



भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन
मार्च 2022 को समाप्त वर्ष के लिए



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार (रेलवे)
(अनुपालन लेखापरीक्षा)
2024 की प्रतिवेदन सं. 4

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2022 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/राज्यसभा के पटल पर रखी गई

संघ सरकार (रेलवे)
(अनुपालन लेखापरीक्षा)
2024 की प्रतिवेदन सं. 4

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन मार्च 2022 को समाप्त वर्ष हेतु भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में केंद्र सरकार के रेल मंत्रालय की अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं। इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में 33 लेखापरीक्षा आपत्तियां शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जो 2021-22 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए थे और साथ ही वे, जो पहले के वर्षों में ध्यान में आए थे, किन्तु पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किए जा सके थे; 2021-22 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहां आवश्यक हो, शामिल किया गया है।

लेखापरीक्षा, भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

विषय-सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
<i>विहंगावलोकन</i>		v- xix
अध्याय 1: परिचय		
रेल मंत्रालय	1.1	1
जोनल रेलवे	1.2	3
लेखापरीक्षित संस्थान की रूपरेखा	1.3	4
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.4	6
लेखापरीक्षा योजना	1.5	6
लेखापरीक्षा प्रक्रिया और रिपोर्टिंग	1.6	6
प्रतिवेदन की संरचना	1.7	7
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभागों की प्रतिक्रिया	1.8	8
लेखापरीक्षा के द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां	1.9	8
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई	1.10	9
अभिस्वीकृति	1.11	12
अध्याय 2: परिचालन और व्यवसाय विकास		
2017-18 में गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने के रेल मंत्रालय के अनुचित निर्णय के कारण इरकॉन द्वारा लिए गए ऋण पर ब्याज के भुगतान के कारण ₹ 834.72 करोड़ की हानि: रेलवे बोर्ड	2.1	15
शंटिंग प्रभार का उद्ग्रहण न करना: पूर्व तटीय रेलवे	2.2	20
साइडिंग मालिकों से वस्तु एवं सेवा कर की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे	2.3	23
भूमि/भवन के लाइसेंस शुल्क में संशोधन न होने के कारण ₹ 10.61 करोड़ की वसूली न होना: पश्चिम मध्य रेलवे	2.4	26
पूर्वोत्तर राज्यों में ऑटोमोबाइल यातायात के लिए ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर को छह प्रतिशत की अपात्र रियायत देने के कारण ₹ 9.25 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे	2.5	28
प्रणाली अपडेट न होने से हानि: पूर्वोत्तर रेलवे	2.6	31
माल-भाड़ा कम लेने से हानि: पूर्व तटीय रेलवे	2.7	34

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
अध्याय 3: अवसंरचना		
संविदा देने में अनुचित लाभ: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3.1	41
माल यातायात के लिए खंड खोलने में असामान्य विलंब के कारण परिसंपत्तियों के निष्क्रिय पड़े रहने से संभावित आय की हानि: पश्चिम रेलवे	3.2	46
संपर्क मार्ग का काम पूरा न होने से पूंजी का अवरोधन: पश्चिम मध्य रेलवे	3.3	51
संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की गैर-वसूली: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	3.4	55
रोड़ ओवर ब्रिज के निर्माण पर ₹ 28.03 करोड़ की लागत के बावजूद समपारों को बंद न किया जाना और समपारों के निरंतर संचालन पर आवर्ती लागत: दक्षिण मध्य रेलवे	3.5	59
उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से ₹ 26.59 करोड़ के पट्टा प्रभार की गैर-वसूली: उत्तर मध्य रेलवे	3.6	63
रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त सरकारी कर्मचारियों को ₹ 16.79 करोड़ की राशि के अस्वीकार्य भत्तों का भुगतान: इरकॉन, डीएफसीसीआईएल और एमआरवीसी	3.7	66
वाशिंग पिट के निर्माण पर निष्फल व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे	3.8	69
भारतीय कंटेनर निगम से ₹ 8.21 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क का कम संग्रहण: दक्षिण मध्य रेलवे	3.9	72
रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन का निष्पादन न करने से अनुरक्षण प्रभारों की वसूली न होने के कारण ₹ 7.43 करोड़ की हानि: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	3.10	75
संविदा करारों में उपयुक्त खंडों को शामिल न करने के कारण ₹ 7.06 करोड़ की हानि: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	3.11	78
रेलवे प्रशासन द्वारा पर्याप्त निगरानी की कमी के परिणामस्वरूप ₹ 6.83 करोड़ का अपव्यय: पूर्व रेलवे	3.12	80
रेल मंत्रालय के आश्वासन के बावजूद परिसंपत्ति का नगण्य उपयोग: उत्तर पश्चिम रेलवे	3.13	86

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
संकेत एवं दूरसंचार कार्यशाला, पोडानूर के प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारियों को ओवरटाइम भत्ते का अनियमित भुगतान: दक्षिण रेलवे	3.14	90
₹ 6.63 करोड़ की परिहार्य देनदारी: उत्तर पश्चिम रेलवे	3.15	93
₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय: उत्तर मध्य रेलवे	3.16	98
अन्य सरकारी विभागों को किराए पर दी गई रेलवे संपत्ति के किराए का पुनः निर्धारण नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.66 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे	3.17	101
अध्याय 4: कर्षण एवं चल स्टॉक		
ट्रेन-18 के लिए ट्रेनसेट के निर्माण पर किए गए व्यय का निष्क्रिय होना: इंटीग्रल कोच फैक्ट्री	4.1	108
ढुलाई प्रभार के लिए परिहार्य भुगतान: दक्षिण पूर्व रेलवे	4.2	110
अतिरिक्त मशीन की अधिप्राप्ति से परिहार्य व्यय: चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना	4.3	113
गति प्रतिबंध के कारण हानि: दक्षिण मध्य रेलवे	4.4	116
एक संविदाकार के साथ व्यापार पर प्रतिबंध लगाने के सतर्कता विभाग के सुझाव पर रेलवे प्रशासन के ध्यान देने में विफलता के परिणामस्वरूप संविदा का अनुचित रूप से दिया जाना: पूर्व तटीय रेलवे	4.5	119
सामग्री की अनुचित अधिप्राप्ति पर ₹ 6.82 करोड़ का परिहार्य व्यय: चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना	4.6	122
हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल का मिश्रण नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय: पूर्व रेलवे	4.7	125
उच्च दरों पर अधिप्राप्ति से संविदाकार को अनुचित लाभ: पूर्वोत्तर रेलवे	4.8	129
दो रेलवे लाइनों को नहीं जोड़ने के कारण पूंजी का अवरोधन: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	4.9	132
अनुलग्नक	137-142	
संकेताक्षर	143-150	

विहंगावलोकन

मार्च 2022 को समाप्त होने वाले वर्ष के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में चार अध्याय शामिल हैं। अध्याय 1 (परिचय), अध्याय 2 (परिचालन और व्यापार विकास), अध्याय 3 (बुनियादी ढांचा) और अध्याय 4 (कर्षण और चल स्टॉक)। इस प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ सम्मिलित हैं। इस प्रतिवेदन में ₹ 2604.40 करोड़ की धन राशि वाले 33 पृथक पैराग्राफ सम्मिलित हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ एवं उनके निष्कर्षों एक संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है।

पैरा 2.1 2017-18 में गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने के रेल मंत्रालय के अनुचित निर्णय के कारण इरकॉन द्वारा लिए गए ऋण पर ब्याज के भुगतान के कारण ₹ 834.72 करोड़ की हानि: रेलवे बोर्ड

रेल मंत्रालय (रे.म.) को एक भूमि के टुकड़े के विकास के लिए इरकॉन द्वारा लिए गए ₹ 3,200 करोड़ के ऋण पर ब्याज के भुगतान करने से ₹ 834.72 करोड़ की हानि हुई। भूमि के टुकड़े के किसी भी विकास के बिना ब्याज सहित ऋण को चुकाया गया था।

सिफ़ारिशें:

रेल मंत्रालय विचार कर सकता है:

- रेलवे को हुई भारी हानि की जिम्मेदारी तय करना।
- उचित व्यवहार्यता अध्ययन किए बिना वित्तीय वर्ष के अंत में गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने के निर्णय से बचना।

(पृष्ठ-15)

पैरा 2.2 शंटिंग प्रभार का उद्ग्रहण न करना: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे में रेल इंजनों का उपयोग करके शंटिंग गतिविधि के लिए शंटिंग प्रभार का उद्ग्रहण न करने से 2018 से 2022 की अवधि के दौरान ₹ 149.12 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

साइडिंग परिसर में शंटिंग गतिविधि हेतु रेलवे के इंजनों के उपयोग के लिए रेल मंत्रालय के फरवरी, 2009 के परिपत्र के अनुसार शंटिंग प्रभागों के बिलों को जारी किया जाए। चूक के परिणामस्वरूप रेलवे को हुई राजस्व की हानि लिए जिम्मेदारी भी तय की जाए।

(पृष्ठ-20)

पैरा 2.3 साइडिंग मालिकों से वस्तु एवं सेवा कर की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे

रेलवे द्वारा साइडिंग मालिकों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं पर जीएसटी लगाने के संबंध में माल और सेवा कर (जीएसटी) प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप साइडिंग मालिकों से ₹ 13.43 करोड़ का गैर-संग्रह हुआ।

सिफ़ारिशें:

- राजकीय कोष को हानि से बचाने के लिए साइडिंग मालिकों से बकाया जीएसटी की वसूली जल्द से जल्द की जानी चाहिए।
- इसके अलावा, जीएसटी अधिसूचना के प्रावधान को लागू न करने के लिए उचित स्तर पर जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ-23)

पैरा 2.4 भूमि/भवन के लाइसेंस शुल्क में संशोधन न होने के कारण ₹ 10.61 करोड़ की वसूली न होना: पश्चिम मध्य रेलवे

रेलवे प्रशासन ने रेलवे मेल सेवाओं के लिए डाक विभाग को पट्टे पर दी गई भूमि और भवन के लाइसेंस शुल्क में संशोधन नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप डाक विभाग से ₹ 10.61 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय जल्द से जल्द अनुबंधों के निष्पादन और डाक विभाग से संशोधित लाइसेंस शुल्क की वसूली सुनिश्चित करें।

(पृष्ठ-26)

पैरा 2.5 पूर्वोत्तर राज्यों में ऑटोमोबाइल यातायात के लिए ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर को छह प्रतिशत की अपात्र रियायत देने के कारण ₹ 9.25 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे ने बीसीएसीबीएम रैकों में पूर्वोत्तर राज्यों को परिवहन किए गए ऑटोमोबाइल की दुलाई के लिए माल-भाड़े पर छह प्रतिशत (₹ 9.25 करोड़) की रियायत प्रदान की। रेल मंत्रालय ने एनएमजी रैक में परिवहन की जाने वाली वस्तुओं के लिए माल-भाड़े पर रियायत दी थी जिसे आगे एनएमजी रैक में मोटर वाहनों के परिवहन के लिए लागू किया गया था। रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार बीसीएसीबीएम रैक में मोटर वाहनों के परिवहन के लिए माल-भाड़े में रियायत का प्रावधान नहीं था। इस प्रकार पूर्वोत्तर राज्यों में बीसीएसीबीएम रैकों में ऑटोमोबाइल के परिवहन के लिए दी गई छह प्रतिशत की अपात्र रियायत के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 9.25 करोड़ की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय इस संबंध में आवश्यक अनुदेश जारी करने पर विचार करे और इस अपात्र रियायत की अनुमति न देने के लिए माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली में उपयुक्त संशोधन सुनिश्चित करे।

(पृष्ठ-28)

पैरा 2.6 प्रणाली अपडेट न होने से हानि: पूर्वोत्तर रेलवे

माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली को अपडेट करने में विफलता के परिणामस्वरूप अधिसूचित सीसी+8 मार्ग के अनुसार माल-भाड़ा न लेने के कारण ₹ 8.69 करोड़ का माल-भाड़ा कम वसूला गया।

सिफ़ारिश:

माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली को समय पर अपडेट सुनिश्चित करने में विफलता की जांच की जानी चाहिए और इस चूक के लिए जिम्मेदारी तय की जाए। रेलवे प्रशासन एफओआईएस को समय पर अपडेट करना सुनिश्चित करे ताकि इस तरह की घटनाओं से बचा जा सके।

(पृष्ठ-31)

पैरा 2.7 माल-भाड़ा कम लेने से हानि: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे प्रशासन द्वारा साइडिंग दूरी पर टैरिफ की प्रयोज्यता पर रेल मंत्रालय के अनुदेशों के साथ-साथ जोनल रेलवे के वाणिज्यिक परिपत्र को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप अक्टूबर 2020 से फरवरी 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.12 करोड़ की माल-भाड़ा आय की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

रेलवे माल-भाड़े से होने वाली आय की हानि से बचने के लिए रैकों की बुकिंग में निगरानी तंत्र को मजबूत करे जिससे सभी मामलों में उचित प्रभार्य दूरी के लिए माल-भाड़े की वसूली सुनिश्चित की जा सके। इस चूक के लिए जिम्मेदारी भी तय की जाए।

(पृष्ठ-34)

पैरा 3.1 संविदा देने में अनुचित लाभ: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने निविदाओं के मूल्यांकन के लिए आवश्यक योग्यता मानदंडों की अनदेखी करते हुए एक अपात्र बोलीदाता को ₹ 1110.80 करोड़ की संविदा दी।

सिफ़ारिश:

संविदाकार को अनुचित लाभ पहुँचाने पर जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ-41)

पैरा 3.2 माल यातायात के लिए खंड खोलने में असामान्य विलंब के कारण परिसंपत्तियों के निष्क्रिय पड़े रहने से संभावित आय की हानि: पश्चिम रेलवे

गेज परिवर्तन के बाद माल यातायात के लिए खंड को खोलने में विलंब के कारण 2018-19 से 2020-21 की अवधि के दौरान ₹ 126 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई, इसके अलावा परियोजना पर किया गया ₹ 121 करोड़ का निवेश तीन वर्षों से अधिक समय तक निष्क्रिय रहा।

सिफ़ारिश:

भुज-देशलपुर खंड को खोलने में हुई देरी के लिए जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ-46)

पैरा 3.3 संपर्क मार्ग का काम पूरा न होने से पूंजी का अवरोधन: पश्चिम मध्य रेलवे

रोड़ ओवर ब्रिज के लिए संपर्क मार्ग का काम पूरा न होने के परिणामस्वरूप रेलवे की ₹ 43.59 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई और समपार को बंद न करने के कारण ₹ 1.35 करोड़ का आवर्ती व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन को संपर्क मार्ग को जल्द पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित किए गए तरीके से मासिक आधार पर राज्य सरकार के साथ मामले को आगे बढ़ाना चाहिए और आरओबी को चालू करना व एलसी को बंद करना सुनिश्चित करना चाहिए।

(पृष्ठ-51)

पैरा 3.4 संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की गैर-वसूली: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे वित्तीय हितों की रक्षा करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की वसूली न होने के कारण ₹ 28.95 करोड़ की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

मोबिलाइजेशन एडवांस की वैधता नहीं बढ़वाने के लिए उचित जिम्मेदारी तय की जाए और संविदाकार से देय राशि जल्द से जल्द वसूली जाए।

(पृष्ठ-55)

पैरा 3.5 रोड़ ओवर ब्रिज के निर्माण पर ₹ 28.03 करोड़ की लागत के बावजूद समपारों को बंद न किया जाना और समपारों के निरंतर संचालन पर आवर्ती लागत :दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा रोड़ ओवर ब्रिज/रोड़ अंडर ब्रिज के निर्माण के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय लिमिटेड हाइट सबवे (एलएचएस)/हल्के फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) को शामिल करने के सम्बन्ध में रेल मन्त्रालय के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप समपार बंद नहीं हुए।

सिफ़ारिश:

आरओबी निर्माण के साथ एलएचएस/एफओबी को शामिल नहीं करने से, जिसके परिणामस्वरूप समपार बंद नहीं हुए, के लिए जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ-59)

पैरा 3.6 उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से ₹ 26.59 करोड़ के पट्टा प्रभार की गैर-वसूली: उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा उत्तर प्रदेश सरकार (जीओयूपी) को रेलवे भूमि पट्टे पर देने के सम्बन्ध में रेल मन्त्रालय के अनुदेशों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप उत्तर प्रदेश सरकार के साथ पट्टा करार निष्पादित नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन उत्तर प्रदेश सरकार से भूमि पट्टा प्रभार की वसूली नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 26.59 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

रेल मन्त्रालय के विचारार्थ प्रस्ताव नहीं करने वाले अधिकारियों पर जिम्मेदारी तय की जाए। पट्टा किराया वसूल करने के लिए हरसंभव प्रयास किए जाए।

(पृष्ठ-63)

पैरा 3.7 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त सरकारी कर्मचारियों को ₹ 16.79 करोड़ की राशि के अस्वीकार्य भत्तों का भुगतान: इरकॉन, डीएफसीसीआईएल और एमआरवीसी

तीन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए इन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को ₹ 16.79 करोड़ की राशि के भत्ते का भुगतान किया।

सिफ़ारिश:

इस अनियमित भुगतान के लिए जवाबदेही तय की जाए और इस तरह भुगतान की गई राशि की वसूली की जाए।

(पृष्ठ-66)

पैरा 3.8 वाशिंग पिट के निर्माण पर निष्फल व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे

अवांछित वाशिंग पिट की स्वीकृति और बाद में कार्य बंद करने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 10.72 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

किसी भी संरचना के निर्माण का निर्णय साइट की पूर्ण उपयुक्तता सुनिश्चित करने और प्रस्तावित निर्माण से संबंधित अन्य सभी कारकों पर विचार करने के बाद ही लिया जाए। मौजूदा लाइन से कनेक्टिविटी की अनुपलब्धता के बावजूद निर्माण कार्य शुरू करने से हुए निष्फल व्यय के लिए जवाबदेही तय की जाए।

(पृष्ठ-69)

पैरा 3.9 भारतीय कंटेनर निगम से ₹ 8.21 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क का कम संग्रहण: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे ने भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड को पट्टे पर दी गई रेलवे भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क प्रभारित करने हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित दरों को लागू नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप भारतीय कंटेनर निगम (कॉनकॉर) से ₹ 8.21 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क का कम संग्रहण हुआ।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय को यह समीक्षा करने की आवश्यकता है कि क्या कॉन्कॉर से एलएलएफ की कम वसूली के इसी तरह के मामले अन्य जोनल रेलवे में भी हुए हैं।

(पृष्ठ-72)

पैरा 3.10 रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन का निष्पादन न करने से अनुरक्षण प्रभागों की वसूली न होने के कारण ₹ 7.43 करोड़ की हानि: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा रक्षा साइडिंग के परिचालनों के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन का निष्पादन नहीं किया गया जिसके कारण मीसा मिलिट्री साइडिंग (अमोनी) के संबंध में ₹ 7.43 करोड़ के अनुरक्षण प्रभागों की वसूली नहीं हुई।

सिफ़ारिश:

रक्षा साइडिंग के परिचालन के लिए रक्षा प्राधिकारियों के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन के निष्पादन के संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों का पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे प्रशासन द्वारा कड़ाई से पालन किया जाए एवं निर्देशों के उल्लंघन, जिसके परिणामस्वरूप अनुरक्षण प्रभागों की वसूली न होने से ₹ 7.43 करोड़ की हुई हानि के लिए जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ-75)

पैरा 3.11 संविदा करारों में उपयुक्त खंडों को शामिल न करने के कारण ₹ 7.06 करोड़ की हानि: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड

आईडीएचएचएल ने राष्ट्रीय राजमार्ग 48 के देवांगारे-हावेरी खंड को छह लेन का बनाने के कार्य को करने के लिए एनएचएआई एवं इरकॉन के साथ बैंक टू बैंक करार किए। करार के खंड 12.4.1 में मौजूदा मार्ग को गड़ढा मुक्त स्थिति में न बनाए रखने पर हर्जाने के उद्ग्रहण एवं नुकसान की वसूली का प्रावधान था। हालांकि, इरकॉन ने उपर्युक्त कार्य उप-संविदाकारों को प्रदान करते समय करार में तदरूप खंड शामिल नहीं किया।

परिणामस्वरूप, इरकॉन उप-संविदाकार से ₹ 7.06 करोड़ की शास्ति वसूल नहीं कर सका, जिसके परिणामस्वरूप इरकॉन को ₹ 7.06 करोड़ की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

उप-संविदाकार के साथ किए गए करार में दंडात्मक खंड शामिल न करने पर जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ-78)

पैरा 3.12 रेलवे प्रशासन द्वारा पर्याप्त निगरानी की कमी के परिणामस्वरूप ₹ 6.83 करोड़ का अपव्यय: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे ने दानकुनी-भट्टानगर खंड के दोहरीकरण के साथ-साथ एक अतिरिक्त लूप लाइन के निर्माण के संबंध में भूमि कार्य आदि की एक संविदा दी। संविदात्मक कार्य पर रेलवे प्रशासन द्वारा पर्याप्त निगरानी की कमी के कारण लूप के लिए बनाए गए तटबंध खराब हो गए। लूप लाइन का परिचालन न होने के कारण इसके निर्माण पर किया गया ₹ 6.83 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय विशेषज्ञ की सलाह के अनुसार और करार की शर्तों के अनुसार कार्य के निष्पादन को सुनिश्चित करने में विफलता के लिए जवाबदेही तय कर सकता है।

(पृष्ठ-80)

पैरा 3.13 रेल मंत्रालय के आश्वासन के बावजूद परिसंपत्ति का नगण्य उपयोग: उत्तर पश्चिम रेलवे

रेल सेवाएं शुरू होने के 11 वर्ष बीत जाने के बाद भी ₹ 133.69 करोड़ के निवेश से सृजित अवसंरचना का इष्टतम उपयोग करने में रेल प्रशासन की अक्षमता के कारण अजमेर-पुष्कर ब्रॉड गेज लाइन का परिचालन नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए अजमेर-पुष्कर खंड में ट्रेन के परिचालन पर ₹ 6.78 करोड़ की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय भारी निवेश से सृजित अवसंरचना का बेहतर उपयोग करने के लिए ठोस कार्य योजना बना सकता है।

(पृष्ठ-86)

पैरा 3.14 सिग्नल एवं दूरसंचार कार्यशाला, पोडानूर के प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारियों को ओवरटाइम भत्ते का अनियमित भुगतान: दक्षिण रेलवे

भारतीय रेल में कार्यशालाओं के प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारी ओवरटाइम भत्ते के लिए पात्र नहीं हैं। हालांकि, 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान संकेत एवं दूरसंचार कार्यशाला, पोडानूर, दक्षिण रेलवे में प्रोत्साहन शॉप के कर्मचारियों को ₹ 6.67 करोड़ का ओवरटाइम भत्ता दिया गया था।

सिफ़ारिशें:

- *रेल मंत्रालय को प्रोत्साहन योजनाओं के अंतर्गत अनुभागों में ओवरटाइम की बुकिंग न करके संहिता प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए।*
- *वसूली नोटिस जारी किया जाए।*

(पृष्ठ-90)

पैरा 3.15 ₹ 6.63 करोड़ की परिहार्य देनदारी: उत्तर पश्चिम रेलवे

दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन परियोजना के दौसा-डीडवाना और पिपलाई-गंगापुर सिटी खंडों के बीच पूर्ण किए गए ट्रैक का उपयोग न किए जाने के परिणामस्वरूप खराब अवसंरचना के पुनरुद्धार पर ₹ 6.63 करोड़ की परिहार्य देयता हुई।

सिफ़ारिश:

जोनल रेलवे निर्माण और ओपन लाइन के बीच बेहतर समन्वय सुनिश्चित कर सकता है ताकि परियोजनाओं के पूरा होने के तुरंत बाद उन्हें उपयोग में लाया जा सके। इस परिहार्य देयता के लिए जवाबदेही तय की जाए।

(पृष्ठ-93)

पैरा 3.16 ₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय: उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे प्रशासन वाणिज्यिक विद्युत कनेक्शन को घरेलू कनेक्शन में बदलने में विफल रहा, जबकि इसका उपयोग पूरी तरह से घरेलू उद्देश्यों के लिए किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2016 से जून 2022 की अवधि के दौरान उच्च टैरिफ पर विद्युत शुल्क के भुगतान के कारण ₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

अप्रैल 2016 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान वितरण कंपनी के साथ मामले को आगे नहीं बढ़ाने के लिए जवाबदेही तय की जाए।

(पृष्ठ-98)

पैरा 3.17 अन्य सरकारी विभागों को किराए पर दी गई रेलवे संपत्ति के किराए का पुनः निर्धारण नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.66 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे ने अन्य सरकारी विभागों को आवंटित संपत्ति के किराए के पुनः निर्धारण के लिए संशोधित प्रक्रिया (2018) के अनुसार तमिलनाडु सरकार, तिरुनेलवेली के पुलिस अधीक्षक को आवंटित 3.79 एकड़ भूमि के किराए में संशोधन नहीं किया। परिणामस्वरूप, रेलवे को प्रति वर्ष ₹ 1.17 करोड़ के संशोधित किराए के बजाय पुरानी दरों पर केवल ₹ 75,480 प्रति वर्ष का किराया प्राप्त हुआ, जिसके परिणामस्वरूप जुलाई 2018 से जून 2022 की अवधि के दौरान ₹ 4.66 करोड़ (भवनों के किराए को छोड़कर) की हानि हुई।

सिफ़ारिशें:

- *रेल मंत्रालय संशोधित किराए की जल्द से जल्द वसूली सुनिश्चित करे।*
- *करार, किराया समिति और परिसंपत्ति रजिस्टर से संबंधित अपेक्षित कार्रवाई की जाए।*

(पृष्ठ-101)

पैरा 4.1 ट्रेन-18 के लिए ट्रेनसेट के निर्माण पर किए गए व्यय का निष्क्रिय होना: इंडीग्रल कोच फैक्ट्री

