के लिए अधिसूचना में देरी
- पीडित भूमि मालिकों द्वारा दायर मध्यस्थता/न्यायालय के मामलों के कारण विलंब,
- चार्टर्ड और अनचार्टर्ड उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण और ऋण भार मुक्त भूमि प्रदान करने में देरी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सीजीएम/आगरा के अधिकार क्षेत्र के अंतर्गत सीपी-101 के संबंध में संविदाकार को ऋण भार मुक्त भूमि सौंपने में विलम्ब हुआ था। संविदाकार ने डीएफसीसीआईएल से ₹183.36 करोड़ की दीर्घीकरण लागत¹⁰⁶ का दावा किया। विवाद अधिनिर्णयन बोर्ड ने मामले पर संविदाकार के पक्ष में निर्णय(फरवरी 2020) दिया। हालांकि, डीएफसीसीआईएल ने डीएबी के फैसले के खिलाफ मध्यस्थता के लिए संपर्क किया। मामला विचाराधीन (मार्च 2021) था।

डीएफसीसीआईएल ने कहा (अक्टूबर 2021) कि भूमि अधिग्रहण गतिविधियां पूरी तरह से संबंधित राज्य प्राधिकरणों के अधिकार क्षेत्र में आती हैं। डीएफसीसीआईएल ने यह भी कहा कि विभिन्न बाहरी कारकों के कारण भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में देरी हुई जो डीएफसीसीआईएल की समझ से परे थी।

भूमि अधिग्रहण में देरी में योगदान देने वाले मूल्यांकन में देरी और भूमि अधिग्रहण की अधिसूचना जैसे कारक डीएफसीसीआईएल के नियंत्रण में थे। डीएफसीसीआईएल, संबंधित विभागों के साथ प्रभावी समन्वय और अनुसरण के माध्यम से उपयोगिताओं के स्थानांतरण में देरी से बच सकता था। अतः डीएफसीसीआईएल का तर्क मान्य नहीं था।

¹⁰⁶ दीर्घीकरण लागत वह अतिरिक्त लागत है जो कि एक संविदाकार द्वारा किसी अन्य पार्टी या नियोक्ता की जिम्मेदारी वाली किसी घटना के कारण कार्यों के पूरा होने में देरी के परिणामस्वरूप खर्च करना पड़ता है।

3.1.15.2 संविदाओं को अंतिम रूप देने और निष्पादन में देरी

डब्ल्यूडीएफसी के जेएनपीटी-वैतरणा खंड से संबंधित कार्यों के प्रारंभ में विलम्ब देखा गया। प्रारंभ में देरी के मुख्य कारण उप-डिजाइन सलाहकारों (सीटीपी-15ए) को अंतिम रूप देने में देरी और जेआईसीए (सीटीपी-11, सीटीपी-15ए और ईएमपी-16) आदि से सहमति प्राप्त करने में देरी थी। अतिक्रमण मुक्त साइट तक पहुंच का अधिकार सौंपने, डिजाइन व ड्राइंग की त्रुटिपूर्ण प्रस्तुति इत्यादि के कारण संविदाओं के निष्पादन में देरी हुई। परिणामस्वरूप, नियोजित भौतिक प्रगति की तुलना में उपलब्धि में पर्याप्त कमी थी जैसा कि तालिका 3.12 में दर्शाया गया है।

(प्रतिशत में)

तालिका 3.12: प्रमुख निर्माण कार्यों की प्रगति की स्थिति				
संविदा पैकेज	मार्च 2020 तक भौतिक प्रगति प्राप्त करने की योजना	समग्र भौतिक प्रगति जेएनपीटी-वडोदरा	जेएनपीटी - वैतरणा खंड के बीच वास्तविक भौतिक प्रगति	कमी (कॉलम 2 - कॉलम 3)
1	2	3	4	5
सीटीपी-11 जेएनपीटी- वैतरणा	100	23.78	23.78	76.22
सीटीपी-15ए जेएनपीटी- वडोदरा	100	48.08	29.49	51.92
ईएमपी-16 जेएनपीटी- वडोदरा	100	75.78	59.59	24.22
एसटीपी-17 जेएनपीटी- वडोदरा	99.32	38.73	10.17	60.59

कार्यों को पूरा करने में देरी से न केवल परियोजना पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ेगा बल्कि इंटरफेस संविदाकारों (विद्युत् और संकेतन संविदाकारों) से परिहार्य दावा भी होगा।

3.1.15.3 ओवर हेड उपस्कर कार्य के पूरा होने में देरी

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि डब्ल्यूडीएफसी के मदार-इकबालगढ़ खंड से संबंधित ओवर हेड उपस्कर (ओएचई) कार्यों को 2 अगस्त 2018 (एमएस-4) तक पूरा किया जाना निर्धारित किया गया था। निर्धारित अवधि में काम पूरा नहीं हो सका। दिसंबर 2019 तक कार्य की प्रगति जैसा कि तालिका 3.13 में प्रदर्शित अनुसार थी।

तालिका 3.13: ओवर हेड उपस्कर निर्माण कार्यों को पूरा करने की स्थिति					
गतिविधि	इकाई	कार्यक्षेत्र	प्राप्त	शेष	उपलब्धि (प्रतिशत में)
ओएचई फाउंडेशन एम/एल	संख्या	13179	9532	3647	72.33
ओएचई फाउंडेशन यार्ड	संख्या	2213	843	1370	38.09
एंकर फाउंडेशन एम/एल	संख्या	3591	2596	995	72.29
एंकर फाउंडेशन यार्ड	संख्या	1035	431	604	41.64
मास्ट ग्राउटिंग	संख्या	16919	7097	9822	41.95
मास्ट ग्राउटिंग यार्ड	संख्या	1275	416	859	32.63
बीईसी लेयिंग	टीकेएम	765	205	560	26.80

इस प्रकार, पूर्णता की निर्धारित तिथि से लगभग डेढ़ वर्ष बीत जाने के बाद भी, ओएचई कार्यों के संबंध में विभिन्न गतिविधियों की प्रगति 26.80 प्रतिशत से 72.33 प्रतिशत के बीच रही।

ओएचई कार्यों को पूरा करने में देरी का कारण सिविल कार्यों (सीटीपी) में देरी और ओएचई कार्यों के लिए नींव और संरचना निर्माण का समय पर प्रावधान न होना था। एमएस-4 को पूरा करने की गतिविधियाँ सीधे एमएस-1 और एमएस-2 की

संबंधित गतिविधियों के वास्तविक समापन से जुड़ी हुई हैं। चूंकि एमएस-1 और एमएस-2 का कार्य निर्धारित समय अवधि के भीतर पूरा नहीं किया जा सका और इन मील के पत्थरों के लिए विस्तार प्रदान किया गया। नतीजतन, एमएस-4 यानी ओएचई के काम में भी देरी हुई।

ओएचई से संबंधित निर्माण कार्यों को पूरा करने में देरी, रेवाड़ी-इकबालगढ़ खंड को समग्र रूप से शुरू करने में देरी के कारकों में से एक थी। जून 2018 में जिस खंड को शुरू करने की योजना थी, वह मार्च 2021 तक अपूर्ण रहा।

3.1.15.4 कार्यक्रम गतिविधियों को प्रस्तुत करने में देरी

डब्ल्यूडीएफसी के रेवाड़ी-वडोदरा से संबंधित संविदा करार ईएमपी -4, एसटीपी -5 और एसटीपी -5 ए के नियोक्ता की आवश्यकताओं के खंड 1.10.25 में 28 और 42 दिनों के निर्धारित समय के भीतर विभिन्न कार्यक्रम प्रस्तुत करने का प्रावधान है। करार के अनुसार, संविदाकार को पीएमसी के अनुमोदन के लिए संविदात्मक निर्माण कार्यक्रम, सर्वेक्षण योजना, स्थापना रिपोर्ट प्रस्तुत करना आवश्यक है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि संविदाकार समय पर कार्यक्रम प्रस्तुत करने में विफल रहा। देरी 54 और 520 दिनों के बीच थी।

डीएफसीसीआईएल ने (अक्टूबर 2021) कहा कि कार्यक्रमों को प्रस्तुत करने में देरी इंटरफेस मुद्दों के समाधान, अन्य संविदाकारों द्वारा साइट एक्सेस, डिजाइन इनपुट और कुछ अन्य कारकों जैसे शत प्रतिशत भार मुक्त भूमि की उपलब्धता, स्थानीय लोगों के प्रतिरोध, वन विभाग का अचानक दखल इत्यादि के कारण थी। यह डीएफसीसीआईएल के साथ-साथ संविदा एजेंसियों के नियंत्रण से बाहर था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इंटरफेस मुद्दे, अन्य ठेकेदारों द्वारा साइट एक्सेस, डिजाइन इनपुट और शत प्रतिशत भार मुक्त भूमि की उपलब्धता जैसे कारक डीएफसीसीआईएल के नियंत्रण से बाहर नहीं थे। डीएफसीसीआईएल इन मुद्दों के समय पर समाधान में विफल रहा जो अपर्याप्त निगरानी और विभिन्न प्राधिकारियों के साथ समन्वय का संकेत था।

3.1.15.5 उपयोगी सेवाओं के स्थानान्तरण में देरी

उपयोगी सेवाओं के स्थानान्तरण, रेलवे और अन्य विभागों जैसे राज्य बिजली बोर्डों, तेल और गैस कंपनियों और दूरसंचार विभागों आदि की उपयोगी सेवाओं की निकासी की प्रक्रिया है जो परियोजना स्थल के पास स्थित है और ट्रैक के निर्माण, परिचालन और रखरखाव में बाधा उत्पन्न कर सकती है। उपयोगी सेवाओं के स्थानान्तरण में अन्य बातों के साथ-साथ रेलवे ट्रैक, सिग्नलिंग और दूरसंचार उपयोगी सेवाओं, ऑप्टिकल फाइबर केबल, लेवल क्रॉसिंग और भूमिगत गैस पाइप लाइनों आदि को स्थानांतरित करना शामिल है। इसके लिए प्रभावित उपयोगी सेवाओं वाले विभिन्न प्राधिकरणों के साथ समन्वय की आवश्यकता है। संबंधित विभाग उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण के लिए प्राक्कलन तैयार करते हैं। पुनरीक्षित प्राक्कलन के आधार पर डीएफसीसीआईएल संबंधित विभागों को अग्रिम भुगतान करता है।

उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण के लिए भुगतान से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा और उनकी प्रगति की स्थिति से निम्नलिखित का पता चला:

- i. लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए चार खंडों के संबंध में, उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण के लिए विभिन्न कार्यकारी विभागों को ₹ 2,275.93 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था। मार्च 2020 तक ₹ 1,243.97 करोड़ के असमायोजित शेष को छोड़ते हुए ₹ 1,031.96 करोड़ के उपयोग को अग्रिम के विरुद्ध समायोजित किया गया था।
- ii. जेएनपीटी-वैतरणा खंड में, स्थानांतरण के लिए अनुमोदित 61 उपयोगी सेवाओं में से, मार्च 2021 तक केवल 9 उपयोगी सेवाओं को स्थानांतरित किया गया था जैसा कि नीचे तालिका 3.14 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.14: उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण और अग्रिम भुगतान के समायोजन की स्थिति					
खंड	प्रदत्त अग्रिम (₹ करोड़ में)	समायोजित अग्रिम (₹ करोड़ में)	असमायोजित अग्रिम (₹ करोड़ में)	कार्यों की संख्या	पूर्ण हुए कार्यों की संख्या
जेएनपीटी - वैतरणा	631.55	307.02	324.53	61	09
दीन दयाल उपाध्याय - भाऊपुर	558.12	90.85	467.27	79	60
रेवाड़ी - मदार	20.24	13.27	6.97	27	27
भाऊपुर - खुर्जा	554.94	485.95	68.99	134	77
मदार - इकबालगढ़	511.08	134.87	376.21	50	23
कुल	2275.93	1031.96	1243.97	351	196

लेखापरीक्षा ने पाया कि उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण में देरी के कारण संविदाकारों को समय संबंधी कई विस्तार प्रदान किए गए थे। इसने परियोजना के समय और लागत में वृद्धि करने वाले कारकों के साथ समग्र योगदान दिया था।

डीएफसीसीआईएल के जबाव (अक्टूबर 2021) में उत्तर पश्चिम रेलवे (उपरे) में उपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण की स्थिति को बताया गया था। डीएफसीसीआईएल का उत्तर लेखापरीक्षा प्रेक्षण के लिए विशिष्ट नहीं था।

3.1.15.6 संविदा के निष्पादन में देरी का प्रभाव

(क) परियोजनाओं को शुरू करने के लिए लक्ष्यों में संशोधन

विभिन्न मील के पत्थर हासिल करने में विफलता ने न केवल परियोजना को चालू करने में देरी की बल्कि परियोजना के अभीष्ट लाभों के उपार्जन में भी देरी की। लेखापरीक्षा ने पाया कि विभिन्न खंडों को शुरू करने के लक्ष्यों में चूक थी जैसा कि तालिका 3.15 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.15: परियोजना को शुरू करने का लक्ष्य				
क्र. सं.	खंड	रियायत करार के अनुसार लक्ष्य	लक्ष्य का पहला संशोधन	लक्ष्य का दूसरा संशोधन
पश्चिमी कोरीडोर				
1	रेवाड़ी-मदार (मारवाड़)	जून - 18	दिसम्बर -18	शुरू किया गया
2	मदार (मारवाड़) - पालनपुर (इकबालगढ़)	जून -18	सितंबर-19	मार्च - 2021
3	पालनपुर (इकबालगढ़) -मकरपुरा	जून -18	मार्च -20	मार्च - 2022
4	मकरपुरा-सचिन	दिसम्बर -18	मार्च -20	जून - 2022
5	सचिन-वैतरणा	दिसम्बर -18	मार्च -20	जून - 2022
6	वैतरणा-जेएनपीटी	दिसम्बर -18	मार्च -20	जून - 2022
7	दादरी-रेवाड़ी	दिसम्बर -18	मार्च -20	मार्च - 2022
पूर्वी कोरीडोर				
1	साहनेवाल-पिलखनी	दिसम्बर -19	मार्च -20	जून -2022
2	पिलखनी-खुर्जा	दिसम्बर -19	मार्च -20	जून - 2022
3	खुर्जा-दादरी	दिसम्बर - 19	दिसम्बर - 19	जून - 2021
4	खुर्जा-भाऊपुर	मार्च - 17	मार्च - 19	दिसम्बर 2020 (शुरू किया गया)
5	भाऊपुर – दीन दयाल उपाध्याय	दिसम्बर -18	अगस्त- 19	जून 22
6	दीन दयाल उपाध्याय -सोननगर	दिसम्बर - 16	अक्टूबर-19	दिसम्बर -21

(ख) डिजाइन को अंतिम रूप देने में देरी

"पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के महत्वपूर्ण और प्रमुख पुलों (54 सं.) के डिजाइन और निर्माण" के लिए एक संविदा दिसंबर 2008 में एकमुश्त संविदा के आधार पर

₹ 605.15 करोड़ की कुल लागत पर प्रदान की गयी थी। कार्य को अगस्त 2011 तक पूर्ण किया जाना था। हालांकि, संविदाकार निर्धारित अवधि में कार्य पूर्ण नहीं कर सका। इसलिए, डीएफसीसीआईएल ने 05 जनवरी 2010 को मूल्य भिन्नता सूचकांकों को स्थिर (फ्रीज) करने के साथ-साथ ₹ 27.79 करोड़ का निर्णीत हर्जाना लगाया।

संविदाकार ने डीएफसीसीआईएल के निर्णय के विरुद्ध मध्यस्थता की मांग की और ₹128.15 करोड़¹⁰⁷ का दावा तथा उस पर ब्याज की मांग की। मध्यस्थता न्यायाधिकरण ने संविदाकार के पक्ष में ₹1,08.53 करोड़ राशि¹⁰⁸ का फैसला (जनवरी 2015) पारित किया, ऐसा न होने पर डीएफसीसीआईएल द्वारा संविदाकार को देय राशि पर 12 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से साधारण ब्याज देय होगा।

मुख्य परियोजना प्रबंधक, सूरत और परियोजना प्रबंधन परामर्शदाता ने डीएफसीसीआईएल को इस आधार पर मध्यस्थता मुआवजा को स्वीकार करने की सिफारिश की कि डीएफसीसीआईएल ने संविदाकार को सामान्य व्यवस्था ड्राइंग (जीएडी) के अनुमोदन में देरी की थी। इसके अलावा, कंपनी पुलों के निर्माण के लिए भी समय पर संविदाकार को भूमि उपलब्ध नहीं करा सकी थी। हालांकि, डीएफसीसीआईएल ने सीजीएम/सूरत की सिफारिशों को नजरअंदाज करते हुए अप्रैल 2015 में उच्च न्यायालय में मध्यस्थता न्यायाधिकरण के फैसले को चुनौती दी।

दिसंबर 2016 में, दिल्ली उच्च न्यायालय ने मध्यस्थ न्यायाधिकरण के निर्णय को बरकरार रखा था। मार्च 2017 में, संविदाकार को मुआवजा राशि का भुगतान किया गया था। मुआवजा के विलंबित भुगतान के कारण, डीएफसीसीआईएल को संविदाकार को ₹ 28.23 करोड़¹⁰⁹ के ब्याज का भुगतान करना पड़ा था।

¹⁰⁷ दावा क्रमांक 1 - ₹ 60.78 करोड़, दावा संख्या 2 - ₹ 67.37 करोड़ और दावा संख्या 3 - दावे की तिथि से 24 प्रतिशत की दर से दावों पर ब्याज देय हो गया।

¹⁰⁸ कुल मुआवजा ₹ 108,53,40,969 (₹ 27,58,16,740 के एलडी की वापसी और पाइल कैप बॉटम लेवल कार्यों के लिए ₹ 79,40,24,229 और ₹ 1.55 करोड़ के मूल्य भिन्नता सहित के लिए था। ब्याज (@12 प्रतिशत प्रति वर्ष की राशि ₹ 28,23,81,887 है)।

¹⁰⁹ 4 जनवरी 2015 से 16 मार्च 2017 की अवधि के लिए

डीएफसीसीआईएल ने (अगस्त 2019) कहा कि मध्यस्थता और सुलह अधिनियम, 1996 के संदर्भ में, इसमें शामिल पक्षों को अपने हितों की रक्षा के लिए निर्णय को चुनौती देने का अधिकार है। डीएफसीसीआईएल ने सरकारी खजाने को भारी नुकसान से बचाने के लिए मध्यस्थता फैसले को चुनौती देने के अपने निर्णय को उचित ठहराया।

डीएफसीसीआईएल का उत्तर युक्तियुक्त नहीं था। मध्यस्थता पुरस्कार स्वीकार करने के लिए सीजीएम/सूरत और पीएमसी की सिफारिशों के बावजूद, डीएफसीसीआईएल ने पुरस्कार के खिलाफ माननीय उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया। साथ ही यह कार्रवाई आंतरिक कानूनी सलाह के खिलाफ की गई।

3.1.16 विविध मामले

3.1.16.1 मोबिलाईजेशन अग्रिम

संविदा के प्रावधानों के अनुसार, फर्म, संविदा मूल्य के कुल 10 प्रतिशत के बराबर दो समान किस्तों में ब्याज रहित मोबिलाईजेशन अग्रिम की हकदार थी। निष्पादन प्रतिभूति जमा करने और मोबिलाईजेशन प्रक्रिया शुरू करने पर पहले मोबिलाईजेशन अग्रिम (पांच प्रतिशत) का भुगतान किया जाता है। दूसरे अग्रिम (पांच प्रतिशत) का भुगतान मोबिलाईजेशन अग्रिम की पहली किस्त के उपयोगिता प्रमाण पत्र को प्रस्तुत करने के आधार पर संविदा में कुल लंबाई के 90 प्रतिशत के लिए संरेखण एवं क्षेत्र सर्वेक्षण, डिजाइन प्रक्रियाओं और प्रक्रिया के प्रारंभिक डिजाइन प्रस्तुत करने पर किया जाता है। संविदा की एफआईडीआईसी शर्तों की मद संख्या 14.2 (क) के संदर्भ में, कटौती प्रत्येक अंतरिम भुगतान प्रमाण पत्र¹¹⁰ (आईपीसी) की निवल राशि के 25 प्रतिशत¹¹¹ की दर से शुरू की जाएगी, जब सभी प्रमाणित अंतरिम भुगतानों की कुल संख्या संविदा मूल्य के 10 प्रतिशत से अधिक होगी।

¹¹⁰ पश्चिमी कोरीडोर के मामले में 15 प्रतिशत।

¹¹¹ अग्रिम भुगतान, कटौती और प्रतिधारण की चुकौती को छोड़कर।

मोबिलाईजेशन के भुगतान से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

(क) मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली में देरी के कारण हानि

दीन दयाल उपाध्याय -भाऊपुर खंड (ईडीएफसी) के सीपी-201 संविदा के प्रति संविदाकार को ₹ 238.18 करोड़ का ब्याज मुक्त मोबिलाईजेशन अग्रिम भुगतान किया गया। भुगतान किए गए अग्रिम के 25 प्रतिशत की पहली वसूली शुरू करने के लिए, फर्म को ₹ 241.67¹¹² करोड़ के कार्यों को निष्पादित करने की आवश्यकता थी।

संविदाकार द्वारा पूरा किए जाने वाले आवश्यक मील के पत्थर की अनुसूची के अनुसार, मोबिलाईजेशन अग्रिम की पूर्ण वसूली अगस्त 2017 तक पूरी की जानी थी। कार्य की धीमी प्रगति के कारण, मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली 18 वीं आईपीसी से शुरू की गई थी (जून 2017)। नवंबर 2019 तक, ₹ 186.30 करोड़ यानी मोबिलाईजेशन अग्रिम का 78.22 प्रतिशत वसूल कर लिया गया, जिससे ₹ 51.88 करोड़ की अप्राप्त मोबिलाईजेशन अग्रिम बच गई। परिणामस्वरूप, मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली में विलम्ब के कारण डीएफसीसीआईएल को ब्याज के प्रति ₹ 26.51 करोड़ की हानि हुई।

इसी प्रकार, सिविल संविदा सीपी-202 के संबंध में, ₹266.40 करोड़ की कुल मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली अगस्त 2017 तक पूरी की जानी थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि डीएफसीसीआईएल ने कार्य की धीमी प्रगति के कारण दिसंबर 2019 तक ₹ 225.36 करोड़ की वसूली की। इसके परिणामस्वरूप ₹ 29.24 करोड़ के ब्याज की हानि भी हुई।

डब्ल्यूडीएफसी के जेएनपीटी-वैतरणा खंड के एक अन्य संविदा सीटीपी-11 में मार्च 2017 और मार्च 2019 में दो किस्तों में संविदाकार को ₹ 275 करोड़ का मोबिलाईजेशन अग्रिम भुगतान किया गया था। नियोजित निर्माण कार्यक्रम के अनुसार, मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली 10 प्रतिशत भौतिक प्रगति करने के बाद

¹¹² ₹ 2416.68 करोड़ के संविदा मूल्य का 10 प्रतिशत।

मई 2018 से होनी थी। तदनुसार, 77 प्रतिशत भौतिक प्रगति प्राप्त करने पर नवंबर 2019 तक वसूली पूरी कर ली जानी चाहिए थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएफसीसीआईएल कार्य की धीमी प्रगति के कारण मार्च 2020 तक ठेकेदार से मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली नहीं कर सका। डीएफसीसीआईएल की मासिक प्रगति रिपोर्ट (एमपीआर) में दिखाए गए एस-वक्र के अनुसार नियोजित भौतिक प्रगति के आधार पर, मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली अगस्त 2021 में पूरी की जाएगी, जब 77 प्रतिशत भौतिक प्रगति हासिल होने की उम्मीद है।