दो वर्षों में 240 कोचों के लिए उत्पादन कार्यक्रम को मंजूरी देने के बाद कर्षण प्रणाली को बदलने के रेल मंत्रालय के निर्णय के परिणामस्वरूप ट्रेन-18 के लिए ₹ 8.57 करोड़ की लागत पर पहले विनिर्देश के अनुरूप बनाए गए छह अनुपयोगी कोच शेल और ₹ 46 करोड़ की सामग्री निष्क्रिय पड़ी रही।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय द्वारा उत्पादन कार्यक्रम को मंजूरी देने से पहले विशिष्टताओं को पूरी तरह से रोकने को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

(पृष्ठ-108)

पैरा 4.2 ढुलाई प्रभार के लिए परिहार्य भुगतान: दक्षिण पूर्व रेलवे

खराब/लोडिंग न किए जा सकने वाले वैगनों की आपूर्ति के कारण, रेलवे को दिसंबर 2015 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए हल्दिया में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स सिस्टम को ढुलाई प्रभार के लिए ₹ 12.54 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

सिफारिश:

रेलवे को लोडिंग/बैंक लोडिंग के लिए रैकों के प्लेसमेंट से पहले उनकी जांच सुनिश्चित करने की आवश्यकता है, ताकि खराब/लोडिंग न किए जा सकने वाले वैगनों के ढुलाई प्रभार के भुगतान से बचा जा सके।

(पृष्ठ-110)

पैरा 4.3 अतिरिक्त मशीन की अधिप्राप्ति से परिहार्य व्यय: चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना

सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने एक अतिरिक्त क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति की; इस तथ्य के बावजूद कि इसी प्रकार के फंक्शन वाली एक हैवी ड्यूटी मशीन पहले से ही सीएलडब्ल्यू के पास उपलब्ध थी। इसके परिणामस्वरूप क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति में ₹ 10.41 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय को मशीन की अधिप्राप्ति के लिए जवाबदेही तय करना चाहिए क्योंकि उसी तरह की कार्यप्रणाली वाली कम उपयोग की जा रही मशीन उपलब्ध थी।

(पृष्ठ-113)

पैरा 4.4 गति प्रतिबंध के कारण हानि: दक्षिण मध्य रेलवे

नए ब्रॉड गेज खंड को अस्थिर संरचना के लिए उपाय किए बिना खोला गया था, इससे पूर्णा-अकोला खंड पर ₹ 2.60 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ। इसके अलावा, गति प्रतिबंध लगाने के कारण मालगाड़ियों के समय की हानि के कारण ₹ 7.29 करोड़ की हानि हुई।

सिफ़ारिश:

दमरे को गति प्रतिबंधों से बचने के लिए उपचारात्मक कार्यों में तेजी लाने की आवश्यकता है।

(पृष्ठ-116)

पैरा 4.5 एक संविदाकार के साथ व्यापार पर प्रतिबंध लगाने के सतर्कता विभाग के सुझाव पर रेलवे प्रशासन के ध्यान देने में विफलता के परिणामस्वरूप संविदा का अनुचित रूप से दिया जाना: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे ने सतर्कता विभाग के निर्देशों को उचित अभिज्ञान दिए बिना ₹ 7.26 करोड़ की सफाई संबंधी संविदा दी। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन सफाई संबंधी संविदा में लगे संविदा श्रमिकों को न्यूनतम मजदूरी का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए प्रधान नियोक्ता के कर्तव्य का निर्वहन करने में विफल रहा।

सिफ़ारिश:

पूतरे श्रमिकों को भुगतान की गई मजदूरी का सत्यापन करे और एजेंसी से किए गए कम भुगतान की वसूली करने और उसे श्रमिकों को भुगतान करने की व्यवस्था करे। सतर्कता विभाग की प्रतिकूल अभियुक्तियों के बावजूद उसी एजेंसी को संविदा पुनः प्रदान करने के लिए जवाबदेही तय की जाए।

(पृष्ठ-119)

**पैरा 4.6 सामग्री की अनुचित अधिप्राप्ति पर ₹ 6.82 करोड़ का परिहार्य व्यय:
चितरंजन रेल इंजन कारखाना**

चितरंजन रेलइंजन कारखाना प्रशासन ने 41,217 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू एएक्स-150 वर्ग मिमी, 1800 वी बीके सिंगल कोर केबल की अनुचित अधिप्राप्ति की, जिसके कारण 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान ₹ 6.82 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

सीएलडब्ल्यू प्रशासन प्रभावी सामग्री प्रबंधन के माध्यम से ऐसी अवांछित अधिप्राप्ति से बचने के लिए उपयुक्त कदम उठाए। इस चूक के लिए जवाबदेही तय की जाए।

(पृष्ठ-122)

पैरा 4.7 हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल का मिश्रण नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे डीजल कर्षण के लिए हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल मिश्रण करने के रेल मंत्रालय के निर्देशों (मार्च 2015) का पालन करने में विफल रहा। इससे 2018-19 से 2021-22 की अवधि के दौरान ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय कार्य योजना के अनुपालन में हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल की अनुशंसित मात्रा का सम्मिश्रण सुनिश्चित करे।

(पृष्ठ-125)

पैरा 4.8 उच्च दरों पर अधिप्राप्ति से संविदाकार को अनुचित लाभ: पूर्वोत्तर रेलवे

एक निजी विक्रेता से काफी उच्च दरों पर एकल बोली की स्वीकृति के परिणामस्वरूप सितंबर 2019 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान संविदाकार को ₹ 6.05 करोड़ का लाभ हुआ।

सिफ़ारिश:

ऊंची दरों पर एकल बोली स्वीकार करने और संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाने के लिए जवाबदेही तय की जाए।

(पृष्ठ-129)

पैरा 4.9 दो रेलवे लाइनों को नहीं जोड़ने के कारण पूंजी का अवरोधन: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के बारसोई जंक्शन स्टेशन में दो लाइनों को चालू लाइनों के साथ नहीं जोड़े जाने के कारण 16 वर्षों से अधिक समय तक उपयोग नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय परिसंपत्तियों पर ₹ 4.83 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

सिफ़ारिश:

रेलवे प्रशासन को दो निष्क्रिय लाइनों को मुख्य चालू लाइनों के साथ जोड़ने के कार्य को तुरंत पूरा करना चाहिए।

(पृष्ठ-132)

अध्याय 1 – परिचय

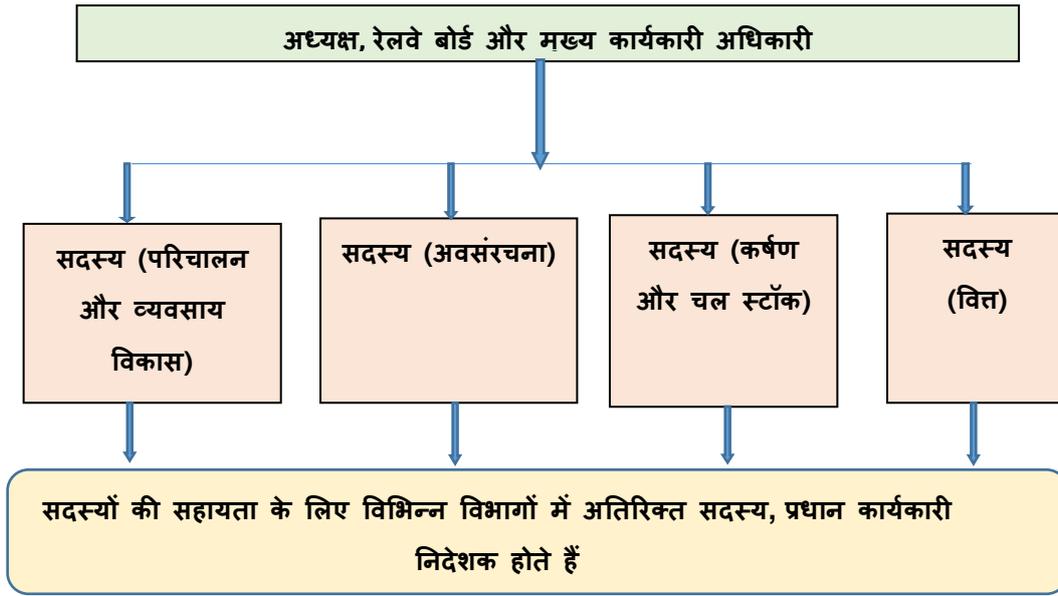
लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का अध्याय 1 लेखापरीक्षित संस्थानों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा द्वारा बताये गए मामलों पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियां; पिछले प्रतिवेदनों में शामिल की गई लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के प्रत्युत्तर में की गई सुधारात्मक कार्रवाई; की गई कार्रवाई टिप्पणियों की संक्षिप्त स्थिति बताता है।

1.1 रेल मंत्रालय

रेल मंत्रालय (रे.मं.) की अध्यक्षता एक केंद्रीय रेल मंत्री (एक कैबिनेट मंत्री) और दो रेल राज्य मंत्रियों द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड जो भारतीय रेल का सर्वोच्च निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। बोर्ड की अध्यक्षता, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीआरबी-सीईओ) द्वारा की जाती है और इसमें चार सदस्य अर्थात् सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) और सदस्य (वित्त) होते हैं। बोर्ड, रेल सेवाओं के परिचालन और रखरखाव, परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रखरखाव पर नीतियां निर्धारित करता है। यह 17 जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड, यात्री किरायों और माल-भाड़े दोनों के मूल्य निर्धारण को भी विनियमित करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय निर्णय लेने और रेलवे परिचालनों की निगरानी में सहयोग और सहायता करते हैं।

रेलवे बोर्ड की संगठनात्मक संरचना (31 मार्च 2022 को)¹ इस प्रकार है:

¹ रेल मंत्रालय के वर्ष 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020 द्वारा जारी की गई रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना ।



सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) यातायात परिवहन, कोचिंग, पर्यटन एवं खान-पान, वाणिज्यिक, गैर-किराया राजस्व, विपणन और व्यवसाय विकास और सूचना प्रौद्योगिकी की देख-रेख करता है।

सदस्य (अवसंरचना) निर्माण कार्यों, सिविल इंजीनियरिंग, पुलों, सिग्नल और दूरसंचार, भूमि एवं सुविधाओं, स्टेशन विकास और रेलवे विद्युतीकरण की देख-रेख करता है।

सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) उत्पादन इकाइयों, यांत्रिकी कार्यशालाओं, कोचों, लोकोमोटिव, ट्रेन सेटों, पर्यावरण और हाउस कीपिंग, कोचिंग स्टॉक के विद्युतीय रखरखाव, कर्षण वितरण, विद्युत आपूर्ति, नवीकरणीय ऊर्जा और सामग्री प्रबंधन की देख-रेख करता है।

सदस्य (वित्त) लेखा, वित्त, बजट, राजस्व और सांख्यिकी एवं अर्थनीति के लिए उत्तरदायी है।

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर, वित्तीय कार्यों का नेतृत्व प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) द्वारा किया जाता है। उन्हें वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारियों (एफए एंड सीएओ) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। वे राजकोष से व्यय से जुड़े सभी प्रस्तावों पर सलाह देने और समीक्षा करने के लिए उत्तरदायी हैं।

1.2 जोनल रेलवे

क्षेत्रीय स्तर पर, मेट्रो रेलवे/कोलकाता सहित 17 जोनल रेलवे हैं। इसके अलावा, यहाँ विशेषज्ञता प्राप्त संगठन हैं अर्थात्,

- अनुसंधान तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ), लखनऊ;
- विशेष मशीनरी की अधिप्राप्ति हेतु कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू);
- लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयां- वाराणसी में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स; और
- कपूरथला, रायबरेली और पेरंबूर में कोच फैक्टरियां, येलहंका में रेल एवं व्हील फैक्ट्री और बेला में रेल व्हील प्लांट।

31 मार्च 2022 तक जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों की संख्या तालिका 1.1 में दर्शाई गई है।

तालिका 1.1: 31 मार्च 2022 को जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों की संख्या

क्र. सं.	जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल ट्रैक कि.मी.	स्टेशनों की संख्या	मंडल
1	2	3	4	5
1	मध्य (1951)	9104	613	मुंबई, भुसावल, पुणे, सोलापुर, नागपुर
2	दक्षिण (1951)	9285	569	चेन्नई, तिरुचिरापल्ली, मदुरै, पलक्कड़, सेलम, तिरुवनंतपुरम
3	पश्चिम (1951)	10641	702	मुंबई सेंट्रल, रतलाम, अहमदाबाद, राजकोट, भावनगर, वडोदरा
4	पूर्व (1952)	7354	453	हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा
5	पूर्वोत्तर (1952)	4911	345	इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी
6	उत्तर (1952)	13562	801	दिल्ली, अंबाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद
7	दक्षिण पूर्व (1955)	6518	331	आद्रा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, रांची

क्र. सं.	जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल ट्रैक कि.मी.	स्टेशनों की संख्या	मंडल
8	पूर्वोत्तर सीमांत (1958)	6779	446	अलीपुरद्वार, कटिहार, रंगिया, लामडिंग, तिनसुकिया
9	दक्षिण मध्य (1966)	11379	586	सिकंदराबाद, हैदराबाद, गुंटकल, गुंटूर, नांदेड़, विजयवाड़ा
10	दक्षिण पूर्व मध्य (1998)	5419	233	बिलासपुर, रायपुर, नागपुर
11	पूर्व मध्य (2002)	8665	520	दानापुर, धनबाद, पं.दीन दयाल उपाध्याय, समस्तीपुर, सोनपुर
12	उत्तर पश्चिम (2002)	8323	450	जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर
13	पूर्व तटीय (2003)	6220	286	खुर्दा रोड, संबलपुर, विशाखापत्तनम
14	उत्तर मध्य (2003)	6669	338	प्रयागराज, आगरा, झांसी
15	दक्षिण पश्चिम (2003)	6466	309	हुबली, बेंगलोर, मैसूर
16	पश्चिम मध्य (2003)	6905	292	जबलपुर, भोपाल, कोटा
17	मेट्रो कोलकाता (2009)	105	34	कोलकाता

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2021-22 और भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2021-22

1.3 लेखापरीक्षित संस्थान की रूपरेखा

भारतीय रेल एक मल्टी-गोज, मल्टी-ट्रैक्शन प्रणाली है जिसकी कुल रूट लंबाई 68,043 किमी (31 मार्च 2022 तक) है। भारतीय रेलों में रूट/ट्रैक की लंबाई के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण आंकड़ें² तालिका 1.2 में दर्शाए गए हैं।

² स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2021-22

तालिका 1.2: भारतीय रेल में मार्ग/ट्रैक की लंबाई के सम्बन्ध में महत्वपूर्ण आंकड़े

क्र. सं.	विवरण	बड़ी लाइन (1,676 मि.मी.)	मीटर गेज (1,000 मि.मी.)	नैरो गेज (762/610 मि.मी.)	कुल
1	2	3	4	5	6
1	रूट किमी ³	65,043	1,656	1,294	68,043
2	ट्रैक किमी ⁴	1,25,190	1,690	1,425	1,28,305
3	विद्युतीकृत रूट किमी	50,394	-	-	50,394

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका और भारतीय रेल वार्षिक प्रतिवेदन और लेखा 2021-22

2021-22 के दौरान भारतीय रेल द्वारा प्रति दिन 10,250 यात्री ट्रेनें और 9,164 मालगाड़ियां चलाई गईं। इसने प्रत्येक दिन 9.64 मिलियन यात्रियों और 3.88 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2022 को, भारतीय रेल में 12.13 लाख कार्यबल था एवं निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया, जैसा कि तालिका 1.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.3: भारतीय रेल में अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां और चल स्टॉक

क्र. सं.	अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां/चल स्टॉक	संख्या
1	2	3
1	स्टेशन	7,308
2	लोकोमोटिव	13,215
3	कोचिंग वाहन	84,863
4	माल वैगन	3,18,896

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2021-22

इसके अतिरिक्त, मानव संसाधन, सुरक्षा, रक्षा, स्वास्थ्य, योजना, अवरंरचना, सतर्कता, दक्षता और अनुसंधान, जनसंपर्क, विरासत, परिवर्तन प्रकोष्ठ, कॉर्पोरेट समन्वय ऐसे निदेशालय हैं जो सीधे सीआरबी-सीईओ को रिपोर्ट करते हैं। इन निदेशालयों का नेतृत्व अपर सदस्यों और प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा किया जाता है।

³ लाईनों को जोड़ने वाली, चाहे सिंगल लाइन हो, दोहरी लाइन आदि हो, को ध्यान में रखे बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी।

⁴ सभी चालू ट्रैक और साइडिंग, यार्ड आदि में ट्रैक की लंबाई।

1.4 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

हमारी लेखापरीक्षा का प्राधिकार, भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 और नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) (डीपीसी) अधिनियम, 1971 से लिया गया है। रेल मंत्रालय और इसके स्वायत्त निकायों के व्यय और प्राप्तियों की लेखापरीक्षा, नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (डीपीसी) अधिनियम की क्रमशः धारा 13, धारा 16 और धारा 20 (1) के तहत की जाती है।

1.5 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाइयों के चयन की योजना जोखिम मूल्यांकन के आधार पर बनाई जाती है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आवंटित और विनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रणों के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि, पिछले लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिश और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई, मीडिया रिपोर्टें, जहां प्रासंगिक हो, के आधार पर किया जाता है। ऐसे जोखिम मूल्यांकन के आधार पर, 2021-22 के दौरान रेलवे की 4,299 संस्थाओं/इकाइयों की नमूना लेखापरीक्षा की गयी थी।

लेखापरीक्षा योजना, नीति और उसके कार्यान्वयन के संदर्भ में महत्वपूर्ण प्रकृति के चुनिंदा मुद्दों पर केंद्रित थी। इनमें परिचालन, माल ढुलाई, आय, अवसंरचना का विकास, यात्री सुविधाएं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य शामिल थे। प्रत्येक अध्ययन में महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्ष निकले जाते हैं, जिसके बाद रेलवे में प्रणालियों को बेहतर बनाने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को सुदृढ़ बनाने में मदद करने के लिए लेखापरीक्षा सिफारिशों की जाती है।

1.6 लेखापरीक्षा प्रक्रिया और रिपोर्टिंग

17 जोनल रेलवे में प्रासंगिक विषयों की लेखापरीक्षा, साथ ही साथ रेलवे बोर्ड व क्षेत्रीय इकाइयों के अभिलेखों और दस्तावेजों की समीक्षा की गई। पापुलेशन में से उपयुक्त लेखापरीक्षा नमूनों का चयन किया गया ताकि अध्ययन के लिए मुद्दों

को पर्याप्त रूप से शामिल किया जा सके। लेखापरीक्षा परिणाम संबंधित क्षेत्रीय प्रबंधनों को जारी किए गए थे और उनकी प्रतिक्रिया के लिए लेखापरीक्षा द्वारा छह सप्ताह का समय दिया गया था। लेखापरीक्षा परिणामों का या तो निपटारा कर दिया गया था या की गई कार्रवाई के आधार पर अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को संबोधित किए गए ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से आगे की कार्रवाई की गयी थी। ड्राफ्ट पैराग्राफों की प्रतियां एफए एंड सीएओ और विभागाध्यक्षों को छह सप्ताह की निर्धारित अवधि के भीतर उत्तर देने के लिए भेजी गई थीं। चयनित मुद्दों को अनंतिम पैराग्राफ के रूप में लिया गया था और लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल करने से पूर्व उनका उत्तर प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय को जारी किया गया था।

1.7 प्रतिवेदन की संरचना

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसंपत्तियों और देयताओं से संबंधित महत्वपूर्ण वित्तीय लेनदेन की संवीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इसमें लोक व्यय पर नियंत्रण तंत्र को बनाए रखने और सुनिश्चित करने के लिए प्रासंगिक नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता और प्रभावशीलता की जांच शामिल है। दुरुपयोग, बर्बादी और हानि से बचाने के लिए नियमों की प्रभावशीलता की भी जांच की गई थी।

इस प्रतिवेदन के खंड 1 में चार अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रस्तावना स्वरूप का है और इसमें क्रॉस-कटिंग स्वरूप वाले मुद्दे शामिल हैं। अन्य तीन अध्याय रेलवे बोर्ड के तीन सदस्यों (परिचालन एवं व्यवसाय विकास, अवसंरचना और कर्षण एवं चल स्टॉक) के मुख्य कार्यात्मक क्षेत्रों से संबंधित हैं। यह प्रतिवेदन पर्याप्त महत्ता के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जिनका उद्देश्य बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यपालिका की सहायता करना है।

संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करते हुए तैंतीस पृथक पैराग्राफों को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 4 में प्रस्तुत किया गया है।

1.8 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभागों की प्रतिक्रिया

लोक लेखा समिति की सिफारिश के अनुसार, वित्त मंत्रालय ने सभी मंत्रालयों को छह सप्ताह की समय सीमा के अंदर मसौदा लेखापरीक्षा पैराग्राफ पर अपनी प्रतिक्रिया भेजने के निर्देश जारी किए (जून 1960)।

इस प्रतिवेदन में 33 अनंतिम पैराग्राफ शामिल हैं, जिन्हें रेल मंत्रालय⁵ को जारी किया गया था। दिसंबर 2023 के अंत में, 23 अनंतिम पैराग्राफ के संबंध में रेल मंत्रालय के उत्तर प्राप्त हुए थे। प्राप्त उत्तरों पर विधिवत विचार किया गया और इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया। शेष अनंतिम पैराग्राफों (सं. में 10) के संबंध में रेल मंत्रालय से उत्तर प्रतीक्षित था।

1.9 लेखापरीक्षा के द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा द्वारा वर्ष 2021-22 के दौरान 17 जोनल रेलवे में ₹ 222.80 करोड़ के अल्प प्रभार/अधिक भुगतान के मामलों को इंगित किया गया था। इसमें माल-भाड़ा और अन्य आय की कम वसूली, कर्मचारियों और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकायों की वसूली न होना आदि शामिल थे। पिछले छ वर्षों के दौरान, लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा वसूली के लिए ₹ 907.61 करोड़ की वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकार की गई थी, जैसा कि तालिका 1.4 में बताया गया है।

तालिका 1.4: 2016-17 से 2021-22 के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूली

क्र. सं.	वर्ष	वसूली के लिए वसूली गई/वसूली के लिए स्वीकार की गई राशि (₹ करोड़ में)
1	2	3
1	2016-17	162.91
2	2017-18	193.13
3	2018-19	132.51
4	2019-20	81.99
5	2020-21	114.27
6	2021-22	222.80
	कुल	907.61

स्रोत: पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2016-17 से 2020-21)। वर्ष 2021-22 के लिए लेखापरीक्षा के कहने पर की गई वसूलियों के संबंध में वर्ष 2021-22 के विवरण के अनुसार

⁵ सीआरबी, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)

2021-22 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे और अन्य क्षेत्रीय इकाइयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 222.80 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से जोनल रेलवे द्वारा ₹ 129.93 करोड़ राशि की वसूली की गई थी और उनके द्वारा ₹ 92.87 करोड़ की वसूली पर सहमति व्यक्त की गई थी। छः जोनल रेलवे में से प्रत्येक⁶ में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 222.80 करोड़ में से, ₹ 94.55 करोड़ रेलवे के लेखा विभाग द्वारा पहले ही जांचे जा चुके लेन-देनों से संबंधित थे और ₹ 128.24 करोड़ लेखा विभाग द्वारा जांचे गए लेन-देनों के अलावा थे। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे की समीक्षा के परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे द्वारा अन्य ₹ 0.01 करोड़ की वसूली की गई/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

1.10 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों⁷ के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के चार महीने के अंदर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल किए गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करना चाहिए।

पीएसी द्वारा चुने गए लेखापरीक्षा पैराग्राफ पर, पीएसी द्वारा चर्चा की जाती है/मौखिक साक्ष्य लिए जाते हैं। मौखिक साक्ष्य के पश्चात्, लोक लेखा समिति अपनी टिप्पणियों/सिफारिशों वाली रिपोर्टें जारी करती है जिन पर मंत्रालय द्वारा कार्रवाई की जानी है। पीएसी रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई रिपोर्ट (एटीआर) मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद पीएसी को प्रस्तुत की जाती है।

⁶ उपरे (₹ 36.18 करोड़), पूसीरे (₹ 11.53 करोड़), दपूरे (₹ 62.83 करोड़), पूरे (₹ 19.88 करोड़), पूमरे (₹ 32.04 करोड़) और दमरे (₹ 16.29 करोड़)

⁷ 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत किया गया नौवां प्रतिवेदन (ग्यारहवीं लोक सभा)

अवधि (01 अगस्त 2022⁸ से 31 दिसंबर 2023) के दौरान, संसाधित किए गए एटीएन की कुल संख्या 211 थी और 31 दिसंबर 2023 तक लंबित एटीएन की स्थिति **अनुलग्नक 1.1** में दी गई है।

कुछ महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने अपनी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए 2021-22 के दौरान उचित परिवर्तन किए थे और निर्देश जारी किए थे, वे **तालिका 1.5** में दर्शाए गए हैं।

तालिका 1.5: महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने 2021-22 के दौरान उचित परिवर्तन किए थे और निर्देश जारी किए थे

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2019 की प्रतिवेदन संख्या 19 का पैरा संख्या 3.17- निजी साइडिंग मालिकों को लाइसेंस पर दी गई रेलवे भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली न होना: मध्य रेलवे	दिसम्बर, 2010 में रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधक/ मध्य रेलवे को सभी लंबित करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक अभियान शुरू करने का निर्देश दिया। तथापि, मध्य रेलवे (मरे) द्वारा 14 साइडिंग के संबंध में भूमि लाइसेंस करार निष्पादित नहीं किया गया और कोई साइडिंग प्रभार उद्गहीत व एकत्रित नहीं किया गया। अन्य नौ साइडिंग में, जहां करार निष्पादित किए गए थे, मरे द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा ने 31 मार्च, 2018 तक, इन 23 साइडिंग से वसूली के	रेल मंत्रालय ने कहा कि जिन 14 साइडिंग के पास कोई लाइसेंसिंग करार नहीं था, उनमें से 11 साइडिंग मैसर्स वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल) के पास हैं। उन साइडिंग के संबंध में भूमि लाइसेंस करारों को तैयार करने के लिए एक विशेष अभियान चलाया गया है। मैसर्स डब्ल्यूसीएल प्राधिकारी किसी करार पर हस्ताक्षर करने से पहले मैसर्स कोल इंडिया लिमिटेड के निर्देशों की प्रतीक्षा कर रहे हैं। मैसर्स कोल इंडिया लिमिटेड को भूमि लाइसेंस शुल्क के भुगतान के खंड सहित मानक प्रारूप के खंडों के संबंध में कतिपय मतभेद हैं। 10 साइडिंग के संबंध में साइडिंग के लिए ड्राइंग बनाई गई है। भूमि लाइसेंस शुल्क को सहायक वित्त द्वारा विधिवत पुनरीक्षित किया गया है और उसकी मांग सभी 11 डब्ल्यूसीएल साइडिंगों से की गई है। शेष तीन रक्षा साइडिंगों के लिए, समझौता ज्ञापन को संशोधित किया जा रहा है और

⁸ 31 जुलाई 2022 तक की गई कार्रवाई टिप्पणी की स्थिति वर्ष 2022 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 25 खंड-1 में दी गई है।

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	<p>लिए बकाया लाइसेंस शुल्क की ₹ 127.15 करोड़ की राशि का निर्धारण किया।</p>	<p>पैरा को साइडिंग करार के साथ-साथ भूमि लाइसेंसिंग करार में शामिल किया जा रहा है।</p> <p>तदनुसार, सीएडी/पुलगांव साइडिंग के लिए ₹ 4,31,85,222 राशि का भूमि लाइसेंसिंग संबंधी बिल पहले ही प्रस्तुत किया जा चुका है। यह राशि अभी भी लंबित है क्योंकि रक्षा प्राधिकरण, पुलगांव भुगतान हेतु अतिरिक्त बजट के आवंटन के लिए मामले को अपने उच्च मंच पर ले जा रहे हैं, जो प्रक्रियाधीन है।</p> <p>इसी तरह, एएमएफ और भांडक रक्षा साइडिंग के लिए बिल प्रस्तुत किए जा रहे हैं।</p> <p>नौ अन्य निजी साइडिंग के बिल भी पार्टियों को दिए गए थे और आठ साइडिंग मालिकों ने भूमि लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया है। इन आठ साइडिंग में से चार ने 2019-20 तक के भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) का भुगतान किया है, दो साइडिंग ने मार्च, 2021 तक एलएलएफ का भुगतान किया है, एक साइडिंग ने मार्च, 2023 तक एलएलएफ का भुगतान किया है और एक साइडिंग ने मार्च, 2024 तक का भुगतान किया है। केवल एक साइडिंग अर्थात् मैसर्स लॉयड स्टील (उत्तम गाल्वा) भुगांव के संबंध में बिल अभी प्राप्त नहीं हुआ है। इसकी लेखा समीक्षा की जा रही है।</p>

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2021 की प्रतिवेदन संख्या 22 का पैरा संख्या 2.5- लोकोमोटिव के परिहार्य अवरोधन के कारण संभावित आय की हानि: पश्चिम रेलवे	कॉनकोर साइडिंग, खोडियार (सीकेवाईआर) में वेब्रिज संस्थापित करने में देरी के कारण इंजनों के परिहार्य अवरोधन के कारण संभावित आय की हानि	रेल मंत्रालय ने कहा कि वीरमगाम में वेब्रिज को शीघ्र संस्थापित करने के लिए मंडलीय अधिकारियों द्वारा आवश्यक कार्रवाई पहले ही शुरू कर दी गई है। बिना किसी देरी के इलेक्ट्रॉनिक इन मोशन वेब्रिज (ईआईएमडब्ल्यूबी) संस्थापित करने के लिए सभी प्रयास किए जाएंगे। यह सुनिश्चित किया गया है कि स्थानों पर वेब्रिज की समय पर संस्थापना के लिए सुधारात्मक उपाय किए जाएंगे।
2021 की प्रतिवेदन संख्या 22 का पैरा संख्या 3.22- भत्तों का अनियमित भुगतान: राइट्स लिमिटेड	प्रतिनियुक्ति पर कर्मचारियों को ₹ 9.01 करोड़ की राशि के "विशेषज्ञ पेशेवर भत्ते" का अनियमित भुगतान	प्रतिनियुक्ति पर तैनात कर्मचारियों को विशेषज्ञ पेशेवर भत्ते का भुगतान 1 नवंबर 2021 से बंद कर दिया गया।

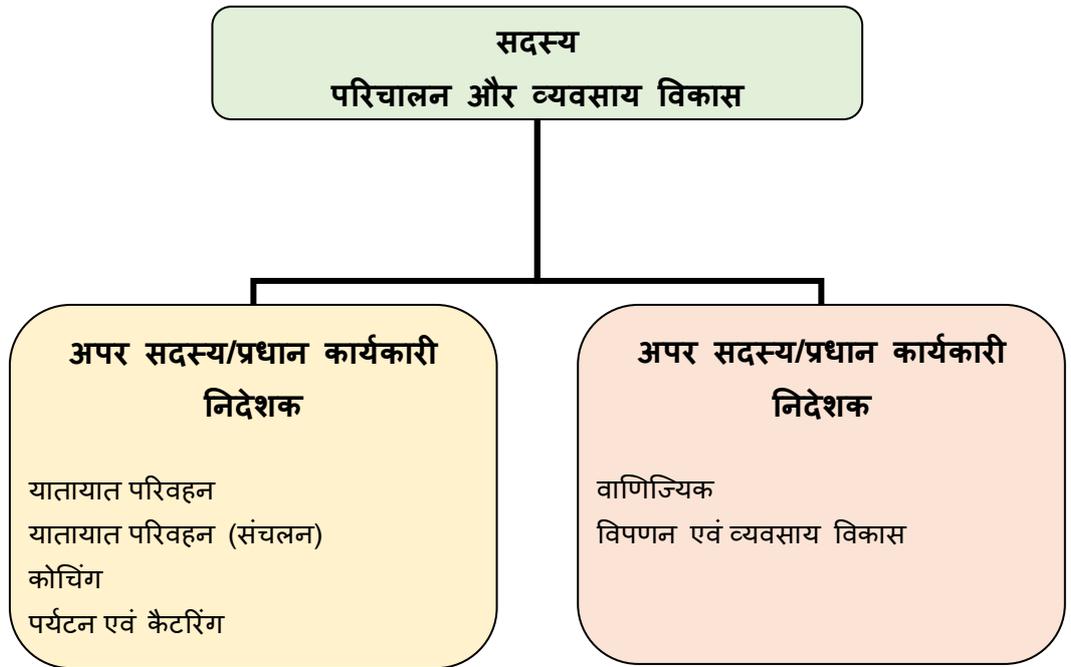
1.11 अभिस्वीकृति

हम लेखापरीक्षा के दौरान रेल मंत्रालय और जोनल रेलवे द्वारा दिए गए सहयोग के प्रति आभार प्रकट करते हैं।

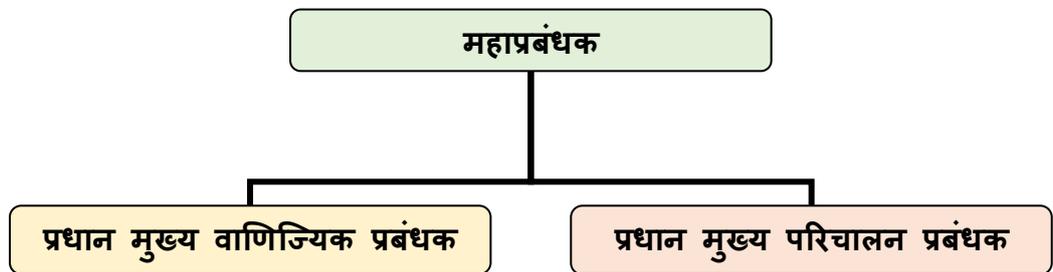
अध्याय 2 – परिचालन और व्यवसाय विकास

रेलवे बोर्ड⁹ में सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) को अपर सदस्यों/प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा उनके उत्तरदायित्वों का निर्वहन करने के लिए सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



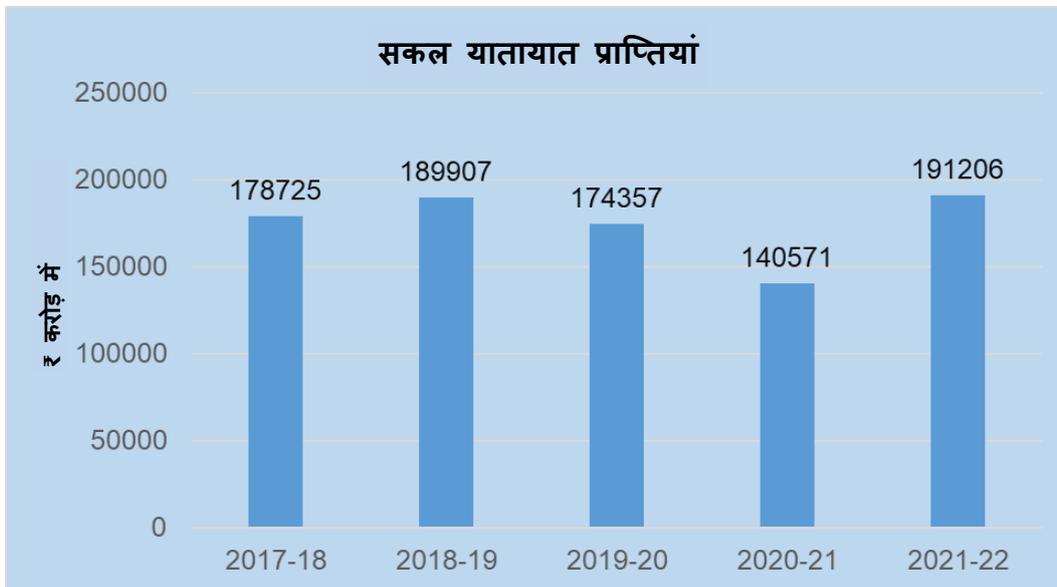
जोनल स्तर पर यातायात विभाग के दो विभाग अर्थात् परिचालन और वाणिज्यिक हैं। इन विभागों का नेतृत्व क्रमशः प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक (प्र.मु.प.प्र.) और प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (प्र.मु.वा.प्र.) करते हैं, जो जोनल रेलवे के

⁹ रेल मंत्रालय के वर्ष 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020 द्वारा जारी की गई रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना ।

महाप्रबंधक (जीएम) की समग्र देखरेख में कार्य करते हैं। मंडल स्तर पर, परिचालन और वाणिज्यिक विभागों का नेतृत्व क्रमशः वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (व.मं.प.प्र.) और वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (व.मं.वा.प्र.) द्वारा किया जाता है, जो संबंधित मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (मं.रे.प्र.) को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2021-22 के दौरान, कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 33,180 करोड़¹⁰ था। इस वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 1,91,206 करोड़¹¹ थी। पिछले पांच वर्षों के लिए सकल यातायात प्राप्तियों का तुलनात्मक ग्राफ नीचे दर्शाया गया है:

आकृति 2.1: पिछले पांच वर्षों के लिए सकल यातायात प्राप्तियां



स्रोत: पिछला लेखापरीक्षा प्रतिवेदन' (2017-18 से 2020-21)। 2021-22 के लिए, भारतीय रेल की वार्षिक प्ररिपोर्ट और लेखा 2021-22 के अनुसार।

¹⁰ उप मुख्य शीर्ष 3002-3003 (1) - 2021-22 में परिचालन व्यय- यातायात।

¹¹ इसमें यात्री आय- ₹ 39214.39 करोड़, माल-भाड़े से होने वाली आय- ₹ 1,41,096.39 करोड़, अन्य कोचिंग आय- ₹ 4,899.56 करोड़ और विविध आय- ₹ 6,067.96 करोड़, यातायात बकाया (उचंत) से समाशोधन- (-) ₹ 71.82 करोड़ शामिल हैं।

2021-22 के दौरान, यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष की तुलना में 181.41 प्रतिशत¹² की वृद्धि हुई। 2021-22 में, यात्री आय में पिछले वर्ष की तुलना में 157.17 प्रतिशत¹³ वृद्धि हुई। 2021-22 में, माल ढुलाई में 15.02 प्रतिशत¹⁴ की वृद्धि हुई। माल-भाड़े से होने वाली आय में पिछले वर्ष की तुलना में 20.36 प्रतिशत¹⁵ की वृद्धि हुई। वित्त वर्ष 2021-22 में विविध आय पिछले वर्ष की तुलना में 2.18 प्रतिशत बढ़कर ₹ 5,939 करोड़ से ₹ 6068 करोड़ हो गई।

वर्ष के दौरान, वाउचर, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, वाणिज्यिक और परिचालन विभागों के 947 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी। इस अध्याय में भारतीय रेल में यात्री और माल-भाड़ा व्यवसाय पर नियमों और विनियमों के कार्यान्वयन में अनुपालन मुद्दों पर चर्चा करने वाले सात पृथक पैराग्राफ शामिल हैं।

2.1 2017-18 में गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने के रेल मंत्रालय के अनुचित निर्णय के कारण इरकॉन द्वारा लिए गए ऋण पर ब्याज के भुगतान के कारण ₹ 834.72 करोड़ की हानि: रेलवे बोर्ड

रेल मंत्रालय (रे.मं.) को एक भूमि के टुकड़े के विकास के लिए इरकॉन द्वारा लिए गए ₹ 3,200 करोड़ के ऋण पर ब्याज का भुगतान करने से ₹ 834.72 करोड़ की हानि हुई। भूमि के टुकड़े के किसी भी विकास के बिना ब्याज सहित ऋण को चुकाया गया था।

रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने 'सैद्धांतिक रूप से' यह मंजूरी दे दी (मार्च 2018) कि रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को वित्तीय वर्ष 2017-18 के लिए गैर-किराया राजस्व के सृजन हेतु पट्टा प्रीमियम प्राप्त करने के लिए पीएसयू को

¹² भारतीय रेल में 2021-22 के दौरान 3,518.83 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की, जबकि पिछले वर्ष 1,250.41 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की थी।

¹³ 2020-21 में ₹ 15,248.49 करोड़ और 2021-22 में ₹ 39,214.39 करोड़।

¹⁴ 2020-21 में 1,230.94 मिलियन टन और 2021-22 में 1415.87 मिलियन टन।

¹⁵ 2020-21 में ₹ 1,17,231.82 करोड़ और 2021-22 में ₹ 1,41,096.39 करोड़।

भूमि विकास पट्टे के अधिकारों को हस्तांतरित करने हेतू इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) के साथ समझौता ज्ञापन (स.ज्ञा.) करना चाहिए। तदनुसार, बांद्रा पूर्व, मुंबई में 4.3 हेक्टेयर भूमि के टुकड़े के 'लीजहोल्ड' अधिकारों के हस्तांतरण के लिए आरएलडीए और इरकॉन के साथ रेल मंत्रालय द्वारा एक त्रिपक्षीय समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे (26 मार्च 2018)। इरकॉन ने परियोजना स्थल में लीजहोल्ड अधिकारों के अंतरण और डेवलपर नियुक्त करके स्थल का वाणिज्यिक विकास¹⁶ करने के अधिकार प्रदान करने के बदले ₹ 2,700 से ₹ 3,200 करोड़ की सीमा में अग्रिम पट्टा प्रीमियम प्रदान करने पर सहमति व्यक्त की।

समझौता ज्ञापन में यह भी सहमति हुई थी कि इरकॉन द्वारा भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) से ऋण के माध्यम से अग्रिम पट्टा प्रीमियम को ऐसी शर्तों पर जुटाया जाएगा, जिन पर आईआरएफसी, इरकॉन और आरएलडीए के बीच सहमति हो सके। इरकॉन द्वारा इस प्रकार जुटाए गए अग्रिम पट्टा प्रीमियम का आरएलडीए को भुगतान आईआरएफसी द्वारा तदनु रूप संवितरण के माध्यम से आरएलडीए द्वारा नामित खाते में किया जाना था। आईआरएफसी से इरकॉन द्वारा लिए गए ऋण के मूलधन व ब्याज और उससे जुड़ी सभी लागतों का पुनर्भुगतान वास्तव में रेल मंत्रालय द्वारा वहन किया जाना था। 26 मार्च 2018 के समझौता ज्ञापन के खंड 2.5¹⁷ के साथ खंड 2.4 में प्रावधान था कि मूलधन और ब्याज¹⁸ की सभी किस्तों, साथ ही किसी भी चूक या अतिरिक्त ब्याज आदि का भुगतान आरएलडीए द्वारा इरकॉन को किया जाएगा व ऋण करार के संदर्भ

¹⁶ डेवलपर द्वारा इरकॉन को भुगतान किए गए परियोजना से सभी राजस्व, प्राप्तियों और/या वसूलियों का उपयोग इरकॉन द्वारा ऋण करार के तहत अपनी देयता का पूर्व भुगतान करने के लिए किया जाए। डेवलपर से पट्टा प्रीमियम का एनपीवी मार्गदर्शन मूल्य से अधिक होने के कारण किसी भी शेष राशि/अधिशेष का भुगतान इरकॉन द्वारा आरएलडीए को किया जाएगा, जो रेल मंत्रालय को इसका भुगतान करेगा।

¹⁷ समझौता ज्ञापन के खंड 2.5 के अनुसार, ऋण करार के संबंध में इरकॉन या आईआरएफसी से मांग प्राप्त होने पर, आरएलडीए ऐसी मांग के संवितरण के लिए तत्काल रेल मंत्रालय से औपचारिक अनुरोध करेगा।

¹⁸ किसी भी चूक या अतिरिक्त ब्याज, और ऋण से जुड़ी अन्य लागतों, खर्चों और प्रभारों सहित

में इरकॉन या आईआरएफसी से मांग प्राप्त होने पर धनराशि के संवितरण के लिए आरएलडीए और रेल मंत्रालय एक करार करेंगे।

उपर्युक्त समझौता जापन के अनुसरण में, आरएलडीए और इरकॉन ने 99 वर्षों की अवधि के लिए उपर्युक्त भूमि के टुकड़े को पट्टे पर देने के लिए एक पट्टा करार किया (28 मार्च 2018), जिसके अनुसार इरकॉन द्वारा आरएलडीए को अग्रिम पट्टा प्रीमियम के लिए ₹ 3,200 करोड़ का भुगतान करना था। लेकिन, पट्टा करार को उसी दिन (28 मार्च 2018) एक पूरक करार के माध्यम से अस्वीकार कर दिया गया था जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया था कि 'इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि वर्तमान में आपसी चर्चा चल रही है और पार्टियाँ अभी भी मुद्दे की जाँच कर रही हैं, पार्टियाँ मानती हैं कि परियोजना स्थल को पट्टे पर देने की वर्तमान में आवश्यकता नहीं है और तदनुसार, पार्टियाँ पट्टा डीड को इस तिथि पर, यानी शुरुआत से ही अस्वीकार करने के लिए सहमत हो गई हैं।

इरकॉन ने आगे बढ़कर दोनों पार्टियों के बीच दिनांक 28 मार्च 2018 के एक अन्य ऋण करार के तहत आईआरएफसी से 8.77 प्रतिशत की ब्याज दर पर ₹ 3,200 करोड़¹⁹ उधार लिए। भले ही पट्टा करार 28 मार्च 2018 को खारिज कर दिया गया था, इरकॉन ने 31 मार्च 2018 को आरएलडीए को ₹ 2,580.64²⁰ करोड़ का भुगतान किया। 26 मार्च 2018 के समझौता जापन के प्रावधानों के अनुसार, रेल मंत्रालय ने अप्रैल 2023 में ₹ 834.71 करोड़ के ब्याज के साथ 3,200 करोड़ की पूरी मूल राशि चुका दी।

इस संबंध में, यह देखा गया कि:

- हालांकि करार के अनुसार 99 वर्ष की अवधि के लिए पट्टा देने के लिए आरएलडीए और इरकॉन द्वारा पट्टा करार किया था (28 मार्च 2018), लेकिन इसे उसी दिन (28 मार्च 2018) पूरी तरह से खारिज कर दिया गया था। इस तरह के निराकरण के बाद, पार्टियों को इसका पालन नहीं

¹⁹ इसमें ₹ 2580.64 करोड़ की ऋण राशि के साथ जीएसटी (₹ 464.52 करोड़), स्टॉप शुल्क (₹ 129.03 करोड़) और इरकॉन का मुनाफा (₹ 25.81 करोड़) आदि शामिल है। ऋण 28 मार्च 2018 को लिया गया था।

²⁰ जीएसटी, स्टॉप शुल्क और इरकॉन के मुनाफे को छोड़कर

करना था। लेकिन, आरएलडीए ने आईआरएफसी से उधार लिया और 31 मार्च 2018 को एक भूमि के टुकड़े लिए ₹ 2,580.64²¹ करोड़ के पट्टा प्रीमियम का भुगतान किया, जिसके लिए पट्टा करार पहले ही खारिज हो चुका था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय को भूमि के एक टुकड़े, जो पट्टे पर नहीं था, के लिए पट्टा प्रीमियम प्राप्त हुआ। जबकि इसे उस वित्तीय वर्ष (2017-18) में गैर-किराया राजस्व के रूप में जमा किया गया था, जिसके कारण पुनर्भुगतान के लिए एक बड़ी देनदारी बनी और अंततः रेल मंत्रालय ने ₹ 834.71 करोड़ का ब्याज भुगतान किया। इसके बाद, वेस्टर्न एक्सप्रेस हाईवे से पहुंच की कमी और फ्लोर स्पेस इंडेक्स (एफएसआई) को बढ़ाने की आवश्यकता का हवाला देते हुए, इरकॉन ने भूमि के टुकड़े के वाणिज्यिक विकास के लिए किसी भी डेवलपर को नियुक्त नहीं किया।

- रेलवे के लिए अग्रिम पट्टा राशि उत्पन्न करने की संभावनाओं की खोज के समय, इरकॉन ने बड़े पैमाने पर रियल एस्टेट कार्य करने के लिए अपनी अनुभवहीनता और अपर्याप्त संसाधनों के बारे में रेलवे बोर्ड को अवगत कराया था (5 मार्च 2018)। लेकिन, रेलवे बोर्ड ने इरकॉन के वित्तीय हितों की सुरक्षा के लिए सहमति के बाद अग्रिम पट्टा राशि उत्पन्न करने के निर्णय पर आगे बढ़ने का फैसला किया (मार्च 2018)।
- इरकॉन और आरएलडीए के साथ रेल मंत्रालय का 26 मार्च 2018 का समझौता ज्ञापन 28 मार्च 2021 को समाप्त हो गया था। यह निर्णय लिया गया (दिसंबर 2022) कि बांद्रा में भूमि का टुकड़ा विकास के लिए इरकॉन से वापिस ले लिया जाएगा और जगह का मुद्रीकरण आरएलडीए द्वारा किया जाएगा।

इस प्रकार, ऊपर बताए गए तथ्यों से, इरकॉन को ऋण जुटाने के लिए राजी करके गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने का रेल मंत्रालय का निर्णय अविवेकपूर्ण था और इसके परिणामस्वरूप ब्याज के भुगतान पर हानि हुई। 28 मार्च 2018 को पट्टा

²¹ जीएसटी, स्टॉप शुल्क और इरकॉन के मुनाफे को छोड़कर

करार खारिज करने पर रेल मंत्रालय ने तुरंत राशि चुकाने के लिए सक्रिय कार्रवाई नहीं की। इसके बजाय, रेल मंत्रालय ने बिना किसी इच्छित लाभ प्राप्त किए और परिहार्य ब्याज लागत राशि ₹ 834.71 करोड़ वहन करने के बाद, पांच वर्ष पश्चात, अप्रैल 2023 में पूरी राशि चुका दी।

मामला मार्च 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (अक्टूबर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि पट्टा करार करने के बाद, दोनों पार्टियाँ लेनदेन के कार्यान्वयन और संरचना में सुधार के लिए तुरंत आगे की चर्चा में लगे हुए थे। लेकिन यह निर्णय लिया गया कि परियोजना स्थल को पट्टे पर देना वर्तमान में आवश्यक नहीं है। परिणामस्वरूप, पट्टा करार खारिज कर दिया गया। हालाँकि, इरकॉन द्वारा भूमि के टुकड़े के विकास की प्रक्रिया पट्टे के खारिज होने से प्रभावित नहीं हुई क्योंकि इरकॉन द्वारा वास्तुशिल्प डिजाइन अध्ययन के लिए प्रयास किए गए थे। रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि चूंकि प्राप्त राशि अग्रिम पट्टा प्रीमियम के लिए था, इसलिए उसे 'विविध आय' में रेल मंत्रालय को जमा कर दिया गया। पट्टा करार इरकॉन द्वारा 'विविध आय' में रेल मंत्रालय को राशि भेजने के बाद खारिज हुआ। सभी घटनाएं वित्तीय वर्ष के अंत में हुईं और रेल मंत्रालय को जमा की गई ₹ 2584.69 करोड़ की राशि ऋण बन गई और इसे पांच किश्तों में चुकाया गया है।