रेल मंत्रालय के माध्यम से जेआईसीए के ऋण में बिना किसी मूल पुनर्भुगतान के 7 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से ब्याज का भुगतान शामिल है। मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली में विलम्ब के कारण डीएफसीसीआईएल पर ₹ 26.42 करोड़ की परिहार्य ब्याज देयता हुई।

डीएफसीसीआईएल ने (अक्टूबर 2021) तर्क दिया कि मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली में देरी के कारण संविदा में ब्याज लगाने का कोई प्रावधान नहीं था। डीएफसीसीआईएल ने यह भी तर्क दिया कि ब्याज की कोई हानि नहीं हुई क्योंकि ठेकेदारों को ब्याज मुक्त मोबिलाईजेशन अग्रिम दिया गया था।

इस संबंध में, यह कहा गया है कि डीएफसीसीआईएल, कार्यों की धीमी प्रगति के कारण निर्दिष्ट अवधि के भीतर संबंधित संविदाकारों से पूर्ण मोबिलाईजेशन अग्रिम वसूल नहीं कर सका। लेखापरीक्षा ने निर्दिष्ट अवधि से अधिक ब्याज की हानि का आकलन किया जिसके भीतर मोबिलाईजेशन अग्रिम की वसूली पूरी की जानी चाहिए थी। अतः डीएफसीसीआईएल का तर्क स्वीकार्य नहीं था।

(ख) मोबिलाईजेशन अग्रिम का अनियमित निर्गमन

एक संयुक्त उद्यम फर्म को दीन दयाल उपाध्याय - भाऊपुर खंड (ईडीएफसी) में तटबंध के निर्माण और ट्रैक बिछाने के लिए एक सिविल संविदा (सीपी-201) दिया गया था। एक संयुक्त उद्यम एक ऐसी व्यवस्था है जिसमें दो या दो से अधिक पक्ष एक विशिष्ट कार्य या लेनदेन के उद्देश्य के लिए अपने संसाधनों को साझा करने के लिए सहमत

होते हैं। सह-उद्यम, उद्यम लेनदेन¹¹³ के लिए एक अलग बैंक खाता खोलते हैं। इस संयुक्त उद्यम खाते से सभी वित्तीय लेनदेन किए जा रहे थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि ₹ 120.84 करोड़ का पहला मोबिलाईजेशन अग्रिम जून 2015 में संयुक्त उद्यम फर्म को भुगतान किया गया था। दूसरा अग्रिम जारी करने के लिए, संयुक्त उद्यम फर्म ने संयुक्त उद्यम फर्म के खाते के अलावा किसी अन्य खाते से किए गए व्यय के संबंध में उपयोगिता प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया। इस लेनदेन पर डीएफसीसीआईएल ने आपत्ति जताई थी। हालांकि, पीएमसी ने उपयोगिता प्रमाण पत्र को स्वीकार कर लिया और ₹117.33 करोड़ के दूसरे मोबिलाईजेशन अग्रिम को जारी करने के लिए अपनी मंजूरी दे दी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि उपयोगी सेवाओं प्रमाण पत्र की स्वीकृति का आधार पीएमसी द्वारा दर्ज नहीं किया गया था। इसके अभाव में नीति में कोई संशोधन और इसके परिणामस्वरूप संविदा में निर्धारित प्रावधान में परिवर्तन, दूसरा मोबिलाईजेशन अग्रिम जारी करना अनियमित था और संयुक्त उद्यम फर्म को अनुचित लाभ देने के समान था।

डीएफसीसीआईएल ने (अक्टूबर 2021) कहा कि संविदा के **अनुच्छेद 14.2** के अनुसार, दूसरा मोबिलाईजेशन अग्रिम इंजीनियर (पीएमसी) की संतुष्टि पर दिया जा सकता है। डीएफसीसीआईएल ने कहा कि दूसरा मोबिलाईजेशन अग्रिम पीएमसी के अनुमोदन के अनुसार जारी किया गया था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि अनुच्छेद 14.2 में प्रावधान है कि मोबिलाईजेशन अग्रिम की दूसरी किस्त पहले मोबिलाईजेशन अग्रिम के उपयोग का विवरण प्रस्तुत करने के बाद जारी की जाएगी। पीएमसी ने बिना कारण बताए मोबिलाईजेशन अग्रिम जारी करने की डीएफसीसीआईएल की आपत्ति को खारिज कर दिया।

¹¹³ कंपनी अधिनियम, 2013 और लिमिटेड देयता भागीदारी अधिनियम, 2008

3.1.16.2 जीएसएम-आर स्पेक्ट्रम के लिए डब्ल्यूपीसी लाइसेंस की दिशा में निष्फल व्यय

मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार के लिए जीएसएम-आर प्रौद्योगिकी पर स्पेक्ट्रम आवश्यक है। डीएफसीसीआईएल ने पूरे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर में मोबाइल ट्रेन संचार चलाने का निर्णय (दिसंबर 2017) लिया। तदनुसार, डीएफसी/जयपुर ने डब्ल्यूपीसी के रेवाड़ी से मकरपुरा खंड के लिए दूरसंचार विभाग से डब्ल्यूपीसी लाइसेंस के आवृत्ति आवंटन के लिए आवेदन किया (दिसंबर 2017)। डीएफसी/जयपुर ने आगे रेवाड़ी-मकरपुरा खंड के उसी मार्ग के भीतर रेवाड़ी से पालनपुर खंड के अतिरिक्त 73 बीटीएस (बेस ट्रांसीवर स्टेशन) साइटों के लिए आवेदन (अगस्त 2018) किया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2021 तक कार्य स्थलों पर बीटीएस उपकरण नहीं लगाए गए थे। जीएसएम-आर सेवाओं के लिए डब्ल्यूपीसी लाइसेंस का उपयोग केवल तभी किया जा सकता है जब वास्तविक ट्रेन परिचालन शुरू हो। यह भी देखा गया कि सितंबर 2018 से अप्रैल 2021 की अवधि के लिए डीएफसीसीआईएल ने ₹28.88 करोड़ (स्पेक्ट्रम प्रभारों के देरी से भुगतान के लिए भुगतान किए गए ₹0.40 करोड़ सहित) के स्पेक्ट्रम प्रभार का भुगतान किया। खंड रेवाड़ी-मकरपुरा¹¹⁴ को मार्च 2022 तक शुरू करने का लक्ष्य है। इसलिए इस खंड को शुरू करने में देरी के कारण स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के लिए किया गया व्यय समय से पहले था और इसे टाला जा सकता था।

डीएफसीसीआईएल ने डब्ल्यूपीसी लाइसेंस की आवश्यकता के कारणों को समझाया (अक्टूबर 2021)। डीएफसीसीआईएल के उत्तर ने अप्रैल 2021 तक बीटीएस उपकरण की खरीद नहीं करने के कारणों का विस्तृत विवरण नहीं दिया, जिसके कारण स्पेक्ट्रम शुल्क के भुगतान के लिए निष्फल व्यय हुआ।

¹¹⁴ रेवाड़ी-मदार को जनवरी 2021 में शुरू किया गया

3.1.17 डीएफसी परियोजना की प्रगति की निगरानी

अगस्त, 2006 में, कैबिनेट ने निर्देश दिया कि डीएफसी परियोजना के समयबद्ध कार्यान्वयन की निगरानी के लिए कैबिनेट सचिव की अध्यक्षता में एक सशक्त समिति का गठन किया जाएगा। जून 2009 तक ऐसी कोई समिति नहीं बनाई गई थी। परियोजना की निगरानी के लिए प्रधानमंत्री के प्रधान सचिव की अध्यक्षता में अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी), वित्त सचिव, विदेश सचिव और औद्योगिक नीति एवं संवर्धन विभाग¹¹⁵ के सचिव (डीआईपीपी) को शामिल करते हुए एक उच्च स्तरीय निगरानी समिति का गठन किया गया था।

समिति की पहली बैठक (जून 2009) में, यह निर्णय लिया गया कि रेल मंत्रालय को जेआईसीए ऋण की मंजूरी के लिए कैबिनेट नोट प्रस्तुत करने में तेजी लानी चाहिए और दोनों परियोजनाओं को अंतिम रूप से चालू करने की समयबद्धता, जो 2016-17 में अपेक्षित होगी। बाद में दिसंबर 2011 में हुई बैठक में डीएफसी परियोजना को चालू करने का लक्ष्य दिसंबर 2016 निर्धारित किया गया था। यह निर्णय लिया गया कि सीआरबी पश्चिमी और पूर्वी डीएफसी दोनों के विभिन्न घटकों की समय-सीमा की व्यापक समीक्षा करेगा। यह निर्दिष्ट किया गया था कि समीक्षा के परिणामों को रेल मंत्री के अनुमोदन से निगरानी समिति को सूचित किया जाएगा। इसके अलावा, योजना आयोग द्वारा वांछित, वर्ष 2010-11 के लिए भौतिक और वित्तीय लक्ष्यों को तिमाही आधार पर निगरानी के लिए अंतिम रूप दिया गया था। मार्च 2010 में, योजना आयोग ने रेल मंत्रालय को सूचित किया कि लक्ष्यों की उपलब्धि की समीक्षा की जाएगी और तिमाही आधार पर प्रधान मंत्री को सूचित किया जाएगा। तब से, योजना आयोग द्वारा डीएफसी परियोजना की प्रगति की निगरानी की जा रही थी।

परियोजना की प्रगति की सूचना देने की प्रक्रिया में, डीएफसीसीआईएल के साथ रेल मंत्रालय द्वारा कभी-कभी बैठक की गई थी। तथापि, बैठक में लिए गए निर्णयों के आधार पर रेल मंत्रालय अथवा डीएफसीसीआईएल द्वारा की गई कार्रवाई के संबंध में कोई अभिलेखित दस्तावेज लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया जा सका।

¹¹⁵ उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग के रूप में नाम बदला गया

नवंबर-2014 के बाद से, डीएफसी परियोजना की प्रगति के संबंध में पीएमओ और रेल मंत्रालय के बीच संचार को मासिक आधार पर ई-समीक्षा पर अपलोड किया जा रहा था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डीएफसीसीआईएल ने जून 2014 से नियमित रूप से रेल मंत्रालय को मासिक प्रगति रिपोर्ट (एमपीआर) प्रस्तुत की थी। हालांकि, रेल मंत्रालय का दृष्टिकोण बहुत सामान्य था। विभिन्न विचारयोग्य मुद्दों के समाधान और परियोजना के समय पर कार्यान्वयन की निगरानी के लिए डीएफसीसीआईएल के एमपीआर की नियमित समीक्षा नहीं की गई थी।

3.1.18 निष्कर्ष

रेल मंत्रालय ने माल ढुलाई के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (डीएफसी) के निर्माण की कल्पना उच्च गति, उच्च धुरी लोड ले जाने वाले कोरीडोर के रूप में की थी। उपलब्ध संसाधनों की तुलना में महत्वपूर्ण निवेश की आवश्यकता को देखते हुए, भारतीय रेल ने जेआईसीए और विश्व बैंक से बहुपक्षीय वित्त पोषण का सहारा लिया। लेखापरीक्षा ने पाया कि डीएफसीसीआईएल जेआईसीए निधि का पूरी तरह से उपयोग नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹16 करोड़ के परिहार्य प्रतिबद्धता शुल्क का भुगतान किया गया। रेल मंत्रालय और डीएफसीसीआईएल के बीच संबंध एक रियायत समझौते (सीए) द्वारा नियंत्रित होते हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्यात्मक स्वतंत्रता का अभाव था क्योंकि रेल मंत्रालय एकमात्र ग्राहक है। सीए के निबंधन और शर्तों के विचलन में, डीएफसीसीआईएल की वाणिज्यिक स्थिरता के लिए इक्विटी पर प्रतिफल के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया था।

परियोजना को योजना के चरण से लेकर उसके क्रियान्वयन तक कई असफलताओं का सामना करना पड़ा। लेखापरीक्षा ने पीपीपी मोड के माध्यम से सोननगर और दानकुनी के बीच डीएफसी के कार्यान्वयन, डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव, भूमि अधिग्रहण, फीडर मार्गों के उन्नयन आदि के संबंध में नियोजन कमियों के कई उदाहरण देखे। भूमि का गलत मूल्यांकन और परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को मुआवजे/ क्षतिपूर्ति के भुगतान में देरी के कारण ₹285.21 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। परियोजना की प्रगति मुख्य रूप से संविदा को प्रदान करने में देरी, सलाहकारों

की नियुक्ति में देरी, संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी और डिजाइन को अंतिम रूप देने आदि के कारण प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई थी। निर्धारित अवधि के भीतर मील के पत्थर को प्राप्त नहीं कर पाने के चलते कई समयावधि विस्तार दिए गए थे। परियोजना के विभिन्न चरणों/खंडों को चालू करने के लक्ष्य में बार-बार संशोधन किया गया था। कार्यों की धीमी प्रगति के कारण, परामर्शी संविदाओं को बढ़ाना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप ₹98.27 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

किसी भी समय या लागत में वृद्धि से बचने के लिए रेल मंत्रालय की 100 प्रतिशत इक्विटी के साथ डीएफसीसीआईएल के गठन का उद्देश्य और साथ ही पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी को उनके प्रारंभ होने के पांच वर्षों के भीतर स्थापित करने का उद्देश्य विफल हो गया था। 657 किलोमीटर के एक छोटे से हिस्से को छोड़कर, परियोजना मार्च 2021 तक अधूरी रही। कार्यों की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप मूल्य वृद्धि पर मोबिलाइजेशन अग्रिम और अन्य पर ब्याज की हानि ₹ 145.60 करोड़ के अलावा ₹2234 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। लेखापरीक्षा में नमूना जांच से पता चला कि मार्च 2021 तक परियोजना पर किए गए कुल ₹ 74,028 करोड़ के व्यय की तुलना में परियोजना चालू होने में विलम्बसे ₹ 2690 करोड़ के परिहार्य व्यय का बोझ पड़ा था। परियोजना के पूरा होने में विलम्ब ने डीएफसीसीआईएल/भारतीय रेल को माल यातायात हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए अतिरिक्त लाइन क्षमता के सृजन के इच्छित उद्देश्य से भी वंचित कर दिया।

3.1.19 सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है-

- *डीएफसीसीआईएल के साथ रियायत करार के निबंधनों और शर्तों के अनुसार इक्विटी पर प्रतिफल के प्रावधानों के साथ ट्रैक एक्सेस प्रभारों का निर्धारण;*
- *फीडर मार्गों का शीघ्र उन्नयन और डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव के लिए रणनीति को अंतिम रूप देना;*
- *प्रतिबद्धता प्रभारों के भुगतान से बचने के लिए कार्यों की प्रगति और उधार ली गई निधि के इष्टतम उपयोग के लक्ष्य का पालन सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्य योजना; और*

- लक्ष्यों और लागत की आगामी चूक से बचने के लिए डीएफसी कार्यों की प्रगति की सक्रियता से मॉनिटरिंग करने के लिए आवश्यक कार्रवाई शुरू करना।

3.2 निधि का अवरोधन: पूर्वोत्तर रेलवे

रेल मंत्रालय ने जुलाई 2008 में पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) के वाराणसी मंडल के अन्तर्गत छितौनी- तमकुही रोड के बीच नई लाइन परियोजना के निर्माण के लिए एक विस्तृत अनुमान को संस्वीकृत किया। उपूरे ने रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों का उल्लंघन करते हुए, परियोजना के लिए अपेक्षित भूमि के अधिग्रहण को सुनिश्चित किए बिना नई लाइन परियोजना के निष्पादन के लिए विभिन्न एजेंसियों के साथ संविदाएं कर लीं। बाद में रेल मंत्रालय द्वारा सितम्बर 2019 में परियोजना को आस्थगित कर दिया। इसके परिणामस्वरूप, अभी तक परियोजना पर निवेशित ₹ 115.10 करोड़ तक की राशि अवरुद्ध हो गई।

रेल मंत्रालय ने भूमि अधिग्रहण से पहले संविदा देने के संबंध में समय-समय पर निर्देश जारी किए हैं। इन निर्देशों को जुलाई 2013 में मंत्रालय ने पुनः जारी किया था इसमें प्रावधान था कि रेलवे को नई लाइन परियोजनाओं के मामले में संविदात्मक देयताएं तब तक नहीं करनी चाहिए जब तक कि परियोजना के पूरा होने/परियोजना के शुरू होने/परियोजना के पहचाने गए खंड के लिए आवश्यक भूमि के रैखिक संरेखण के कम से कम 70 प्रतिशत से अधिक का अधिग्रहण नहीं किया गया हो।

रेल मंत्रालय ने माह जुलाई 2008 में पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) के वाराणसी मंडल में ₹ 236.50 करोड़ की कुल लागत से छितौनी- तमकुही रोड (58.88 किमी) के बीच नई लाइन के निर्माण हेतु विस्तृत अनुमान को संस्वीकृत किया था।

अभिलेखों की संवीक्षा (मार्च 2020) से पता चला कि नई लाइन परियोजना के निष्पादन लिए 571.32 एकड़ (उत्तर प्रदेश में 190.19 एकड़ तथा बिहार में 381.13 एकड़) भूमि का अधिग्रहण किया जाना था। हालाँकि, उपूरे प्रशासन ने वर्ष 2013 तक बिहार में कुल 381.13 एकड़ में से केवल 204.60 एकड़ भूमि (निजी भूमि 151.40 एकड़ तथा सरकारी भूमि 53.20 एकड़) का अधिग्रहण किया था। इसके

बाद, बिहार में किसी भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया। भूमि के अधिग्रहण के लिए उपरे प्रशासन द्वारा ₹ 60.05 करोड़ की राशि बिहार सरकार के पास जमा करायी गयी थी। रेल प्रशासन उत्तर प्रदेश में अभी तक किसी भी भूमि का अधिग्रहण नहीं कर पाया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि नई रेल लाईन के पनियावा-छितौनी (3.7 किमी) खंड को मार्च 2012 में पूर्ण कर लिया गया था। तथापि, इस छोटी दूरी के खंड पर रेल परिचालन छितौनी से तमकुही रोड के बीच नई लाईन के शेष भाग के पूर्ण होने तक संभव नहीं था। इसके अलावा वेल फाउंडेशन/ओपन फाउंडेशन, पीयर/एबुटमेंट, पीएससी/कंपोजिट गर्डर, रिटैनिंग वाल्स, सड़क का डायवर्सन तथा पनियावा - छितौनी के बीच एनएच 28बी पर प्रस्तावित आरओबी तक पहुँच मार्ग का निर्माण कार्य

मार्च 2012 में कुल राशि ₹ 20.59 करोड़ की लागत पर ठेकेदार को दिया गया था। हालाँकि, कार्य के निष्पादन में खराब प्रगति के कारण करार को नवम्बर 2016 में संविदा की मानक सामान्य शर्तों के खंड 62 के अंतर्गत रद्द कर दिया गया था।

उपरे प्रशासन ने ₹ 51.74 करोड़ की कुल लागत पर छितौनी-तमकुही रोड नई लाईन परियोजना के विभिन्न निर्माण कार्यों¹¹⁶ के निष्पादन के लिए जनवरी 2017 से मार्च 2019 के दौरान भिन्न-भिन्न ठेकेदारों के साथ चार अन्य संविदा करार भी किए। आवश्यक 571.32 एकड़ भूमि के प्रति केवल 204.60 एकड़ भूमि (571.32 एकड़ का 36 प्रतिशत) के अधिग्रहण के बावजूद ठेके दे दिए गए थे। जुलाई 2021 तक निर्माण कार्यों पर ₹ 55.05 करोड़ की राशि व्यय की जा चुकी थी।

इसके अतिरिक्त, भूमि का अधिग्रहण न होने, वन सम्बन्धी मंजूरी, तीव्र स्थानीय विरोध तथा विभिन्न अन्य कारणों से सितम्बर 2019 में रेल मंत्रालय ने उपरे की

¹¹⁶ ट्रेन की लिफ्टिंग, जोड़ों को लगाना/हटाना, रेल का लदान/उतराई, स्लीपर्स, सभी प्रकार की फिटिंग्स, भूमि कार्य तथा ब्लैकेटिंग फार्मेशन, आरयूबी का निर्माण, छोटे पुल तथा अन्य विविध कार्य, विनिर्माण, आपूर्ति करना तथा मशीन क्रसड ट्रेक बलास्ट की स्टेकिंग तथा सही/खुली नौव, पीयर/सीमा के निर्माण का शेष कार्य आदि।

छह परियोजनाओं को स्थगित करने का निर्णय लिया जिसमें छितौनी-तमकुही रोड परियोजना शामिल थी। रेल मंत्रालय ने उपरे प्रशासन को इन परियोजनाओं पर और कोई व्यय न करने का निर्देश दिया। परियोजना पर उपरे द्वारा जुलाई 2021 तक भूमि की लागत ₹ 60.05 करोड़ सहित उपरे द्वारा कुल राशि ₹ 115.10 करोड़ व्यय की गयी।

संवीक्षा में पता चला कि छितौनी में स्टेशन भवन पूर्ण हो गया था, पनियावा-चितौनी के बीच रेल उपरि पुल की उप-संरचना पूरी हो चुकी थी केवल पीयर कैप्स शेष थे जैसा कि नीचे चित्रों में दिखाया गया है:



इस प्रकार, उपरे प्रशासन द्वारा चितौनी-तमकुही रोड के बीच नई लाईन परियोजना के लिए अपेक्षित भूमि का अधिग्रहण सुनिश्चित किए बिना कार्य की शुरुआत करने तथा बाद में रेल मंत्रालय द्वारा परियोजना को आस्थगित के निर्णय के कारण अवसंरचना परियोजना का कार्य पूर्ण नहीं हो सका और अवसंरचना प्रोजेक्ट के गैर निष्पादन के कारण ₹ 115.10 करोड़ का अवरोधन हुआ। इसके अलावा, चूंकि उपरे प्रशासन द्वारा भूमि के कार्य, ब्लैंकेटिंग, तटबंध आदि पर पहले ही बड़ा व्यय किया जा चुका है अतः वर्षा और अन्य कारणों से इनको हानि पहुँचने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

मामले को नवम्बर 2020 में महाप्रबंधक, उपरे के संज्ञान में लाया गया था। उपरे प्रशासन ने अपने उत्तर (अगस्त 2021) में बताया कि रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार कार्य आस्थगित किया गया था। आरओबी के निर्माण के संबंध में बताया गया कि राष्ट्रीय राजमार्ग पर रेल उपरि पुल का निर्माण करने के लिए रेलवे का निर्णय उचित था तथा एक बार जब यह नई लाईन परिचालन में आ जाएगी, तब

आस-पास के क्षेत्रों के विकास के कारण सड़क यातायात में भी वृद्धि होगी। रेल उपरि पुल के द्वारा जनता को सुगम यातायात उपलब्ध होगा।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि उपरे प्रशासन भूमि अधिग्रहण से पहले संविदात्मक देयताओं को करने के संबंध में समय-समय पर रेल मंत्रालय द्वारा जारी किए गए निर्देशों को अनुपालन करने में विफल रहा।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

3.3 रेलवे बोर्ड के निर्देशों का गैर-अनुपालन के कारण ग्रेड सेपरेटर के निर्माण में निष्फल व्यय: उत्तर रेलवे

रेल मंत्रालय ने संविदाएं प्रदान करने से पहले खाली कार्य स्थल सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए थे। उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने खाली कार्य स्थलों को सुनिश्चित किए बिना ग्रेड सेपरेटर के निर्माण के कार्य के लिए संविदाएं प्रदान कीं। दोनों तरफ के प्रवेश द्वारों पर अतिक्रमण था। अतिक्रमणों के कारण कार्य को इसकी स्वीकृति से 10 वर्ष बाद भी पूरा नहीं किया जा सका। 31 मार्च 2021 तक कार्य पर किया गया ₹ 71.50 का करोड़ का पूंजीगत व्यय निष्फल रहा।

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को निर्देश जारी किए थे (अगस्त 1980¹¹⁷ और फरवरी 1985¹¹⁸) कि निविदाएं आमंत्रित करने से पहले यह सुनिश्चित किया जाए कि रेलवे संविदाकार को कार्य स्थल को सौंपने और योजना आदि की आपूर्ति करने की स्थिति में है। कार्यों के क्रियान्वयन के लिए संविदा तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि कार्य स्थल की जांच पूरी नहीं की गई हो, सक्षम प्राधिकारी द्वारा सभी योजना चित्र और प्राक्कलन को विधिवत अनुमोदित/स्वीकृत कर दिया गया हो और संविदाकार को कार्य स्थल को सौंपने में कोई अड़चन न हो।

¹¹⁷ रेल मंत्रालय के पत्र संख्या 80/डब्लू2/3/33 दिनांक 28/29 अगस्त 1980

¹¹⁸ रेल मंत्रालय के पत्र संख्या 85/ डब्लू 1/सीटी/9 दिनांक 22 फरवरी 1985

ट्रेनों के निर्बाध/सुचारु आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए, रेल फ्लाईओवर (ग्रेड सेपरेटर)¹¹⁹ के निर्माण के लिए दिल्ली अवाँडिंग लाइन से दिल्ली अम्बाला लाइन तक रेल फ्लाईओवर (ग्रेड सेपरेटर) के निर्माण के लिए कार्य कार्यक्रम (1999-2000) में ₹ 25.48 करोड़ की अनुमानित लागत पर स्वीकृत किया गया था। तथापि, रेल मंत्रालय द्वारा जुलाई 2001 में दिल्ली-रेवाड़ी खंड के आमाम परिवर्तन के पूरा होने तक कार्य को रोक दिया गया था। मई 2006 में, रेल मंत्रालय ने उत्तर रेलवे प्रशासन के अनुरोध पर ग्रेड सेपरेटर के निर्माण के कार्य को डी-फ्रीज कर दिया। रेल मंत्रालय ने कार्य का विस्तृत अनुमान ₹ 54.15 करोड़ स्वीकृत किया (जून 2008)।

उत्तर रेलवे निर्माण संगठन (एनआरसीओ) ने 15 महीने के भीतर अर्थात् जुलाई 2010 तक पूर्णता तिथि के साथ ₹ 48.02 करोड़ की लागत से मेसर्स गंगोत्री इंटरप्राइजेज लिमिटेड/लखनऊ को ग्रेड सेपरेटर के निर्माण का कार्य¹²⁰ सौंपा (अप्रैल 2009)। हालांकि, मुख्यतः दोनों पहुँच मार्गों पर अतिक्रमण के कारण अभी तक कार्य पूरा नहीं हुआ था। कार्य की अवधि के दौरान कार्य के विस्तृत अनुमान को दो बार नवंबर 2013 में (₹ 54.15 करोड़ से ₹ 156.65 करोड़) और जनवरी 2016 में (₹ 156.65 करोड़ से ₹ 196.17 करोड़) संशोधित किया गया था, जिसका मुख्य कारण मिट्टी के तटबंधों के बजाय वायाडक्ट¹²¹ को शामिल करना था।

प्रारंभ में, ग्रेड सेपरेटर के निर्माण का पूरा कार्य एक ठेकेदार को सौंपा गया था। हालांकि, वायाडक्ट्स को शामिल करने के कारण, पहले ठेकेदार का काम कम कर दिया गया था। मैसर्स सोना बिल्डर्स/गुजरात (अक्टूबर 2016) और मेसर्स जंदू

¹¹⁹ ग्रेड सेपरेशन विभिन्न ऊंचाइयों (ग्रेड) पर दो या अधिक सतह परिवहन एक्सेस के एक जंक्शन को संरेखित करने की एक विधि है ताकि वे एक दूसरे को पार करने पर अन्य पारगमन मार्गों पर यातायात प्रवाह को बाधित न करें।

¹²⁰ मेसर्स गंगोत्री इंटरप्राइजेज लिमिटेड लखनऊ (पहली एजेंसी) के माध्यम से दयाबस्ती-आजादपुर खंड पर जमीन कार्य, ब्लैकेटिंग/आवरण, रिटैनिंग वॉल, पीएससी, गर्डर, पुल, आरयूबी के क्वार्टर आदि सहित दयाबस्ती ग्रेड सेपरेटर के निर्माण का कार्य

¹²¹ वायाडक्ट एक लंबे पुल जैसी संरचना है, आम तौर पर एक घाटी या अन्य गहरी जमीन के पार एक सड़क या रेलवे को ले जाने वाली आर्च की एक श्रृंखला

कंस्ट्रक्शन कंपनी/हिसार (दिसंबर 2017) को दो और ठेके¹²² वायडक्ट के निर्माण तथा प्री-स्ट्रेसड कंक्रीट वॉयड स्लैब/कम्पोजिट गर्डर्स और रिटेनिंग वॉल आदि के निर्माण के लिए क्रमशः अप्रैल 2018 और दिसंबर 2018 तक पूरा किये जाने की तिथि के साथ दिये गए थे। हालाँकि, काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है और कुल भौतिक प्रगति 55 प्रतिशत थी (मार्च 2021)। लेखापरीक्षा ने देखा कि उत्तरी दिल्ली पावर लिमिटेड (एनडीपीएल) की 66 केवी ओवर हेड लाइन का मौजूद होना कार्य में एक और बाधा थी जिसने ग्रेड सेपरेटर के कार्य में रुकावट डाली। तथापि, सार्वजनिक परिसर को खाली करने के सम्पदा अधिकारी के जुलाई 2015 के आदेश के बावजूद एनडीपीएल ने न तो ओवर हेड लाइन को स्थानांतरित किया और न ही रेल प्रशासन को वे-लीव शुल्क¹²³ की बकाया राशि जमा की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2003 से उत्तर रेलवे प्रशासन द्वारा दिल्ली राज्य सरकार के साथ अतिक्रमण हटाने के मामले को उठाया गया था; लेकिन अतिक्रमण हटाने के लिए दिल्ली राज्य सरकार और उत्तर रेलवे प्रशासन द्वारा कोई ठोस प्रयास नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, साइट पर काम रुका रहा। उत्तर रेलवे प्रशासन ने इस कार्य पर मार्च 2021 तक ₹ 71.50 करोड़¹²⁴ व्यय किए। मेसर्स गंगोत्री इंटरप्राइजेज लिमिटेड को दिया गया अनुबंध समाप्त कर दिया गया क्योंकि ठेकेदार लक्षित तिथि तक

¹²² (i) मेसर्स सोना बिल्डर्स/गुजरात को सीएच 1400.00 मीटर से सीएच 1600.00 मीटर तक पुल संख्या 14 से पीएससी द्वारा निरस्त स्लैब और कंपोजिट गर्डर्स के साथ वायाडक्ट और अन्य संबंधित सिविल वर्क्स आदि के साथ लॉरेस रोड पर कंपोजिट गर्डर ब्रिज का निर्माण और (ii) मेसर्स जंदू कंस्ट्रक्शन कंपनी/हिसार को डबल लाइन ट्रैक के सीएच 1768 से सीएच 2153 व सीएच 2450 से सीएच 2550 के बीच रिटेनिंग वॉल का निर्माण व अन्य विविध निर्माण कार्य

¹²³ रेलवे भूमि पर रास्ता छोड़ने की सुविधाओं/सहजता अधिकारों में किसी पार्टी द्वारा भूमि के कब्जे या कब्जे का कोई अधिकार प्रदान किए बिना और किसी भी तरह से भूमि के रेलवे के शीर्षक, कब्जे, नियंत्रण और उपयोग को प्रभावित किए बिना किसी निर्दिष्ट उद्देश्य जैसे मार्ग आदि के लिए भूमि का सामयिक या सीमित उपयोग शामिल है। उचित करार के निष्पादन के बाद वे-लीव की सुविधा/सहजता अधिकार की अनुमति दी जा सकती है। पार्टी द्वारा रेल प्रशासन को वे-लीव के प्रभारों का भुगतान करना है।

¹²⁴ मेसर्स गंगोत्री इंटरप्राइजेज (₹ 38.20 करोड़), मेसर्स सोना बिल्डर्स (₹ 28.10 करोड़), मेसर्स जंदू कंस्ट्रक्शन कंपनी (₹ 5.20 करोड़)

काम पूरा करने में विफल रहा और साथ ही पूर्णता अवधि के विस्तार के लिए आवेदन नहीं किया। मैसर्स सोना बिल्डर्स को दिया गया ठेका भी मैसर्स गंगोत्री इंटरप्राइजेज लिमिटेड द्वारा किए गए अतिक्रमण और जुड़े कार्य को पूरा न करने के कारण कम कर दिया गया था और अतिक्रमण हटाए जाने तक ग्रेड सेपरेटर का काम रोक दिया गया था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देशों¹²⁵ के बावजूद, एनआरसीओ ने कार्य स्थलों पर अतिक्रमणों को हटाए बिना ग्रेड सेपरेटर के निर्माण का ठेका दिया। एनआरसीओ ने स्वीकार किया (मार्च 2017 और दिसंबर 2017) कि अतिक्रमण परियोजना के पूर्ण न होने का एक प्रमुख कारण था। चूंकि ग्रेड सेपरेटर का निर्माण पूरा नहीं हुआ इसलिए अपेक्षित लाभ अर्थात् ट्रेनों के निर्बाध/सुचारू संचालन को प्राप्त नहीं किया जा सका। सिविक प्राधिकरण यानी दिल्ली शहरी आश्रय सुधार बोर्ड (डीयूएसआईबी)¹²⁶ ने पुनर्वास और पुनःस्थापन (आर एंड आर) की लागत ₹ 10 लाख प्रति यूनिट (झुग्गी) आंकी है। कार्य स्थलों से 1,680 झुग्गियों को हटाने के लिए ₹ 168 करोड़ की राशि की आवश्यकता होगी। कार्य की लागत¹²⁷ बढ़कर ₹ 358.97 करोड़ हो गई है और मई 2019 में एनआरसीओ द्वारा रेल मंत्रालय को भेजे गए कार्य का भौतिक संशोधन अनुमान अनुमोदन के लिए लंबित था। चूंकि अतिक्रमण नहीं हटाया गया है इसलिए निकट भविष्य में ग्रेड सेपरेटर का काम पूरा होने की संभावना कम है।

मामला नवंबर 2020 में उत्तर रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। उत्तर में, उन्होंने कहा (मार्च 2021) कि ग्रेड सेपरेटर के निर्माण के लिए 3 किमी की कुल लंबाई (क्षेत्र) में से 2 किमी क्षेत्र उपलब्ध था और एक किमी क्षेत्र पर झुग्गियां थीं। 2 किमी के अतिक्रमण मुक्त क्षेत्र में ठेके देकर कार्य प्रारंभ किया गया। दोनों प्रवेश

¹²⁵ यह सुनिश्चित करने के बाद ही संविदा प्रदान करने हेतु कि रेलवे अनुमोदित योजनाओं/चित्रों, मृदा परीक्षण रिपोर्ट आदि के साथ-साथ संविदाकार को कार्य स्थल को सौंपने की स्थिति में है

¹²⁶ डीयूएसआईबी अधिनियम, 2010 के तहत गठित दिल्ली शहरी आश्रय सुधार बोर्ड (डीयूएसआईबी) बनाया गया जिसे दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की विधान सभा द्वारा पारित किया गया

¹²⁷ झुग्गियों को हटाने के लिए निधियों का प्रावधान करने के कारण

पक्षों पर कोई निविदा आमंत्रित नहीं की गई है और अतिक्रमणों को हटाने के बाद संसाधित किया जाएगा, जिसका पालन आर एंड आर नीति के अनुसार राज्य सरकार के साथ किया जा रहा है। झुग्गियों को स्थांतरित करने के बाद ग्रेड सेपरेटर की शेष लंबाई का काम शुरू किया जाएगा।

ज़ोनल रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। रेल मंत्रालय के स्पष्ट स्थलों के बाद ही ठेके देने के निर्देशों के बावजूद एनआरसीओ ने कार्य के स्पष्ट स्थलों को सुनिश्चित किए बिना/अतिक्रमणों को हटाए बिना ठेके दिए। कार्य पर अब तक किया गया ₹ 71.50 करोड़ का पूंजीगत व्यय निष्फल रहा है।

मामला अक्टूबर 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

3.4 रेलवे प्रशासन के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप परिसंपत्ति का कम उपयोग और निष्क्रिय निवेश: पश्चिम रेलवे

कार्यभार का अधिक आंकलन कर रतलाम डिवीजन के शम्भूपुरा डिपो में प्रति माह 300 बॉक्स वैगनों के लिए नैमी पूर्ण मरम्मत (आरओएच) सुविधाओं का सृजन किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 32.80 करोड़ की अनुमानित लागत पर सृजित सुविधाओं का सकल कम उपयोग हुआ है।

रेल मंत्रालय (रेम) ने ₹ 29.64 करोड़ की लागत पर शम्भूपुरा में प्रतिमाह 300 बीसीएनएचएल वैगनों के नैमी पूर्ण मरम्मत (आरओएच) की क्षमता वाले नैमी पूर्ण मरम्मत डिपो स्थापित करने के प्रस्ताव को संस्वीकृत किया था (नवंबर 2011)।

यह प्रस्ताव रतलाम (आरटीएम) मण्डल के शम्भूपुरा (एसएमपी) के आसपास के क्षेत्र में आगामी सीमेंट साइडिंग के कारण वैगनों के आगमन में प्रत्याशित वृद्धि पर आधारित था। इसमें 5.5 दिनों के मौजूदा आरओएच चक्र के मुकाबले एक दिन के आरओएच चक्र में वैगनों की उपलब्धता की परिकल्पना की और इस प्रकार ₹ 24.29 करोड़ की वार्षिक बचत होनी थी।

पीडब्ल्यूपी 2012-13 में उक्त कार्य को शामिल करने के लिए वित्तीय सहमति देते समय, वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी ने सुझाव दिया (03 नवंबर 2011) कि

'वर्तमान वटवा (वीटीए), साबरमती (एसबीआई), रतलाम (आरटीएम), प्रतापनगर (पीआरटीएन) और नए बनने वाले गांधीधाम (जीआईएम) डिपो पर विचार करते हुए एक भावी योजना रतलाम और वटवा डिपो को बंद करने के लिए बनाई जानी चाहिए और इसके परिणामस्वरूप आधिक्य होने वाली मशीनरी तथा जनशक्ति का पुनर्वितरण होना चाहिए जिससे संसाधनों के उप-इष्टतम उपयोग से बचा जा सके। इसके अलावा, आरओएच डिपो की प्रारंभिक क्षमता को कम रखते हुए प्रति माह 150 वैगन रखा जा सकता है, इसे बाद में आवश्यकतानुसार बढ़ाया जा सकता है और पूंजीगत लागत को आनुपातिक रूप से कम किया जा सकता है।

वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी की अभ्युक्तियों के उत्तर में चर्चगेट के तत्कालीन मुख्य यांत्रिक अभियंता ने केवल रतलाम में डाउनयार्ड¹²⁸ डिपो को बंद करने के लिए सहमति दी (04 नवंबर 2011), लेकिन यह आशा व्यक्त की कि एक बार चालू होने के बाद शम्भूपुरा डिपो पूरी क्षमता भार पर संचालित होगा।

इसके बाद, दिसंबर 2013 में मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/चर्चगेट (सीएओ/सी/सीसीजी) द्वारा इस कार्य के लिए ₹ 32.80 करोड़ का विस्तृत अनुमान तैयार किया गया। आरओएच डिपो, एसएमपी को अक्टूबर 2016 में शुरू करने की योजना थी जिसे अंततः 07 फरवरी 2018 को शुरू कर दिया गया था। मई 2021 तक इस कार्य के प्रति बुक की गई कुल लागत ₹ 31.52¹²⁹ करोड़ है।

लेखापरीक्षा ने यह पाया कि शम्भूपुरा डिपो अपनी निर्धारित क्षमता का केवल 17 प्रतिशत पर ही कार्य कर रहा था। एक दिन के लक्षित समय के सापेक्ष ओवरहॉल में प्रति वैगन औसतन अतिरिक्त 3.13 दिन का समय लगा। शम्भूपुरा डिपो शुरू होने के बाद डाउनयार्ड रतलाम डिपो को बंद करने की मूल योजना के विपरीत यह अभी भी जारी है।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि हर महीने 300 वैगनों की नैमी पूर्ण मरम्मत के लिए स्थापित क्षमता के सापेक्ष शम्भूपुरा डिपो ने फरवरी 2018 से जून 2021 की अवधि के दौरान औसतन प्रति माह केवल 81 वैगनों की ओवरहोलिंग की। क्षमता का

¹²⁸आरओएच डिपो, रतलाम-मुंबई सेक्शन की डाउन लाइन से सटा हुआ है।

¹²⁹इस परियोजना की पूर्णता रिपोर्ट अभी तैयार की जानी है।

उपयोग केवल मामूली रूप से बढ़कर 17 प्रतिशत (जून 2019) से 27 प्रतिशत (जून 2021) हो गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि प्रत्येक वैगन एक दिन के अनुमानित टर्नराउंड समय की तुलना में औसतन अतिरिक्त 2.76 दिन का समय लगा।

इसके अलावा, शम्भूपुरा में नियोजित क्षमता में अन्य कारकों पर विचार नहीं किया गया जो इसकी क्षमता के उपयोग को प्रभावित कर सकते हैं, अर्थात्

- उत्तर पश्चिम रेलवे के फुलेरा¹³⁰ डिपो को प्रति माह 85 वैगन की निर्धारित क्षमता के साथ शुरू करना (दिसंबर 2016) और;
- वटवा डिपो बंद न होना; सकल कम उपयोग
- शम्भूपुरा के 50 प्रतिशत पद्मिनी रेकों को गांधीधाम¹³¹ में हस्तांतरण से शम्भूपुरा में आरओएच के लिए वैगनों की उपलब्धता प्रभावित हुई।

इस प्रकार, एसएमपी डिपो में प्रति माह 300 बीसीएनएचएल वैगनों की आरओएच के लिए सुविधाएं सृजित करने का निर्णय अविवेकपूर्ण था यह विचार करते हुए कि सृजित अवसंरचना का कम उपयोग हुआ जिसके परिणामस्वरूप इस आरओएच सुविधा की स्थापना पर किया गया ₹ 31.52 करोड़ (मई 2021) का निवेश व्यर्थ रहा।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर में, रेल मंत्रालय ने कहा (अक्टूबर 2021) कि वैगन डिपो शंभूपुरा के लिए सुविधाओं की योजना मेजर डिपो के अनुसार बनाई गई थी। वैगन अनुरक्षण नियमावली के पैरा 1104 के अनुसार, प्रमुख डिपो को 125-250 वैगन प्रति माह की आरओएच क्षमता के साथ वर्गीकृत किया गया है। 250-500 वैगन प्रतिमाह आरओएच क्षमता का डिपो मेजर डिपो के अंतर्गत आता है। शंभूपुरा (एसएमपी) में आरओएच वैगन डिपो

¹³⁰शम्भूपुरा से 277 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है।

¹³¹अप्रैल 2017 में शुरू किया गया

रखरखाव और प्रथाओं के साथ एक मेजर डिपो है और अन्य सुविधाएं 125-250 आरओएच प्रति माह की श्रेणी के अनुरूप हैं।

इसने आगे कहा कि डीएन यार्ड रतलाम डिपो में वैगन आरओएच गतिविधि को धीरे-धीरे कम किया गया और पारगमन समस्याओं से बचने के लिए चरणबद्ध तरीके से शंभूपुरा में स्थानांतरित कर दिया गया और अंततः 18 सितम्बर 2019 को बंद कर दिया गया। डाउन यार्ड आरटीएम की आरओएच गतिविधि का पूरा स्टाफ वैगन डिपो एसएमपी में स्थानांतरित कर दिया गया है। वैगनों का आरओएच अब केवल एसएमपी पर ही किया जा रहा है। लगभग 215 प्रति माह के वर्तमान वैगन आरओएच को देखते हुए प्रति माह 300 आरओएच वैगन की सुविधा की आवश्यकता है, जिसे वर्ष 2024 तक मिशन 2024 एमटी लोडिंग के कार्यान्वयन के साथ और अधिक बढ़ा दिया गया है। सभी आवश्यक मशीनरी और संयंत्र को एसएमपी में स्थानांतरित कर दिया गया है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था। संस्वीकृत विस्तृत अनुमान के अनुसार प्रति माह 300 वैगनों के आरओएच की क्षमता के लिए शंभूपुरा डिपो की योजना और निर्माण किया गया था। अतः वैगन अनुरक्षण नियमावली के अध्याय 11 के पैरा संख्या 1104 के अनुसार यह डिपो मेगा डिपो (250 से 500 वैगन प्रति माह) की श्रेणी में आएगा। डीएन यार्ड रतलाम डिपो में वैगन आरओएच गतिविधि सितंबर 2019 में (यानी आरओएच डिपो शंभूपुरा के चालू होने के 20 महीने बाद) रोकी गयी थी। हालांकि, छह एमएंडपी और चार टीएंडपी उपकरण अभी भी शंभूपुरा आरओएच डिपो में स्थानांतरित किए जाने हैं, यद्यपि डीएन यार्ड रतलाम डिपो में वैगन आरओएच गतिविधि के बंद करने के बाद दो साल से अधिक का समय बीत चुका है।

शंभूपुरा आरओएच डिपो में आवश्यक जनशक्ति उपलब्ध कराने के लिए रेल प्रशासन ने ठोस कदम नहीं उठाए हैं।

3.5 साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की गैर-वसूली: मध्य रेलवे

कमजोर आंतरिक नियंत्रण के कारण मध्य रेल प्रशासन 35 साइडिंग मालिकों (13 निजी पार्टियों सहित) से निजी साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक रेलवे स्टाफ की लागत को वसूल करने में विफल रहा। ₹ 23.92 करोड़ की बकाया वसूली अगस्त 2008 से मार्च 2020 के दौरान आंतरायिक अवधि से संबंधित थी।

रेल मंत्रालय (रेम) ने साइडिंग की स्थापना और कार्यप्रणाली से संबंधित उदारीकृत साइडिंग नियम जारी किए (मार्च 2005)। इन नियमों के तहत, सभी निजी साइडिंग¹³² में, ('इंजन-ऑन-लोड' योजना को छोड़कर) प्रति पाली एक वाणिज्यिक कर्मचारी की लागत को छोड़कर, रेलवे को अन्य सभी रेलवे कर्मचारियों की लागत वहन करना था। अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय ने दोहराया कि साइडिंग पार्टी प्रति पाली एक वाणिज्यिक कर्मचारी की लागत वहन करेगी।

इसके अतिरिक्त, लेखा विभाग के भारतीय रेल संहिता (खंड-1) के पैरा 1141 के अनुसार, लेखा अधिकारी का कर्तव्य है कि प्रदान की गई सेवाओं के बिल तुरंत तैयार किए जाएँ और पार्टी को जारी किए जाएँ। लेखा अधिकारी को कार्यालय के कार्यपालक प्रमुख को प्रत्येक माह बकाया बिलों की स्थिति के बारे में सूचित करे तथा प्रत्येक तिमाही में वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी को स्थिति की सूचना भी दें।