रेल मंत्रालय का उत्तर मान्य नहीं है। पट्टा प्रीमियम राशि पट्टा करार के खारिज होने के तीन दिन बाद यानी 31 मार्च 2018 को इरकॉन द्वारा आरएलडीए को हस्तांतरित की गई थी और नाकि करार खारिज होने से पहले। पट्टा करार खारिज होने के बाद इस राशि का भुगतान नहीं किया जाना चाहिए था। एक बार इसे भुगतान करने के बाद यह एक ऋण बन गया है जैसा कि रेल मंत्रालय द्वारा कहा गया है। आईआरएफसी को राशि वापिस देने के बजाए, रेल मंत्रालय ने इसे पांच वर्ष तक अपने पास रखा, जिससे भारी ब्याज का भुगतान करना पड़ा। इसके अलावा, भूमि के टुकड़े पर कोई विकास नहीं हुआ है और संपूर्ण ब्याज का भुगतान रेल मंत्रालय के लिए बिना किसी परिणाम के किया गया है।

इस प्रकार, गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने के लिए इरकॉन को ऋण प्राप्त करने और ऋण पर सभी लागतों को वहन करने के लिए राजी करने और करार

के खारिज होने पर तुरंत ऋण का भुगतान न करने के रेल मंत्रालय के अनुचित निर्णय के परिणामस्वरूप ऋण पर ब्याज के भुगतान के कारण ₹ 834.71 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

सिफारिशें:

रेल मंत्रालय विचार कर सकता है:

- रेलवे को हुई भारी हानि की जिम्मेदारी तय करना।
- उचित व्यवहार्यता अध्ययन किए बिना वित्तीय वर्ष के अंत में गैर-किराया राजस्व उत्पन्न करने के लिए निर्णय से बचना।

2.2 शंटिंग प्रभार का उद्ग्रहण न करना: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे में रेल इंजनों का उपयोग करके शंटिंग गतिविधि के लिए शंटिंग प्रभार का उद्ग्रहण न करने से 2018 से 2022 की अवधि के दौरान ₹ 149.12 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (रे.मं.) के 2009²² के दर परिपत्र में यह निर्धारित किया गया है कि साइडिंग पर शंटिंग संबंधी कार्य करने हेतु रेलवे के लोकोमोटिव के उपयोग के लिए शंटिंग प्रभार उद्ग्रहीत²³ किया जाता है। साइडिंग में, जहां ग्राहक द्वारा शंटिंग के लिए ट्रेन इंजन का उपयोग किया जाता है, शंटिंग प्रभार की गणना आगमन से प्रस्थान तक साइडिंग पर ट्रेन इंजन की उपलब्धता के कुल समय के लिए की जानी चाहिए। शंटिंग प्रभार की गणना शंटिंग इंजन द्वारा सर्विंग स्टेशन से प्रस्थान के समय से लेकर शंटिंग कार्य समाप्त करने के बाद सर्विंग स्टेशन पर वापस लौटने तक लिए गए कुल समय के लिए की जाती है। गणना के उद्देश्य से, शंटिंग समय को 10-दिवसीय अवधि के अंत में पूर्णांक कर दिया जाए और बिलों को तदनुसार प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

²² रेल मंत्रालय का परिपत्र सं. टीसी-1/2008/214/1 दिनांक 6 फरवरी 2009

²³ वास्तविक शंटिंग समय और रेल मंत्रालय द्वारा प्रत्येक वर्ष प्रसारित रेल इंजन या शंटिंग इंजन के लिए प्रचलित अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत (एआईईएचसी) के आधार पर, जैसा भी मामला हो।

इसके अलावा मार्च 2013 में, रेल मंत्रालय ने कहा कि इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना²⁴ के संबंध में करार वाली साइडिंग को बिना किसी अतिरिक्त भुगतान के निर्धारित निःशुल्क समय के भीतर लोडिंग/अनलोडिंग के लिए ट्रेन इंजन का उपयोग करने की अनुमति दी गई थी।

पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) में पारादीप पोर्ट ट्रस्ट की एडीबी कोल हैंडलिंग प्लांट साइडिंग (साइडिंग कोड पीपीएपी) गैर-ईओएल साइडिंग के रूप में कार्यरत थी। पीपीएपी साइडिंग के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला (मार्च 2022) कि मार्च 2018 से मार्च 2022 के दौरान रेलवे के रेल इंजनों का उपयोग करके पीपीएपी साइडिंग में 22,964 लोडेड रेक खाली किए गए थे। प्रत्येक रेक की अनलोडिंग रेलवे के इंजनों और रेलवे के लोको पायलटों के द्वारा किये गए शंटिंग ऑपरेशन द्वारा की गई थी। साइडिंग में अनलोडिंग ऑपरेशन के लिए रेलवे के इंजनों के इस उपयोग पर शंटिंग/इंजन डिटेंशन प्रभार लगता है क्योंकि वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक के दिसंबर 2021 के पत्र के अनुसार पीपीएपी साइडिंग ईओएल योजना के अंतर्गत नहीं थी। हालांकि, पूतरे ने मार्च 2018 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान साइडिंग मालिकों के खिलाफ शंटिंग प्रभार/इंजन किराया प्रभार के लिए कोई बिल नहीं प्रस्तुत किया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 149.12 करोड़ की हानि हुई।

मामले को रेल मंत्रालय के साथ जनवरी 2023 में उठाया गया था। अपने उत्तर (नवम्बर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि एडीबी कोल हैंडलिंग प्लांट साइडिंग (पीपीएपी) को मैरी गो राउंड (एमजीआर) प्रणाली की कार्यशील अवधारणा पर अधिसूचित किया गया था (अगस्त 2001), जिसमें पूरे आपरेशन के लिए अर्थात् इंजन को रेक से अलग किए बिना लोडेड रेक का हैंडलिंग यार्ड पर आगमन से अनलोडिंग बल्ब तक ले जाना और अनलोडिंग के बाद हैंडलिंग यार्ड में लौटने तक, रेलवे इंजन का उपयोग करना था।

²⁴ इस योजना के अंतर्गत, ट्रेन इंजन साइडिंग में लोडिंग/अनलोडिंग ऑपरेशन के दौरान उपलब्ध रहेगा और रेलवे की तरफ से प्रतीक्षा करेगा ताकि लोडिंग/अनलोडिंग ऑपरेशन पूरा होने के तुरंत बाद ट्रेन को चालू किया जा सके।

इसके अलावा, इसमें एमजीआर प्रणाली के कार्यान्वयन के अलावा कोई शंटिंग ऑपरेशन शामिल नहीं था। रेलवे इंजनों का उपयोग केवल परिचालन आवश्यकता के कारण वैगनों के अवरोधन को कम करने के उद्देश्य से कोयले की अनलोडिंग के लिए किया गया था, क्योंकि वैगनों की अनलोडिंग हॉपर के माध्यम से की गई थी और पूरे अनलोडिंग ऑपरेशन के दौरान इंजन को रक से जोड़कर रखा गया था। इसके अतिरिक्त, साइडिंग मालिक द्वारा लोडिंग/अनलोडिंग गतिविधियों के लिए रेलवे के इंजन की आवश्यकता के लिए कोई अनुरोध नहीं किया गया था। इसलिए, कोई शंटिंग प्रभार नहीं लगाया गया।

साइडिंग का एमजीआर प्रणाली पर कार्य करने के बारे में रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। एमजीआर प्रणाली (2016 का रेट सर्कुलर नंबर 7) के तहत साइडिंग काम नहीं कर रही थी, क्योंकि साइडिंग मालिक और रेलवे के बीच एमजीआर प्रणाली के तहत साइडिंग के काम के लिए कोई समझौता नहीं किया गया था।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय का यह तर्क कि रेलवे के इंजन का उपयोग करके रक को उतारने के दौरान कोई शंटिंग शामिल नहीं थी, तर्कसंगत नहीं था। भारतीय रेल के सामान्य एवं सहायक नियम स्पष्ट रूप से “शंटिंग” को इंजन के साथ या बिना इंजन के वाहनों की आवाजाही या जोड़ने, अलग करने या स्थानांतरित करने या किसी अन्य उद्देश्य के लिए किसी इंजन की आवाजाही के रूप में परिभाषित करते हैं। चूंकि रेलवे के इंजनों का उपयोग रक को अनलोड करने के लिए किया जाता था, यह एक शंटिंग थी। यदि रेलवे के इंजनों का उपयोग साइडिंग के अंदर किसी शंटिंग संचालन के लिए किया जाता है, तो शंटिंग प्रभार लगाया जाना था।

इस प्रकार, रेलवे के इंजनों के माध्यम से की जाने वाली शंटिंग गतिविधि के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा शंटिंग प्रभार न लगाने के परिणामस्वरूप मार्च 2018 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान ₹ 149.12 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

सिफारिश:

साइडिंग परिसर में शंटिंग गतिविधि हेतु रेलवे के इंजनों के उपयोग के लिए रेल मंत्रालय के फरवरी, 2009 के परिपत्र के अनुसार शंटिंग प्रभारों के बिलों को जारी

किया जाए। चूक के परिणामस्वरूप रेलवे को हुई राजस्व की हानि लिए जिम्मेदारी भी तय की जाए।

2.3 साइडिंग मालिकों से वस्तु एवं सेवा कर की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे

रेलवे द्वारा साइडिंग मालिकों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं पर जीएसटी लगाने के संबंध में माल और सेवा कर (जीएसटी) प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप साइडिंग मालिकों से ₹ 13.43 करोड़ का गैर-संग्रह हुआ।

अधिसूचना²⁵ संख्या 13/2017-केंद्रीय कर (दर) दिनांक 28 जून 2017 के खंड 5 में कहा गया है कि वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) का भुगतान सेवाओं²⁶ के प्राप्तकर्ता द्वारा व्युत्क्रम के आधार पर किया जाएगा। इसके अलावा, अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 1829 में यह विनिश्चित किया गया है कि निजी साइडिंग के निर्माण के संबंध में सर्वेक्षण²⁷ और अंतिम निरीक्षण²⁸ के लिए कोडल शुल्क उन पार्टियों द्वारा देय होगा जो साइडिंग स्थापित करना चाहते हैं।

रेलवे द्वारा सर्वेक्षण करने, प्राक्कलन तैयार करने आदि का कार्य केंद्र सरकार द्वारा किसी व्यावसायिक संस्था को आपूर्ति की जाने वाली सेवाओं की श्रेणी में आता है और तदनुसार रेलवे द्वारा इन सेवाओं को प्रदान करने के लिए कोडल शुल्क लगाया जा रहा है। इसलिए, जून 2017 की जीएसटी अधिसूचना के खंड 5 के

²⁵ 01 जुलाई 2017 से लागू।

²⁶ केंद्र सरकार, राज्य सरकार, केंद्र शासित प्रदेश या स्थानीय प्राधिकरण द्वारा किसी व्यावसायिक संस्था को प्रदान की जाने वाली सेवाएं।

²⁷ परियोजना की आकलित लागत का एक प्रतिशत सर्वेक्षण करने के लिए पार्टी के प्रस्ताव को रेलवे द्वारा अनुमोदित करने के चरण पर; और शेष राशि सर्वेक्षण/योजनाओं और प्राक्कलनों को अनुमोदन प्रदान करने के चरण पर परियोजना की अनुमानित लागत का दो प्रतिशत पूरा करने के लिए।

²⁸ पूर्ण कार्यों के अंतिम अनुमोदन के लिए आवेदन करते समय परियोजना की लागत का दो प्रतिशत।

अनुसार, इन कोडल शुल्कों पर जीएसटी रेलवे द्वारा साइडिंग मालिक से एकत्र किया जाना चाहिए था।

जून 2022 में प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक/दपूमरे के कार्यालय के प्रासंगिक अभिलेखों की जांच के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) के परिचालन विभाग ने जीएसटी अधिसूचना के अनुसार कोडल शुल्क पर जीएसटी लगाने के लेखा विभाग/दपूमरे से स्पष्टीकरण मांगा था (अक्टूबर 2020)। लेखा विभाग/दपूमरे ने उनको कोडल शुल्क पर 18 प्रतिशत की दर से जीएसटी लगाने और साइडिंग मालिकों से इसे एकत्र करने की सलाह दी (10 नवंबर 2020)।

हालांकि, 1 जुलाई 2017 से कोडल शुल्क पर जीएसटी लगाने के बजाय, रेलवे प्रशासन द्वारा इसे 10 नवंबर 2020 से लगाया गया था और उन कोडल शुल्कों पर कोई जीएसटी नहीं लगाया गया था, जिनका भुगतान 10 नवंबर 2020 से पहले दपूमरे को किया गया था। इसके अलावा, 11 मामलों में, जहां 10 नवंबर 2020 के बाद भी साइडिंग मालिकों द्वारा कोडल शुल्क का भुगतान किया गया था, इन साइडिंग मालिकों से जीएसटी उद्ग्रहण/वसूला नहीं गया था। इसके परिणामस्वरूप साइडिंग मालिकों से कोडल शुल्क पर ₹ 10.25 करोड़ की जीएसटी का उद्ग्रहण नहीं हुआ।

इसी तरह, पश्चिम रेलवे²⁹ (परे) में, साइडिंग मालिक से कोडल शुल्क पर ₹ 3.18 करोड़ का जीएसटी नहीं लिया गया था।

इस प्रकार, रेलवे द्वारा साइडिंग मालिकों को प्रदान की जाने वाली सेवाओं पर जीएसटी लगाने के संबंध में जीएसटी प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप जुलाई 2017 से अगस्त 2021 की अवधि के दौरान साइडिंग मालिकों से ₹ 13.43 करोड़³⁰ की गैर-वसूली हुई, जिसे तालिका 2.1 में दर्शाया गया है।

²⁹ एनटीपीसी, खंडवा रोड साइडिंग, रतलाम मण्डल।

³⁰ दपूमरे- ₹ 10.25 करोड़ एवं परे- ₹ 3.18 करोड़

तालिका 2.1: साइडिंग मालिकों से कोडल शुल्क पर जीएसटी की वसूली न होने को दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	जोनल रेलवे	साइडिंग मालिकों द्वारा भुगतान किए गए कोडल	कोडल शुल्क के रूप में प्राप्त राशि	कोडल शुल्क पर जीएसटी की राशि (18 प्रतिशत की दर से) साइडिंग मालिकों से एकत्र की जानी चाहिए थी
1	2	3	4	5
1	दपूमरे	1 जुलाई 2017 से 10 नवंबर 2020 तक	46.38	8.35
		11 नवंबर 2020 से 13 अगस्त 2021 तक	10.58	1.90
2	परे	जुलाई 2019	17.65	3.18
कुल			74.61	13.43

स्रोत: दपूमरे और परे के प्रासंगिक अभिलेख।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (सितम्बर 2023) में, रेल मंत्रालय लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत हुआ और कहा कि पश्चिम रेलवे के संबंध में ₹ 3.18 करोड़ की जीएसटी राशि साइडिंग मालिक द्वारा सीधे जीएसटी प्राधिकरण को जमा कर दी गई है। इसके अलावा, दपूमरे के संबंध में, यह कहा गया कि सभी साइडिंग मालिकों को जीएसटी कार्यालय में बकाया जीएसटी को जमा करने के निर्देश (जुलाई 2023) दे दिए गए हैं। प्रतिक्रिया में, नौ साइडिंग मालिकों ने रेलवे प्रशासन/जीएसटी प्राधिकरण को देय जीएसटी जमा कर दी है।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा द्वारा बताए गई ₹ 13.43 करोड़ की जीएसटी राशि में से ₹ 8.82 करोड़ राशि साइडिंग मालिकों से वसूल करनी बाकी थी (दिसंबर 2023)।

सिफारिशें:

- राजकीय कोष को हानि से बचाने के लिए साइडिंग मालिकों से बकाया जीएसटी की वसूली जल्द से जल्द की जानी चाहिए।

- इसके अलावा, जीएसटी अधिसूचना के प्रावधान को लागू न करने के लिए उचित स्तर पर जिम्मेदारी तय की जाए।

2.4 भूमि/भवन के लाइसेंस शुल्क में संशोधन न होने के कारण ₹ 10.61 करोड़ की वसूली न होना: पश्चिम मध्य रेलवे

रेलवे प्रशासन ने रेलवे मेल सेवाओं के लिए डाक विभाग को पट्टे पर दी गई भूमि और भवन के लाइसेंस शुल्क में संशोधन नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप डाक विभाग से ₹ 10.61 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1024 और 1028 में अन्य सरकारी विभागों को लाइसेंस पर दी गई भूमि के मामले में स्थानीय राजस्व अधिकारियों द्वारा मूल्यांकन किए गए भूमि के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत की एक समान दर पर लाइसेंस शुल्क लगाने और किराए के आवधिक संशोधन³¹ की परिकल्पना की गई है। भारतीय रेल निर्माण नियमावली के पैरा 823 में यह भी कहा गया है कि 'जहां विभागों द्वारा संरचनाएं बनाई जाती हैं, वहां वास्तविक आच्छादित क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क की दर को बाजार मूल्य का 12 प्रतिशत तक बढ़ाया जाना चाहिए'। रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश दिया (फरवरी, 2005³²) कि अप्रैल, 2004 से भूमि का मूल्य पिछले वर्ष के मूल्य की तुलना में प्रति वर्ष 7 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाएगा।

पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) के जबलपुर मंडल ने चार स्थानों (जबलपुर, कटनी जंक्शन, सतना और सागर) पर रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) के लिए डाक विभाग को अपनी भूमि और भवन पट्टे पर दिए थे। लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि पमरे ने डाक विभाग के साथ कोई अनुबंध नहीं किया था क्योंकि पट्टा अनुबंध न तो पमरे और न ही डाक विभाग के पास उपलब्ध था। तथापि, पट्टा रेंटल बिल

³¹ पैरा 1024 के अनुसार, बड़े शहरों और वाणिज्यिक केंद्रों के अलावा अन्य स्थानों के लिए किराए में संशोधन केवल 10 वर्षों के अंतराल पर किया जाना चाहिए। सटीक स्थान जिन पर पांच वार्षिक संशोधन लागू किए जाने चाहिए, रेलवे प्रशासन द्वारा तय किए जाने हैं।

³² पत्र सं 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10 फरवरी 2005 के माध्यम से

बढ़ाने के लिए पमरे द्वारा लागू की गई दरें केवल वर्ष 2007-08 के बाद से ही उपलब्ध थीं।

यह देखा गया कि पमरे ने 10 वर्षों के अंतराल के बाद (बड़े शहरों और वाणिज्यिक केंद्रों के अलावा अन्य स्थानों के लिए) न तो लाइसेंस शुल्क में संशोधन किया था और न ही इन स्थानों पर भूमि और भवनों के पट्टे के किराये के लिए कलेक्टर दिशानिर्देश दरों (सर्कल दरों) को लागू किया था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के कोडल प्रावधानों और निर्देशों के अनुसार दरों को संशोधित करने की बजाय जबलपुर, कटनी, सतना और सागर में स्थित आरएमएस कार्यालयों के लिए 2017-18 से 2022-23 तक डाक विभाग को ₹ 29,547.00 (कुल) प्रति वर्ष की दर से बिल दिए। लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों के आधार पर 2017-23 से संशोधित दरों का आकलन³³ किया और यह पता चला कि ₹ 10.63 करोड़ की राशि के बिलों को जारी करने की बजाय, पमरे ने डाक विभाग को केवल ₹ 0.02 करोड़ के बिल दिए थे। इसलिए, पमरे द्वारा दरों में संशोधन न करने के परिणामस्वरूप 2017-23 की अवधि के दौरान डाक विभाग से ₹ 10.61 करोड़ (अनुलग्नक 2.1) की कम वसूली हुई थी। इस 2007-08 से पहले लागू अनुबंध और बेस दरों के अभाव में, 2017-18 से पहले की कम वसूली की गणना नहीं की जा सकी।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (सितंबर 2023) में, रेल मंत्रालय ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार कर लिया और कहा कि जबलपुर, कटनी, सतना और सागर में स्थित आरएमएस के लिए 2009-10 से 2028-29 तक संशोधित लाइसेंस शुल्क बिल डाक विभाग को मई 2023 में जारी कर दिए गए हैं। इसके अलावा, उन्हें उपरोक्त आरएमएस हेतु रेलवे के साथ अनुबंधों को निष्पादित करने के लिए संपर्क किया गया था।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा द्वारा मामले को उठाये जाने के बाद, रेल प्रशासन ने उपरोक्त आरएमएस हेतु अनुबंधों को निष्पादित करने के लिए डाक विभाग से

³³ स्थानों को 'बड़े शहरों के अलावा' के रूप में मानना और 2017-18 से पहले संशोधित दरें नहीं अपनाना

संपर्क किया और संशोधित लाइसेंस शुल्क बिल जारी किए। इसके अलावा, बार-बार अनुस्मारक (मई 2023 और अगस्त 2023) के बावजूद, अनुबंधों को अभी तक निष्पादित नहीं किया गया था और संशोधित लाइसेंस शुल्क भी वसूला जाना बाकी था (सितंबर 2023)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय जल्द से जल्द अनुबंधों के निष्पादन और डाक विभाग से संशोधित लाइसेंस शुल्क की वसूली सुनिश्चित करें।

2.5 पूर्वोत्तर राज्यों में ऑटोमोबाइल यातायात के लिए ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर को छह प्रतिशत की अपात्र रियायत देने के कारण ₹ 9.25 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे ने बीसीएसीबीएम रैकों में पूर्वोत्तर राज्यों को परिवहन किए गए ऑटोमोबाइल की टुलाई के लिए माल-भाड़े पर छह प्रतिशत (₹ 9.25 करोड़) की रियायत प्रदान की। रेल मंत्रालय ने एनएमजी रैक में परिवहन की जाने वाली वस्तुओं के लिए माल-भाड़े पर रियायत दी थी जिसे आगे एनएमजी रैक में मोटर वाहनों के परिवहन के लिए लागू किया गया था। रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार बीसीएसीबीएम रैक में मोटर वाहनों के परिवहन के लिए माल-भाड़े में रियायत का प्रावधान नहीं था। इस प्रकार पूर्वोत्तर राज्यों में बीसीएसीबीएम रैकों में ऑटोमोबाइल के परिवहन के लिए दी गई छह प्रतिशत की अपात्र रियायत के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 9.25 करोड़ की हानि हुई।

भारतीय रेल विभिन्न प्रकार के वैगनों जो या तो रेलवे के स्वामित्व में हैं या निजी पार्टियों के पास हैं, के माध्यम से देश भर में माल का परिवहन करता है। कंटेनर यातायात को भारतीय कंटेनर निगम (कॉनकॉर) और निजी कंटेनर ऑपरेटरों (पीसीओ) द्वारा नियंत्रित किया जाता है। ऑटोमोबाइल (यात्री कार, दोपहिया/तिपहिया वाहन इकाईयां, मिनी ट्रक, ट्रैक्टर आदि) भारतीय रेल द्वारा रेलवे के स्वामित्व वाले एनएमजी³⁴, बीसीसीएनआर³⁵ प्रकार के ऑटोमोबाइल

³⁴ नव संशोधित माल वैगन

³⁵ ऑटो-कार लोड करने के लिए एयर ब्रेक से सुसज्जित बोगी कवर्ड वैगन

वाहक रैकों³⁶ और निजी पार्टियों के स्वामित्व वाले बीसीएसीएम³⁷, बीसीएसीबीएम³⁸ रैकों के माध्यम से परिवहन किए जाते हैं।

रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने असम और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों के अलावा अन्य राज्यों में पड़ने वाले किसी भी स्टेशन से असम और अन्य पूर्वोत्तर राज्यों में पड़ने वाले किसी भी स्टेशन के लिए बुक किए गए माल के लिए सामान्य टैरिफ दरों पर छह प्रतिशत रियायत देने की मंजूरी (मार्च 2008) दी। रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया (फरवरी 2010) कि यह छह प्रतिशत रियायत कंटेनर यातायात पर लागू नहीं है। रेल मंत्रालय ने बाद (नवंबर 2012) में स्पष्ट किया कि यह छह प्रतिशत रियायत एनएमजी रैकों के माध्यम से परिवहन किए जाने वाले मोटर वाहनों के लिए भी लागू है।

रेल मंत्रालय ने “ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर³⁹ (एएफटीओ) स्कीम” नामक एक योजना शुरू की (जुलाई, 2010), जिसमें उत्पादन समूहों से उपभोग केंद्रों तक ऑटोमोबाइल के थोक परिवहन को सुविधाजनक बनाने के लिए भारतीय रेल प्रणाली में उपयुक्त डिजाइन और उच्च थ्रूपुट के ऑटो वाहकों को शामिल करने की परिकल्पना की गई थी। दक्षिण रेलवे में, एएफटीओ योजना के तहत 'मैसर्स एपीएल लॉजिस्टिक्स वास्कोर ऑटोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड' द्वारा 2015 से बीसीएसीबीएम रैकों में मेलपक्कम (एमएलपीएम) से असम के चांगसारी (सीजीएस) तक ऑटोमोबाइल का परिवहन किया गया था।

पूर्वोत्तर राज्यों के लिए बुक किए गए यातायात के लिए सामान्य टैरिफ पर छह प्रतिशत की रियायत केवल एनएमजी रैकों के माध्यम से ले जाए जाने वाले ऑटोमोबाइल के लिए पात्र थी। एएफटीओ स्कीम में बीसीएसीबीएम रैकों के माध्यम से पूर्वोत्तर राज्यों में किए जाने वाले परिवहन पर ऐसी रियायत का प्रावधान नहीं था।

³⁶ वैगनों/डिब्बों को गंतव्य तक ले जाने वाली ट्रेन को रैक कहा जाता है।

³⁷ बोगी कवर्ड ऑटो-कार संशोधित वैगन

³⁸ बोगी कवर्ड ऑटो-कार कैरियर वैगन

³⁹ ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर निजी पार्टियां हैं जो रैक की खरीद में निवेश करती हैं और उनके स्वामित्व वाली ऑटो फ्रेट ट्रेनों (एएफटी) में लोडिंग/अनलोडिंग के लिए यातायात की व्यवस्था करती हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मई 2015 से अक्टूबर 2022 की अवधि के दौरान, दक्षिण रेलवे (दरे) ने मेलपक्कम (एमएलपीएम) से असम के चांगसारी (सीजीएस) तक परिवहन किए गए ऑटोमोबाइल के लिए 'मैसर्स एपीएल लॉजिस्टिक्स वास्कोर ऑटोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड' को सामान्य यातायात दरों पर कुल ₹ 9.25 करोड़⁴⁰ की रियायत दी। यह पाया गया कि बीसीएसीबीएम रेकों के माध्यम से मोटर वाहनों के परिवहन के लिए मैसर्स एपीएल लॉजिस्टिक्स वास्कोर ऑटोमोबाइल प्राइवेट लिमिटेड को दी गई रियायत रेल मंत्रालय के फरवरी 2010 और नवंबर 2012 के स्पष्टीकरणों के संदर्भ में अनुमत नहीं थी, जिसने एनएमजी रेकों के माध्यम से परिवहन के लिए रियायत की अनुमति दी थी।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (मार्च 2023) में, रेल मंत्रालय ने बताया कि सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर) पर छः प्रतिशत रियायत 2008 के उनके परिपत्र स. 7 के अनुसार दी गई थी, क्योंकि उसमें असम के अलावा वाले राज्यों में पड़ने वाले स्टेशनों से असम में पड़ने वाले स्टेशनों के लिए बुक किए गए यातायात के लिए एनटीआर पर छः प्रतिशत रियायत देने का प्रावधान था। जैसा कि नवम्बर 2012 में स्पष्ट किया गया था, छः प्रतिशत की यह रियायत एनएमजी रेक में ऑटोमोबाइल के परिवहन पर भी लागू थी और बीसीएसीबीएम रेक में परिवहन के लिए बुक किये गए ऑटोमोबाइल के लिए कोई विशेष दिशा-निर्देश जारी करने की आवश्यकता नहीं थी।

बीसीएसीबीएम रेक के मामले में विशिष्ट दिशानिर्देश जारी न करने के बारे में रेल मंत्रालय का तर्क विरोधाभासी था और वह स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि मार्च 2008 में 2008 के उपरोक्त दर परिपत्र स. 7 जारी करने के बाद, रेल मंत्रालय ने नवम्बर 2012 में विशेष रूप से स्पष्ट किया कि छः प्रतिशत की यह रियायत एनएमजी रेक में परिवहन किए जाने वाले ऑटोमोबाइल के लिए भी लागू होगी। इसके अलावा, रेल मंत्रालय के निर्देशों में एएफटीओ योजना के अंतर्गत बीसीएसीबीएम रेक में ऑटोमोबाइल के परिवहन पर माल-भाड़े में इस प्रकार की रियायत नहीं दी गई थी। इस लिए, रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार, यह रियायत एएफटीओ योजना के अंतर्गत ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर के

⁴⁰ छह प्रतिशत की रियायत: स्रोत- एफओआईएस की वेब रिपोर्ट/जावक माल-भाड़ा रजिस्टर।

स्वामित्व वाले बीसीएसीबीएम रक के बजाय केवल एनएमजी रक के माध्यम से परिवहन किए जाने वाले में ऑटोमोबाइल के लिए लागू थी।

इस प्रकार, ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर को अपात्र रियायत देने के परिणामस्वरूप ऑपरेटर को अनुचित लाभ हुआ और रेलवे को ₹ 9.25 करोड़ का नुकसान हुआ।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय इस संबंध में आवश्यक अनुदेश जारी करने पर विचार करे और इस अपात्र रियायत की अनुमति न देने के लिए माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली में उपयुक्त संशोधन सुनिश्चित करे।

2.6 प्रणाली अपडेट न होने से हानि: पूर्वोत्तर रेलवे

माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली को अपडेट करने में विफलता के परिणामस्वरूप अधिसूचित सीसी+8 मार्ग के अनुसार माल-भाड़ा न लेने के कारण ₹ 8.69 करोड़ का माल-भाड़ा कम वसूला गया।

रेल मंत्रालय (रे.मं.) के परिपत्र (अक्टूबर 2015 और मई 2019) में निर्धारित किया गया है कि जब यातायात उन मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिनमें एक या अधिक अलग-अलग मार्ग शामिल होते हैं जैसे अपवादित सीसी+6 मार्ग, सार्वभौमिक सीसी+6 मार्ग, सीसी+8 मार्ग⁴¹ आदि, शुल्क योग्य वजन उस मार्ग की अनुमेय वहन क्षमता (पीसीसी) होगा जिसके लिए पीसीसी सबसे अधिक प्रतिबंधात्मक है।

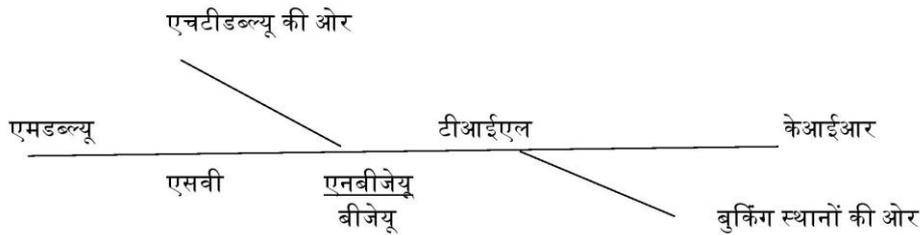
24 अगस्त 2016 को, रेल मंत्रालय ने 26 अगस्त 2016 से पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) के कटिहार-बरौनी मार्ग (केआईआर-बीजेयू) को सीसी+8 मार्गों की सूची में अधिसूचित किया। लेकिन, केआईआर-बीजेयू मार्ग सीसी+8 मार्ग के रूप में अपनी अधिसूचना की तारीख (26 अगस्त 2016) से छह साल के विलंब के बाद 8 जून

⁴¹ अपवादित सीसी+6, सार्वभौमिक सीसी+6, सीसी+8 मार्गों की श्रेणियां हैं, जो उनकी वहन क्षमता (टन में) प्रति वैगन वस्तुवार (जैसा कि समय-समय पर रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किया गया है) के संबंध में हैं।

2022 को माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) में अपडेट किया गया।

मार्च 2022 में पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) के मैरवा स्टेशन (एमडब्ल्यू) के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि विभिन्न स्थानों से वाया तिलरथ (टीआईएल), मैरवा स्टेशन के लिए स्टोन चिप्स बुक किए गए थे और उनका माल-भाड़ा सीसी+6 की दर से लिया गया था।

स्टेशनों की सापेक्ष स्थिति नीचे रेखा चित्र में दर्शाई गई है:



यह देखा गया कि ये सभी बुकिंग केआईआर-बीजेयू मार्ग के एक छोटे से हिस्से (छ: किलोमीटर) टीआईएल-न्यू बरौनी (एनबीजेयू) से गुजर रही थी। केआईआर-बीजेयू मार्ग को प्रणाली पर सीसी+8 के रूप में अपडेट न करने के कारण, इस हिस्से को सीसी+6 माना गया और स्टोन चिप्स के पूरे यातायात का माल-भाड़ा सीसी+6 के पीसीसी पर वजन के लिए लिया गया, हालांकि बुकिंग का पूरा मार्ग वास्तव में सीसी+8 था। यही मामला, निकटवर्ती स्टेशनों जैसे सीवान (एसवी) और हथुआ (एचटीडब्ल्यू) पर डिलीवरी के संबंध में भी देखा गया। एमडब्ल्यू, एसवी और एचटीडब्ल्यू के लिए वाया टीआईएल यातायात की विभिन्न बुकिंग का विवरण तालिका 2.2 में दिया गया है।

तालिका 2.2: एफओआईएस को अपडेट करने में विफलता के कारण हुई अल्प वसूली का विवरण
(₹ में)

क्र. सं.	अव्यय स्टेशन	एफओआईएस में मार्ग का सीसी+6 से सीसी+8 में उन्नयन न होने के कारण उपर के स्टेशनों पर बुक किए गए यातायात के लिए माल-भाड़े की कम वसूली			माल-भाड़े की कुल कम वसूली
		हथुआ	मैरवा	सिवान	
1	2	3	4	5	6
1	एमसीसीएस	0	0	71,244	71,244
2	आरएससीएस	0	5,47,758	32,48,925	37,96,683
3	पीकेआरएक्स	3,23,317	57,30,397	73,09,801	1,33,63,515
4	बीएचडब्लू	19,50,553	1,12,79,972	55,47,165	1,87,77,690
5	आरजेएल	1,44,485	1,38,677	6,13,463	8,96,626
6	बीकेएलई	7,15,448	54,78,589	87,67,068	1,49,61,105
7	टीपीएच	0	1,38,677	2,00,801	3,39,478
8	टीएलजे	0	3,32,825	7,34,428	10,67,253
9	एमजेपी	0	2,52,989	7,12,644	9,65,633
10	एसएलजे	9,78,949	64,41,747	72,57,200	1,46,77,896
11	एसबीजी	9,13,685	59,20,025	40,27,034	1,08,60,745
12	एमजेडसी	4,56,843	34,57,982	25,46,793	64,61,618
13	पीपीटी	0	3,65,783	1,69,859	5,35,642
14	केजीजी	0	1,32,197	0	1,32,197
कुल योग		54,83,280	4,02,17,620	4,12,06,425	8,69,07,325 लगभग ₹ 8.69 करोड़

स्रोत: उपरोक्त स्टेशनों पर रेलवे रसीदों से एकत्र किए गए आंकड़े।

जैसा की उपरोक्त तालिका में दर्शाया गया है, निम्न पीसीसी (सीसी+6) की दर पर माल-भाड़ा लेने के परिणामस्वरूप जनवरी, 2017 से मई, 2022 की अवधि के दौरान ₹ 8.69 करोड़ रुपये के माल-भाड़े की कम वसूली हुई।

मामला, मार्च 2022 में उपर प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। जवाब में (जून 2022), रेलवे प्रशासन ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार कर लिया और कहा कि मार्ग (टीआईएल-एनबीजेयू) पूमरे के अंतर्गत आता है और उस मार्ग का उन्नयन अब किया जा चुका है।

मामले को जनवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफारिश:

माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली को समय पर अपडेट सुनिश्चित करने में विफलता की जांच की जानी चाहिए और इस चूक के लिए जिम्मेदारी तय की जाए। रेलवे प्रशासन एफओआईएस को समय पर अपडेट करना सुनिश्चित करे ताकि इस तरह की घटनाओं से बचा जा सके।

2.7 माल-भाड़ा कम लेने से हानि: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे प्रशासन द्वारा साइडिंग दूरी पर टैरिफ की प्रयोज्यता पर रेल मंत्रालय के अनुदेशों के साथ-साथ जोनल रेलवे के वाणिज्यिक परिपत्र को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप अक्टूबर 2020 से फरवरी 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.12 करोड़ की माल-भाड़ा आय की हानि हुई।

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली खंड-॥ के पैरा 1438 में लागू दर और प्रभार्य दूरी⁴² के आधार पर माल-भाड़े के संग्रह करने को निर्धारित किया गया है। रेल मंत्रालय (रे.म.) ने सितंबर 2014 में थू डिस्टेंस के आधार⁴³ पर माल-भाड़ा लेने की एक प्रणाली तैयार की थी, जिसके लिए प्रभार्य दूरी को सर्विंग स्टेशन और साइडिंग के सबसे दूर बिंदु तक की दूरी के संदर्भ के बिना रेल मंत्रालय के 24 सितंबर 2014 के परिपत्र के पैरा 4.1 द्वारा अधिसूचित किया जाना था।

पारादीप (पीआरडीपी) पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) का एक प्रमुख रेक हैंडलिंग स्टेशन है जो पारादीप पोर्ट ट्रस्ट की विभिन्न साइडिंगों को सेवा प्रदान करता है। पूतरे ने पीआरडीपी+7.45 किलोमीटर (यानी स्रोत या गंतव्य स्टेशन से पारादीप तक की दूरी और 7.45 किलोमीटर साइडिंग दूरी) की प्रभार्य दूरी के साथ थू डिस्टेंस के

⁴² प्रभार्य दूरी बुकिंग स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक की सबसे छोटी दूरी है या जो माल-भाड़े के लिए अधिसूचित है।

⁴³ रेल मंत्रालय के रेट मास्टर परिपत्र सं. टीसी-1/2014/214/3 दिनांक 24 सितंबर 2014 के अनुसार प्रारंभिक स्टेशन से साइडिंग के अंतिम बिंदु तक माल-भाड़ा थू डिस्टेंस के आधार पर लिया जाता है।

आधार पर 'पारादीप पोर्ट थू डिस्टेंस साइडिंग (अल्फा कोड-पीपीटीपी)' नामक साइडिंग को अधिसूचित⁴⁴ किया था।

लेखापरीक्षा ने पाया (मार्च 2022) कि अक्टूबर 2020 से फरवरी 2022 के दौरान पीपीटीपी साइडिंग से लोड किए गए 245 रैक मैसर्स टाटा स्टील लिमिटेड (टीएसएलजे)/जखापुरा और बोकारो स्टील प्लांट (बीएससीएस) साइडिंग के लिए बुक किए गए थे। यद्यपि, उन रैकों को पीपीटीपी साइडिंग से लोड किया गया था, रेलवे रसीदों में मूल स्टेशन को गलत तरीके से 'कार्गो बर्थ साइडिंग (सीबीएसपी)' के रूप में दिखाया गया था, जिसकी प्रभार्य दूरी पीआरडीपी+0 किमी की है। इस प्रकार, उन 245 रैकों में पीपीटीपी के बजाय सीबीएसपी से दूरी के लिए माल-भाड़ा लिया गया था, जो वास्तविक साइडिंग नहीं था जहां से रैक लोड किए गए थे। गंतव्य टीएसएलजे वाले रैकों के लिए 127 किलोमीटर के बजाय 119 किलोमीटर के लिए माल-भाड़ा लिया गया और बीएससीएस गंतव्य वाले रैकों के लिए 605 किलोमीटर की दूरी के बजाय 597 किलोमीटर की दूरी के लिए माल-भाड़ा लिया गया, जिसमें दोनों मामलों में 8 किलोमीटर की दूरी के लिए माल-भाड़ा नहीं लेना शामिल था।

पीपीटीपी साइडिंग को थू डिस्टेंस के आधार पर अधिसूचित किया गया था। इसलिए, साइडिंग के सबसे दूर बिंदु तक प्रभार्य दूरी की गणना न करना रेल मंत्रालय के सितंबर 2014 के परिपत्र और साइडिंग दूरी पर पूतरे की अधिसूचना (अप्रैल 2016) का उल्लंघन था। इस प्रकार, पूतरे द्वारा 245 रैकों की अनियमित बुकिंग के परिणामस्वरूप अक्टूबर 2020 से फरवरी 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.12 करोड़ के माल-भाड़े की कम वसूली हुई, जैसा कि तालिका 2.3 में दर्शाया गया है।

⁴⁴ पूतरे के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 49 (जी)/2016 दिनांक 29 अप्रैल 2016 द्वारा।

तालिका 2.3: पूतरे द्वारा अक्टूबर 2020 से फरवरी 2022 की अवधि के दौरान प्रभारित माल-भाड़ा
(राशि ₹ में)

क्र. सं.	रेकों की संख्या	लोडिंग		लोडिंग की तारीख		लिया गया माल-भाड़ा	माल-भाड़ा लिया जाना चाहिए था	अंतर (माल-भाड़े की कम वसूली) [कॉलम.8 (-) कॉलम.7]
		से	तक	से	तक			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	234	पीपीटीपी	टीएसएलजे	07.10.2020	23.02.2022	29,62,24,770	34,74,61,762	5,12,36,992
2	11	पीपीटीपी	बीएससीएस	13.02.2021	17.02.2022	5,33,21,234	6,03,66,634	70,45,400
कुल	245							5,82,82,392
5 प्रतिशत की दर से जीएसटी								29,14,120
कुल योग								6,11,96,512
लगभग ₹ 6.12 करोड़								

स्रोत: एफओआईएस- रेलवे रसीद डेटा

मामले को जनवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया। अपने उत्तर (सितम्बर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि सीबीएसपी से टीएसएलजे और बीएससीएस तक यातायात आवाजाही हेतु रिक के लिए इंडेंट किए गए थे। लेकिन रेलवे की परिचालन सुविधा के लिए, रिक की लोडिंग पीपीटीपी से की गई थी। इसके बाद, ये रिक पीपीटीपी से सीबीएसपी के एक्सचेंज यार्ड तक पोर्ट के रेल-इंजन द्वारा ले जाये गए थे और सीबीएसपी के एक्सचेंज यार्ड से गंतव्य तक रिकों की आवाजाही रेलवे के रेल इंजनों द्वारा की गई थी। तदनुसार, माल-भाड़ा पीपीटीपी (पीआरडीपी + 7.45 किमी) से गंतव्य तक की दूरी के लिए न लेकर केवल रेलवे रेल-इंजन द्वारा ढुलाई की गई दूरी अर्थात् सीबीएसपी के एक्सचेंज यार्ड (पीआरडीपी + 0 किमी) से गंतव्य तक की दूरी के लिए लिया गया था।

अब जोनल रेलवे प्रशासन को ऐसे मामलों की पुनरावृत्ति से बचने को कहा गया है और भविष्य में उचित प्रक्रिया का पालन करने का निर्देश दिया गया है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि पीपीटीपी को थ्रू डिस्टेंस के आधार पर साइडिंग के तौर पर अधिसूचित किया गया था और शुल्क योग्य दूरी साइडिंग के एक्सचेंज यार्ड तक न होकर साइडिंग के सबसे दूर बिंदु तक होनी चाहिए थी।

थ्रू डिस्टेंस के आधार पर माल-भाड़ा लेने के संदर्भ में रेल मंत्रालय के सर्कुलर में, साइडिंग के अपने रेल-इंजन द्वारा साइडिंग से उसके एक्सचेंज यार्ड तक और एक्सचेंज यार्ड से गंतव्य तक रेलवे के रेल-इंजन द्वारा रोक की ढुलाई की कोई अवधारणा नहीं थी।

इस प्रकार, पूर्व तटीय रेलवे प्रशासन द्वारा रेल मंत्रालय के निर्देशों के साथ-साथ साइडिंग दूरी पर जोनल रेलवे के वाणिज्यिक परिपत्र को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप अक्टूबर 2020 से फरवरी 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.12 करोड़ के माल-भाड़ा राजस्व की हानि हुई।

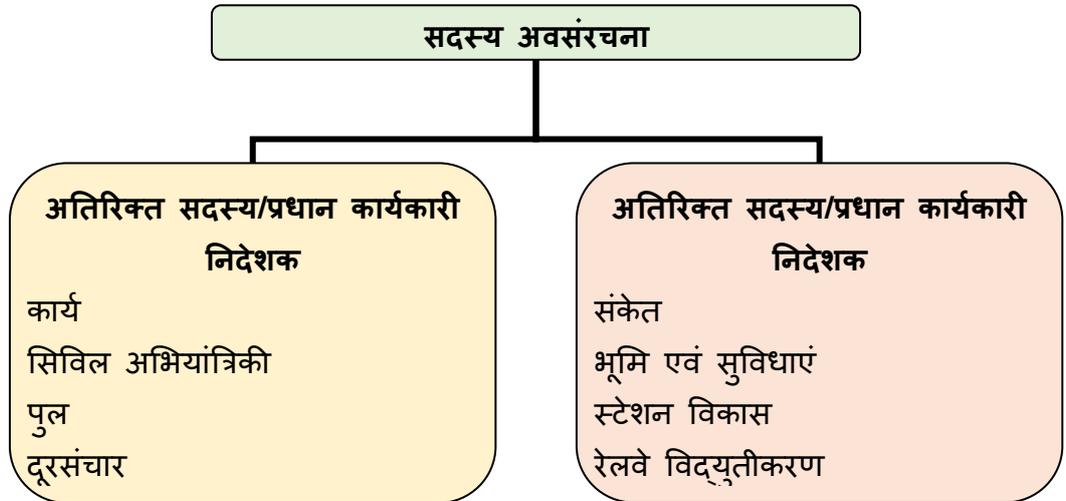
सिफ़ारिश:

रेलवे माल-भाड़े से होने वाली आय की हानि से बचने के लिए रैकों की बुकिंग में निगरानी तंत्र को मजबूत करे जिससे सभी मामलों में उचित प्रभार्य दूरी के लिए माल-भाड़े की वसूली सुनिश्चित की जा सके। इस चूक के लिए जिम्मेदारी भी तय की जाए।

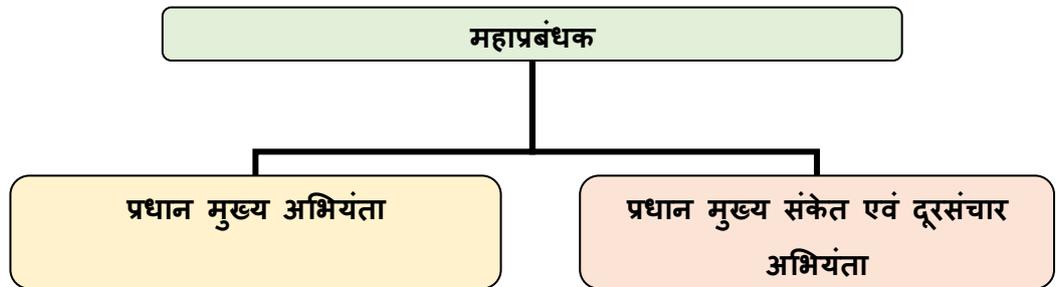
अध्याय 3 - अवसंरचना

रेलवे बोर्ड⁴⁵ में सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल की सभी अचल संपत्तियों, जैसे पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों के रखरखाव के लिए उत्तरदायी हैं। इसके अलावा, सदस्य (अवसंरचना) नई परिसंपत्तियों के निर्माण के लिए उत्तरदायी हैं, जैसे कि नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार एवं विकास कार्य। सदस्य (अवसंरचना) को अतिरिक्त सदस्यों और प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



⁴⁵ रेल मंत्रालय के वर्ष 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020 द्वारा जारी की गई रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना ।

जोनल स्तर पर, जोन की अध्यक्षता करने वाले महाप्रबंधक के साथ, अभियांत्रिकी विभाग का नेतृत्व प्रधान मुख्य अभियंता (प्र.मु.अ.) द्वारा किया जाता है। प्रधान मुख्य अभियंता को पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों आदि के रखरखाव के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। प्रत्येक जोनल रेलवे में एक मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) की अध्यक्षता में एक निर्माण संगठन भी होता है जो जोनल रेलवे के मुख्य निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी होता है। मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) को विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड में, सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल के संकेत और दूरसंचार विभागों के लिए भी उत्तरदायी हैं। रेलवे बोर्ड में, सिग्नल और दूरसंचार निदेशालय भारतीय रेल में संकेत और दूरसंचार परिसंपत्तियों की खरीद, 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, मुख्य संकेत और दूरसंचार अभियंता (मु.स.दू.अ.) संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है।

ट्रेन परिचालन में दक्षता और सुरक्षा बढ़ाने के लिए, आधुनिक संकेत एक बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। संकेत विभाग संकेत प्रणाली के समावेशन और रखरखाव को संभालता है। दूरसंचार विभाग रेलवे में दूरसंचार सेवाओं के लिए उत्तरदायी है।

2021-22 में, भारतीय रेल में अभियांत्रिकी विभाग द्वारा परिसंपत्तियों⁴⁶ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल व्यय ₹ 25,407.99 करोड़⁴⁷ था। भारतीय रेल ने

⁴⁶ संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और निर्माण कार्य, पुल, सुरंग, सड़क, स्वच्छता और जल आपूर्ति आदि।

⁴⁷ उप-शीर्ष 3002-3003 (02) - स्थायी मार्ग और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और उप-शीर्ष 3002-3003 (05) - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव-विनियोग लेख-2021-22।

नई परिसंपत्तियों⁴⁸ के सृजन पर ₹ 57,473.79 करोड़⁴⁹ भी खर्च किए। वर्ष के दौरान, वाउचरों और संविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, निर्माण संगठन सहित अभियांत्रिकी विभाग के 1097 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई।

वर्ष 2021-22 के दौरान, संकेत एवं दूरसंचार विभाग के संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर व्यय ₹ 3,401.52 करोड़⁵⁰ था। संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के सृजन पर ₹ 2144.33 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान, वाउचरों और संविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, संकेत एवं दूरसंचार विभाग के 184 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में 17 पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। इन पैराग्राफों में अनुपालन संबंधी मुद्दों पर प्रकाश डाला गया है जो संविदाकार को संविदा देने में अनुचित लाभ, रेल परियोजनाओं में निधियों का अवरोधन, सृजित परिसंपत्तियों का कम उपयोग, संविदाकारों से देय प्रभारों की वसूली न होना, वैगनों की संभावित आय क्षमता की हानि, परिसंपत्तियों के सृजन पर अनुपयोगी व्यय आदि से संबंधित हैं।

3.1 संविदा देने में अनुचित लाभ: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने निविदाओं के मूल्यांकन के लिए आवश्यक योग्यता मानदंडों की अनदेखी करते हुए एक अपात्र बोलीदाता को ₹ 1110.80 करोड़ की संविदा दी।

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) 'उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई ब्रॉड गेज रेल लिंक परियोजना' (यूएसबीआरएल)- 'राष्ट्रीय महत्व' की परियोजना का निर्माण कर रहा है। परियोजना के हिस्से के रूप में, इरकॉन ने सितंबर 2012 में

⁴⁸ नई लाइन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण कार्य, पुल कार्य, समपार और यात्री सुविधा कार्य।

⁴⁹ उप शीर्ष 5002-5003- परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन- विनियोग लेखे- 2021-22।

⁵⁰ उप शीर्ष 3002 और 3003 (5) के लघु शीर्ष 500, 600 और 700 - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव - भारतीय रेल विनियोग लेखे- 2021-22।

‘उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई ब्रॉड गेज रेल लिंक परियोजना के धरम-काजीगुंड खंड पर ‘टी 48’⁵¹ सुरंग का निर्माण शुरू किया।