मध्य रेलवे के चार मंडलों अर्थात् मुंबई, पुणे, नागपुर और भुसावल के साइडिंग (ईओएल योजना से संबंधित मामलों को छोड़कर) के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

¹³² एक निजी साइडिंग वह साइडिंग होती है जो सरकारी विभाग, एक फैक्ट्री, मिल, उद्योग, खान या अन्य निजी पार्टी को सेवा प्रदान करने के लिए बनाई जाती है।

- अगस्त 2008 से मार्च 2020 के दौरान आंतरायिक अवधि से संबंधित ₹23.92 करोड़¹³³ की राशि की स्टाफ की लागत 35 साइडिंग¹³⁴ से वसूली के लिए बकाया थी।
- स्टाफ की लागत की कुल बकाया राशि में से ₹ 7.02 करोड़ निजी पार्टियों के स्वामित्व वाले 13 साइडिंग से संबंधित थे।
- स्टाफ की लागत की शेष राशि ₹ 16.90 करोड़ अक्टूबर 2013 से मार्च 2020 की अवधि के लिए 22 सरकारी/सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों की साइडिंग से संबंधित थी।
- 35 साइडिंग में से दो साइडिंग¹³⁵ (निजी पार्टी के स्वामित्व वाली एक साइडिंग और एक पीएसयू साइडिंग) 2017-18 और जनवरी 2019 में बंद कर दी गई थीं। इन साइडिंग से ₹ 1.04 करोड़ की स्टाफ की लागत वसूली के लिए बकाया थी। विवरण **अनुलग्नक 3.5** में दिये गए हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि स्टाफ लागत बिलों को संबंधित मण्डलों के लेखा विभाग द्वारा साइडिंग मालिकों के विरुद्ध प्रस्तुत किया गया था, वे आज तक वसूली के लिए बकाया था। मार्च 2014 तक की अवधि के लिए सात साइडिंग¹³⁶ से संबंधित स्टाफ की बकाया लागत को 2015 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 24

¹³³ (मुंबई मंडल - 22 साइडिंग से ₹ 21.06 करोड़, पुणे मंडल - तीन साइडिंग से ₹ 1.00 करोड़, नागपुर मंडल - पांच साइडिंग से ₹ 0.54 करोड़ और भुसावल मंडल - पांच साइडिंग से ₹ 1.32 करोड़)

¹³⁴ 35 साइडिंग में से कोई साइडिंग इंजन-ऑन-लोड साइडिंग नहीं थी। इसलिए, इन साइडिंग से स्टाफ की लागत वसूली योग्य थी।

¹³⁵ पुणे मंडल में एक निजी साइडिंग 2017-18 में बंद कर दी गई थी। स्टाफ की लागत ₹ 0.68 करोड़ वसूली के लिए बकाया थी। भुसावल मंडल में एक पीएसयू साइडिंग नवंबर 2019 में बंद कर दी गई थी। स्टाफ की लागत ₹ 0.36 करोड़ वसूली के लिए बकाया थी।

¹³⁶ (i) भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन, उरान, (ii) इंडियन ऑयल टैंकिंग लिमिटेड साइडिंग, जसाई चिरले (iii) राष्ट्रीय रसायन एवं उर्वरक साइडिंग, थल, (iv) टाटा थर्मल पावर स्टेशन, ट्रॉम्बे (v) फूड कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड, कलामबोली (vi) बल्क सीमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड, कलामबोली (vii) जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड, वासिंड

(रेलवे)–खंड-1 के माध्यम से पूर्व में उठाया गया था, अभी भी वसूली के लिए बकाया थी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि मुंबई मंडल में, अप्रैल 2013 से मार्च 2020 के दौरान आंतरायिक अवधि (तीन माह से 54 माह तक) के लिए स्टाफ की लागत के बिलों को रेल प्रशासन द्वारा नौ साइडिंग (छ निजी साइडिंग और तीन सरकारी/पीएसयू साइडिंग) को नहीं भेजा गया था। अपर मंडल वित्त प्रबंधक/मुंबई ने बताया (अप्रैल 2021) कि कुछ बिलों को प्रस्तुत नहीं किया जा सका क्योंकि ये कार्मिक विभाग से प्राप्त नहीं हुए थे।

मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक/भुसावल ने कहा (अगस्त 2021) कि सेंट्रल वेयरहाउसिंग कारपोरेशन (सीडब्ल्यूसी)/खंडवा साइडिंग बकाया देयों का भुगतान करने में अनिच्छुक है क्योंकि पिछले चार वर्षों से साइडिंग में कोई यातायात नहीं किया गया है। उन्होंने साइडिंग बंद करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस मुद्दे को सीडब्ल्यूसी के मुख्य प्रबंध निदेशक के समक्ष उठाया गया है। नागपुर के मंडल प्राधिकारियों से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

साइडिंग मालिकों से वसूली के लिए भारी बकाया राशि कमजोर आंतरिक नियंत्रण प्रणाली और मंडल स्तर पर अपर्याप्त निगरानी तंत्र को दर्शाती है। मुंबई मंडल में कार्मिक एवं लेखा विभागों के बीच समन्वय का अभाव था। पिछले 12 वर्षों से वसूली के लिए बकाया राशि बकाया थी (सबसे पुराना दिसंबर 2008-मुंबई मंडल से संबंधित)। रेल प्रशासन साइडिंग मालिकों से बकाया देयों पर सख्ती से कार्रवाई करने और उन की वसूली करने में विफल रहा।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

3.6 इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग कार्य के बजाय पैनल इंटरलॉकिंग कार्य के निष्पादन हेतु लिए गए अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप निष्फल व्यय: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे ने एक सेक्शन में पैनल इंटरलॉकिंग का काम किया जिसे उसी दौरान दोहरीकरण कार्य, जिसमें इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग भी होनी थी, के लिए स्वीकृत किया गया था। पैनल इंटरलॉकिंग कार्य के पूरा होने पर, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के साथ सेक्शन का दोहरीकरण किया गया जिसके परिणामस्वरूप पैनल इंटरलॉकिंग पर ₹ 11.42 करोड़ का व्यय निष्फल हुआ।

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को निर्देश जारी किया (जुलाई 2011) कि पैनल इंटरलॉकिंग (पीआई) को इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई) करने के लिए आंकलन को सामग्री संशोधन का सहारा लिए बिना संशोधित किया जा सकता है। इन कार्यों को शक्तियों के प्रत्यायोजन के अनुसार संस्वीकृत किया जा सकता है।

रेल मंत्रालय ने पाया (जून 2011) कि बदलाव के कई कार्य अभी भी चल रहे हैं जिन्हें वर्ष 2004-05 में योजना शीर्ष-33 (सिग्नलिंग और दूरसंचार) के तहत संस्वीकृत किया गया था। ये कार्य अभी भी प्रगति पर हैं क्योंकि वे अन्य योजना शीर्ष वाले कार्यों जैसे, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन और यातायात सुविधाओं से सम्बद्ध थे। जोनल रेलवे को ईआई का उपयोग करके मौजूदा नक्शे के अनुसार बदलाव के इन कार्यों को पूरा करने का निर्देश दिया गया था ताकि बाद में संशोधन को कम प्रयास और गैर-इंटरलॉकिंग (एनआई) में लगने वाले समय को बचाते हुए न्यूनतम अवधि में किया जा सके।

रेल मंत्रालय ने पूर्व रेलवे के सुजनीपारा, जंगीपुर रोड, धुलियान गंगा और निमतिता स्टेशनों पर मैकेनिकल इंटरलॉकिंग का पीआई द्वारा प्रतिस्थापन करने के लिए निर्माण कार्यों की संस्वीकृति दी थी (2011-12 और 2012-13)।

लेखापरीक्षा द्वारा की गई अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि पूर्व रेलवे प्रशासन ने पैनल इंटरलॉकिंग के लिए दिसंबर 2013 में ₹ 4.25 करोड़ की लागत से ठेके दिए थे। यह कार्य ₹ 3.90 करोड़ की लागत से पूरा किया गया था और इसके अलावा भंडार/स्थापना प्रभार मद में ₹ 7.52 करोड़ व्यय किए गए थे। इस तरह पैनल इंटरलॉकिंग कार्य के लिए ₹ 11.42 करोड़ की राशि व्यय की गई। इन चारों स्टेशनों में

पैनल इंटरलॉकिंग कार्यों के चालू होने की तिथि¹³⁷ अक्टूबर 2015 और सितंबर 2017 के बीच थी।

रेल मंत्रालय ने 2012-13 में मोनीग्राम और निमतिता (सुजनीपारा, जंगीपुर रोड और निमतिता स्टेशनों सहित) के बीच दोहरीकरण के कार्य की संस्वीकृति दी थी। रेल मंत्रालय ने दिसंबर 2013 में इस कार्य के लिए ₹ 259.23 करोड़ के विस्तृत अनुमान (एसएंडटी¹³⁸ की लागत ₹ 25.10 करोड़ थी) संस्वीकृत किए थे। रेल मंत्रालय ने केवल एसएंडटी कार्यों के लिए ₹ 32.84 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ धुलियन गंगा स्टेशन को शामिल करते हुए निमतिता-न्यू फरक्का के बीच दोहरीकरण के कार्य की संस्वीकृति दी (2015-16)। उपरोक्त चार स्टेशनों में एसएंडटी कार्य इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग¹³⁹ की प्रकृति के थे।

उक्त दोनों दोहरीकरण कार्यों के लिए सिग्नलिंग के ठेके फरवरी 2018 में राशि ₹ 42.43 करोड़ की लागत पर मेसर्स परम इंटरप्राइजेज को दिए गए थे। कार्य में सुजनीपारा, जंगीपुर रोड, निमतिता और धुलियान गंगा के स्टेशन शामिल थे। इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग का कार्य नवंबर 2018 - जुलाई 2019 की अवधि के दौरान शुरू हुआ था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पैनल इंटरलॉकिंग और ईआई के कार्य अलग स्वरूप के होने के कारण, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के साथ दोहरीकरण कार्य के शुरू होने से पैनल इंटरलॉकिंग की प्रणाली अप्रयुक्त हो गई। पैनल इंटरलॉकिंग के लिए ठेके देने से पहले पूर्व रेल प्रशासन के पास पीआई से ईआई में बदलाव के लिए अनुमान में

¹³⁷ जंगीपुर रोड (11 अक्टूबर 2015), सुजनीपारा (20 मई 2017), निमतिता (03 जुलाई 2017) एवं धुलियान गंगा (11 सितम्बर 2017)

¹³⁸ सिग्नल एवं दूरसंचार की मूल लागत संशोधनोपरांत ₹ 46.19 करोड़ हो गई थी।

¹³⁹ इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली एक माइक्रो प्रोसेसर आधारित इंटरलॉकिंग उपकरण है। यह प्रणाली परंपरागत रिले इंटरलॉकिंग प्रणाली (पैनल इंटरलॉकिंग तथा रूट रिले इंटरलॉकिंग) का विकल्प है।

संशोधन करने की गुंजाइश थी। रेल मंत्रालय के जुलाई 2011 के निर्देशों के अनुसार इसका पालन किया जाना चाहिए था।

महाप्रबंधक, पूर्व रेलवे ने 23 दिसंबर 2015 को जंगीपुर रोड में अपने निरीक्षण के दौरान टिप्पणी की थी कि नया पैनल 11 अक्टूबर 2015 को शुरू हो गया है। भले ही खंड का दोहरीकरण कार्य शुरू हो गया है, लेकिन पैनल में दोहरी लाइन के लिए प्रावधान नहीं है। जब दोहरीकरण शुरू हो जाएगा, तो पैनल सहित सम्पूर्ण इंटरलॉकिंग को बदलना होगा जिसमें अतिरिक्त व्यय होगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि, पूर्व रेलवे प्रशासन ने महाप्रबंधक के निर्देशों का पालन नहीं किया और अन्य तीन स्टेशन मई 2017 से सितंबर 2017 की अवधि के दौरान शुरू किए गए।

पैनल इंटरलॉकिंग को बाद में नवंबर 2018 से जुलाई 2019 की अवधि के दौरान इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग में बदल दिया गया था जिससे ₹ 11.42 करोड़ का पूरा व्यय निष्फल हो गया।

यह मुद्दा जुलाई 2021 में रेल मंत्रालय के संज्ञान में लाया गया था। मंत्रालय के उत्तर के अनुसार, बदलाव के कार्यों में पीआई के स्थान पर ईआई लगाने के लिए वर्ष 2011 के पत्र में निर्देश जारी नहीं किए गए थे (अक्टूबर 2021)। उत्तर में बताया गया कि पीआई प्रणाली बेकार नहीं हुई है क्योंकि आउटडोर गियर, सिग्नलिंग केबल्स को ईआई दोहरीकरण के कार्य में पुनः उपयोग कर लिया गया है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि दिसंबर 2013 में पीआई का ठेका देने के पूर्व पीआई से ईआई में बदलाव हेतु आंकलन में परिवर्तन के लिए पूरा अवसर था। इसके अलावा, उप मुख्य संकेत एवं दूरसंचार इन्जीनियर (निर्माण), मालदा टाउन के अनुसार इकहरी लाइन खंड के पीआई में प्रयुक्त कोई भी सामग्री दोहरीकरण के ईआई में प्रयोग नहीं की गई थी (सितम्बर 2020)।

3.7 साइडिंग मालिकों से वैगनों की क्षति और कमी की लागत की गैर-वसूली के कारण हानि: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) ने साइडिंग में छमाही संयुक्त जांच के लिए एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) तैयार किया ताकि वैगनों की औसत क्षति और कमी (डीएंडडी) का निर्धारण किया जा सके तथा साइडिंग में संभाले गए वैगनों की कुल संख्या पर डीएंडडी लागत की वसूली की जा सके। लेखापरीक्षा में देखा गया कि खुर्दा रोड मंडल की निजी साइडिंगों के लिए क्षतिग्रस्त वैगनों के मरम्मत एवं डीएंडडी प्रभारों के बिल नहीं बनाए गए थे। इसके परिणामस्वरूप, वर्ष 2017-18 से 2019-20 की अवधि के दौरान ₹ 9.68 करोड़ के डीएंडडी शुल्क की वसूली नहीं हुई।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने जोनल रेलवे को लदान/उतराई गतिविधियों के दौरान वैगनों की क्षति को प्रभावी ढंग से रोकने के लिए कार्रवाई करने का निर्देश¹⁴⁰ दिया। परिणामस्वरूप, पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) ने निजी साइडिंग में वैगनों की क्षति और कमियों के निर्धारण के लिए जून 2014 में एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया। जेपीओ में अन्य बातों के साथ-साथ साइडिंग के अंदर वैगनों की क्षति की लागत दर्ज करने के लिए रेल अधिकारियों और साइडिंग मालिकों द्वारा नियमित संयुक्त जांच¹⁴¹ निर्धारित की गई थी। क्षति की औसत लागत की गणना की जाएगी और अगले छह महीनों के दौरान साइडिंग में संभाले गए सभी वैगनों के लिए साइडिंग मालिक से क्षति और कमी (डीएंडडी) प्रभार¹⁴² वसूले जाएंगे। इसके अलावा, जेपीओ में; वैगनों को हुई क्षति प्रति वैगन औसत लागत से अधिक होने की स्थिति में प्रकरण के आधार पर क्षति की लागत वसूलने के लिए मंडल को अधिकृत किया गया है।

¹⁴⁰ रेल मंत्रालय का 11 अप्रैल 2014 का पत्र

¹⁴¹ आने और जाने वाले दोनों वैगनों के लिए 6 महीने से कम के अन्तराल पर लगातार सात दिनों (एक महीने में उतराए गए कुल रैको के न्यूनतम 5% के विषयाधीन) के लिए साइडिंग में संयुक्त निरीक्षण।

¹⁴² डीएंडडी प्रभार की गणना में मूल लागत (सामग्री और श्रम की लागत) शॉप और जनरल ऑन कॉस्ट के साथ क्षतियों के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि शामिल होगी।

पूतरे में, भारी क्षतिग्रस्त वैगनों को बड़ी मरम्मत के लिए वाल्टेयर मंडल में भेजा जाता है। मामूली मरम्मत का काम सम्बंधित मंडल में ही निपटाया जाता है।

वर्ष 2017-18 से 2019-20 की अवधि के दौरान संबलपुर मंडल और खुर्दा रोड मंडल की लेखापरीक्षा में पता चला कि:

संबलपुर मंडल में, एक निजी साइडिंग अर्थात् मेसर्स वेदांता एल्युमीनियम लिमिटेड, अंबोदाला (एमवीएए) के संबंध में तीन प्रकार के बिल (डीएंडडी, मामूली मरम्मत की लागत और भारी क्षतिग्रस्त वैगन) बनाए गए थे। हालांकि, एमवीएए ने सिर्फ डीएंडडी बिलों का भुगतान किया था और अन्य दो तरह के बिलों पर आपत्ति जताई थी। एमवीएए द्वारा यह कहा गया कि वैगनों को होने वाली सभी क्षतियों के लिए साइडिंग जिम्मेदार नहीं है। पूतरे ने फरवरी 2021 में मामूली मरम्मत के बिल वसूल कर लिए थे। हालांकि, वर्ष 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए वैगनों की बड़ी मरम्मत के ₹ 3.34 करोड़ के बिल अभी भी बकाया हैं।

खुर्दा रोड मंडल में, 2017-18 से 2019-20 के दौरान बिना किसी संयुक्त निरीक्षण के 1611 भारी क्षतिग्रस्त वैगन बड़ी मरम्मत के लिए वाल्टेयर मंडल को भेजे गए थे। उन वैगनों की मरम्मत करने के बावजूद, वाल्टेयर मंडल ने खुर्दा रोड मंडल की किसी भी साइडिंग के प्रति कोई बिल नहीं बनाया। बिल तैयार नहीं करने का कारण अभिलेखों का रखरखाव न करना और वैगनों को हुई भारी क्षति के लिए जिम्मेदार पार्टी की पहचान करने में रेल प्रशासन की असमर्थता थी।

खुर्दा रोड मंडल ने अगस्त 2020 तक महानंदी कोल फील्ड, तालचेर (एमसीएल/टीएलएचआर) के साइडिंग में संयुक्त निरीक्षण के लिए जेपीओ कार्यान्वित नहीं किया था। एमसीएल/टीएलएचआर साइडिंग में 2017-18 से 2019-20 के दौरान बिना किसी आवधिक संयुक्त निरीक्षण के कुल 43,764 रैकों को संभाला गया था। लेखापरीक्षा के आंकलन के अनुसार 2017-18 से 2019-20 के दौरान राशि ₹ 0.85 करोड़ (लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित) के डीएंडडी प्रभारों की हानि हुई।

इसके अलावा, खुर्दा रोड मंडल के पारादीप पोर्ट ट्रस्ट (पीपीटी) साइडिंग में 2017-18 से 2019-20 के दौरान 45,682 रैक संभाले गए थे। साइडिंग के प्रति ₹ 11.07 करोड़

के डीएंडडी बिल बनाए गए थे। इसमें से, ₹ 5.58 करोड़ की राशि की वसूली की गई और मार्च 2021 तक ₹ 5.49 करोड़ बकाया था।

उपरोक्त उदाहरण पूतरे के साइडिंग में डीएंडडी प्रभारों के मूल्यांकन, बिलिंग व संग्रहण तथा वैगनों को होने वाली क्षति की लागत के आंकलन में एकरूपता की कमी प्रदर्शित करते हैं। इसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2019-20 की अवधि के दौरान राशि ₹ 9.68 करोड़ (संबलपुर मंडल में एमवीए साइडिंग के ₹ 3.34 करोड़ और खुर्दा रोड मंडल में एमसीएल/टीएलएचआर और पीपीटी साइडिंग के ₹ 6.34 करोड़¹⁴³) के बिलों की वसूली नहीं हुई।

प्रकरण को जुलाई 2020 में पूतरे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया। रेल प्रशासन ने उत्तर में बताया (नवंबर 2020) कि जेपीओ के अनुसार एमवीए साइडिंग के लिए मामूली मरम्मत के बिल नियमित रूप से बनाए गए थे और वाल्टेयर मंडल ने अंतिम अनलोडिंग बिंदु के रूप में एमवीए साइडिंग से प्राप्त क्षतिग्रस्त वैगनों की मरम्मत के एवज में कुल ₹ 4.04 करोड़ का बिल बनाया था। बकाया राशि के समाशोधन के लिए साइडिंग को कई अनुस्मारक भेजे गए थे।

खुर्दा रोड मंडल द्वारा अभिलेखों का रखरखाव न करने के संबंध में बताया गया कि प्रचलित परिपाटी के अनुसार क्षतिग्रस्त वैगन बड़ी मरम्मत के लिए वाल्टेयर मंडल भेजे जा रहे हैं। चूंकि रेल पूरे भारतीय रेल में संचालन करते हैं अतः साइडिंग के उस स्थान को जहां वैगन वास्तव में क्षतिग्रस्त हुए थे को सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

एमसीएल/टीएलएचआर में पहले की तरह संयुक्त निरीक्षण नहीं किया जा रहा था, क्योंकि यह केवल लदान स्थल था और इसलिए वैगन क्षति की संभावना बहुत कम थी। हालांकि, चालू वर्ष में, अगस्त 2020 में संयुक्त निरीक्षण किया गया था और एमसीएल/टीएलएचआर में औसत डीएंडडी लागत ₹ 65.48 प्रति रैक निर्धारित की गई थी।

¹⁴³ एमसीएल/टीएलएचआर के सम्बन्ध में ₹ 0.85 करोड़ (+) पारादीप पोर्ट ट्रस्ट, पारादीप के सम्बन्ध में ₹ 5.49 करोड़

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता/संबलपुर ने सूचित किया (जून 2021) कि वाल्टेयर मंडल द्वारा बनाए गए ₹ 4.04 करोड़ के बिलों को प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता/पूतरे की राय के आधार पर अमान्य मान लिया गया था। यह ड्राफ्ट पैरा पर रेल प्रशासन के उत्तर (नवंबर 2020) का विरोधाभासी है।

रेलवे बोर्ड के 2015 के पत्र¹⁴⁴ के पैरा नंबर 3.4 में कहा गया है कि क्षति के सही स्थान की पहचान करने के लिए, रेल के संचलन विवरण की निगरानी माल परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के माध्यम से की जानी चाहिए।

यद्यपि, डीएंडडी लागत के आंकलन हेतु जेपीओ वर्ष 2014 में जारी किया गया था, परन्तु खुर्दा रोड मंडल में एमसीएल/टीएलएचआर में संयुक्त निरीक्षण माह अगस्त 2020 में लेखापरीक्षा आपत्ति जारी होने (जुलाई 2020) के बाद किया गया।

इस प्रकार, डीएंडडी प्रभारों के निर्धारण के लिए तैयार जेपीओ का पूतरे में समान रूप से पालन नहीं किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2017-18 से 2019-20 की अवधि के दौरान ₹ 9.68 करोड़ के डीएंडडी प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

¹⁴⁴ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2010/टीटी-IV/9/1 दिनांक 18/09/2015