सुरंग के निर्माण की संविदा प्रारंभ में (सितम्बर, 2012) मैसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड (एचसीसी) को ₹ 883.90 करोड़ की लागत पर दिया गया था जिसे 5 सितंबर 2017 (60 महीनों में) तक पूरा किया जाना था। कार्य की गति धीमी होने के कारण⁵², इरकॉन ने मैसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड के जोखिम और लागत पर संविदा (लगभग पांच साल) को समाप्त कर दिया (अप्रैल 2017)।

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने ₹ 676.83 करोड़ की अनुमानित लागत⁵³ से सुरंग टी48 के शेष कार्यों के निष्पादन हेतु खुली निविदाएं आमंत्रित की (जून 2017)। तीन बोलीदाताओं⁵⁴ में से, दो बोलीदाताओं अर्थात् मैसर्स गैमन इंजीनियर्स एंड कॉन्ट्रैक्टर्स प्राइवेट लिमिटेड⁵⁵ (जीईसीपीएल) और मैसर्स पटेल एंड एज जेवी को तकनीकी रूप से योग्य घोषित किया गया था।

यह कार्य सबसे कम बोली लगाने वाले अर्थात् मैसर्स गैमन इंजीनियर्स एंड कॉन्ट्रैक्टर्स प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 1,110.80 करोड़⁵⁶ के संविदा मूल्य पर दिया गया (अगस्त 2017) था, जिसे नवंबर 2020 तक पूरा किया जाना था। चूंकि संविदा का मूल्य मूल संविदा मूल्य से ₹ 433.97 करोड़ अधिक था, ₹ 433.97 करोड़ की पूरी राशि मैसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड से वसूली जानी थी।

⁵¹ किमी 100.00 से किमी 110.200 के बीच

⁵² निर्धारित पूर्णता अवधि (60 महीनों में से 54 महीने) के 90 प्रतिशत में कार्य की समग्र प्रगति केवल 32.29 प्रतिशत थी।

⁵³ यह अनुमान पिछले संविदाकार, मैसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड को दी गई दर (सितंबर 2012) पर आधारित था।

⁵⁴ मैसर्स एचसीसी, मैसर्स जीईसीपीएल और मैसर्स पटेल एंड एज जेवी

⁵⁵ मैसर्स जीईसीपीएल एक अन्य निजी कंपनी मैसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड (जीआईएल) की सहायक कंपनी है।

⁵⁶ शुरुआत में इसे ₹ 1170.32 करोड़ में दिया गया था, लेकिन बाद में जीएसटी में 18 प्रतिशत से 12 प्रतिशत किए गए संशोधन के कारण इसे ₹ 1110.80 करोड़ में समायोजित कर दिया गया।

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने बैंक गारंटी को भुनाकर और प्रतिधारण राशि जब्त करके मैसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड से केवल ₹ 197.28 करोड़ वसूल किए। हालांकि, मैसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड ने मध्यस्थता में चली गई (अप्रैल 2018) और ₹ 236.69 करोड़ की शेष राशि अभी तक (फरवरी 2023 तक) वसूली नहीं गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि:

- निविदाकर्ताओं को निर्देश (आईटीटी) के खंड 23 के अनुसार, बोलियों का मूल्यांकन आईटीटी के अनुलग्नक IV और IV ए में निर्धारित मानदंडों के आधार पर किया जाना था। आगे, आईटीटी के अनुबंध IV ए के 'आवश्यक योग्यता मानदंड' ए5 के अनुसार, संविदाकार के पास सकारात्मक निवल संपत्ति होनी थी, जिसे मार्च 2016 को समाप्त होने वाले पिछले वित्तीय वर्ष के परीक्षित बैलेंस शीट से विनिर्णीत किया जाना था।

31 मार्च 2016 को लेखापरीक्षित बैलेंस शीट जमा करने के बजाय, मैसर्स जीईसीपीएल ने 2011-12 से 2015-16 तक मैसर्स गैमन इंडिया लिमिटेड (जीआईएल)⁵⁷ के टर्नओवर का विवरण प्रस्तुत किया, जिसे चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किया गया था। परिणास्वरूप, इरकॉन ने मैसर्स जीईसीपीएल के नवीनतम बैलेंस शीट (लेखापरीक्षित/प्रोविजनल) की मांग की (14 अगस्त 2017)। मैसर्स जीईसीपीएल ने 31 मार्च 2017 की स्थिति के अनुसार अनंतिम बैलेंस शीट (31 मार्च 2016 को निर्धारित बैलेंस शीट की तुलना में) (15 अगस्त 2017⁵⁸) प्रस्तुत किया।

- मैसर्स जीआईएल के टर्नओवर विवरण और आगामी वर्ष के लिए बैलेंस शीट के आधार पर, मैसर्स जीईसीपीएल के निवल मूल्य का मूल्यांकन 'सकारात्मक' रूप में किया गया था। मैसर्स जीईसीपीएल को संविदा

⁵⁷ मैसर्स जीआईएल के अभियांत्रिकी, प्रापण और निर्माण (ईपीसी) व्यवसाय को जुलाई 2016 से मैसर्स जीईसीपीएल को हस्तांतरित कर दिया गया था।

⁵⁸ 15 अगस्त 2017 एक राष्ट्रीय अवकाश था

समिति द्वारा 18 अगस्त 2017 को सफल बोलीदाता घोषित किया गया था और 30 अगस्त 2017 को कार्य सौंपा गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2016-17 के अनंतिम बैलेंस शीट के अनुसार, मैसर्स जीईसीपीएल के पास 31 मार्च 2016 तक मामूली नकद शेष राशि अर्थात् केवल ₹ 9 लाख के बराबर नकद और 'शून्य' टर्नओवर था। इस अल्प नकदी और 'शून्य' संयंत्र और मशीनरी के साथ भी, मैसर्स जीईसीपीएल को ₹ 1,110.80 करोड़ मूल्य की संविदा प्रदान करने के लिए तकनीकी रूप से योग्य घोषित किया गया था।

सतर्कता नियमावली 2017 का पैरा 9.9.2 (x), निर्धारित करता है कि संविदाओं का पूर्व-अधिसूचित मानदंडों के अनुसार कड़ाई से मूल्यांकन किया जाना चाहिए, और उस संविदा के नियम और शर्तों/विनिदष्टियों में किसी बोलीदाता/बोलीदाताओं के पक्ष में ढील नहीं दी जानी चाहिए। इस प्रकार, मैसर्स जीईसीपीएल की 31 मार्च 2017 को समाप्त वर्ष के लिए बैलेंस शीट को स्वीकार करना, नियम और शर्तों में छूट के समान है, जिससे बोलीदाता को अनुचित लाभ हुआ है, जो न केवल आईटीटी का उल्लंघन था, बल्कि सतर्कता नियमावली का भी उल्लंघन था।

मैसर्स जीईसीपीएल को 29 अगस्त 2020 तक कार्य पूरा करना था, लेकिन उस तारीख के 30 महीने बाद भी अर्थात् फरवरी 2023 तक काम पूर्ण नहीं हुआ था। मैसर्स जीईसीपीएल द्वारा कार्य की धीमी प्रगति ने ₹ 433.97 करोड़ की उच्च लागत पर पुनः निविदा के उद्देश्य को विफल कर दिया और राष्ट्रीय महत्व की परियोजना कार्य को पूर्ण करने की समय-सीमा का पालन नहीं किया गया था।

सुरंग का कार्य, जो नवंबर 2020 तक पूर्ण होना था (मूल रूप से सितंबर 2017 के लिए निर्धारित), फरवरी 2023 तक भी पूरा नहीं हुआ था। मैसर्स जीईसीपीएल को अधिक लागत पर कार्य देने के बावजूद, सतर्कता नियमावली और आईटीटी का उल्लंघन कर मानदंडों में ढील देकर भी कार्य पूर्ण करने की समय-सीमा का पालन नहीं किया गया था।

इरकॉन ने कहा (जून 2021) कि हालांकि बोलीदाता (मैसर्स जीईसीपीएल) का 2015-16 में निवल मूल्य सकारात्मक था, 1 जुलाई 2016 से व्यवस्था की योजना लागू होने के साथ, 2016-17 की अनंतिम बैलेंस शीट की मांग करना

विवेकपूर्ण समझा गया। इरकॉन ने आगे कहा कि एक फर्म - 'निकियास मेटल्स प्राइवेट लिमिटेड' - 17 दिसंबर 2014 को शामिल की गई थी और बाद में (12 जुलाई 2016 को) उसका नाम मैसर्स जीईसीपीएल रखा गया जो 1 जुलाई 2016 तक मैसर्स जीआईएल का हिस्सा थी। चूंकि 31 मार्च 2016 को मैसर्स निकियास मेटल्स प्राइवेट लिमिटेड की निवल संपत्ति कंपनी द्वारा 'सकारात्मक' निर्धारित की गई थी, इसलिए मैसर्स जीईसीपीएल को पात्रता मानदंडों को पूरा करने वाला माना गया था।

रेल मंत्रालय ने इरकॉन के उत्तर को अनुलेखित किया (अक्टूबर 2021)।

इरकॉन का तर्क कि मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए मैसर्स निकियास मेटल्स प्राइवेट लिमिटेड की बैलेंस शीट के आधार पर मैसर्स जीईसीपीएल की निवल संपत्ति को 'सकारात्मक' निर्धारित किया गया था, स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि बोलीदाता ने निवल मूल्य के समर्थन में कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया था। फाइल या दस्तावेजों में पहले मैसर्स निकियास मेटल्स का कोई उल्लेख नहीं था। इसका उल्लेख इरकॉन ने अपने नवीनतम उत्तर में किया था। रेल मंत्रालय का रुख भी स्वीकार्य नहीं था।

कंपनी ने मैसर्स जीईसीपीएल से अतिरिक्त दस्तावेज (2016-17 के लिए अनंतिम बैलेंस शीट) मांगे और उसने निविदा को अंतिम रूप देने के लिए मार्च, 2017 को समाप्त अवधि के लिए इस अनंतिम बैलेंस शीट पर भरोसा किया। यह आईटीटी के अनुबंध IV-ए के पूर्व-अधिसूचित मानदंड ए5 का उल्लंघन था, जिसमें कहा गया था कि 'संविदाकार की सकारात्मक नेटवर्थ का आकलन मार्च, 2016 को समाप्त हुए पिछले वित्तीय वर्ष की लेखापरीक्षित बैलेंस शीट से किया जाना था'। यह सतर्कता नियमावली का उल्लंघन करते हुए मैसर्स जीईसीपीएल को अनुचित लाभ पहुंचाने के समान है।

इस प्रकार, इरकॉन ने कार्य प्रदान करते समय आवश्यक योग्यता मानदंडों और केंद्रीय सतर्कता आयोग के निर्देशों की अनदेखी करके मैसर्स जीईसीपीएल को अनुचित लाभ पहुंचाया। उच्च लागत (64.12 प्रतिशत की वृद्धि) पर काम देने के बावजूद, काम पूरा नहीं हुआ था और फरवरी 2023 तक पहले ही समय-सीमा से 65 महीने पीछे चल रहा था।

सिफारिश:

संविदाकार को अनुचित लाभ पहुँचाने पर जिम्मेदारी तय की जाए।

3.2 माल यातायात के लिए खंड खोलने में असामान्य विलंब के कारण परिसंपत्तियों के निष्क्रिय पड़े रहने से संभावित आय की हानि: पश्चिम रेलवे

गेज परिवर्तन के बाद माल यातायात के लिए खंड को खोलने में विलंब के कारण 2018-19 से 2020-21 की अवधि के दौरान ₹ 126 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई, इसके अलावा परियोजना पर किया गया ₹ 121 करोड़ का निवेश तीन वर्षों से अधिक समय तक निष्क्रिय रहा।

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1601 में कहा गया है कि निर्माणाधीन लाइन को अलाभकारी नहीं छोड़ा जाना चाहिए। आगे, रेल मंत्रालय (रे.मं.) के नवंबर 2011 के निर्देशों में परियोजना के पूरा होने से छः महीने के भीतर कमियों/बचे हुए कार्यों के निपटारे पर भी जोर दिया गया है।

पश्चिम रेलवे (परे) के अहमदाबाद मंडल में वयोर तक नई लाइन (24.65 किलोमीटर) के साथ भुज-नलिया (101.35 किलोमीटर) के गेज परिवर्तन की परियोजना को पूरक बजट 2008-09⁵⁹ में मंजूरी दी गई थी। ₹ 321.62 करोड़ की लागत वाली भुज-नलिया परियोजना (101.35 किलोमीटर) के गेज परिवर्तन के लिए विस्तृत प्राक्कलन अगस्त 2014 में मंजूर किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया (अक्टूबर 2022) कि इस परियोजना को रेल इंडिया टेक्निकल एवं इकोनॉमिक सर्विस लिमिटेड (राइट्स)⁶⁰ के साथ संयुक्त उद्यम (जेवी) के अंतर्गत शुरू करने की योजना बनाई गई थी। फिर भी, रेल मंत्रालय ने जून 2015⁶¹ में पश्चिम रेलवे को कार्य निष्पादित करने का निर्देश दिया। आगे, यदि

⁵⁹ 2010-11 की पिंक बुक मद संख्या 7 ।

⁶⁰ राइट्स ने अक्टूबर 2014 में रुचि पत्र प्रस्तुत किया।

⁶¹ रेल मंत्रालय का पत्र सं. 2014/इन्फ्रा/12/18 दिनांकित 29 जून, 2015

इस परियोजना के लिए विशेष प्रयोजन वाहन⁶² (एसपीवी) के निर्माण को बाद में मंजूरी दी जाती है, तो निर्माण कार्य आंशिक रूप से या पूरी तरह से, पश्चिम रेलवे और विशेष प्रयोजन वाहन के बीच उपयुक्त व्यवस्था के माध्यम से सौंपे गए कार्यों की स्थिति के आधार पर पश्चिम रेलवे द्वारा किया जाना जारी रहेगा। तदनुसार, पश्चिम रेलवे ने ₹ 121.14 करोड़ की लागत से भुज-देशलपुर खंड के गेज परिवर्तन कार्य को पूरा किया और रेलवे सुरक्षा आयुक्त (रे.सु.आ.) द्वारा अगस्त 2017 में इसका निरीक्षण किया गया था। रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने जोनल रेलवे को यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए खोलने हेतु अधिकृत किया (सितंबर 2017), बशर्ते कि खंड के निरीक्षण के दौरान पाई गई कमियों पर उनके द्वारा की गई टिप्पणियों का अनुपालन किया जाए। फिर भी, कार्य पूरा होने के बाद इस खंड को खोलने में 36 महीने की देरी हुई जैसा कि नीचे दिए गए प्रवाह चार्ट से देखा गया है।

⁶² एकल, अच्छी तरह से परिभाषित और संकीर्ण वस्तुपरक/उद्देश्य को पूरा करने के लिए बनाई गई एक कानूनी इकाई।

भुज-नलिया परियोजना के गेज परिवर्तन कार्य की प्रगति को दर्शाता प्रवाह चार्ट

रेल मंत्रालय ने, पत्र सं. 2014/इंफ्रा/12/18 दिनांकित 29 जून, 2015 के माध्यम से जून, 2015 में भुज-नलिया परियोजना के गेज परिवर्तन के कार्य को संयुक्त उद्यम के माध्यम से करने के निर्णय को अंतिम रूप दिए जाने तक निर्माण संगठन/प.रे. द्वारा किए जाने को मंजूरी दी।



सदस्य अभियांत्रिकी/रेल मंत्रालय ने जुलाई 2016 में, इस परियोजना को एक लक्षित परियोजना के रूप में अभिज्ञापित किया और भुज-देशलपुर खंड (28.85 किलोमीटर) को 2016-17 में चालू करने का निर्देश दिया।



अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय ने संयुक्त उद्यम के माध्यम से परियोजना के निष्पादन के लिए निर्णय लिया। उत्तर में, पश्चिम रेलवे ने पत्र संख्या डब्ल्यूएनसी/121/6/4 (भुज-नलिया) (जनरल कोर्सेस) दिनांक 31 अगस्त 2016 के माध्यम से भुज-देशलपुर खंड से संबंधित निविदाओं को अंतिम रूप देने के लिए स्पष्टीकरण और अनुमोदन मांगा।



रेल मंत्रालय ने सितंबर 2016 में भुज से देशलपुर तक शेष कार्य करने और पूरा करने के लिए पश्चिम रेलवे को मंजूरी दी।



भुज-देशलपुर खंड का कार्य पूरा होने के बाद, रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने खंड का निरीक्षण किया (अगस्त 2017) और सितंबर 2017 में जोनल रेलवे को यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए खोलने के लिए अधिकृत किया गया, बशर्ते कि खंड के निरीक्षण के दौरान पाई गई कमियों पर उनके द्वारा की गई टिप्पणियों का अनुपालन किया जाए।



भुज-देशलपुर खंड को मार्च 2021 में 36 महीने के असामान्य विलंब के साथ माल यातायात के लिए खोला गया था, जबकि इसे रेलवे सुरक्षा आयुक्त निरीक्षण के छः महीने के भीतर अर्थात् अप्रैल 2018 तक खोला जाना था।

स्रोत: निर्माण संगठन/पश्चिम रेलवे के संबंधित अभिलेख।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि मार्च 2021 में माल यातायात के लिए खंड खोलने के बाद, फरवरी 2022 से अगस्त 2022 तक की सात महीनों की अवधि के दौरान देशलपुर में बंटोनाइट के 26 जावक रिक की बुकिंग से ₹ 24.47 करोड़ की माल-भाड़ा आय हुई। प्रति माह औसत आय ₹ 3.5 करोड़ थी।

माल यातायात के लिए भुज-देशलपुर खंड को सौंपने में 36 महीने (अप्रैल 2018 से मार्च 2021) के विलंब के कारण, पश्चिम रेलवे ने ₹ 126 करोड़⁶³ का माल-भाड़ा अर्जित करने का अवसर खो दिया जैसा कि तालिका 3.1 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.1: भुज-देशलपुर खंड के संबंध में संभावित आय की हानि

(राशि ₹ में)

क्रम सं.	माह	रेकों की संख्या	माल-भाड़ा		कुल (कॉलम .4 + कॉलम.5)
			जीएसटी के बिना	जीएसटी	
1	2	3	4	5	6
1	फरवरी 2022 से अगस्त 2022 तक	26	232972118	11730939	244703057 अर्थात ₹ 24.47 करोड़
नोट:	सात महीनों (फरवरी 2022 से अगस्त 2022) की आय = ₹ 244703057				
	प्रति माह औसत आय = ₹ 244703057 को सात से विभाजित (फरवरी 2022 से अगस्त 2022) = ₹ 34957579.57				
	36 महीनों (अप्रैल 2018 से मार्च 2021) के लिए आय की हानि = ₹ 34957579.57 (x) 36 = ₹ 1258472864.52 या ₹ 126 करोड़				

स्त्रोत: मुख्य माल पर्यवेक्षक, देशलपुर के अभिलेख के अनुसार आंकड़े।

मामले को जनवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया। अपने उत्तर (सितम्बर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि सीआरएस की टिप्पणियों का अनुपालन जुलाई 2018 में कर लिया गया था। सीआरएस के निरीक्षण से पूर्व, सीटीपीएम/सीसीजी⁶⁴ को सलाह दी गई थी कि भुज-देशलपुर खंड को चरण-1 में केवल एक ट्रेन प्रणाली पर चालू करने की योजना बनाई गई थी और आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था। जवाब में, अहमदाबाद मंडल ने पानी

⁶³ 36 महीनों के लिए ₹ 3.5 करोड़ प्रति माह की दर से।

⁶⁴ मुख्य यातायात एवं योजना प्रबंधक/चर्चगेट।

की आपूर्ति, समापन परीक्षण, लेवल क्रॉसिंग गेटों पर कर्मचारी तैनात करने या संचालन के लिए आवश्यक अन्य सुविधा प्रदान करने के लिए कहा। उन्होंने आगे सलाह दी कि मौजूदा ट्रेनों और समय सारणी की जांच की गई जो मुख्य रूप से देशलपुर की ओर किसी भी सेवा के विस्तार के लिए उपयुक्त नहीं थी। खंड के परिचालन उपयोग हेतु 'ओपन लाइन' द्वारा इंगित की गई अतिरिक्त कमियों/आवश्यकताओं/सुविधाओं की आवश्यकता पर भुज-देशलपुर खंड पश्चिम रेलवे के निर्माण संगठन के प्रशासनिक नियंत्रण में न होने के कारण ध्यान नहीं दिया जा सका क्योंकि सम्पूर्ण परियोजना (वयोर तक नई लाइन के साथ भुज-नलिया का गेज परिवर्तन) वाणिज्यिक संचालन के लिए रेल इंडिया टेक्निकल एवं इकोनॉमिक सर्विस लिमिटेड (राइट्स) और गुजरात रेल इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट कारपोरेशन (जी-आरआईडी)⁶⁵ को स्तानांतरित कर दी गई थी। इसके कारण खंड को माल यातायात के लिए खोलने हेतु 'ओपन लाइन' को सौंपने में देरी हुई।

जवाब से संकेत मिलता है कि खंड को खोलने से पहले और अहमदाबाद मंडल द्वारा बताई गई कमियों को दूर करने के लिए ठोस उपायों की योजना बनाए बिना परियोजना हस्तान्तरण करने व पूर्ण हुए भुज-देशलपुर खंड को 'ओपन लाइन' को सौंपने के लिए सीआरएस द्वारा बताई गई कमियों को तुरंत ठीक करने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण माल यातायात के लिए लाइन खोलने में 36 महीने (अप्रैल 2018 से मार्च 2021) की देरी हुई। इस अत्यधिक देरी के परिणामस्वरूप तीन वर्ष से अधिक समय तक ₹ 121.14 करोड़ का निवेश निष्क्रिय पड़े रहने के साथ-साथ माल-भाड़ा आय में ₹ 126 करोड़⁶⁶ की हानि हुई।

सिफारिश:

भुज-देशलपुर खंड को खोलने में हुई देरी के लिए जिम्मेदारी तय की जाए।

⁶⁵ रेल मंत्रालय और गुजरात सरकार का एक संयुक्त उद्यम ।

⁶⁶ 36 माह के लिए ₹ 3.5 करोड़ प्रति माह की दर से ।

3.3 संपर्क मार्ग का काम पूरा न होने से पूंजी का अवरोधन: पश्चिम मध्य रेलवे

रोड़ ओवर ब्रिज के लिए संपर्क मार्ग का काम पूरा न होने के परिणामस्वरूप रेलवे की ₹ 43.59 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई और समपार को बंद न करने के कारण ₹ 1.35 करोड़ का आवर्ती व्यय हुआ।

वर्तमान समपार (एलसी) के स्थान पर रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी) अथवा रोड़ अंडर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण का कार्य रेलवे द्वारा राज्य सरकार के साथ लागत साझेदारी के आधार पर किया जाता है। भारतीय रेलवे स्थायी मार्ग नियमावली के पैरा 925 के अनुसार, एक समपार पर न्यूनतम ट्रेन वाहन इकाइयां⁶⁷ प्रतिदिन एक लाख होनी चाहिए ताकि वे लागत साझेदारी के आधार पर आरओबी/आरयूबी के प्रतिस्थापन के लिए पात्र हो सकें। इसके अलावा, आरओबी/आरयूबी को चालू करने से पहले समपार को बंद करना सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने मई, 2008 में निर्देश दिया था कि रेलवे को केवल उन्हीं आरओबी/आरयूबी को निष्पादन के लिए लेना चाहिए जहां राज्य सरकार द्वारा निधियों का आवश्यक प्रावधान सुनिश्चित किया जाता है। यह भी निर्धारित किया गया था कि राज्य सरकार से इस आशय का एक वचन पत्र प्राप्त किया जाना चाहिए कि संपर्क मार्गों पर काम को एक साथ शुरू करने और पूरा करने के लिए उनकी कार्य कार्यक्रम में काम के लिए प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

कार्यालय उप मुख्य अभियंता (निर्माण) कोटा में अभिलेखों की समीक्षा (मई 2022) के दौरान यह पाया गया कि रेल प्रशासन द्वारा कुल ₹ 67.37 करोड़ की लागत से वर्तमान एलसी⁶⁸ के बदले में चार आरओबी का कार्य शुरू किया गया था। 2012-13 से 2015-16 के दौरान सभी चारों कार्यों को रेल मंत्रालय के 2008 के दिशा-निर्देशों के अनुसार सक्षम प्राधिकारी द्वारा स्वीकृत किया गया था। चार

⁶⁷ वाहन यातायात

⁶⁸ एलसी स. 20, 8, 219 और 32 की लागत क्रमशः ₹ 14.33 करोड़, ₹ 15.42 करोड़, ₹ 22.02 करोड़ और ₹ 15.60 करोड़।

आरओबी के रेलवे हिस्से का कार्य अक्टूबर 2019 से दिसंबर 2021 के बीच पूरे किए गए, जैसा कि तालिका 3.2 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.2: वर्तमान एलसी के बदले रेलवे प्रशासन द्वारा शुरू किए गए आरओबी का विवरण
(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	एलसी सं.	आरओबी कार्य का नाम	पिंक बुक मद सं.	स्वीकृति का वर्ष	राज्य के साथ लागत साझा	राशि (रेलवे का हिस्सा)	रेलवे के हिस्से का कार्य पूरा होने की तिथि	रेल प्रशासन द्वारा कार्य पूर्ण करने हेतु किया गया वास्तविक व्यय (31 मार्च 2022 तक)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	20	लुनिरिचा - वीएमए	153	2012-13	एमपी	14.33	31 अक्टूबर 2019	6.71
2	08	एमईपी - लुनिरिचा	152	2012-13	एमपी	15.42	31 अक्टूबर 2019	6.72
3	219	डुमरिया - बीएक्सएन	200	2015-16	राजस्थान	22.02	31 दिसंबर 2021	19.94
4	32	तलावली - सीएमयू	199	2015-16	राजस्थान	15.60	21 मार्च 2020	10.22
कुल						67.37	कुल	43.59

स्रोत: विनियोग लेखे में व्यय और अंतिम अनुदान।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

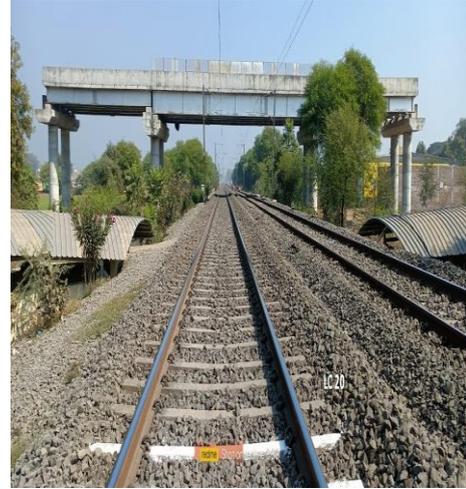
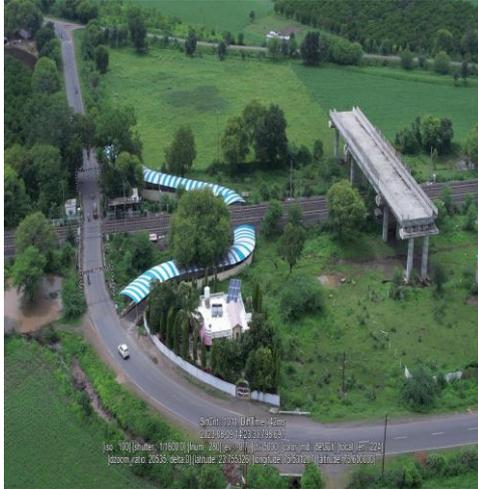
- क) रेल मंत्रालय के निर्देशों (मई 2008) के बावजूद, पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) प्रशासन ने राज्य सरकार द्वारा संपर्क मार्ग की प्रगति सुनिश्चित किए बिना आरओबी के काम को निष्पादित किया। राज्य सरकार ने आरओबी के रेलवे भाग का कार्य पूरा होने के दो वर्ष⁶⁹/एक वर्ष⁷⁰ से अधिक समय बीत जाने के बाद भी संपर्क मार्ग को पूरा नहीं किया।

⁶⁹ एलसी नंबर 20, 8 और 32 के मामले में

⁷⁰ एलसी नंबर 219 के मामले में।



एलसी स. 8 के सम्बन्ध में राज्य सरकार द्वारा आरओबी के एप्रोच रोड का कार्य पूर्ण नहीं करने को दर्शाने वाला विवरण



एलसी स. 20 के सम्बन्ध में राज्य सरकार द्वारा आरओबी के एप्रोच रोड का कार्य पूर्ण नहीं करने को दर्शाने वाला विवरण

इसके परिणामस्वरूप समपार बंद नहीं हुई। पमरे प्रशासन ने नवंबर 2019 से जून 2022 की अवधि के दौरान एलसी का संचालन करने वाले गेटमैन के वेतन और भत्तों पर ₹ 1.35 करोड़⁷¹ का व्यय किया और एलसी के बंद होने तक व्यय करना जारी रखेगा।

ख) उपर्युक्त चार आरओबी पर पमरे प्रशासन द्वारा खर्च की गई ₹ 43.59 करोड़ की राशि राज्य सरकार द्वारा आरओबी के संपर्क भाग को पूरा न करने के कारण अवरुद्ध हो गई थी।

⁷¹ विशेष पत्र जारी होने की तिथि (मई 2022) को वेतन एवं भत्तों के आधार पर।

सितंबर 2011 में रेल मंत्रालय ने कहा कि कार्य के किसी भी चरण में किसी भी संचार अंतराल, जिससे निरर्थक व्यय होता है और राज्य सरकार से संपर्क मार्ग के विस्तृत प्राक्कलन प्राप्त करने में विलंब होता है, के निवारण के लिए रेलवे को मासिक आधार पर लिखित रूप में राज्य सरकार के मुख्य सचिव को सूचित करना चाहिए। तथापि, पमरे प्रशासन इस मुद्दे को राज्य सरकार के साथ नियमित रूप से उठाने में विफल रहा। केवल दो बैठकें 30 जनवरी 2017 को लोक निर्माण विभाग, राजस्थान और मुख्य ब्रिज अभियंता/पमरे जोन के बीच और दूसरी 21 सितंबर 2021 को राजस्थान सरकार के मुख्य सचिव और महाप्रबंधक/पमरे के बीच आयोजित की गई थीं।

मामले को मार्च 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (अप्रैल 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि रेलवे के हिस्से पर काम अत्यंत सावधानी के साथ किया गया है और जिला प्रशासन/राज्य सरकार को भी समय-समय पर काम की प्रगति के लिए सलाह दी गई है। उन्होंने संपर्क मार्गों के कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता पर लेने का भी अनुरोध किया ताकि जनता को आरओबी/आरयूबी की सुविधा प्रदान की जा सके और एलसी को बंद किया जा सके। राज्य सरकार ने 2020-21 में कार्य को मंजूरी दी और भूमि अधिग्रहण प्रगति पर था, लेकिन जनता द्वारा अदालत में मुकदमेबाजी के कारण अधिग्रहण की प्रगति धीमी थी। रेलवे द्वारा भूमि अधिग्रहण और संपर्क मार्ग कार्य के निष्पादन में तेजी लाने के लिए राज्य सरकार को मनाने के लिए लगातार प्रयास किए जा रहे थे। वर्तमान में राज्य के हिस्से का कार्य प्रगति पर था और मई 2023 में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। यह कार्य 2012-13 में स्वीकृत किया गया था और रेलवे के हिस्से का काम अक्टूबर 2019 में पूरा हो गया था, जबकि राज्य सरकार द्वारा 2020-21 में कार्य स्वीकृत किया गया था। यह दर्शाता है कि रेलवे प्रशासन का राज्य सरकार के साथ घनिष्ठ समन्वय नहीं था। इसके अलावा, रेलवे प्रशासन ने राज्य सरकार द्वारा निधियों का आवश्यक प्रावधान और कार्य की समवर्ती प्रगति सुनिश्चित किए बिना कार्य निष्पादित किया। रेलवे प्रशासन रेल मंत्रालय के सितंबर 2011 और मार्च 2019 के पत्रों के अनुसार उचित स्तर

(यानी, मुख्य सचिव) पर इस मामले को उठाने में भी विफल रहा। संपर्क मार्ग का कार्य पूरा न होने के कारण, आरओबी के निर्माण का उद्देश्य (अर्थात, एलसी का हटाना और रेलवे संचालन की दक्षता व जनता की सुरक्षा में सुधार करना) ही विफल हो गया। इसके परिणामस्वरूप रेलवे की ₹ 43.59 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई और समपार बंद न होने के कारण गेटमैन के पदों के संचालन पर नवंबर 2019 से जून 2022 की अवधि के दौरान ₹ 1.35 करोड़ का आवर्ती व्यय हुआ।

सिफारिश:

पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन को संपर्क मार्ग को जल्द पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित किए गए तरीके से मासिक आधार पर राज्य सरकार के साथ मामले को आगे बढ़ाना चाहिए और आरओबी को चालू करना व एलसी को बंद करना सुनिश्चित करना चाहिए।

3.4 संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की गैर-वसूली: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की वसूली न होने के कारण ₹ 28.95 करोड़ की हानि हुई।

केंद्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी)⁷² ने निर्देश दिया कि मोबिलाइजेशन एडवांस की वसूली समयबद्ध होनी चाहिए और इसे कार्य की प्रगति से नहीं जोड़ा जाना चाहिए। इससे यह सुनिश्चित होगा कि यदि संविदाकार कार्य निष्पादित नहीं कर रहा है या धीमी गति से निष्पादित कर रहा है, तो एडवांस की वसूली शुरू हो सकती है और ऐसे एडवांस के दुरुपयोग की गुंजाइश कम की जा सकती है।

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (आईआरईसी) के पैरा 1264 में संविदाकार को दो चरणों में मोबिलाइजेशन एडवांस की स्वीकृति के संबंध में प्रावधान हैं। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने निर्देश दिया (23 मई, 2012) कि मोबिलाइजेशन एडवांस स्वीकृत एडवांस के मूल्य के कम से कम 110 प्रतिशत की

⁷² परिपत्र सं. 4सीसी-1-सीटीई-2, दिनांक 10 अप्रैल 2007।

अपरिवर्तनीय बैंक गारंटी (बीजी) के प्रति होगा। मोबिलाइजेशन एडवांस पर ब्याज भारतीय स्टेट बैंक की बेस दर से 4.5 प्रतिशत अधिक होगा।

अनूपपुर-कटनी तीसरी लाइन (165.52 किलोमीटर) परियोजना के कार्य के लिए दो संविदा (सीए सं. 306/सिंगपुर-बुढ़वापारा और मुड़रिया-करकेली/थर्ड लाइन एपीआर-केटीई/एसईसीआर/16 दिनांक 24 मार्च 2017 और सीए सं. 307/करकेली-लोरहा व चंदिया-न्यू कटनी/थर्ड लाइन एपीआर-केटीई/ एसईसीआर/16 दिनांक 24 मार्च 2017) मार्च 2017 में दी गई थी, जिसमें मोबिलाइजेशन एडवांस के रूप में ₹ 27.19 करोड़ की राशि दो चरणों (क्रमशः 30 मार्च 2017 और 29 जून 2017) में संविदाकार को दी गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया (फरवरी 2022) कि संविदाकार की ओर से गैर-निष्पादन के कारण रेलवे प्रशासन ने दोनों संविदाओं को 28 नवंबर 2019 को समाप्त कर दिया और संविदाकार की प्रतिभूति जमा (एसडी) की जब्ती एवं निष्पादन गारंटी (पीजी) का नगदीकरण कर लिया। संविदाओं की समाप्ति से पहले जून 2019 तक संविदाकार के बिलों से मोबिलाइजेशन एडवांस⁷³ पर ब्याज की केवल दो किस्तें (₹ 1.03 करोड़) वसूल की गई थीं। इसके अलावा, संविदाकार को दिए गए मोबिलाइजेशन एडवांस पर ₹ 10.21 करोड़ का ब्याज (28 नवंबर 2019 की स्थिति के अनुसार) भी संविदाकार से वसूल नहीं किया गया था।

यह भी देखा गया कि अनुबंधों की समाप्ति के बाद, 16 दिसंबर 2019 को भारतीय स्टेट बैंक, मुंबई द्वारा मोबिलाइजेशन एडवांस के लिए जारी ₹ 6.21 करोड़ और ₹ 8.74 करोड़ की बैंक गारंटी का नगदीकरण किया गया था। हालांकि, कॉर्पोरेशन बैंक, मुंबई द्वारा जारी किए गए ₹ 6.21 करोड़ और ₹ 8.74 करोड़ के दो बैंक गारंटी का नगदीकरण नहीं जा सका क्योंकि उनकी वैधता अवधि माह जून 2019 में पहले ही समाप्त हो गई थी। इसलिए बैंक ने दावा की गई राशि का भुगतान करने से इनकार कर दिया। संविदाकार द्वारा गैर-निष्पादन के कारण मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की वसूली करने में दपूमरे प्रशासन की

⁷³ ₹ 1.03 करोड़ [₹ 0.18 करोड़ (+) ₹ 0.85 करोड़]

विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 28.95 करोड़ का नुकसान हुआ, जैसा कि तालिका 3.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.3: संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस का भुगतान और उसकी वसूली का विवरण

क्रम सं.	सीए संख्या	संविदाकार को भुगतान किए गए मोबिलाइजेशन एडवांस का विवरण (₹ मे)		मोबिलाइजेशन एडवांस पर ब्याज	संविदाकार से वसूली योग्य राशि	वसूली का विवरण		बकाया राशि
		30 मार्च 2017 को चरण I	29 जून 2017 को चरण II	संविदा की समाप्ति तक अर्जित ब्याज (28 नवंबर 2019)	संविदा की समाप्ति के समय [कॉलम 3 (+) कॉलम 4 (+) कॉलम 5]	चालू बिल के माध्यम से	बीजी के नगदीकरण के द्वारा	वसूली के लिए अभी भी बकाया राशि [कॉलम 6 (-) कॉलम 7 (-) कॉलम 8]
(₹ राशि मे)								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	306/सिंगपुर-बुढ़वापारा और मुड़रिया-करकेली/थर्ड लाइन एपीआर-केटीई/एसईसीआर/16 दिनांक 24 मार्च 2017	56504428	56504428	45519406	158528262	0	62154871	96373391
2	307/करकेली-लोरहा और चंदिया-नई कटनी/थर्ड लाइन एपीआर-केटीई/एसईसीआर/16 दिनांक 24 मार्च 2017	79455882	79455882	56596013	215507777	10366740	87401470	117739567
कुल		135960310	135960310	102115419	374036039	10366740	149556341	214112958

नोट: (1) देय राशि अर्थात् ₹ 21,41,12,958 पर 29 नवंबर 2019 (अनुबंध 28 नवंबर 2019 को समाप्त) से 30 जून 2022 तक 13.60 प्रतिशत (4.5 प्रतिशत (+) 9.10 प्रतिशत आधार दर से मोबिलाइजेशन एडवांस के भुगतान के समय दर = 4.50 + 9.10 = 13.60 प्रतिशत) की दर से ब्याज।

(2) 1 जुलाई 2022 को संविदाकार से वसूली योग्य कुल राशि = 214112968 (x) 13.60 प्रतिशत (x) 945 दिन (29 नवंबर 2019 से 30 जून 2022)/365 = 29119362.288 (x) 945/365 = 75391225.6495 या 75391226 = 21,41,12,958 (+) 7,53,91,226 = ₹ 28,95,04,184 या ₹ 28.95 करोड़।

(3) संविदाकार को दिए गए मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज का विवरण = [₹ 135960310 (+) ₹ 135960310 (+) ₹ 102115419] = ₹ 374036039 या ₹ 37.40 करोड़

(4) वसूली विवरण = ₹ 1.03 करोड़ (चालू बिल के माध्यम से) (+) ₹ 14.95 करोड़ (बीजी का नकदीकरण)

मामले को जनवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया। अपने उत्तर (दिसंबर 2023) में, रेल मंत्रालय ₹ 14.95 करोड़ की राशि वाली दो बैंक गारंटीयों की वैधता को बढ़वाना सुनिश्चित करने, जिसके परिणामस्वरूप उनका नगदीकरण नहीं हुआ, में रेल प्रशासन की विफलता के बारे में लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत हुआ। आगे कहा गया कि मामला माननीय मध्यस्थता न्यायाधिकरण में विचाराधीन है और रेलवे संविदाकार से मोबिलाइजेशन एडवांस और उस पर ब्याज की वसूली के लिए मामले को आगे बढ़ा रहा है। इसके अलावा, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे द्वारा सभी जोनल रेलवे से शेष मोबिलाइजेशन एडवांस की वसूली के लिए संबंधित संविदाकार के भुगतान को रोकने का अनुरोध किया गया है (दिसंबर 2019)।

इस प्रकार, रेलवे प्रशासन बैंक गारंटी की वैधता अवधि के अन्दर मोबिलाइजेशन एडवांस की वसूली करने में विफल रहा और इन बैंक गारंटी की वैधता अवधि बढ़ाने में भी विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप उनका नगदीकरण नहीं हो सका। इसके कारण, मोबिलाइजेशन एडवांस की ₹ 28.95 करोड़ की राशि (29 नवम्बर 2019 से 30 जून 2022 तक देय राशि पर अर्जित ब्याज यानी ₹ 7.53 करोड़ सहित) अभी भी संविदाकार की तरफ बकाया थी। जब तक संविदाकार से बकाया मोबिलाइजेशन एडवांस वसूल नहीं किया जाता, उस पर ब्याज लगता रहेगा।

सिफारिश:

मोबिलाइजेशन एडवांस की वैधता नहीं बढ़वाने के लिए उचित जिम्मेदारी तय की जाए और संविदाकार से देय राशि जल्द से जल्द वसूली जाए।

3.5 रोड़ ओवर ब्रिज के निर्माण पर ₹ 28.03 करोड़ की लागत के बावजूद समपारों को बंद न किया जाना और समपारों के निरंतर संचालन पर आवर्ती लागत: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा रोड़ ओवर ब्रिज/रोड़ अंडर ब्रिज के निर्माण के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय लिमिटेड हाइट सबवे (एलएचएस)/हल्के फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) को शामिल करने के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप समपार बंद नहीं हुए।

भारतीय रेलवे स्थायी मार्ग नियमावली का पैरा 925 (4) अन्य बातों के साथ-साथ निर्धारित करता है कि आरओबी/आरयूबी के निर्माण के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय, रोड़ ओवर ब्रिज/रोड़ अंडर ब्रिज (आरओबी/आरयूबी) के मामले में नगरपालिका/निगम/महानगरीय क्षेत्रों में स्थित व्यस्त समपार (एलसी) के स्थान पर हल्के वाहन यातायात के उपयोग के लिए सबवे या चल सीढ़ी के साथ हल्के ओवर ब्रिज के निर्माण का अतिरिक्त प्रावधान किया जाए। इन अनुदेशों को रेल मंत्रालय (मार्च 2010 और सितम्बर, 2010)⁷⁴ द्वारा जोनल रेलवे को दोहराया गया था और निर्देश दिया गया था कि फुट ओवर ब्रिज/लिमिटेड हाइट सबवे (एफओबी/एलएचएस) का कार्य आरओबी के मुख्य प्रस्ताव के साथ प्रक्रियाधीन होना चाहिए अन्यथा प्रमाण पत्र “समपार द्वार को बंद करने के लिए एलएचएस/एफओबी की आवश्यकता नहीं है” का पृष्ठांकन होना चाहिए। रेल मंत्रालय ने यह भी निर्देश दिया था कि सभी मामलों में, जहां आरओबी का निर्माण किया गया है, लेकिन समपार बंद नहीं हो रही है, रेलवे निम्नलिखित विकल्पों में से एक का उपयोग कर सकता है:

“ऐसे सभी आरओबी को राज्य सरकार के लिए डिपॉजिट कार्य के रूप में माना जाना चाहिए और चल रहे आरओबी कार्यों के लिए आवश्यक वसूली की जानी चाहिए”।

⁷⁴ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2008/सीड-1/विविध/2/आरयूबी/(पीटी.) दिनांक 23 मार्च 2010 और 14 सितंबर 2010।

अथवा

“यदि चल रहा कार्य बंद कर दिया जाता है/लॉ/पिंक बुक से हटा दिया जाता है, तो रेलवे को महाप्रबंधक या बोर्ड की शक्ति के अंतर्गत सम्बंधित समपार को बंद करने की सहमति के साथ लागत साझाकरण के आधार पर एलएचएस के एक नए लागत साझाकरण कार्य को मंजूरी देनी चाहिए”।

दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) में एलसी गेट स. 166, 150 और 23 के बदले आरओबी के निर्माण से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:

(1). रेल मंत्रालय ने गुंटकल मंडल में धोने-बोगोलू स्टेशनों के बीच एलसी स. 150 और धोने-मल्कापुरम स्टेशनों के बीच एलसी स. 166 के बदले आरओबी के निर्माण कार्य को मंजूरी दी (2009-10)। दमरे के निर्माण संगठन ने ब्रिज प्रोपर हिस्से को निष्पादित किया और आंध्र प्रदेश सरकार (जीओएपी) ने संपर्क मार्ग को पूरा किया। आरओबी को अक्टूबर 2017 में यातायात के लिए खोला गया था। दमरे और जीओएपी द्वारा आरओबी के निर्माण पर किया गया व्यय क्रमशः ₹ 11.12 करोड़ और ₹ 26.13 करोड़ था। हालांकि आरओबी को अक्टूबर 2017 में चालू किया गया था, लेकिन एलसी को अभी तक बंद नहीं किया गया है (सितंबर 2022)। एक जनहित याचिका (पीआईएल) (2017 की 40154) दायर की गई थी और आंध्र प्रदेश के माननीय उच्च न्यायालय ने रोड़ अंडरपास के निर्माण होने तक एलसी के माध्यम से आवाजाही की अनुमति देने के लिए एक अंतरिम आदेश पारित किया।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला है कि वरिष्ठ मंडल अभियंता/सेंट्रल/गुंटकल मंडल ने उप मुख्य अभियंता/निर्माण/गुंटकल को रेल मंत्रालय अनुदेशों (मार्च, 2010) के अनुसार प्राक्कलन में संशोधन करने और आरओबी के निर्माण के प्राक्कलन में एलएचएस का प्रावधान शामिल करने की सलाह (जुलाई, 2012 और मार्च, 2013) दी थी। निर्माण संगठन ने आरओबी का काम पूरा कर लिया लेकिन आरओबी के प्राक्कलन में एलएचएस का कोई प्रावधान नहीं किया गया था। आरओबी के पूरा होने (अक्टूबर 2017) से साढ़े तीन साल से अधिक समय के बाद, संयुक्त निरीक्षण (मई 2021) के दौरान, दमरे ने आरओबी के माध्यम से सड़क यातायात को मोड़ने के लिए आरयूबी

/एलएचएस का निर्माण करने का प्रस्ताव दिया, लेकिन जीओएपी आरयूबी/एलएचएस की लागत साझा करने के लिए तैयार नहीं था।

आरओबी के निर्माण के लिए जीओएपी के साथ करार के नियम और शर्तों में प्रावधान है कि यदि किसी कारण से आरओबी के पूरा होने/चालू होने के बाद एलसी को बंद नहीं किया जाता है, तो आरओबी की पूरी लागत राज्य सरकार द्वारा वहन की जाएगी। आरओबी के पूरा होने के बाद एलसी स. 150 और 166 बंद नहीं किए गए थे और इसलिए मुख्य अभियंता/निर्माण/दमरे ने मुख्य अभियंता/सड़क और भवन विभाग/जीओएपी से अनुरोध किया (दिसंबर 2019 और सितंबर 2021) कि वे पूरे कार्य को डिपॉजिट कार्य मानकर आरओबी की लागत के दमरे के हिस्से की प्रतिपूर्ति करें, लेकिन जीओएपी से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली। इसके परिणामस्वरूप जीओएपी से आरओबी के निर्माण की लागत की वसूली न होने के कारण रेलवे को हानि हुई।

(2). इसी प्रकार, एक अन्य मामले में, लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय ने विजयवाड़ा मंडल में "पालाकोल्लू" स्टेशन पर एलसी स. 23 के स्थान पर आरओबी के निर्माण के लिए विस्तृत प्राक्कलन को मंजूरी (मार्च 2000) दी।

विस्तृत प्राक्कलन के अनुसार, यदि आरओबी खोलने के बाद एलसी 23 को यातायात के लिए बंद नहीं किया जाता है, तो आरओबी की पूरी लागत राज्य सरकार द्वारा वहन की जाएगी। दमरे के निर्माण संगठन ने काम निष्पादित किया था और रेलवे के हिस्से के लिए किया गया खर्च ₹ 13.98 करोड़ था। हालांकि आरओबी को अप्रैल 2015 में चालू किया गया था, लेकिन एलसी को अभी तक बंद नहीं किया गया है (सितंबर 2022)। हालांकि, एलसी के स्थान पर एलएचएस के निर्माण के लिए प्रस्ताव दमरे द्वारा आंध्र प्रदेश सरकार को प्रस्तुत किया गया था (दिसंबर 2015) ताकि एलसी को बंद करने की सुविधा मिल सके, लेकिन अधीक्षण अभियंता/सड़क और भवन विभाग आंध्र प्रदेश सरकार ने पांच साल से अधिक समय के बाद (मई 2021) एलएचएस के निर्माण में व्यावहारिक कठिनाइयों को व्यक्त किया। आरओबी की लागत के रेलवे हिस्से के अलावा, विजयवाड़ा मंडल के रेलवे प्रशासन द्वारा एलसी स. 23 की परिचालन लागत पर प्रति माह ₹ 74291 का आवर्ती व्यय किया जा रहा था। यद्यपि राज्य सरकार के

प्राधिकारियों ने कहा है कि एलएचएस का प्रावधान व्यवहार्य नहीं है, फिर भी दमरे द्वारा कार्य को “डिपॉजिट कार्य” मानकर आरओबी के निर्माण की लागत की वसूली हेतु कोई रचनात्मक कदम नहीं उठाए गए थे।

मामला एलसी स. 23 और एलसी स. 150 व 166 के संबंध में क्रमशः अप्रैल 2022 और जुलाई 2022 में रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (एलसी स. 23) में, डीएफएम/बीजेडए ने कहा (सितंबर 2022) कि वरिष्ठ मंडल अभियंता/समन्वय/विजयवाड़ा ने इस मामले को जिला कलेक्टर/पश्चिम गोदावरी, आंध्र प्रदेश सरकार को भेज दिया था। उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि रेलवे प्रशासन ने आरओबी के निर्माण की लागत में रेलवे के हिस्से की ₹ 13.98 करोड़ और आरओबी के रखरखाव पर ₹ 0.64 करोड़ की परिचालन लागत की प्रतिपूर्ति के लिए आरओबी के चालु (अप्रैल 2015) होने के सात वर्ष से ज्यादा समय बाद जिला कलेक्टर/पश्चिम गोदावरी से मांग (जुलाई 2022) की थी। तथापि, यह राशि अभी भी राज्य सरकार से वसूल नहीं की गई थी।

इस प्रकार, आरओबी कार्यों के साथ एलएचएस के लिए प्रावधान को शामिल करने या आरओबी के पूरा होने के बाद भी एलएचएस के लिए मंजूरी प्राप्त करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप एलसी के निर्माण पर ₹ 28.03 करोड़ (₹ 13.41 करोड़ + ₹ 14.62 करोड़) खर्च करने और उनके निरंतर संचालन पर आवर्ती लागत के बावजूद वे बंद नहीं हुईं।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर नहीं प्राप्त हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफ़ारिश:

आरओबी निर्माण के साथ एलएचएस/एफओबी को शामिल नहीं करने से, जिसके परिणामस्वरूप समपार बंद नहीं हुए, के लिए जिम्मेदारी तय की जाए।