3.8 निजी साइडिंगो से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों की गैर-वसूली: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) प्रशासन, जुलाई 2005 में रेल मंत्रालय द्वारा जारी निजी साइडिंग करारों के संहिता प्रावधानों और विशिष्ट खंडों का अनुपालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप बेंगलूर (एसबीसी) मंडल के 11 निजी साइडिंग से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों के लिए ₹ 8.84 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड के प्रावधान 1827 (ख) के अनुसार, मरम्मत और रखरखाव प्रभार के भुगतान में आमतौर पर रेलवे द्वारा अपने परिसर के बाहर आवेदक द्वारा भुगतान किए गए कार्यों के रखरखाव को शामिल किया जाएगा। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने जुलाई 2005 में निजी साइडिंग के लिए करार के संशोधित मानक रूप के संबंध में निर्देश जारी किए थे। करार के पैरा 8 (क) के अनुसार, आवेदक रेलवे सीमा के अन्दर उक्त साइडिंग के साधारण रखरखाव अर्थात् रेल प्रशासन द्वारा समय-समय पर निर्धारित की जा सकने वाली दरों पर स्थायी पथ, उप-ग्रेड कार्य आदि के लिए भी रेल प्रशासन को भुगतान करेगा। रेल मंत्रालय ने अपने पिछले सभी आदेशों के अधिक्रमण में, वार्षिक रखरखाव प्रभार ₹ 10,92,000 प्रति किलोमीटर निर्धारित किया (फरवरी 2015)।

बेंगलूर मंडल के इंजीनियरिंग विभाग के अभिलेखों की समीक्षा (जनवरी से मार्च 2019) से पता चला कि दपरे के बेंगलूर मंडल के 11 निजी साइडिंग से मरम्मत और रखरखाव प्रभार, जहां रेलवे परिसरों के भीतर ट्रैक की लंबाई 80 मीटर से लेकर 2600 मीटर तक थी, का न तो आंकलन किया गया और न ही 12 सेवारत स्टेशनों के लिए रेल प्रशासन द्वारा वसूली की गई। लेखापरीक्षा ने अगस्त 2005 से (रेल मंत्रालय द्वारा निर्देश जारी करने के अगले महीने अर्थात् जुलाई 2005) सितम्बर 2020 तक की अवधि हेतु मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार के लिए ₹ 8.84 करोड़ की राशि का आंकलन किया (अनुलग्नक 3.6) जो 11 निजी साइडिंग से वसूल नहीं किया गया था। बेंगलूर मंडल के इंजीनियरिंग विभाग के अभिलेख में मरम्मत व रखरखाव प्रभार की वसूली न करने के कारण भी नहीं मिले।

यह मामला जुलाई 2021 में रेल मंत्रालय के ध्यान में लाया गया था। अपने उत्तर (अक्टूबर 2021) में, रेल मंत्रालय ने तथ्यों को स्वीकार किया है कि साइडिंग मालिकों में से एक, बिड़ला बल्क सीमेंट ने अपने सभी बकायों का भुगतान कर दिया है, जबकि शेष साइडिंग मालिक अपने उनके बकायों का भुगतान करने के लिए सहमत हैं। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि बकाये की वसूली के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं और जहां भी संभव हो, बकाया राशि को विलम्ब शुल्क/घाट शुल्क वापसी के प्रति समायोजन के माध्यम से एकत्र किया जा रहा है।

3.9 अनारा में कोचों की मध्यावधि पुनर्सुधार कार्यशाला की स्थापना के लिए अनुचित योजना के कारण अनुत्पादक व्यय: दक्षिण पूर्व रेलवे

रेल मंत्रालय ने दपूरे जोन के अनारा में मध्यावधि पुनर्सुधार कार्यशाला स्थापित करने को मंजूरी दी थी (फरवरी 2010)। प्रतिबद्ध निधियों के अभाव में रेलवे बोर्ड ने परियोजना को छोड़ दिया था (सितंबर 2017)। परिणामस्वरूप, परियोजना पर ₹ 8.42 करोड़ का प्रारंभिक व्यय अनुत्पादक रहा।

कोचों¹⁴⁵ की अवशिष्ट सेवा अवधि की गुणवत्ता और विश्वसनीयता में सुधार के लिए कोचों के मध्यावधि पुनर्सुधार (एमएलआर) की आवश्यकता होती है।

भारतीय रेल की एकमात्र एमएलआर कार्यशाला, कोच पुनर्सुधार कार्यशाला (सीआरडब्ल्यूएस)/भोपाल में कोचों का एमएलआर किया जा रहा है। भोपाल कार्यशाला की कम क्षमता के दृष्टिगत रेल मंत्रालय ने 250 कोचों की वार्षिक क्षमता के साथ दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) के आद्रा (एडीए) मंडल के अनारा में एक नई एमएलआर कार्यशाला स्थापित करने का निर्णय लिया था (फरवरी 2010)।

तदनुसार, दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) प्रशासन ने परियोजना की अनुमानित लागत ₹ 273.32 करोड़ आंकलित की। अनुमानित लाभ/वित्तीय औचित्य में, 250 कोचों

¹⁴⁵ कोच का मध्यावधि पुनर्सुधार एक आवश्यक मुख्य गतिविधि है जो पुराने कोचों में जान फूंकती हैं और न केवल अवशिष्ट सेवाकाल में सुधार के लिए काफी योगदान देती है बल्कि आंतरिक भाग को फिर से नया बना देती है।

की एमएलआर के कारण वार्षिक बचत ₹ 51.50 करोड़ आंकी गई थी। रेलवे बोर्ड (आरबी) ने ₹ 184.70 करोड़¹⁴⁶ की लागत से परियोजना का अनुमोदन किया (सितम्बर 2010)।

प्रारंभ में, कार्यशाला परियोजना संगठन (डब्ल्यूपीओ)/पटना को समग्र (आदि से अंत तक) आधार पर परियोजना का निष्पादन सौंपा गया था (अक्टूबर 2010)। पश्चिम बंगाल सरकार ने वन उत्पाद के मूल्य के लिए ₹ 0.84 करोड़ के भुगतान पर 119 हेक्टेयर भूमि दपूरे को सौंपने का अनुमोदन किया (नवम्बर/दिसम्बर 2011)।

इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (अप्रैल 2012) कि डब्ल्यूपीओ/पटना द्वारा परियोजना के लिए केवल प्रारंभिक कार्य जैसे सर्वेक्षण, पेड़ काटने, अर्थ कटिंग/फिलिंग, चारदीवारी का निर्माण, पहुंच सड़क आदि करेगा और शेष कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) द्वारा टर्नकी आधार पर निष्पादित किया जाएगा। कार्य को नवंबर 2014 तक पूरा करने की योजना थी।

दपूरे जोन के अभिलेखों की जांच से पता चला कि भूमि और पेड़ों के भू-तकनीकी और स्थलाकृतिक सर्वेक्षण (₹ 3.69 करोड़) और अर्थ वर्क कटिंग और फिलिंग, चारदीवारी और स्थल कार्यालय निर्माण, पेड़ों को काटने और निपटान करने (₹ 4.73 करोड़) आदि पर ₹ 8.42 करोड़ खर्च किए गए थे।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे बोर्ड से निधियों¹⁴⁷ के अपर्याप्त आवंटन के कारण, आरवीएनएल ने दपूरे प्रशासन को सूचित किया (मार्च 2013) कि एमएलआर परियोजना पर आगे कार्य किया जाना संभव नहीं था। उन्होंने एमएलआर कार्यशाला, अनारा की साइट को भी लेने से मना कर दिया।

इसके बाद परियोजना को स्थगित कर दिया गया और मंडल रेल प्रबंधक, आद्रा (डीआरएम/एडीए) ने अनारा से भोज्डीह¹⁴⁸ तक परियोजना को स्थानांतरित करने का

¹⁴⁶ अनुदान 2010-11 (मद संख्या 65) के लिए अनुपूरक मांग के माध्यम से कुछ मदों को समाप्त कर दिया। कार्य को 2011-12 के लिए पेंक बुक की मद संख्या 401 के रूप में दर्शाया गया।

¹⁴⁷ रेल बजट 2013-14 में ₹ 0.97 करोड़ आवंटित किए गए थे।

¹⁴⁸ भोज्डीह में आवश्यक भूमि और पानी की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए।

प्रस्ताव रखा (अप्रैल 2017)। हालांकि, इस प्रस्ताव पर आगे कार्रवाई नहीं की गई। अंत में, रेलवे बोर्ड ने सदस्य (चल स्टॉक) की सिफारिश पर सितंबर 2017 में अनारा में एमएलआर कार्यशाला के कार्यों को हटा दिया। कार्यों को हटाने के कारण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि अनारा स्थल पर पानी की अपर्याप्त उपलब्धता को परियोजना के कार्यान्वयन में एक प्रमुख बाधा के रूप में बताया गया था। संक्षिप्त अनुमान में, रघुनाथपुर में पानी की मौजूदा पाइप लाइन से जलापूर्ति के लिए ₹ 10 करोड़ का प्रावधान किया गया था। हालांकि, जलापूर्ति कार्य के सम्बन्ध में कोई प्रगति नहीं हुई थी।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा परियोजना को हटाने के मद्देनजर परियोजना पर किया गया ₹ 8.42 करोड़ का व्यय अनुत्पादक साबित हुआ है। इसके अलावा, दूपरे एमएलआर पर लक्षित बचत करने में भी विफल रहा।

प्रकरण अगस्त 2019 में रेल प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। रेल प्रशासन ने उत्तर में कहा (जनवरी 2020) कि रेलवे बोर्ड द्वारा पर्याप्त निधि के अभाव में कार्य में आगे प्रगति नहीं हुई और पानी की उपलब्धता मुख्य मुद्दा नहीं था। रेल प्रशासन ने आगे कहा गया कि अनारा में मेमू, डेमू और अन्य कोचिंग स्टॉक के एकीकृत रखरखाव के लिए अवसंरचना के विकास के लिए एक कार्य प्रस्ताव अनुमोदन की प्रक्रिया में था और एमएलआर परियोजना के दौरान किए गए कार्य का उपयोग नई परियोजना के लिए किया जाएगा ।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि भविष्य में शुरू की जाने वाली पूरी तरह से अलग परियोजना के लिए प्रारंभिक भूमि और भू-तकनीकी सर्वेक्षण और अन्य कार्यों के उपयोग की संभावना अव्यवहार्य और दूर की बात थी।

मामला सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

3.10 कार्यान्वयन की व्यवहार्यता का निर्धारण किए बिना एक नई लाइन परियोजना में जल्दबाजी में निवेश करने के परिणामस्वरूप निष्फल व्यय: दक्षिण रेलवे

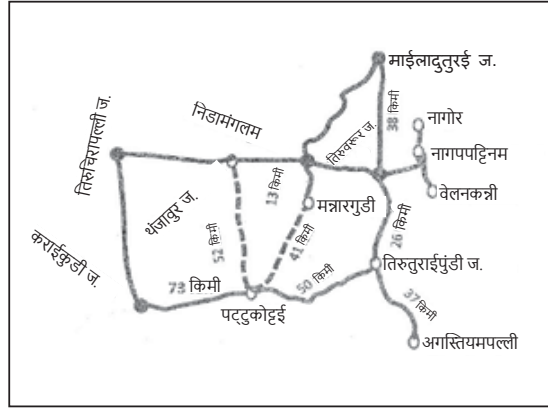
दक्षिण रेलवे (दरे) प्रशासन ने जनता की लोकप्रिय मांग बताते हुए मन्नारगुडी और पट्टुकोट्टई के बीच एक नई लाइन का प्रस्ताव रखा। हालांकि, इस परियोजना के खिलाफ जनता द्वारा बहुत विरोध था। परियोजना के लिए राज्य सरकार से सहयोग नहीं मिल रहा था और अब तक भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया था। निष्पादन की व्यवहार्यता का आंकलन किए बिना परियोजना को शुरू करने के परिणामस्वरूप किसी मूर्त लाभ के बिना ₹ 8.26 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय ने निर्देश¹⁴⁹ जारी किए (जुलाई 1993) कि वन और गैर-वन भूमि दोनों के अधिग्रहण से जुड़ी नई लाइन परियोजना के निर्माण में निविदाएँ जारी की जानी चाहिए और इसके बाद भूमि अधिग्रहण पूरा होने के बाद ही संविदा प्रदान किए जाएँ।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड के पैरा 266 के अनुसार, रेलवे को नई लाइन परियोजना रिपोर्ट की एक प्रति संबंधित स्थानीय सरकार या प्रशासन को भेजनी चाहिए और उन्हें संरेखण, जलमार्ग, महत्वपूर्ण पुलों पर सड़क मार्ग आदि के बारे में अपने विचार व्यक्त करने के लिए कहा जाना चाहिए, जिसे प्राप्त होने पर रेलवे बोर्ड को भेजा जाना चाहिए। इसके अलावा, पैरा सं. 710 के अनुसार, पुल निर्माण कार्यों के लिए आंशिक विस्तृत अनुमानों के खंड संस्वीकृत किए जा सकते हैं जहां सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है और संरेखण निर्धारित कर लिया गया है।

¹⁴⁹संविदा प्रदान करने के संबंध में रेल मंत्रालय का पत्र संख्या एफ (x) II-93/संविदा/1 दिनांक 15-07-1993

दक्षिण रेलवे (दरे) प्रशासन ने मन्नारगुडी से पट्टुकोट्टई (41 किलोमीटर) तक एक नई लाइन का प्रस्ताव यह औचित्य बताते हुए रखा (अगस्त 2010) कि तिरुवरु जिले के एक महत्वपूर्ण शहर मन्नारगुडी को निडामंगलम तथा पट्टुकोट्टई में मौजूदा रेल हेड्स से जोड़ने के लिए आम जनता, स्थानीय विधायक/सांसद के अतिरिक्त स्थानीय चैंबर ऑफ कॉमर्स से भी एक लोकप्रिय मांग रही है।



रेल मंत्रालय (रेम) ने मन्नारगुडी और पट्टुकोट्टई के बीच नई लाइन के निर्माण कार्य का अनुमोदन ₹ 215.59 करोड़ की लागत पर, माइलादुथुरई (एमवी) - तिरुवरु (टीवीआर)-कराइकुडी (केकेडीआई), तिरुतुरापुंडी - अगस्त्यमपल्ली आमान परिवर्तन और नीडामंगलम-मन्नारगुडी लाइन परियोजना की बहाली के लिए महत्वपूर्ण संशोधन के रूप में किया (सितम्बर 2010)। नई लाइन परियोजना को अनुमोदित करते समय, रेल मंत्रालय ने कहा कि इस कार्य के लिए विस्तृत अनुमान अंतिम स्थान सर्वेक्षण पूरा होने के बाद तैयार किए जाएँ।

नई लाइन के निर्माण के लिए अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) करने के लिए दरे प्रशासन द्वारा ₹ 0.66 करोड़ के आंशिक विस्तृत अनुमान को संस्वीकृत किया गया था (दिसंबर 2010) और एफएलएस करने के लिए संविदा प्रदान की गई थी (नवंबर 2011)। जब प्रारंभिक सर्वेक्षण कार्य किए गए तब पट्टुकोट्टई क्षेत्र में जनता द्वारा नई लाइन परियोजना का विरोध किया गया था (जनवरी 2012)। पट्टुकोट्टई और निकटवर्ती क्षेत्रों में जनता ने नई लाइन परियोजना के विरुद्ध एक 'विपक्ष समिति' का गठन किया। उन्होंने अपना पक्ष रखा (अप्रैल 2012) कि इस लाइन की न तो उनके द्वारा और न ही रोटरी या लायंस क्लब जैसे किसी क्लब द्वारा मांग की गई थी। इसके अलावा, यह कहा गया कि नई लाइन परियोजना से भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ेगा, क्योंकि इसमें कृषि योग्य भूमि का अधिग्रहण और निर्मित क्षेत्रों

को ध्वस्त करना शामिल होगा। जन प्रतिनिधियों ने भी नई लाइन परियोजना के संबंध में अपनी आशंका जताई थी।

परियोजना के निष्पादन के विरोध से संबंधित मामले को मार्च 2012 और अप्रैल 2012 के दौरान दरे प्रशासन द्वारा रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया था। हालांकि, रेल मंत्रालय ने सलाह दी (जुलाई 2012) कि नई लाइन को रेलवे की योजना के अनुसार निष्पादित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय ने मन्नारगुडी - पट्टुकोट्टई खंड में बड़े पुलों के निर्माण के लिए ₹ 19.03 करोड़ के एक आंशिक विस्तृत अनुमान को स्वीकृति प्रदान की (अगस्त 2012)।

इस बीच, भूमि अधिग्रहण के विरोध की अनदेखी करते हुए, ₹ 6.70 करोड़ की लागत पर पमिनियार नदी पर एक बड़े पुल के निर्माण के लिए संविदा प्रदान की गई थी (फरवरी 2013)। उप-संरचना (सब स्ट्रक्चर) का निर्माण फर्म द्वारा पूर्ण किया गया था (जनवरी 2017)। कार्य/मात्रा की लागत बढ़ने के कारण फर्म द्वारा पुल के सुपर स्ट्रक्चर का निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया और संविदा को कार्य पूरा होने से पहले ही समाप्त कर दिया गया (अप्रैल 2018)। इसके अलावा, भूमि अधिग्रहण और अन्य बड़े पुलों के निर्माण में कोई प्रगति नहीं हुई थी।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था। मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (अक्टूबर 2021) कि रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत सर्वेक्षण की व्यवहार्यता के लिए क्षेत्रीय रेलवे द्वारा जांच की गई थी और एक टोही इंजीनियरिंग सह यातायात सर्वेक्षण आयोजित किया गया था और सर्वेक्षण रिपोर्ट तैयार की गई थी। इसके अलावा, भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया भी प्रगति पर थी। अतः परियोजना चालू थी और स्थगित नहीं थी। बनाई गई संपत्ति (यानी, पुल) मूल संरक्षण का एक हिस्सा होगी। पुल पर शेष कार्य बाद में शुरू किया जाएगा और लाइन के पूरा होने पर उपयोग में लाया जाएगा। पुल रेलवे की संपत्ति बना रहेगा और इस प्रकार पुल पर किए गए व्यय को निष्फल नहीं कहा जा सकता है।

रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं था। नई लाइन परियोजना के लिए 484.12 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया जाना था। अभी तक नई लाइन के लिए जमीन का

अधिग्रहण नहीं किया गया है। इस प्रकार, रेल मंत्रालय ने 1993 के अपने स्वयं के निर्देशों का स्पष्ट उल्लंघन करते हुए निविदा जारी की और भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने से पहले अनुबंध प्रदान किया। विस्तृत अनुमान भी रेल मंत्रालय द्वारा आज तक स्वीकृत नहीं किया गया था। नई लाइन परियोजना के क्रियान्वयन के अमल में आने की संभावना नहीं है क्योंकि इस परियोजना के खिलाफ एक मजबूत सार्वजनिक विरोध है और अब तक भूमि का अधिग्रहण भी नहीं किया गया था।

इस प्रकार, दरे प्रशासन के निष्पादन की व्यवहार्यता का आकलन किए बिना परियोजना को हाथ में लेने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 8.26¹⁵⁰ करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

3.11 रेल मंत्रालय के आदेशों को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप रेलवे केबल को क्षति: दक्षिण पूर्व रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) और पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) प्रशासन द्वारा सिग्नलिंग इलेक्ट्रिकल एंड टेलीकम्युनिकेशन केबल के आसपास खुदाई कार्य से संबंधित संयुक्त क्रियाविधि आदेश में निर्धारित शर्तों का पालन सुनिश्चित नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप, जोनल प्रशासन केबल कटौती के 537 मामलों में ठेकेदारों पर राशि ₹ 7.11 करोड़ की शास्ति नहीं लगा सका।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 'सिग्नलिंग, इलेक्ट्रिकल और दूरसंचार केबल के आसपास खुदाई का काम शुरू करने की प्रक्रिया' पर जून 2013 में एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया था। केबल कट के मामलों को नियंत्रित और कम करने के

¹⁵⁰वर्क्स रजिस्टर मास्टर (कार्य अनुदान के लिए) दिनांक 21-10-2019 के लिए ₹ 8.66 करोड़, 'अंतिम स्थान सर्वेक्षण कार्य के लिए भुगतान किए गए ₹ 0.40 करोड़ को शामिल नहीं किया गया है क्योंकि कार्य के लिए संविदा जनता का विरोध शुरू होने से पहले प्रदान की गई थी (जनवरी 2012)

उद्देश्य से जेपीओ जारी किया गया था। जेपीओ के अनुसार केबल को नुकसान पहुंचाने के लिए शास्ति के भुगतान हेतु ठेकेदार उत्तरदायी था। हालांकि, ठेकेदार पर शास्ति लगाना निम्नलिखित शर्तों के अधीन था:

- (i) रेलवे द्वारा विस्तृत केबल मार्ग योजना का प्रावधान।
- (ii) ठेकेदार को दी गई जानकारी के साथ केबल मिलान का संरेखण।
- (iii) केबल की गहराई सामान्य जमीनी स्तर से 800 मिमी से कम नहीं होगी।
- (iv) सिग्नल और दूरसंचार विभाग/रेल टेल का एक प्रतिनिधि कार्यस्थल पर उपस्थित होना चाहिए।

दक्षिण पूर्व रेलवे (दपुरे)

अभिलेखों की समीक्षा (मार्च 2017 से मार्च 2020) में 223 स्थानों में केबल कट की घटनाओं का पता चला। विवरण तालिका 3.16 में दिया गया है:

तालिका 3.16			
मंडल	केबल कट के स्थानों की संख्या	केबल कट पर शास्ति (₹ लाख में)	टिप्पणियां
चक्रधरपुर (सीकेपी)	104	111.50	सीकेपी और केजीपी डिवीजनों में एसएंडटी स्टाफ ने केबल मार्ग योजना दर्शाने के लिए संबंधित विभाग और संविदाकार के साथ संयुक्त सर्वेक्षण किया। हालांकि, वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता, सीकेपी/केजीपी ने यह कहते हुए कोई संयुक्त सर्वेक्षण रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की कि उनके पास कोई दस्तावेज उपलब्ध नहीं है। लेखापरीक्षा में यह निश्चय नहीं किया जा सका कि दावे के अनुसार विभाग ने संयुक्त सर्वेक्षण किया था।
खडगपुर (केजीपी)	24	29.50	
राँची (आरएनसी)	74	84.50	आरएनसी डिवीजन में काम शुरू करने से पहले कार्यकारी विभाग द्वारा कोई केबल सर्वे नहीं किया गया था।
आद्रा (एडीए)	21	23.50	एडीए डिवीजन में खुदाई का काम शुरू करने से पहले कार्यकारी विभाग द्वारा एसएंडटी विभाग से आवश्यक अनुमति नहीं मांगी गई थी।
योग	223	₹ 2.49 करोड़	

इस प्रकार, 223 स्थानों पर उपरोक्त केबल कटौती के मामलों में, दपूरे प्रशासन ने खुदाई कार्य के लिए संविदाकार को कार्यस्थल सौंपने से पहले जेपीओ में उल्लिखित पूर्व शर्तों को पूरा नहीं किया था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि जेपीओ में शास्ति खंड के प्रावधान के बावजूद, उपर्युक्त सभी मामलों में संविदाकारों के कार्य आदेशों में उपयुक्त शास्ति खंड शामिल करने में दपूरे प्रशासन विफल रहा। इस प्रकार, जेपीओ की शर्तें पूरी करने में दपूरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप केबल कटौती के लिए संविदाकारों पर ₹ 2.49 करोड़ की शास्ति नहीं लगायी जा सकी।

मामले को दिसंबर 2020 में दपूरे प्रशासन के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (नवम्बर 2021)।

पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे)

अभिलेखों की समीक्षा (2014-15 से 2019-20) में 314 स्थानों पर केबल कटने का पता चला। विवरण तालिका 3.17 में दिया गया है:

तालिका 3.17			
मंडल	केबल कट के स्थानों की संख्या	केबल कट पर शास्ति (₹ लाख में)	टिप्पणियां
जबलपुर	182	456.60	काम शुरू होने से पहले एसएंडटी विभाग को कोई पूर्व सूचना नहीं दी गई।
कोटा	81		
भोपाल	46		
कोटा	4	4.25	पमरे प्रशासन खुदाई कार्य से पहले संविदाकार को केबल की मार्किंग देने में विफल रहा। इसके अलावा एसएंडटी के कर्मचारी खुदाई कार्य के दौरान कार्यस्थल पर मौजूद नहीं थे।
कोटा	1	1.00	पमरे प्रशासन द्वारा केबल मार्ग योजना संविदाकार को उपलब्ध नहीं करायी गयी।
योग	314	₹ 4.62 करोड़	

इस प्रकार केबल कट के 314 स्थानों पर पमरे प्रशासन ने जेपीओ की शर्तों को पूरा नहीं किया। परिणामस्वरूप, पमरे प्रशासन संविदाकारों पर ₹ 4.62 करोड़ की राशि की शास्ति नहीं लगा सका।

मामले को अगस्त 2020 में पश्चिम मध्य रेल प्रशासन के संज्ञान में लाया गया। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (दिसंबर 2020) में लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार करते हुए कार्य शुरू करने से पहले केबल मार्ग योजना उपलब्ध कराने के निर्देश जारी किए।

मामला सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

3.12 वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे की भूमि पर कब्जे के भूमि लाइसेंस करार का निष्पादन न होने के परिणामस्वरूप लाइसेंस शुल्क की गैर-वसूली: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

वाणिज्यिक उपयोग हेतु एक निजी फर्म द्वारा जून 1992 से जनवरी 2016 की अवधि में कब्जे में ली गई 6.55 एकड़ भूमि के लिए भूमि लाइसेंस करार करने में पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) प्रशासन की विफलता के कारण लाइसेंस फीस राशि ₹ 7.11 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड¹⁵¹ के अनुसार रेलवे की भूमि का प्रबंधन व्यावसायिक तर्ज पर किया जाना चाहिए और प्रत्येक रेल प्रशासन को अपने कब्जे में किसी भी क्षेत्र, जो निपटान के लिए पात्र नहीं है, बेकार पड़े हैं, लाभदायक उपयोग के लिए प्रयास करना चाहिए। व्यावसायिक तर्ज पर प्रबंधन को सक्षम बनाने के लिए रेल प्रशासन को बाहरी लोगों को लाइसेंस के तहत भूमि पट्टे पर देने की अनुमति है, चाहे उनका उद्देश्य रेलवे के कामकाज से जुड़ा हो अथवा नहीं।

¹⁵¹ संशोधित संस्करण, 1982 (चौथा पुनर्मुद्रण) 2012 का पैरा 1008 एवं 1013

इस संबंध में, रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देश (अगस्त 1995)¹⁵² के अनुसार लाइसेंस देने के प्रत्येक मामले में, लाइसेंस धारक को जमीन/भूखंड का कब्जा दिए जाने से पहले रेल प्रशासन और लाइसेंस धारक के बीच उचित करार किया जाना चाहिए।

1992 में, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) ने मोनो ब्लॉक कंक्रीट स्लीपरों के निर्माण और आपूर्ति के लिए कटिहार डिवीजन में एक कारखाने की स्थापना हेतु मैसर्स पूनम चंद मित्तल (पीसीएम) के साथ करार¹⁵³ किया। इसके लिए पूसीरे ने 3.09 एकड़ रेल भूमि को ₹ 1000 वार्षिक किराए पर मैसर्स पीसीएम को पट्टे पर दिया (जून 1992)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 3.09 एकड़ भूमि का भूमि लाइसेंस करार जून 2015 में समाप्त हो गया था, तत्पश्चात आज दिनांक (अगस्त 2021) तक इसका नवीनीकरण नहीं किया गया है। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि कंक्रीट स्लीपर फैक्टरी से सटा 1.26 एकड़ का एक अतिरिक्त भूखंड जून 2006 से फर्म के कब्जे में है। रेलवे की इस 1.26 एकड़ भूमि के लिए लाइसेंस करार आज तक (अगस्त 2021) अर्थात् भूमि पर कब्जा प्राप्त होने के 15 साल से अधिक समय के बाद भी नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप, अतिरिक्त भूखंड से संबंधित ₹ 0.55 करोड़ की लाइसेंस फीस निजी फर्म से देय है।

रेल प्रशासन के अनुसार (अप्रैल 2021) मंडल और मुख्यालय के बीच संवाद की कमी सहित अन्य प्रशासनिक कठिनाइयों के कारण अतिरिक्त भूमि के लिए फर्म के साथ भूमि लाइसेंस करार करने में अत्यधिक देरी हुई थी। इसमें आगे कहा गया है कि अतिरिक्त भूमि के लाइसेंसिंग प्रस्ताव पर जल्द से जल्द नए सिरे से कार्रवाई करने हेतु मंडल को निर्दिष्ट किया गया है।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि जोनल रेलवे प्रशासन ने निजी फर्म के प्रतिनिधि के साथ एक संयुक्त सर्वेक्षण किया था जिसमें उजागर हुआ (अप्रैल 2016) कि फर्म के

¹⁵² रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या: 83/डब्ल्यू/2/एलएम/18/87 दिनांक 29.08.1995

¹⁵³ करार संख्या: सी/ई/47 दिनांक 11.02.1992

पास 10.725 एकड़ रेल भूमि (स्लीपर संयंत्र के भीतर 7.725 एकड़ और स्लीपर संयंत्र के बाहर 3 एकड़) का कब्जा था।

रेल प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2021) कि कुल 5.29 एकड़¹⁵⁴ माप के अन्य भूखंडों पर फर्म ने अनाधिकृत रूप से कब्जा कर लिया था और मंडल इस मामले में सार्वजनिक परिसर (अनाधिकृत कब्जाधारियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के अनुसार कार्रवाई करने में विफल रहा। निजी फर्म ने कुल 5.29 एकड़ भूमि में से 3.62 एकड़ भूमि को जनवरी 2021 के बाद खाली कर दिया है, शेष 1.67 एकड़ भूमि अभी भी उनके कब्जे में है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अनाधिकृत रूप से कब्जे वाली 5.29 एकड़ रेल भूमि में चार अलग-अलग भूखंडों पर अलग-अलग समयावधि में कब्जा किया गया था। चारों भूखंडों और इनसे देय लाइसेंस फीस का ब्यौरा तालिका 3.18 में है।

तालिका 3.18		
भूखंड का क्षेत्रफल (एकड़ में)	रेलवे भूमि पर अनाधिकृत कब्जे की तिथि	वसूल न की गई लाइसेंस फीस
1.11	जून 1992	
0.87	जून 2006	
1.39	दिसंबर 2014	
1.92	मई 2015	
5.29	योग	₹ 6.56 करोड़

इस प्रकार, मौजूदा प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए निजी फर्म द्वारा कब्जाई गई 6.55 एकड़ अतिरिक्त भूमि का भूमि लाइसेंस करार नहीं किए जाने के कारण पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे प्रशासन भूमि लाइसेंस शुल्क मद में ₹ 7.11 करोड़ (मार्च 2021 तक)

¹⁵⁴ 10.725 एकड़- 3.09 एकड़ मूल लाइसेंसी भूखंड- 1.26 एकड़ अतिरिक्त भूमि- 1.08 एकड़ भूमि बाद में निजी फर्म के कब्जे में नहीं पाई गई।

की वसूली नहीं कर सका। इसके अतिरिक्त, राशि ₹ 1.10 करोड़ के सरकारी करों (सेवा कर व जीएसटी) की भी वसूली नहीं की जा सकी।

मामला सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

3.13 पूंजीगत अवसंरचना पर निष्फल व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

राज्य सरकार से पहुँच मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना ही दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) प्रशासन ने एक चार लेन रेल उपरि पुल (आरओबी) के निर्माण के लिए एक संविदागत करार किया। इसके परिणामस्वरूप पहुँच मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता के बिना रेल उपरि पुल को बनाने पर राशि ₹ 16.84 करोड़ (रेलवे का हिस्सा ₹ 7.06 करोड़) का निष्फल व्यय हुआ।

रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण समपार (एलसी) को हटाने के लिए किया जाता है, ताकि रेल परिचालनों की दक्षता में सुधार और सार्वजनिक सुरक्षा को बढ़ाया जा सके।

उन समपार (एलसी) पर, जहां यातायात घनत्व एक लाख ट्रेन वाहन इकाईयाँ (टीवीयू) प्रतिदिन या इससे अधिक हैं, रेलवे और संबंधित राज्य सरकार एलसी के स्थान पर आरओबी के निर्माण की लागत साझा करेंगे।

रेल मंत्रालय ने समय-समय पर यह निर्देश दोहराए कि रेलवे को तब तक संविदागत अनुबंध नहीं करना चाहिए जब तक कि भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया हो, कार्य का स्थान सभी अवरोधों से मुक्त है और सभी योजनाओं और चित्रों को अंतिम रूप देने जैसी अन्य सभी औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने अक्टूबर 2009 में निर्देशित किया कि राज्य सरकारें रेलवे को पहुँच मार्गों सहित आरओबी के पूर्ण निर्माण के लिए अतिक्रमण/ऋण भार मुक्त और निःशुल्क भूमि उपलब्ध करवाएंगी।

दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के निर्माण विंग के अभिलेखों की जांच से पता चला कि जक्कुर के निकट चेन्नासंद्रा और येलहंका स्टेशनों के बीच एलसी संख्या 11 के स्थान पर एक आरओबी के निर्माण की मई 2012 में संस्वीकृति दी गई थी।

परियोजना को ₹ 13.72 करोड़ की कुल अनुमानित लागत पर रेलवे और बृहद बेंगलोर महानगर पालिके (बीबीएमपी), कर्नाटक सरकार के बीच साझा लागत के आधार पर संस्वीकृति दी गई थी।

दो लेन आरओबी के लिए निविदा की गई थी और दपरे ने मैसर्स श्री गणेश इंजीनियरिंग वर्क्स, बेंगलोर के साथ आरसीसी सब-वे के साथ दो लेन आरओबी और पहुँच मार्गों के निर्माण के लिए जनवरी 2013 में संविदा करार किया। परियोजना को ₹ 13.27 करोड़ की कुल लागत पर 18 महीने की पूर्णता अवधि के साथ अर्थात् जुलाई 2014 तक पूरा किया जाना था।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि दपरे प्रशासन ने आरओबी के लिए पहुँच मार्गों के लिए भूमि (3804.96 वर्ग मी.) की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना दो लेन आरओबी के निर्माण के लिए एक संविदागत अनुबंध किया था।

इसके पश्चात्, राज्य सरकार के अनुरोध पर परियोजना को अप्रैल 2013 में दो लेनों से चार लेनों के आरओबी में बदल दिया गया था। परिवर्तित परियोजना के कारण, पहुँच मार्गों के लिए भूमि की आवश्यकता 2746.62 वर्ग मी. तक बढ़ गई थी, जिससे कुल भूमि की आवश्यकता 6551.58 वर्ग मी. हो गई।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पहुँच मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता न होने के बावजूद, दपरे प्रशासन द्वारा दो लेन परियोजना को चार लेनों में बदल दिया गया था। बदली गई योजना से कार्य के क्षेत्र में वृद्धि हुई और संशोधित अनुमान ₹ 26.17 करोड़ की कुल लागत के साथ संस्वीकृत किया गया था।

आज तक ₹ 16.84 करोड़ (बीबीएमपी का हिस्सा ₹ 9.78 करोड़ और रेलवे का हिस्सा ₹ 7.06 करोड़) का कुल व्यय किया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि चार लेन का आरओबी कार्य अपूर्ण रहा (जुलाई 2021) क्योंकि राज्य सरकार पहुँच मार्गों के लिए रेलवे को भूमि उपलब्ध नहीं करा सकी। राज्य सरकार से भूमि की उपलब्धता न होने के कारण, रेलवे ने अन्ततः नवम्बर 2019 में संविदा को समय पूर्व बन्द कर दिया था और संविदाकार की निष्पादन बैंक गारंटी को जनवरी 2020 में जारी कर दिया गया था।

इस प्रकार, दपरे प्रशासन की परियोजना के लिए बीबीएमपी से विवादमुक्त भूमि का अधिग्रहण करने में विफलता और संविदागत दायित्वों से संबंधित करार करने से पहले रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप कार्य पूर्ण करने की निर्धारित तिथि के सात वर्ष पूरे होने के पश्चात भी आरओबी को पूरा नहीं किया गया। परियोजना पर रेलवे द्वारा किया गया ₹ 7.06 करोड़ का व्यय निष्फल रहा तथा सृजित पूंजीगत अवसंरचना उपयोग करने योग्य नहीं थी।

दपरे प्रशासन ने जून 2021 में लेखापरीक्षा निष्कर्षों को स्वीकार किया और कहा कि पुल संरचना (आरओबी) का कार्य राज्य सरकार से यह आश्वासन मिलने के पश्चात किया गया था कि भूमि का शीघ्रता से अधिग्रहण किया जाएगा। हालांकि भूमि मामले पर बीबीएमपी को बहुत से अनुस्मारक देने के बावजूद, अपेक्षित भूमि को सौंपा नहीं गया था जिसके कारण मुकदमेबाजी से बचने के लिए करार को समयपूर्व बंद करना पड़ा।

दपरे का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि दपरे ने आरओबी के निर्देशों का उल्लंघन करते हुए भूमि अधिग्रहण के बिना संविदाकार के साथ संविदागत करार किया। इससे ऐसे स्थिति उत्पन्न हुई कि सृजित परिसंपत्ति का उपयोग समपार खत्म करने के वांछित सुरक्षा उद्देश्य को पूरा करने में उपयोग नहीं हो सकता था, इसके अतिरिक्त राशि ₹ 7.06 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

3.14 निधियों के उपयोग पर रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के गलत विवेचन के परिणामस्वरूप अनियमित व्यय: पूर्व तटीय रेलवे

संवैधानिक प्रावधानों के अनुसार, सभी 'दत्तमत' व्ययों के लिए संसद का पूर्व अनुमोदन प्राप्त करना आवश्यक है। इसके अलावा, मार्च 2002/अप्रैल 2006 में रेल मंत्रालय ने सर्वे के वितरण और निरीक्षण प्रभारों की एक योजना प्रस्तुत की। इस योजना का उद्देश्य निजी साइडिंगों में अतिरिक्त अवसंरचना के सृजन हेतु वित्त पोषण से था। तथापि, पूतरे प्रशासन ने रेल मंत्रालय के दिशा-निर्देशों तथा बजट अनुमोदन प्रक्रिया का उल्लंघन करते हुए इस विधि का उपयोग करके कार्यालय भवन के निर्माण पर ₹ 6.22 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1829 के अनुसार, जब सर्वे का कार्य तथा निजी साइडिंग का निर्माण एक अनुमोदित सलाहकार के माध्यम से पार्टी द्वारा किए जाने की अनुमति दी जाती है, तो परियोजना की अनुमानित लागत के 2 प्रतिशत¹⁵⁵ की दर से सर्वे तथा निरीक्षण प्रभारों को रेलवे द्वारा वसूला जाएगा। इसके अलावा, पूर्ण किए गए कार्यों के अंतिम निरीक्षण तथा अनुमोदन के दौरान परियोजना की लागत का 2 प्रतिशत वसूली योग्य है।

मार्च 2002, नवम्बर 2003, अक्टूबर 2004 तथा अंत में अप्रैल 2006 में रेल मंत्रालय ने सर्वे के वितरण तथा निरीक्षण प्रभारों की एक योजना प्रस्तुत की। इस योजना का विशेष उद्देश्य निजी साइडिंग में अतिरिक्त अवसंरचना के सृजन का वित्त पोषण था। दिशानिर्देशों के अनुसार, अनुमोदित सलाहकार/साइडिंग आवेदक द्वारा दिये गये जमा का 51 प्रतिशत रेलवे की आय में क्रेडिट किया जाएगा तथा जमा का 49 प्रतिशत साइडिंग के अतिरिक्त अवसंरचना के सृजन के लिए उपयोग किया जाएगा।

¹⁵⁵ सर्वे प्लान तथा अनुमानों के अनुमोदन चरण पर परियोजना की अनुमानित लागत।

एक विशेष जांच (जून 2019) के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि पूतरे प्रशासन ने रेल सदन¹⁵⁶ के नोर्थ ब्लॉक (पूर्वी तरफ) में दूसरे तथा तीसरे तल पर 2040 वर्गमीटर के कार्यालय भवन का निर्माण करने के लिए निर्णय लिया था (जनवरी 2018)। तदनुसार, फरवरी 2018 में सक्षम प्राधिकारी द्वारा ₹ 7.16 करोड़ का एक विस्तृत अनुमान अनुमोदित किया गया। इस कार्य के लिए एक संविदा मई 2018 में ₹7.04 करोड़ की लागत पर दी गई थी। कार्य का निष्पादन किया गया तथा ₹ 6.22 करोड़ का अंतिम बिल जून 2019 में पास किया गया था।

यह पाया गया था कि रेल सदन वर्तमान भवन को बजटीय निधि प्रावधानों के माध्यम से निर्मित किया गया था, लेकिन रेल सदन के दूसरे एवं तीसरे तल पर 2040 वर्गमीटर के कार्यालय भवन के अतिरिक्त निर्माण के लिए कोई नियमित बजट नहीं माँगा गया था। इसके अलावा, अप्रैल 2006 के रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए पूतरे प्रशासन ने कार्यालय भवन का निर्माण करने के लिए निजी साइडिंग के सर्वे तथा निर्माण प्रभारों की राशि ₹ 6.22 करोड़ का उपयोग किया।

मामले को अगस्त 2021 में मंत्रालय के संज्ञान में लाया गया था। उनके उत्तर (अक्टूबर 2021) में यह कहा गया है कि लेखापरीक्षा का कथन कि योजना का उद्देश्य निजी साइडिंग में अतिरिक्त अवसंरचना के सृजन का वित्तपोषण करना मात्र है, सही नहीं है। यह पूर्णतः स्पष्ट है कि 49 प्रतिशत भाग का उपयोग साइडिंग अवसंरचना के नहीं अपितु रेलवे अवसंरचना के सृजन में किया जा सकता है। यहाँ यह बताना है कि मार्च 2002, नवम्बर 2003, अक्टूबर 2004 तथा अंततः अप्रैल 2006 के मंत्रालय के पत्र साइडिंग से फण्ड बनाने से सम्बंधित है अर्थात् 2 प्रतिशत की दर से (अनुमान और योजना के अनुमोदन के लिए जमा किया गया सर्वेक्षण निरीक्षण शुल्क) परियोजना की अनुमानित लागत और अन्य 2 प्रतिशत पूर्ण किए गये कार्यों के अनुमोदन और अंतिम निरीक्षण के दौरान परियोजना की लागत का

¹⁵⁶ पूर्वी तटीय रेलवे मुख्यालय-रेल सदन भवन का जनवरी 2009 में निर्मित तथा उदघाटन किया गया था जिसके लिए रेलवे बोर्ड ने पूंजीगत डीएफ-II तथा डीएफ-III, स्रोत से प्राप्त बजटीय प्रावधान के माध्यम से ₹ 92.98 करोड़ की निधि संस्वीकृत दी गई थी।

वसूली योग्य हैं। जिसमें से लागत के 51 प्रतिशत को रेलवे आय में जमा किया जाना है तथा शेष 49 प्रतिशत का उपयोग अतिरिक्त अवसंरचना के निर्माण में किया जाना है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। भारतीय रेल वित्त संहिता वॉल्यूम-1 के पैरा 401 में कहा गया है कि 'रेल बजट संसदीय वित्त नियंत्रण का उपकरण है। संसदीय वित्त नियंत्रण को सुनिश्चित करने के लिए 'दत्तमत' व्यय के लिए संसद की पूर्व स्वीकृति आवश्यक है और लोक लेखा समिति के माध्यम से इसे बाद में रिपोर्ट करने की व्यवस्था है, संसद द्वारा पारित मांगों एवं राष्ट्रपति द्वारा संस्वीकृत विनियोगों के प्रति किए गए वास्तविक व्यय। आगे, रेलवे बोर्ड ने सूचित किया (12 अप्रैल 2021) कि बोर्ड के 26 अप्रैल 2006 के पत्र के माध्यम से किसी विशिष्ट अतिरिक्त बुनियादी ढांचे का कोई संदर्भ नहीं दिया गया था, यह समझा जाता है कि पत्रों में अतिरिक्त बुनियादी ढांचा को केवल विषय मामले के लिए ही संदर्भित किया गया है अर्थात् केवल साइडिंग उद्देश्य हेतु।

इस प्रकार अनुमोदित सलाहकार/साइडिंग के आवेदक द्वारा जमा की गई राशि के 49 प्रतिशत को साइडिंग की ही अतिरिक्त अवसंरचना के निर्माण पर व्यय किया जाएगा, इसे रेलवे की किसी अवसंरचना पर व्यय नहीं किया जाएगा। संसद से बजट की मांग किए बिना कार्यालय भवन के निर्माण पर कोडल प्रभारों से किया गया राशि ₹ 6.22 करोड़ का पूंजीगत व्यय रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशों तथा बजट अनुमोदन प्रक्रिया का उल्लंघन था।

लेखापरीक्षा ने रेल सदन में अवसंरचना के सृजन की आवश्यकता पर आपत्ति कभी नहीं की थी। लेखापरीक्षा की आपत्ति अवसंरचना के सृजन हेतु संसद से बजट माँगने की प्रक्रिया का पालन न करने के विषय में है।

3.15 संहिता प्रावधानों के गैर-अनुपालन के कारण भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

भूमि मूल्य में संशोधन न करने के परिणामस्वरूप निजी साइडिंग को लाइसेंस पर दी गई रेलवे भूमि की लाइसेंस फीस का कम निर्धारण हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 5.93 करोड़ की भूमि लाइसेंस फीस की कम वसूली हुई।

भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग कोड का पैरा 1024 निर्धारित करता है कि निजी पार्टियों को बड़े शहरों और वाणिज्यिक केन्द्रों में लाइसेंस पर दी गई रेलवे भूमि के किराए का पंचवर्षीय¹⁵⁷ संशोधन किया जाना चाहिए। अन्य स्थानों पर किराए को 10 वर्ष के अंतराल पर ही संशोधित किया जाना चाहिए। जिस सटीक स्थान पर पंचवर्षीय संशोधन लागू किए जाने चाहिए, वहाँ रेल प्रशासन द्वारा अपने वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारियों (एफए एंड सीएओ) के परामर्श से तय किया जाना है। सभी प्रासंगिक करारों में, किराए में ऐसे आवधिक संशोधन और पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ बढ़े हुए किराए की वसूली के लिए प्रावधान मौजूद होना चाहिए।

मैसर्स एसकेएस इस्पात एण्ड पावर लिमिटेड (एसकेएस) के इस्पात संयंत्र की आवश्यकता को पूरा करने के लिए रेल स्टोर डिपो (आरएसडी), रायपुर के पास रेलवे की जमीन पर एक निजी साइडिंग का निर्माण किया गया था। अप्रैल 2008¹⁵⁸ में एसकेएस को 63223.3 वर्गमीटर माप वाली रेलवे भूमि का लाइसेंस दिया गया था। "वाणिज्यिक भूखंडों के लिए रेलवे भूमि का लाइसेंस" की नीति पर 10 फरवरी 2005 के मुख्य परिपत्र के अनुसार भूमि का लाइसेंस साइडिंग मालिक को दिया गया था। नीति के अनुसार, तीन सदस्यीय विभागाध्यक्ष (एचओडी) समिति¹⁵⁹ की सिफारिश पर आरम्भ में पांच वर्षों के लिए भूमि का लाइसेंस दिया गया था।

¹⁵⁷ प्रत्येक पांच वर्ष में एक बार या पांच वर्ष से अधिक की अवधि में होने वाली।

¹⁵⁸ दिनांक 3 अप्रैल 2008 का लाइसेंस करार।

¹⁵⁹ एचओडी समिति सदस्य- मुख्य इंजीनियर, मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक तथा वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी।

समिति ने अपनी रिपोर्ट में कहा (फरवरी 2008) कि "आरएसडी/रायपुर एक दूरस्थ क्षेत्र नहीं है और इसलिए उन्हें 5 वर्ष की अवधि के लिए भूमि का लाइसेंस दिया जाएगा"। पार्टी के साथ कार्यान्वित किए गए भूमि लाइसेंस करार के पैरा 2 में भी प्रशासन द्वारा भूमि लाइसेंस फीस में आवधिक संशोधन का प्रावधान निर्धारित किया गया है। यह भी उल्लेख किया गया था कि लाइसेंस फीस में संशोधन के लिए, राज्य राजस्व प्राधिकारियों द्वारा परिसर के मूल्यांकन करने की लागत लाइसेंसधारी से वसूली जाएगी।

कोडल प्रावधान और एचओडी समिति की रिपोर्ट के अनुसार, भूमि लाइसेंस फीस तय करने के लिए रायपुर जैसे शहर में प्रत्येक पांच वर्ष में भूमि की दर में संशोधन किया जाना चाहिए था। तथापि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि नियमों¹⁶⁰ का उल्लंघन करते हुए वर्ष 2013-14 में पांच वर्ष बाद भूमि लाइसेंस फीस निर्धारण के लिए भूमि मूल्य में संशोधन नहीं किया गया था। भूमि लाइसेंस फीस को 2007-08 के भूमि मूल्य पर वर्तमान भूमि दर के स्थान पर पिछले वर्षों के भूमि मूल्य की तुलना में सात प्रतिशत की दर से भूमि मूल्य में वृद्धि करके निर्धारित किया जाना जारी रखा।

यह भी देखा गया था कि 2013-14 और 2018-19 में भूमि का मूल्य दो बार¹⁶¹ बढ़ा। हालांकि, रेल प्रशासन ने 2013-14 और 2018-19 की भूमि की दर के अनुसार भूमि लाइसेंस फीस की वसूली नहीं की। इसके अलावा, प्रत्येक पांच वर्ष के अंतराल के बाद भूमि का मूल्य भी नहीं बढ़ाया गया था। इसके परिणामस्वरूप जिला प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर निर्धारित की गई भूमि दर पर 2013-14 से

¹⁶⁰ भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड का पैरा 1024.

¹⁶¹ 2007-08 में भूमि मूल्य ₹ 1419 प्रति वर्ग मीटर था। 2013-14 में भूमि का मूल्य ₹ 4040 प्रति वर्ग मीटर के रूप में निर्धारित किया गया था और 2017-18 से राज्य राजस्व प्राधिकरण, रायपुर द्वारा भूमि का मूल्य ₹ 4500 प्रति वर्ग मीटर के रूप में निर्धारित किया गया था।

2019-20 (1 अप्रैल 2018 से 5 अगस्त 2018¹⁶² के अलावा) की अवधि के लिए ₹ 5.93 करोड़ की भूमि लाइसेंस फीस की कम वसूली हुई है।

मामले को नवंबर 2020 में रेल प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (जनवरी 2021) में कहा कि 10 फरवरी 2005 के रेलवे बोर्ड के मुख्य परिपत्र के अनुसार भूमि दर की गणना की गई थी। नीति के अनुसार, भूमि के बाजार मूल्य में वृद्धि की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पिछले वर्ष के मूल्य की तुलना में प्रत्येक वर्ष सात प्रतिशत की दर से भूमि के मूल्य में वृद्धि की जाएगी। यह नीति रायपुर जैसे शहर की भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर समय-समय पर लाइसेंस फीस में संशोधन करने की बात नहीं करती है।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि रायपुर, छत्तीसगढ़ की राजधानी है और लाइसेंस भूमि शहर के बीच में है। आरएसडी/रायपुर यार्ड के दूरस्थ क्षेत्र नहीं होने के कारण शुरुआती पांच वर्षों के लिए कोड के पैरा 1024 का हवाला देते हुए एसकेएस साइडिंग को भूमि का लाइसेंस दिया गया था। वर्ष 2008-09 से पांच वर्ष के बाद वर्ष 2013-14 और 2018-19 में लाइसेंस फीस में संशोधन को इंजीनियरिंग कोड के पैरा सं 1024 के साथ-साथ एचओडी समिति की सिफारिश के अनुसार भूमि की वर्तमान बाजार दर के आधार पर किया जाना चाहिए था।

इस प्रकार, कोडल प्रावधानों के अनुसार भूमि मूल्य में संशोधन न करने से साइडिंग को लाइसेंस प्राप्त रेलवे भूमि की भूमि लाइसेंस फीस का कम निर्धारण हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 5.93 करोड़ की भूमि लाइसेंस फीस की कम वसूली हुई।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

¹⁶² सीओएम द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों की अवधि जिसके लिए भूमि लाइसेंस फीस की वसूली न्यायाधीन है। सीसीएम/दपूमरे कार्यालय का पत्र दिनांक 6 अगस्त 2018.

3.16 अभिलेखों का रखरखाव न करने के कारण तीन साइडिंगों से साइडिंग प्रभारों की गैर-वसूली: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे प्रशासन द्वारा स्टेशन की सीमा के बाहर स्थित तीन गुड्स शेडों से सम्बंधित अभिलेखों का अनुरक्षण न किये जाने के कारण साइडिंग प्रभारों के मद में राशि ₹ 5.68 करोड़ की वसूली नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, इंजीनियरिंग और लेखा विभागों द्वारा इन तीनों साइडिंग का आवश्यक विवरण न रखे जाने से ब्याज, रखरखाव तथा मूल्यह्रास शुल्क का आंकलन एवं आरोपण नहीं किया जा सका।

रेल मंत्रालय द्वारा भारतीय रेल के सभी मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधकों को निर्देश जारी किए (जुलाई 2012) कि यदि एक गुड्स शेड स्टेशन की सीमा में स्थित है तो इसे स्टेशन का भाग माना जाए। उस मामले में, जहाँ गुड्स शेड मुख्य स्टेशन से एक दूरी पर स्थित हैं अर्थात् स्टेशन सीमा से बाहर, ऐसे गुड्स शेड को क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सार्वजनिक साइडिंग के रूप में अलग से अधिसूचित किया जाना चाहिए। ऐसे मामलों में, पहले से जारी निर्देशों¹⁶³ के अनुसार साइडिंग प्रभारों का उपार्जन और लेखांकन किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय ने इस विषय पर सभी दिशानिर्देशों को शामिल करते हुए एक मास्टर परिपत्र जारी किया (सितंबर 2014)। उक्त परिपत्र के पैरा 2 के अनुसार निम्नलिखित परिस्थितियों में थ्रू डिस्टेंस के आधार पर माल-भाड़ा प्रभारित करने की प्रणाली का पालन नहीं किया जाता है:

- (i) जब सर्विंग स्टेशन तक इलैक्ट्रिक पावर पर आने वाले रोक को डीजल पावर द्वारा साइडिंग में लाया जाता है।
- (ii) जब साइडिंग से सर्विंग स्टेशन तक डीजल पावर पर जाने वाले रोक को बाद में इलैक्ट्रिक पावर द्वारा चलाया जाता है।
- (iii) ब्लॉक रोक के अलावा अलग-अलग (पीसमील) यातायात के मामले में।

¹⁶³ भारतीय रेल वाणिज्यिक संहिता खंड II का पैरा 2523

रेल मंत्रालय (जनवरी 1979) ने सभी भारतीय रेलों के महाप्रबंधकों को स्पष्ट किया कि साइडिंग प्रभारों का निर्धारण ब्याज, रखरखाव और मूल्यहास प्रभारों को शामिल करते हुए किया जाना है।

यातायात (वाणिज्यिक)¹⁶⁴ विभाग के लिए भारतीय रेल कोड भी निर्धारित करता है कि साइडिंग के प्रयोक्ता को साइडिंग प्रभार का भुगतान रेलवे को करना है। साइडिंग पर प्रत्येक दिशा में ढोये गए प्रत्येक खाली एवं भरे हुए वैगन के लिए, समय-समय पर रेल प्रशासन द्वारा साइडिंग प्रभार निश्चित किया जाना है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पूर्व रेलवे में तीन माल शेड अर्थात् चितपुर, बज बज और भद्रेश्वर घाट स्टेशन सीमा के बाहर स्थित थे। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि रेल प्रशासन द्वारा साइडिंग प्रभारों का आरोपण और संग्रहण नहीं किया गया था। इन तीन साइडिंग में गाड़ियों की सीधी प्राप्ति और प्रेषण नहीं किया गया था। इसके बजाय, इलैक्ट्रिकल से डीजल में पावर-परिवर्तन के कारण एक परिवर्तित लोकोमोटिव की आवश्यकता थी। इन साइडिंगों के गैर विद्युतीकृत होने के कारण आवक रैक सर्विंग स्टेशन तक इलैक्ट्रिक पावर द्वारा आए और फिर डीजल पावर द्वारा ले जाए गए। इसी प्रकार, जावक रैक को सर्विंग स्टेशनों तक डीजल पावर द्वारा लाया गया और फिर इलैक्ट्रिक पावर द्वारा ले जाया गया।

लेखापरीक्षा के आंकलन के अनुसार अप्रैल 2012 से अक्टूबर 2020 की अवधि में साइडिंग प्रभारों (ब्याज, रखरखाव और मूल्यहास को छोड़कर) की वसूली न किए जाने के कारण पूर्व रेलवे को ₹ 5.68 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मामला जुलाई 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2021) में यह कहा कि “तीनों चितपुर, बज बज और भद्रेश्वर घाट गुड्स शेड लम्बे समय से माल यातायात हैंडल करने के लिए स्वतंत्र स्टेशन हैं और साइडिंग नहीं है। तदनुसार, इन पर ब्याज, रखरखाव व मूल्यहास प्रभार का उदग्रहण

¹⁶⁴ भारतीय रेल यातायात कोड (वाणिज्यिक) का पैरा 1805

लागू नहीं हैं। चितपुर, बज बज और भद्रेश्वर घाट माल हैंडलिंग के स्थान हैं जहां माल-भाडा यातायात निपटा जाता है”।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि मंत्रालय ने स्वयं ही इसके द्वारा जुलाई 2012 में गुड्स शेड की प्रभार्य दूरी पर जारी आदेश में स्पष्ट किया था कि ‘ऐसे मामले में, जहां गुड्स शेड मुख्य स्टेशन से कुछ दूरी पर बनाया गया है, इसे क्षेत्रीय रेल द्वारा सार्वजनिक साइडिंग के रूप में अलग से अधिसूचित किया जाना चाहिए’। इसके अतिरिक्त, पूर्व रेलवे पहले ही स्वीकार कर चुका था कि चितपुर, बज बज और भद्रेश्वर घाट गुड्स शेड स्टेशन की सीमा से बाहर स्थित थे तथा इन साइडिंगों पर साइडिंग प्रभारों का निर्धारण करने के लिए ब्याज, रखरखाव व मूल्यहास सम्बन्धी प्रभारों का आंकलन करने की पहल उनके द्वारा की गई थी। परन्तु, अभिलेखों की उपलब्धता न होने के कारण वे इसके निर्धारण करने में सफल नहीं हो पायें।

3.17 गो मोर फूड योजना के तहत महाराष्ट्र राज्य सरकार को दी गई रेलवे भूमि की गैर-पुनर्प्राप्ति और लाइसेंस शुल्क की गैर-वसूली: मध्य रेलवे

922.43 एकड़ अधिशेष रेलवे भूमि वर्ष 1949 में राज्य सरकार, महाराष्ट्र को सौंपी गई थी। राज्य सरकार ने गो मोर फूड/अधिक अन्न उपजाओ (जीएमएफ) योजना के तहत इस भूमि को खेती के लिए निकटस्थ किसानों को आवंटित किया। अक्टूबर 1984 में, रेल मंत्रालय ने जीएमएफ योजना के तहत राज्य सरकारों को सौंपी गई रेलवे भूमि को वापस लेने का निर्णय लिया। तथापि, राज्य सरकार, महाराष्ट्र को सौंपी गई ₹ 27.84 करोड़ मूल्य की रेलवे भूमि की तीन दशकों के बाद भी पुनः प्राप्ति नहीं हो सकी। साथ ही, अप्रैल 1958 से मार्च 2021 की अवधि से संबंधित ₹ 4.94 करोड़ की राशि का लाइसेंस शुल्क की वसूली बकाया थी।

गो मोर फूड/अधिक अन्न उपजाओ (जीएमएफ) योजना के तहत, अधिशेष रेलवे भूमि स्वतंत्रता के पश्चात अन्न उत्पादन बढ़ाने के लिए राज्य सरकारों के माध्यम से निकटस्थ किसानों को अस्थायी रूप से दी गई थी।

अक्टूबर 1984 में, रेल मंत्रालय निर्णय लिया कि जीएमएफ योजना से संबंधित राज्य सरकारों को सौंपी गई रेलवे भूमि को मौजूदा लाइसेंस अवधि की समाप्ति के पश्चात

वापस लेनी चाहिए और उसे वनरोपण के लिए उपयोग करना चाहिए। रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे के महाप्रबंधको को रेलवे भूमि को वापस लेने के लिए राज्य सरकारों से बातचीत शुरू करने और भूमि को रेलवे को वापिस दिए जाने तक मामले को सख्ती से आगे बढ़ाने के निर्देश जारी किए।

वर्ष 1929 में प्रस्तावित पंढरपुर लोणंद रेलवे लाइन के लिए तब बरशी लाइट रेलवे (अब मध्य रेलवे) द्वारा 922.43 एकड़ भूमि अधिगृहीत की गई थी। चूँकि उस समय परियोजना को मूर्त रूप नहीं दिया गया था इसीलिए अधिशेष भूमि को वर्ष 1949 में महाराष्ट्र सरकार को सौंप दिया गया था। राज्य सरकार ने जीएमएफ योजना के तहत इस भूमि को खेती के लिए निकटस्थ किसानों को एक साली (प्रति वर्ष) आधार पर आवंटित किया था।

मध्य रेलवे के मंडल रेलवे प्रशासन/सोलापुर ने मंडल कमिश्नर/पुणे को उक्त रेलवे भूमि की वापसी की व्यवस्था करने के लिए संपर्क किया (जुलाई 1998)। हालांकि, रेलवे को अभी तक भूमि वापस नहीं की गई है। भूमि लाइसेंस शुल्क शुरू में ₹ 25 प्रति एकड़ निश्चित किया गया था, जिसे समय-समय¹⁶⁵ पर संशोधित किया गया था। तथापि, राज्य सरकार से कोई लाइसेंस शुल्क वसूल नहीं किया गया था। मंडल रेलवे प्रशासन/सोलापुर ने अप्रैल 1958 से मार्च 2021 तक की अवधि के लिए राज्य सरकार से बकाया ₹ 4.94 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की गणना की।

लोक लेखा समिति ने अपनी 94वीं रिपोर्ट (1982-83) में राज्य सरकारों (और किसानों) से जीएमएफ भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क एकत्रित करने में रेल मंत्रालय की अक्षमता पर चिन्ता व्यक्त की थी। संसद की प्राक्कलन समिति ने अपनी रिपोर्ट (1992-93)¹⁶⁶ में भी उल्लेख किया था कि रेल मंत्रालय द्वारा जीएमएफ योजना के

¹⁶⁵ जीएमएफ योजना के तहत दी गई भूमि के लिए वसूली गई लाइसेंस शुल्क को समय-समय पर संशोधित किया गया था। पिछला संशोधन अप्रैल 2010 में किया गया था और लाइसेंस शुल्क ₹ 4,050 प्रति एकड़ पर निर्धारित किया गया था।

¹⁶⁶ प्राक्कलन समिति (1992-93), रेल भूमि और भूमि उपयोग नीति-रेल मंत्रालय (29 अप्रैल 1993 को लोकसभा में प्रस्तुत की गई थी)

तहत दी गई भूमि वापस लेने के लिए विभिन्न उपाय करने के बावजूद राज्य सरकारों के पास अभी भी 6,000 हेक्टेयर भूमि थी। प्राक्कलन समिति ने रेल मंत्रालय से विभिन्न राज्य सरकारों से उच्चतम संभव स्तर पर निपटने और रेलवे भूमि को उनके कब्जे में से वापस लेने के लिए शीघ्र कार्यवाई करने का आग्रह किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मंडल रेलवे प्रशासन/सोलापुर ने लाइसेंस शुल्क के प्रेषण और रेलवे भूमि (लेखापरीक्षा में निर्धारित मूल्य ₹ 27.84 करोड़) को वापस करने के लिए मंडल कमिश्नर/पुणे को बार-बार अनुरोध¹⁶⁷ किया। यद्यपि मुख्य इंजीनियर (सामान्य)/मध्य रेलवे/सीएसएमटी ने रेलवे भूमि को वापस करने और भूमि लाइसेंस शुल्क के प्रेषण के लिए प्रधान सचिव/महाराष्ट्र सरकार के साथ मामले का अनुसरण जारी रखा (जनवरी 2015) फिर भी राज्य सरकार ने न लाइसेंस शुल्क का प्रेषण किया और न ही रेलवे को भूमि वापस की।

लेखापरीक्षा ने रेलवे भूमि की स्थिति की समीक्षा की और जनवरी 2013 में मध्य रेलवे के सोलापुर मंडल अधिकारियों से मामले पर पूछताछ की। उत्तर में, वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक/सोलापुर ने बताया (सितम्बर 2019) कि मंडल स्तर पर इस मुद्दे के निपटान की गुंजाइश बहुत कम है और इसे मुख्यालय स्तर पर निपटाया जाना चाहिए।

अभिलेखों से यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि महाप्रबंधक/मध्य रेलवे द्वारा महाराष्ट्र सरकार के मुख्य सचिव या राजस्व विभाग के साथ कोई बैठक, बातचीत या पत्राचार किया गया था या नहीं। पुणे के मंडल कमिश्नर के साथ पत्राचार से कोई परिणाम नहीं निकला और जोनल रेलवे अधिकारियों द्वारा भूमि और देय राशि को वापस लेने के लिए किसी कार्यवाई के ब्यौरे अभिलेखों में नहीं देखे गए। इस प्रकार,

¹⁶⁷ पत्र संख्या यू/डब्ल्यू/278/जेनेल दिनांक 17 जुलाई 1998, 24 नवंबर 1998, 10 दिसंबर 1998, 15 जुलाई 1999, 27 अक्टूबर 1999, 09 अगस्त 2000 और एसयूआर/डब्ल्यू/3744/एलएम दिनांक 10 जुलाई 2007, 28 अप्रैल 2008, 18 फरवरी 2010, 30 नवंबर 2010, 13 मार्च 2013, 14 जून 2014, 31 अक्टूबर 2014, 02 जून 2016, 10 अप्रैल 2017, 06 अप्रैल 2018, 04 अप्रैल 2019

उच्चतम स्तर पर मामले को आगे बढ़ाने में मध्य रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 4.94 करोड़ की राशि की लाइसेंस शुल्क की वसूली न होने के साथ-साथ तीन दशकों से अधिक समय के बाद भी ₹ 27.84 करोड़ मूल्य की रेलवे भूमि की पुनः प्राप्ति नहीं हुई।

मामले को अप्रैल 2020 में मध्य रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया। उत्तर में, उन्होंने बताया (जुलाई 2021) कि

- मध्य रेलवे समय-समय पर विभिन्न स्तरों पर महाराष्ट्र सरकार के साथ भूमि से संबंधित मुद्दों को उठा रहा है और विषय को राज्य सरकार के साथ विभिन्न बैठकों में उठाया गया था। सोलापुर मंडल ने पूर्व में राज्य सरकार से बकाया राशि का भुगतान करने और राज्य सरकार से 922.43 एकड़ भूमि को छोड़ने के लिए कलेक्टर, सोलापुर और सतारा के साथ कई पत्राचार किए थे।
- कलेक्टर, सोलापुर और सतारा ने आगे की कोई कार्यवाई करने से पहले 7/12 सारांश¹⁶⁸ के साथ-साथ अधिग्रहण दस्तावेजों के लिए अनुरोध किया। मंडल द्वारा संबंधित राजस्व अधिकारियों से अधिग्रहण दस्तावेजों और 7/12 सारांशों को लेने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं।
- इस संबंध में नवीनतम संदर्भ मुख्यालय स्तर पर प्रधान सचिव (राजस्व एवं वन विभाग)/महाराष्ट्र सरकार को 19 अप्रैल 2021 को भेजा गया है।

तथ्य यह है कि जीएमएफ योजना के तहत राज्य सरकारों को दी गई भूमि को वापस लेने के लिए रेल मंत्रालय के निर्णय के तीन दशक से अधिक समय के बाद भी महाराष्ट्र राज्य सरकार को दी गई रेलवे भूमि (922.43 एकड़) को वापस नहीं लिया जा सका। यहां तक कि 1958-59 से 2020-21 की अवधि के लिए ₹ 4.94 करोड़ का लाइसेंस शुल्क भी महाराष्ट्र राज्य सरकार से वसूल किया जाना बाकी था।

¹⁶⁸ 7/12 सारांश (अधिकारों के अभिलेख) राजस्व विभाग (महाराष्ट्र सरकार) द्वारा धारित से भूमि अभिलेख रजिस्टर से लिए गए हैं। 7/12 सारांश में ग्रामीण क्षेत्रों में भूमि संपत्ति के बारे में पूरी जानकारी है और संपत्ति (कृषि भूमि) की कानूनी स्थिति का एक महत्वपूर्ण संकेतक है।

मामला अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवंबर 2021)।

रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

3.18 माल-भाड़ा अग्रिम योजना के लिए विकल्प लेने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ब्याज की हानि: भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर)

भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड ने रेल मंत्रालय की माल-भाड़ा अग्रिम योजना का विकल्प चुना और इससे कंपनी को होने वाले लाभों का उचित मूल्यांकन किए बिना रेलवे को ₹ 3,000 करोड़ अग्रिम भुगतान कर दिया। अग्रिम का भुगतान करने के लिए कंपनी ने ₹ 2,300 करोड़ के सावधि जमा का नकदीकरण किया और 8.45 प्रतिशत की वार्षिक ब्याज दर पर ₹ 700 करोड़ का कार्यशील पूंजी ऋण लिया। बाद में, कंपनी ने योजना से बाहर होने का विकल्प चुना। इसके परिणामस्वरूप कंपनी को राशि ₹ 85.69 करोड़ के ब्याज की हानि हुई।

रेल मंत्रालय ने मार्च 2019 में माल-भाड़ा अग्रिम योजना (योजना) के संबंध में दिशा-निर्देश जारी किए थे। इस योजना में प्रमुख माल भाड़ा ग्राहकों को सुविधा दी गयी थी कि वे भारतीय रेल को माल भाड़े का अग्रिम भुगतान करके स्थिर टैरिफ दरों का लाभ उठा सकते थे। दिशा-निर्देशों के अनुसार, जो ग्राहक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए अपने अनुमानित माल भाड़े के सापेक्ष माल भाड़ा अग्रिम का भुगतान करने के लिए सहमत होंगे, वे स्थिर आधार माल भाड़ा दर और माल की श्रेणी का लाभ प्राप्त करेंगे।

इस योजना के तहत आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान नियत माल भाड़ा दर और वर्ग का लाभ प्राप्त करने के लिए ग्राहकों को कैलेंडर वर्ष की अंतिम तिमाही के दौरान रेलवे से संपर्क करना अपेक्षित था।

भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कंपनी) ने इस योजना का विकल्प चुनने का निर्णय लिया क्योंकि यह योजना के लिए पात्र¹⁶⁹ था (मार्च 2019)। कंपनी ने आंकलन किया कि कारोबार में वृद्धि के कारण वित्त वर्ष 2019-20 में रेलवे को माल भाड़ा (दुलाई) प्रभारों का अनुमानित भुगतान लगभग ₹ 4,500 करोड़ होगा।

तदनुसार, माल-भाड़ा अग्रिम योजना का लाभ उठाने के लिए कंपनी ने उत्तर रेलवे के साथ करार किया (मार्च 2019)। इसने 28 मार्च 2019 को उत्तर रेलवे के पास ₹ 3,000 करोड़ की पहली किस्त जमा की और 30 सितंबर 2019 तक ₹ 1,500 करोड़ की दूसरी किस्त का भुगतान करने का निर्णय किया। ₹ 3,000 करोड़ की पहली किस्त के भुगतान के लिए, कंपनी ने ₹ 2,300 करोड़¹⁷⁰ की सावधि जमा का नकदीकरण किया और 8.45 प्रतिशत प्रति वर्ष की ब्याज दर पर ₹ 700 करोड़ का कार्यशील पूंजी ऋण लिया था।

इसके बाद, कंपनी ने दूसरी किस्त का भुगतान न करने का निर्णय लिया (नवंबर 2019) क्योंकि माल भाड़ा (दुलाई) प्रभार में कोई वृद्धि नहीं हुई थी। परिणामस्वरूप, करार समाप्त कर दिया गया (मार्च 2019)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने रेलवे द्वारा प्रस्तावित माल-भाड़ा अग्रिम योजना का विकल्प चुनने (फरवरी/मार्च 2019) से पहले उचित लागत-लाभ विश्लेषण नहीं किया जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

➤ पिछले पांच वर्षों के दौरान, कंटेनरों की आवाजाही के लिए माल भाड़ा (दुलाई) प्रभार की दरों में केवल दो मौकों पर यानी दिसंबर 2014 और अक्टूबर 2018 में वृद्धि की गई थी। इस प्रकार, यह धारणा गलत थी कि योजना से माल भाड़े को स्थिरता प्राप्त होगी। इसके अलावा, पिछले पांच वर्षों के दौरान कंपनी द्वारा भुगतान किए गए रेल भाड़े का विश्लेषण निम्नलिखित तालिका 3.19 में दिया गया है:

¹⁶⁹ कैलेंडर वर्ष 2018-19 के दौरान रेल भाड़ा (दुलाई) प्रभारों का भुगतान ₹ 500 करोड़ से अधिक था।

¹⁷⁰ सावधि जमा प्राप्ति पूर्व परिपक्वता से ₹ 2137 करोड़ (₹2064 करोड़ मूलधन + ₹73 करोड़ ब्याज) और फ्लेक्सी जमा से ₹163 करोड़।

तालिका 3.19					
विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
रेल भाड़ा व्यय (₹ करोड़)	3,644	3,338	3,522	3,731	3,498
पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत वृद्धि	-	(-) 8.40	5.51	5.95	(-) 6.24

पिछले पांच वर्षों के दौरान रेल भाड़ा व्यय के भुगतान की प्रवृत्ति से पता चलता है कि कंपनी के कुल रेल भाड़ा व्यय में व्यापक रूप से ऐसा उतार-चढ़ाव नहीं हो रहा था जिससे माल ढुलाई की स्थिरता प्रभावित होती। अतः ₹ 4,500 करोड़ से अधिक के माल भाड़ा अग्रिम का अनुमान गलत था।

➤ कंपनी के बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स ने भारतीय रेल को ₹ 2,000 करोड़ के अग्रिम भुगतान की आवश्यकता के बारे में फरवरी 2019 में चर्चा की थी, यद्यपि यह योजना मार्च 2019 में शुरू की गई थी। एक नामित निदेशक ने यहां तक बताया था कि "चूंकि मांग भारतीय रेल से थी, इसलिए उनके विचार पहले से ही मांग में शामिल किए गए हैं"। बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स ने बाद में अग्रिम को संशोधित करके ₹ 4,500 करोड़ कर दिया। दोनों अवसरों पर योजना के लागत लाभ विश्लेषण पर चर्चा नहीं की गई।

➤ योजना के पैरा 4.1.2 के अनुसार, प्रतिबद्ध माल भाड़ा अग्रिम या तो एक या अधिकतम दो किशतों में हो सकता है, जिसमें प्रत्येक में प्रतिबद्ध कुल अग्रिम का न्यूनतम 40 प्रतिशत हो। तथापि, कंपनी ने पहली किशत के रूप में 66.67 प्रतिशत (₹ 3,000 करोड़) का भुगतान किया। योजना के दिशा-निर्देशों के तहत न्यूनतम निर्धारित स्तर की अपेक्षा अग्रिम की पहली किशत के अधिक भुगतान को सही ठहराने के लिए रिकॉर्ड में कुछ भी नहीं था। इसके अलावा, जब अग्रिम भुगतान उधार ली गई निधियों से और सावधि जमा को समय से पहले समाप्त करने के बाद किया गया था।

➤ कंपनी के इस निर्णय से कंपनी के नकदी भंडार पर अत्यधिक दबाव पड़ा जैसा कि निम्नलिखित तालिका 3.20 में दिए गए विवरण से स्पष्ट है:

(₹ करोड़ में)

तालिका 3.20					
वित्तीय वर्ष	चालू परिसंपत्ति		गैर-चालू परिसंपत्ति	कुल नकद और बैंक शेष	अल्पकालिक कार्यशील पूंजी ऋण
	नकद और नकद समकक्ष	अन्य बैंक शेष	अन्य बैंक शेष		
	1	2	3	4=1+2+3	5
2014-15	134.58	2453.35	0	2587.93	0
2015-16	157.10	642.75	1570	2369.85	0
2016-17	103.73	310.72	1482	1896.45	0
2017-18	177.38	1804.32	30.09	2011.79	0
2018-19	115.29	55.13	12.5	182.92	700
2019-20	56.32	2112.27	0	2168.59	0

लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2019 से मार्च 2020 के दौरान कंपनी को कार्यशील पूंजी ऋण (₹ 6.18 करोड़) पर ब्याज के भुगतान और सावधि जमा (₹ 79.51 करोड़) के नकदीकरण पर ब्याज के नुकसान के कारण ₹ 85.69 करोड़ (अनुलग्नक 3.7) की हानि हुई।

मंत्रालय ने अक्टूबर 2021 में अपने उत्तर में बताया कि दुलाई प्रभारों में बढ़ोतरी को रोकने के लिए कंपनी ने माल-भाड़ा अग्रिम योजना में भाग लिया था। इस योजना से उपभोक्ताओं को स्थिर कीमतें मिलती जिससे अधिक माल भाड़ा प्राप्त करना और ग्राहकों को बनाए रखा जा सकता था। प्रबंधन ने यह भी बताया कि उन्हें सड़क परिवहन और अन्य निजी रेल संचालकों से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ता है। स्थिर कीमतें प्रदान करके, कंपनी ने सड़क परिवहन के लिए प्रतिस्पर्धी बनने और यातायात को सड़क से रेल पर स्थानांतरित करने का प्रयास किया था। यह भी बताया गया कि भारतीय रेल के साथ अग्रिम माल भाड़ा सरकार से सरकार को लेन-देन था और भारतीय रेल को किया गया भुगतान सरकारी कोष में प्रत्यक्ष योगदान था।

रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं था क्योंकि योजना में भाग लेने का निर्णय

विवेकाधीन था और बिना किसी विश्लेषण के लिया गया था। कंपनी एक सूचीबद्ध कंपनी है जो एक पृथक विधिक इकाई की भांति कार्य करती है। इसलिए माल भाड़ा अग्रिम योजना में भाग लेने का निर्णय लेते समय कंपनी के वित्तीय हित को सुनिश्चित किया जाना चाहिए था।

इस प्रकार, होने वाले लाभ का मूल्यांकन किए बिना माल ढुलाई अग्रिम योजना को चुनने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप कंपनी को राशि ₹ 85.69 करोड़ की हानि हुई।

3.19 कर्मचारियों को अतिरिक्त वेतनवृद्धि का अनधिकृत भुगतान: कौनकोर

भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कौनकोर) ने राष्ट्रपति के निर्देशों या प्रशासनिक मंत्रालय/सार्वजनिक उद्यम विभाग के अनुमोदन के बिना अपने कर्मचारियों को दो अतिरिक्त वेतनवृद्धि प्रदान की जिसके परिणामस्वरूप ₹ 41.93 करोड़ का अनधिकृत भुगतान हुआ।

भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कंपनी) के निदेशक मंडल (बीओडी) ने सितंबर 2017 में अपनी 192 वीं बैठक में कर्मचारियों को दो वार्षिक वेतन वृद्धि देने का फैसला किया। दो वार्षिक वेतन वृद्धि देना इस आधार पर उचित ठहराया गया कि कंपनी के 1 जनवरी 2017 से लागू होने वाले प्रस्तावित वेतनमान कई महारत्न और नवरत्न सीपीएसई के समान नहीं थे। इसके अलावा, अत्यधिक प्रतिस्पर्धी प्रतिभा के बाजार में श्रमशक्ति को आकर्षित करने, बनाए रखने और प्रेरित करने के लिए दो वेतन वृद्धि प्रदान की गई थी। कर्मचारियों को दो वेतनवृद्धियाँ संशोधित वेतनमान पर जनवरी 2017 से प्रदान की गई थीं।

निर्धारित प्रावधानों¹⁷¹ के अनुसार, प्रत्येक सीपीएसई के निदेशक मंडल को उनके भुगतान सामर्थ्य के आधार पर वेतन संशोधन के प्रस्ताव पर विचार और अनुमोदन के लिए प्रशासनिक मंत्रालय को इसे प्रस्तुत करना होता है। संबंधित प्रशासनिक

¹⁷¹ सार्वजनिक उद्यम विभाग, भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय द्वारा कार्यालय ज्ञापन के खंड 18 दिनांक 3 अगस्त 2017 को जारी

मंत्रालय अपने वित्तीय सलाहकार की सहमति से प्रत्येक सीपीएसई के संबंध में राष्ट्रपति का निर्देश अलग से जारी करेगा।

कंपनी ने 01 जनवरी 2017 से वेतन और भत्तों में संशोधन करने के प्रस्ताव के साथ सितंबर 2017 में रेल मंत्रालय से संपर्क किया। हालांकि, कंपनी ने वेतन संशोधन के प्रस्ताव में दो अतिरिक्त वेतनवृद्धि प्रदान करने के संबंध में अनुमोदन नहीं मांगा था। रेल मंत्रालय ने कंपनी के प्रस्ताव के आधार पर वेतन संशोधन के लिए नवंबर 2017 में राष्ट्रपति का निर्देश जारी किया। मंत्रालय ने वेतन संशोधन हेतु राष्ट्रपति का निर्देश जारी किया था जबकि लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने वेतन संशोधन के प्रस्ताव में दो अतिरिक्त वेतनवृद्धियाँ देने के लिए विशिष्ट अनुमोदन नहीं माँगा था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने अनधिकृत रूप से अपने कर्मचारियों को दिनांक 1 जनवरी 2017 से अतिरिक्त वेतन वृद्धि प्रदान की थी। परिणामस्वरूप जनवरी 2017 से मार्च 2020 की अवधि के दौरान ₹ 41.93 करोड़ का अनधिकृत भुगतान हुआ था।

यह मामला अक्टूबर 2021 में रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने नवम्बर 2021 में अपने उत्तर में कहा कि कंपनी के निदेशक मंडल से उचित अनुमोदन प्राप्त करने के बाद ही दो अतिरिक्त वेतन वृद्धि दी गई थी। इसके अतिरिक्त, दो वेतनवृद्धियाँ देना वेतन में संशोधन की प्रकृति का नहीं था और निदेशक मंडल कर्मचारियों को पारिश्रमिक/पुरस्कार देने हेतु निर्णय लेने के लिए सक्षम था।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निर्धारित प्रावधानों के अनुसार वेतन संशोधन के प्रस्तावों को प्रशासनिक मंत्रालय की मंजूरी प्राप्त होनी चाहिए। प्रशासनिक मंत्रालय के स्थान पर मात्र निदेशक मंडल का अनुमोदन निर्धारित प्रावधानों में उपलब्ध नहीं था।

इस प्रकार, राष्ट्रपति के किसी निर्देश या प्रशासनिक मंत्रालय/डीपीई के अनुमोदन के बिना कंपनी के कर्मचारियों को अतिरिक्त वेतन वृद्धि प्रदान करने के परिणामस्वरूप ₹ 41.93 करोड़ का अनधिकृत भुगतान हुआ।

3.20 सार्वजनिक उद्यम विभाग के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करने से परिहार्य व्यय: रेल विकास निगम लिमिटेड

रेल विकास निगम लिमिटेड ने डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए रेलवे/अन्य सरकारी विभागों से प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को अनुग्रह राशि/बोनस के अनियमित भुगतान के कारण ₹ 14.19 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

वेतन नीतियों और संबंधित मामलों पर सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) के नवंबर 1997 के दिशानिर्देशों के अनुसार, सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के कर्मचारियों को बोनस/अनुग्रह राशि के भुगतान को बोनस भुगतान अधिनियम, 1965 के प्रावधान के तहत विनियमित किया जाना था।

बोनस भुगतान अधिनियम, 1965 में वर्ष 2015 में संशोधन के माध्यम से बोनस की हकदारी के लिए पात्रता सीमा को वेतन/मजदूरी ₹ 21,000 प्रति माह से अधिक नहीं पर निर्धारित किया गया था।

रेल विकास निगम लिमिटेड (कंपनी) के अभिलेखों की जांच से पता चला कि कंपनी प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त अपने सभी कर्मचारियों को वर्ष 2009-10 से बोनस का भुगतान कर रही थी। प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को बोनस के भुगतान के वार्षिक अनुमोदन को कंपनी के निदेशक मंडल से प्राप्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्ष 2015-2020 के दौरान, कंपनी ने प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को उनका मासिक वेतन ₹ 21,000 की निर्धारित सीमा से अधिक होने के बावजूद बोनस के रूप में ₹ 14.19 करोड़ का भुगतान किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी में प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को बोनस का भुगतान अनियमित था क्योंकि यह डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन था।

प्रबंधन ने फरवरी, 2020 में अपने उत्तर में बताया कि 'कर्मचारियों द्वारा की गई कड़ी मेहनत के लिए पुरस्कार के रूप में अनुग्रह राशि/बोनस के भुगतान से सरकार के किसी मौजूदा निर्देशों का उल्लंघन नहीं होता है, जहां तक प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को देय वेतन और भत्तों का संबंध है। इसके अतिरिक्त, कंपनी के निदेशक

मंडल के यथावत अनुमोदन के बाद कर्मचारियों को अनुग्रह राशि/बोनस का भुगतान किया गया था ताकि उन्हें उच्च उत्पादकता के लिए प्रोत्साहित किया जा सके और लक्ष्यों को प्राप्त किया जाना सुनिश्चित किया जा सके। सीपीएसई में निदेशक मंडल कर्मचारियों को उनकी कड़ी मेहनत और कर्तव्यों के प्रति निष्ठा के लिए पुरस्कार के रूप में अनुग्रह राशि के भुगतान को अनुमोदन देने में सक्षम है और ऐसे भुगतान से किसी डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन नहीं होता है।

प्रबंधन का उत्तर इस तथ्य के आधार पर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को अनुग्रह राशि का भुगतान डीपीई के निर्देशों के विरुद्ध था। इसके अलावा, डीपीई के निर्देशों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं था जिसमें बोनस भुगतान अधिनियम, 1965 के तहत शामिल नहीं किए गए कर्मचारियों को अनुग्रह राशि/बोनस के भुगतान को अनुमोदित करने का अधिकार कंपनी के निदेशक मंडल को दिया गया हो।

इस प्रकार, बोनस भुगतान अधिनियम/डीपीई निर्देशों के प्रावधानों के तहत अपात्र कर्मचारियों को ₹ 14.19 करोड़ की अनुग्रह राशि का भुगतान अनियमित था।

मामले को अगस्त 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

3.21 स्पेक्ट्रम प्रभारों का निष्फल भुगतान: रेलटेल

रेलटेल ने आवंटित स्पेक्ट्रम के लिए रॉयल्टी प्रभार के लिए अक्टूबर 2006 से सितंबर 2018 की अवधि के दौरान संचार मंत्रालय को ₹ 13.82 करोड़ का भुगतान किया। हालांकि, रेलटेल ने आवंटित स्पेक्ट्रम का उपयोग नहीं किया क्योंकि स्पेक्ट्रम के उपयोग के लिए कोई रोलआउट योजना मौजूद नहीं थी। चूंकि आवंटित स्पेक्ट्रम को उसके उपयोग के बिना समर्पित कर दिया गया था, इसलिए ₹ 13.82 करोड़ की प्रदत्त रॉयल्टी की राशि निष्फल हो गई।

रेलवे के ट्रेन नियंत्रण, परिचालन, सुरक्षा प्रणालियों और नेटवर्क के आधुनिकीकरण के लिए सितंबर 2000 में रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कंपनी) की स्थापना की गई थी। कंपनी का उद्देश्य अंतरराष्ट्रीय गुणवत्ता के राष्ट्रव्यापी ब्रॉडबैंड

दूरसंचार और मल्टीमीडिया नेटवर्क की योजना बनाना, निर्माण करना, विकसित करना और रख-रखाव करना है। कंपनी अपनी राष्ट्रव्यापी दूरसंचार और मल्टीमीडिया नेटवर्क आवश्यकताओं के लिए (सभी प्रदाताओं के लिए मुफ्त) 2.4 गीगाहर्ट्ज बिना लाइसेंस वाले बैंड का उपयोग करती है।

पूरे भारत में आरएफ नेटवर्क पर आधारित वायरलेस संपर्क स्थापित करने के उद्देश्य से, कंपनी ने वायरलेस योजना आयोग (डब्ल्यूपीसी), संचार एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से 2.839 गीगाहर्ट्ज आवृत्ति स्पेक्ट्रम के लिए लाइसेंस प्राप्त किया (अक्टूबर 2006)।

लाइसेंस के अनुसार, कंपनी को ₹ 1,44,000 प्रति वर्ष प्रति बेस ट्रांसीवर स्टेशन (बीटीएस)¹⁷² की रॉयल्टी और ₹ 1,000 प्रति वर्ष प्रति ग्राहक की लाइसेंस फीस का भुगतान करना था। वर्ष 2012 में, रॉयल्टी दरों को संसोधित करके ₹ 3,60,000 प्रति बीटीएस प्रति वर्ष और ₹ 1,000 प्रति ग्राहक प्रति वर्ष किया गया था। कंपनी ने समय-समय पर स्पेक्ट्रम प्रभार के लिए भुगतान करके इस लाइसेंस का आवधिक रूप से नवीनीकरण कराया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कंपनी ने आवंटन की तिथि से ही आवंटित स्पेक्ट्रम आवृत्ति (2.839 गीगाहर्ट्ज) का उपयोग नहीं किया। सभी 43 साइटों में से किसी पर भी ऐसा उपकरण प्राप्त नहीं किया गया है जो आवंटित आवृत्ति का उपयोग कर सके। परिणामस्वरूप, अंततः स्पेक्ट्रम को वापिस कर दिया गया, इस तथ्य को मंत्रालय ने अगस्त 2018 में स्वीकार कर लिया।

अक्टूबर 2006 से सितंबर 2018 तक की अवधि के दौरान, कंपनी ने लाइसेंस के अनुसार डब्ल्यूपीसी को ₹ 13.82 करोड़ के स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान किया।

¹⁷² बेस ट्रांसीवर स्टेशन (बीटीएस) किसी मोबाइल नेटवर्क में एक स्थायी रेडियो ट्रांसीवर है। बीटीएस नेटवर्क से मोबाइल उपकरणों को जोड़ता है। यह मोबाइल उपकरणों से सिग्नल भेजता और प्राप्त करता है और उन्हें डिजिटल सिग्नल में बदलता है जिससे यह नेटवर्क में या इंटरनेट से अन्य टर्मिनल के रूट को नेटवर्क में भेजता है।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि संचार मंत्रालय ने रेलटेल पर ₹ 4.33 करोड़ की राशि की शास्ति और विलम्ब फीस सहित बकाया स्पेक्ट्रम प्रभार के भुगतान के लिए पुनः मांग की। इस राशि का निपटारा कंपनी द्वारा किया जाना था।

मामला अगस्त 2021 में मंत्रालय के साथ उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (नवम्बर 2021) में बताया कि 2839 मेगाहर्ट्ज की फ्रीक्वेंसी बैंड में रेडियो की लागत अधिक थी क्योंकि वे रेलटेल के लिए निर्मित किए गए थे। ऐसे में लाइसेंस प्राप्त फ्रीक्वेंसी बैंड को बनाए रखना और उसका उपयोग करना अव्यावहारिक हो गया था।

मंत्रालय के उपर्युक्त उत्तर से लेखापरीक्षा प्रेक्षण की पुष्टि होती है कि एक दशक से अधिक समय तक लाइसेंस आवृत्ति (2.839 गीगाहर्ट्ज) का उपयोग किये बिना ₹ 13.82 करोड़ के स्पेक्ट्रम शुल्क का भुगतान निष्फल था।

3.22 भत्तों का अनियमित भुगतान: राइट्स लिमिटेड

डीओपीटी/रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए कंपनी में प्रतिनियुक्त कर्मचारियों को राशि ₹ 9.01 करोड़ के भत्तों का अनियमित भुगतान।

कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग (डीओपीटी) द्वारा जारी निर्देशों (जून 2010) के पैरा 7.6 (क) में प्रतिनियुक्ति/ विदेश सेवा के दौरान कर्मचारियों को देय भत्तों और लाभों का उल्लेख था। निर्देशों के अनुसार " ऐसे भत्ते जो प्रतिनियुक्ति पर लेने वाले संगठनों में तदनुरूपी स्थिति वाले नियमित कर्मचारियों के लिए स्वीकार्य नहीं हैं, वे प्रतिनियुक्ति/विदेश सेवा पर कार्यरत कार्मिकों को देय नहीं होंगे, भले ही वे उनके मूल संगठन में देय हों"। रेल मंत्रालय ने रेलवे कर्मचारियों के लिए उपरोक्त निर्देशों को आवश्यक परिवर्तनों के साथ जारी किया (जुलाई 2010)।

वर्ष 2015-16 से 2019-20 तक की अवधि के दौरान, राइट्स लिमिटेड (कंपनी) ने कंपनी में प्रतिनियुक्ति पर कार्यरत कार्मिकों को 'विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ते' के मद में ₹ 9.01 करोड़ का भुगतान किया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कंपनी प्रतिनियुक्ति पर कार्यरत अपने सभी कर्मचारियों को 'विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ते' का भुगतान कर रही थी। हालांकि, राइट्स लिमिटेड के नियमित कर्मचारियों को इसका भुगतान नहीं

किया गया था। इस प्रकार, कंपनी में प्रतिनियुक्ति पर कार्यरत कर्मचारियों को 'विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ते' का भुगतान डीओपीटी के उपर्युक्त निर्देशों का उल्लंघन था।

मामला अगस्त 2021 में मंत्रालय के साथ उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (नवम्बर 2021) में बताया कि, कंपनी ने विशेषज्ञता भत्ते के भुगतान की मौजूदा प्रथा को बंद करने का प्रस्ताव किया है।

इस प्रकार, कंपनी में प्रतिनियुक्ति पर कार्यरत कर्मिकों को 'विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ते' के रूप में ₹ 9.01 करोड़ की राशि का भुगतान अनियमित था।