3.6 उत्तर प्रदेश राज्य सरकार से ₹ 26.59 करोड़ के पट्टा प्रभार की गैर-वसूली: उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा उत्तर प्रदेश सरकार (जीओयूपी) को रेलवे भूमि पट्टे पर देने के संबंध में रेल मंत्रालय के अनुदेशों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप उत्तर प्रदेश सरकार के साथ भूमि पट्टा करार निष्पादित नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन उत्तर प्रदेश सरकार से भूमि पट्टा प्रभार की वसूली नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 26.59 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

रेल मंत्रालय ने सरकारी विभागों को 1000 प्रति वर्ष के मामूली अनुज्ञप्ति शुल्क के साथ भूमि के बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत के बराबर एकमुश्त पट्टा प्रभार के भुगतान पर 35 वर्ष की अवधि के लिए दीर्घकालिक आधार पर पट्टे पर दी जाने वाली रेलवे भूमि के संबंध में अनुदेश जारी किए (अक्टूबर, 2001)⁷⁵। इन अनुदेशों को जुलाई, 2003⁷⁶ में रेल मंत्रालय द्वारा दोहराया गया था और कहा गया था कि महाप्रबंधक को एफए और सीएओ की सहमति से केवल ₹ 5 लाख तक के मूल्य वाली रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की मंजूरी देने की शक्ति होगी। सितंबर 2014⁷⁷ में, रेल मंत्रालय ने रेलवे भूमि को दीर्घकालिक पट्टे पर देने/सरकारी विभागों के लिए रेलवे भूमि को छोड़ने के लिए महाप्रबंधक की मंजूरी देने की शक्ति को ₹ 5 लाख से बढ़ाकर ₹ 25 लाख कर दिया। नवंबर 2019⁷⁸ में, रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे (जेडआर) को रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के अनुदेशों का सख्ती से अनुपालन करने का निर्देश दिया और कहा कि महाप्रबंधकों को सौंपी गई शक्ति से परे यानी ₹ 25 लाख से अधिक की रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के सभी मामलों को मंत्रालय को भेजा जाना चाहिए। रेल मंत्रालय ने इस पर भी जोर दिया कि प्रत्येक प्रकरण में रेलवे भूमि पर अधिकार हस्तांतरित होने से पूर्व पट्टाधारक से उचित समझौते क्रियान्वित किए जाने चाहिए।

⁷⁵ रेल मंत्रालय का पत्र सं. 2001/एलएमएल/13/53 दिनांक 04 अक्टूबर 2001

⁷⁶ रेल मंत्रालय का पत्र सं. 2001/एलएमएल/13/53 दिनांक 30 जुलाई 2003

⁷⁷ रेल मंत्रालय का पत्र सं. 2001/एलएमएल/13/53 दिनांक 11 सितंबर 2014

⁷⁸ रेल मंत्रालय का पत्र सं. 2019/एलएमएल/20/1 दिनांक 20 नवंबर 2019

उत्तर प्रदेश सरकार (जीओयूपी) ने लागत साझेदारी के आधार पर पानी की टंकी, प्रयागराज के पास वर्तमान आरओबी सं. 38-डी के समानांतर अतिरिक्त दो रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी) के निर्माण के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया (सितम्बर, 2014)। जिला मजिस्ट्रेट/प्रयागराज ने महाप्रबंधक/उमरे को संबोधित पत्र दिनांक 27 अप्रैल 2015 के माध्यम से कहा कि रेलवे की 3918.40 वर्गमीटर भूमि प्रस्तावित आरओबी के अंतर्गत आ रही है और रेलवे भूमि पर आरओबी के निर्माण के लिए अनुमति/एनओसी देने का अनुरोध किया। तदनुसार, प्रस्तावित आरओबी कार्य को वर्ष 2016-17 के लिए उमरे कार्य कार्यक्रम में मंजूरी दी गई थी। इस कार्य का विस्तृत प्राक्कलन उमरे प्रशासन द्वारा ₹ 84.82 करोड़ की कुल लागत से स्वीकृत किया गया था (जून, 2017), जिसमें रेलवे भूमि के भूमि पट्टे के प्रभार के रूप में ₹ 26.59 करोड़ का प्रावधान था। चूंकि, रेलवे भूमि का मूल्य महाप्रबंधक की प्रत्यायोजित शक्ति से परे था, इसलिए इसे रेल मंत्रालय आदेश सं. 2001/एलएमएल/13/53 दिनांक 11 सितंबर 2014 के अनुसार उमरे प्रशासन द्वारा रेल मंत्रालय को अग्रेषित किया जाना आवश्यक था।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि रेलवे भूमि उत्तर प्रदेश सरकार को पट्टे पर देने के लिए कोई प्रस्ताव मंजूरी प्राप्त करने हेतु रेल मंत्रालय को नहीं भेजा गया था। इस संबंध में उत्तर प्रदेश सरकार के साथ कोई भूमि पट्टा समझौता निष्पादित नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि उमरे द्वारा काम शुरू होने से पहले एकमुश्त भूमि पट्टा प्रभार के भुगतान के लिए उत्तर प्रदेश सरकार को कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था।

पानी की टंकी, प्रयागराज के पास आरओबी को नवंबर 2018 में चालू किया गया था। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि मेला अधिकारी के अप्रैल 2019 के पत्र (यूपी सरकार के एक पदाधिकारी) द्वारा इंगित किए जाने के बाद ही रेलवे प्रशासन ने पत्र सं 138-डब्ल्यू/डीवाई. सीई/सी/एएलडी/ईएसटीटी दिनांक 25 अप्रैल 2019 के माध्यम से ₹ 26.59 करोड़ के भूमि पट्टा प्रभार के भुगतान की मांग उठाई थी। रेलवे प्रशासन से कई अनुस्मारक के बावजूद, उत्तर प्रदेश सरकार ने रेलवे को कोई राशि जमा नहीं की। इससे रेलवे को ₹ 26.59 करोड़ की हानि हुई।

इस प्रकार, उमरे में रेल प्रशासन रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की मंजूरी का प्रस्ताव रेल मंत्रालय को भेजने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप उत्तर प्रदेश सरकार के साथ भूमि पट्टा समझौते का निष्पादन नहीं हुआ। इसके अलावा, विस्तृत प्राक्कलन मंजूर करने की तारीख (जून, 2017) से पांच वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी ₹ 26.59 करोड़ के इन भूमि पट्टा प्रभार की उत्तर प्रदेश सरकार से वसूली नहीं की जा सकी।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (अक्टूबर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि प्रयागराज में कुंभ मेला 2019 के अवसर पर भारी तीर्थयात्रा यातायात का प्रबंधन करने के लिए, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा उपरोक्त आरओबी के निर्माण का कार्य अक्टूबर 2018 में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था। इस लिए, कार्य की तात्कालिकता के कारण भूमि पट्टे के मामले को रेलवे प्रशासन द्वारा रेल मंत्रालय के अनुमोदन के लिए संसाधित नहीं किया जा सका। यदि रेलवे की भूमि को उत्तर प्रदेश सरकार को सौंपने से पूर्व पट्टा समझौता करने की प्रक्रिया का पालन किया गया होता तो उपरोक्त आरओबी के निर्माण में बड़ी देरी हो सकती थी। आगे यह कहा गया कि ₹ 26.59 करोड़ के पट्टा शुल्क को सितम्बर 2023 में उत्तर प्रदेश सरकार के साथ समायोजित कर ली गई है। लेकिन, उनकी तरफ से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई है।

रेल मंत्रालय का यह उत्तर कि कार्य की अत्यावश्यकता के कारण भूमि पट्टे पर देने के लिए निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया जा सका, तर्कसंगत नहीं था, क्योंकि यह रेल प्रशासन की ओर से निरंतर निष्क्रियता के बारे में नहीं बताता है। जिला मजिस्ट्रेट, प्रयागराज ने अप्रैल 2015 में रेलवे भूमि उपयोग के लिए एनओसी मांगी थी, लेकिन रेल प्रशासन ने कोई प्रस्ताव नहीं दिया। जून 2017 में पट्टा शुल्क के प्रावधान के साथ काम की मंजूरी के बाद भी, निर्माण पूरा होने के बाद भी कोई प्रस्ताव रेल मंत्रालय को नहीं भेजा गया था। इसके अलावा, नवम्बर 2018 में आरओबी के चालू होने के बाद भी, न तो रेल मंत्रालय की कार्योत्तर मंजूरी ली गई थी, न ही भूमि पट्टे के समझौते को निष्पादित किया गया था और न ही भूमि पट्टे के शुल्क की वसूली की गई थी (दिसंबर 2023)।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय के विचारार्थ प्रस्ताव नहीं करने वाले अधिकारियों पर जिम्मेदारी तय की जाए। पट्टा किराया वसूल करने के लिए हरसंभव प्रयास किए जाए।

3.7 रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त सरकारी कर्मचारियों को ₹ 16.79 करोड़ की राशि के अस्वीकार्य भत्तों का भुगतान: इरकॉन, डीएफसीसीआईएल और एमआरवीसी

तीन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों ने डीपीई दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए इन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त कर्मचारियों को ₹ 16.79 करोड़ के भत्तों का भुगतान किया।

सार्वजनिक उद्यम विभाग (डीपीई) कार्यालय ज़ापन (ओएम) दिनांक 26 नवम्बर, 2008 में अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्धारित⁷⁹ किया गया है कि सरकारी अधिकारी, जो सीपीएसई⁸⁰ में प्रतिनियुक्ति पर हैं, मूल विभाग में अपनी हकदारियों के अनुसार वेतन प्राप्त करना जारी रखेंगे। केवल वे, जो स्थायी रूप से अवशोषित हैं, उन्हें सीपीएसई वेतनमान, भत्ते और लाभ मिलेंगे।

कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग (डीओपीटी) कार्यालय ज़ापन⁸¹ ने भी यह स्पष्ट किया कि सीपीएसई में प्रतिनियुक्ति पर आने वाले कर्मचारियों के लिए वेतन डीपीई द्वारा दिनांक 26 नवंबर, 2008 के अंतर्गत जारी आदेशों के अनुसार नियंत्रित किया जाएगा।

रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने उपरोक्त अनुदेशों को आवश्यक परिवर्तनों के साथ रेलवे कर्मचारियों पर भी लागू⁸² किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2017-18 से 2021-2022 की अवधि के दौरान, इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन), डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) और मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड

⁷⁹ अनुबंध-IV, पैरा 12 (iv)

⁸⁰ केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम

⁸¹ संख्या 6/8/2009-स्था. (वेतन II) दिनांक 17 जून 2010 (पैरा 4)

⁸² जुलाई 2010

(एमआरवीसी) ने इन रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्ति पर रेलवे और अन्य सरकारी कर्मचारियों को तालिका 3.4 में दिए गए निम्नलिखित भत्तों का भुगतान किया, जो उन्हें उनके मूल संगठन में भुगतान नहीं किए जा रहे थे:

तालिका 3.4: प्रतिनियुक्ति पर रेलवे और अन्य सरकारी कर्मचारियों को भुगतान किए गए भत्ते का विवरण

क्रम सं.	रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम	भत्ते	भुगतान किए गए कुल भत्ते (₹ करोड़ में)
1	2	3	4
1.	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड	विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ता; मनोरंजन खर्चों की प्रतिपूर्ति; और खर्चों की प्रतिपूर्ति	5.89
2.	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	व्यावसायिक अद्यतन-सह-शिक्षा भत्ता	10.25
3.	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ता (विशेष व्यावसायिक अद्यतन भत्ता) और मनोरंजन भत्ता	0.65
कुल			16.79

स्रोत: रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों के प्रासंगिक अभिलेख।

प्रतिनियुक्तिवादियों को ₹ 16.97 करोड़ के उपर्युक्त भत्तों का भुगतान डीपीई के दिनांक 26 नवंबर, 2008 के कार्यालय ज्ञापन और डीओपीटी के दिनांक 17 जून, 2010 के कार्यालय ज्ञापन का उल्लंघन था और इसलिए यह अस्वीकार्य था।

मामले को जनवरी 2023 और नवम्बर 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (अप्रैल 2023) में कहा कि सभी सीपीएसई को प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त व्यक्तियों को वेतन, भत्ते और लाभ देने के संदर्भ में डीओपीटी और डीपीई के निर्देशों/दिशानिर्देशों का सख्ती से पालन करने का निर्देश दिया गया है (नवम्बर 2022)। केवल इरकॉन ने पुष्टि की है कि प्रतिनियुक्तिवादियों को दिया जाने वाला 'विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ता' 01 अप्रैल 2023 से बंद कर दिया गया है। यह भी कहा गया कि अन्य सीपीएसई, जिन्होंने

इन निर्देशों को अक्षरशः लागू नहीं किया है, से अनुपालन कराने के प्रयास किए जा रहे हैं।

रेल मंत्रालय ने आगे कहा (नवम्बर 2023) कि डीएफसीसीआईएल में प्रतिनियुक्ति पर कर्मचारियों को दिया जाने वाला व्यावसायिक अद्यतन-सह-शिक्षा भत्ता 01 नवंबर 2023 से बंद कर दिया गया है और हालांकि विशेष व्यावसायिक अद्यतन भत्ता का भुगतान डीओपीटी के निर्देशों के अनुसार है, एमवीआरसी द्वारा इसे दिसंबर 2023 से बंद कर दिया जाएगा।

रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि इरकॉन, डीएफसीसीआईएल और एमआरवीसी द्वारा उक्त भुगतान विशेष रूप से कुशल व्यावसायिकों को आकर्षित करने और बनाए रखने की दृष्टि से प्रतिनियुक्तिवादियों को दिया गया है, इसलिए इन सीपीएसई में प्रतिनियुक्ति पर कर्मचारियों को भुगतान अनियमित नहीं था।

रेल मंत्रालय का यह जवाब कि भुगतान विशेष रूप से कुशल व्यावसायिकों को आकर्षित करने और बनाए रखने के लिए किया जाता है, तर्कसंगत नहीं है क्योंकि प्रतिनियुक्तिवादियों को ऐसे भुगतान डीपीई/डीओपीटी के निर्देशों का उल्लंघन थे। जबकि, रेल मंत्रालय ने रेलवे वाणिज्यिक उपक्रमों में प्रतिनियुक्तिवादियों को व्यावसायिक अद्यतन-सह-शिक्षा भत्ते के भुगतान को रोकने का निर्णय लिया है, इसने प्रतिनियुक्तिवादियों से लेखापरीक्षा द्वारा उजागर किए गए अनियमित भुगतान की वसूली के लिए कोई कार्य योजना नहीं बताई है।

इस प्रकार, डीपीई और डीओपीटी द्वारा जारी किए गए विशिष्ट निर्देशों का इरकॉन, डीएफसीसीआईएल और एमआरवीसी द्वारा उल्लंघन करके प्रतिनियुक्तिवादियों को 'विशेषज्ञ व्यावसायिक भत्ता', 'मनोरंजन व्यय की प्रतिपूर्ति' और 'व्यय की प्रतिपूर्ति' के लिए ₹ 16.79 करोड़ की राशि का भुगतान अस्वीकार्य था।

सिफारिश:

इस अनियमित भुगतान के लिए जवाबदेही तय की जाए और इस तरह भुगतान की गई राशि की वसूली की जाए।

3.8 वाशिंग पिट के निर्माण पर निष्फल व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे

अवांछित वाशिंग पिट की स्वीकृति और बाद में कार्य बंद करने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 10.72 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

पूर्वोत्तर रेलवे (उपरे) प्रशासन ने दो वाशिंग पिट⁸³ और अन्य सहायक कार्यों, एक बुरहवाल-सीतापुर दोहरीकरण परियोजना और दूसरा गोंडा-बुरहवाल तीसरी रनिंग लाइन परियोजना में, के निर्माण का प्रस्ताव दिया। रेल मंत्रालय ने बुरहवाल-सीतापुर दोहरीकरण परियोजना और गोंडा-बुरहवाल तीसरी रनिंग लाइन परियोजना को क्रमशः जून 2016 और नवंबर 2017 में अपनी मंजूरी दी। उपरे प्रशासन ने दो परियोजनाओं के संबंध में वाशिंग पिट (अगस्त 2019) और अन्य सहायक कार्य (मई 2019) के निर्माण के लिए दो संविदा समझौतों को निष्पादित किया। कार्य को पूरा करने की लक्ष्य तिथि क्रमशः फरवरी 2020 और अगस्त 2020 थी। उप मुख्य अभियंता (निर्माण)/ब्रिज, गोरखपुर के कार्यालय के अभिलेखों की जांच से पता चला कि वाशिंग पिट और अन्य सहायक कार्य के संबंध में दो संविदा क्रमशः अगस्त 2019 और जून 2019 में शुरू हुई थी। कार्य को रोक दिया गया था क्योंकि अगस्त 2020 में आयोजित संयुक्त निरीक्षण के दौरान लिए गए निर्णय के आधार पर यह तकनीकी रूप से व्यवहार्य नहीं था। गोंडा यार्ड की प्रस्तावित इंजीनियरिंग स्केल प्लान⁸⁴ (ईएसपी) से वाशिंग पिट, स्टैबलिंग लाइन और शंटिंग नेक को हटाने का निर्णय लिया गया (मार्च 2022)। हालांकि,

⁸³ एक्सप्रेस और यात्री दोनों ट्रेनों के कोचों के प्राथमिक रखरखाव के संचालन के लिए पिट लाइन मुख्य बुनियादी ढांचा है। पिट लाइन में दिन/रात निरीक्षण, कोच की सफाई, कोच चार्ज करने और पानी देने की सुविधा होगी।

⁸⁴ इंजीनियरिंग स्केल प्लान (ईएसपी) मूल रूप से 1000 में 1 के पैमाने में स्टेशन यार्ड की संरक्षण योजना है जो अनुमोदित संरक्षण योजना और अनुदैर्घ्य खंड के आधार पर तैयार की जाती है। यह आने वाले छोर के अंतिम पिछली बिन्दु से स्टेशन यार्ड के निर्गामी छोर के अंतिम पिछली बिन्दु तक रेलवे पटरी की योजना को दर्शाता है और यार्ड के दोनों छोर से 2.6 किमी से आगे ढलान दिखाया गया है। इसमें स्टेशन भवन, प्लेटफॉर्म, रनिंग/गुड्स/कॉमन/इंजन लाइन, वाशिंग लाइन, फुट ओवर ब्रिज, रैंप, पुल और अनुभाग के उस हिस्से में प्रदान की जाने वाली अन्य सुविधाएं/यूटिलिटीज जैसी वर्तमान और प्रस्तावित सभी संरचनाएं शामिल हैं।

लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेखों में इसके लिए कोई कारण नहीं पाया गया था।

सितंबर 2022 तक दो परियोजनाओं (बुरहवाल-सीतापुर दोहरीकरण परियोजना और गोंडा-बुरहवाल तीसरी रनिंग लाइन परियोजना) के संबंध में वाशिंग पिट और अन्य सहायक कार्य के निर्माण के संबंध में कार्य की प्रगति (भौतिक और वित्तीय) और किए गए व्यय का विवरण तालिका 3.5 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.5: कार्य की प्रगति एवं वहन किए गए व्यय का विवरण

(₹ करोड़ में)

क्रम सं	संविदा सं. एवं दिनांक	कार्य का नाम	सितंबर 2022 तक भौतिक प्रगति	सितंबर 2022 तक वित्तीय प्रगति	सितंबर 2022 तक वहन किया गया व्यय
1	2	3	4	5	6
1	सीएओ/कॉन/जीकेपी/1916 दिनांक 10 मई 2019	सिक लाइन, सर्विस बिल्डिंग एवं सीडीओ कार्यालय बिल्डिंग, रेक अनुरक्षण सर्विस बिल्डिंग आदि का निर्माण।	19 प्रतिशत	19 प्रतिशत	1.17
2	सीएओ/कॉन/जीकेपी/1956 दिनांक 28 अगस्त 2019	कैटवाक एप्रन सहित दो वाशिंग पिट का निर्माण एवं जल निकासी की व्यवस्था आदि।	75 प्रतिशत	65 प्रतिशत	9.55
वहन किया गया कुल व्यय					10.72

स्रोत: संविदा करार एवं सिविल कार्यों की त्रैमासिक प्रगति

जैसा कि ऊपर दर्शाया गया है, सितंबर 2022 तक संविदाकारों को इन दो कार्यों के लिए ₹ 10.72 करोड़ का भुगतान किया गया था। उपर्युक्त संविदा करारों का अंतिम बिल उपरे प्रशासन द्वारा आज तक (सितंबर 2022) पारित नहीं किया गया है।

मामले को दिसंबर 2022 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (सितम्बर 2023) में कहा कि वाशिंग पिट, स्टैबलिंग लाइन और शंटिंग नेक से सम्बंधित कार्य गोंडा यार्ड के ईएसपी से हटा दिया गया था क्योंकि रखरखाव/परीक्षण हेतु रेल का सुचारु प्लेसमेंट करने के लिए मौजूदा लाइन के साथ इसका कनेक्शन देना संभव नहीं था। यह कार्य बाद में गोंडा यार्ड रेमोडलिंग के साथ किया जायेगा।

रेल मंत्रालय का उत्तर लेखापरीक्षा के इस तर्क की पुष्टि करता है रेलवे प्रशासन द्वारा वाशिंग पिट के निर्माण करने का निर्णय मौजूदा लाइन के साथ इसे जोड़ने हेतु उपलब्ध साइट की उचित जाँच के बिना लिया गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 10.72 करोड़ का व्यय करने के पश्चात वाशिंग पिट के निर्माण का कार्य छोड़ना पड़ा। वाशिंग पिट के लिए निर्मित संरचना का उपयोग किसी अन्य उद्देश्य के लिए नहीं किया जा रहा था और खराब स्थिति में थी, जैसा की नीचे दर्शाया गया है और समय बीतने के साथ यह और भी खराब हो जायेगी।

गोंडा (उपूरे) स्टेशन पर अपूर्ण वाशिंग पिट की तस्वीर



पहला वाशिंग पिट

दूसरा वाशिंग पिट

इस प्रकार, अवांछित वाशिंग पिट के निर्माण की मंजूरी, अधूरे निर्माण कार्यों का निष्पादन एवं बाद में कार्य को रोकने का निर्णय निर्माण कार्यों की योजना और

निष्पादन में कमियों को दर्शाता है। इसके परिणामस्वरूप ₹ 10.72 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

सिफारिश:

किसी भी संरचना के निर्माण का निर्णय साइट की पूर्ण उपयुक्तता सुनिश्चित करने और प्रस्तावित निर्माण से संबंधित अन्य सभी कारकों पर विचार करने के बाद ही लिया जाए। मौजूदा लाइन से कनेक्टिविटी की अनुपलब्धता के बावजूद निर्माण कार्य शुरू करने से हुए निष्फल व्यय के लिए जवाबदेही तय की जाए।

3.9 भारतीय कंटेनर निगम से ₹ 8.21 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क का कम संग्रहण: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे ने भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड को पट्टे पर दी गई रेलवे भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क प्रभारित करने हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित दरों को लागू नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप भारतीय कंटेनर निगम (कॉनकॉर) से ₹ 8.21 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क का कम संग्रहण हुआ।

रेलवे बोर्ड ने भारतीय कंटेनर निगम (कॉनकॉर) को अपने अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), कंटेनर माल-भाड़ा स्टेशन एवं कंटेनर पार्कों की स्थापना करने के लिए, जहाँ भी संभव हो, रेलवे की भूमि को पट्टे पर देने का निर्णय लिया (मार्च 1990)। भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) की दरें समय-समय पर संशोधित की जाती हैं तथा रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा उन जोनल रेलवे को सलाह दी जाती है, जहाँ अंतर्देशीय कंटेनर डिपो परिचालन में हैं। रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (जुलाई 2016)⁸⁵ कि कॉनकॉर को पट्टे पर दी गई रेलवे की भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क ₹ 920 प्रति टीईयू⁸⁶ की दर से प्रभारित किया जाएगा। मार्च 2017 में रेलवे बोर्ड ने निर्णय⁸⁷ लिया कि 01/04/2016 से 31/03/2017 तक की अवधि हेतु लाइसेंस शुल्क ₹ 920 प्रति टीईयू रखा जाएगा, जिसे 2015-16 में कर पश्चात लाभ करने

⁸⁵ पत्र सं. 2015/एलएमएल. ॥/13/4 दिनांक 21 जुलाई 2016

⁸⁶ टीईयू-बीस फुट समतुल्य इकाई।

⁸⁷ पत्र सं. 2015/एलएमएल. ॥/13/4 दिनांक 3 मार्च 2017

पर कॉनकॉर के कर पश्चात लाभ (पीएटी) में उसी के अनुरूप प्रतिशत वृद्धि द्वारा 01/04/2017 से स्वचालित रूप से संशोधित किया जाएगा। यह फार्मूला अगले तीन साल⁸⁸ तक या रेल मंत्रालय के कॉनकॉर में बहुमत शेयरधारक बने रहने तक, जो भी पहले हो, लागू रहेगा।

दमरे में सिकंदराबाद, गुंटूर एवं नांदेड़ मंडलों के अभियंत्रिकी विभाग के अभिलेखों (अप्रैल 2022) की जांच से पता चला कि कॉनकॉर को पट्टे पर दी गई रेलवे भूमि हेतु भूमि लाइसेंस शुल्क की दरें रेलवे बोर्ड के उपरोक्त निर्देशों के अनुसार प्रभारित नहीं की गई थी। यह पता चला कि सिकंदराबाद मंडल में स्थायी समिति⁸⁹ ने 2016-17 के दौरान कॉनकॉर के पीएटी में कमी के कारण वर्ष 2017-18 के लिए कॉनकॉर को पट्टे पर दी गई भूमि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क की दरों को ₹ 920 प्रति टीईयू से घटाकर ₹ 830.30 प्रति टीईयू कर दिया। भूमि लाइसेंस शुल्क की दरों को वर्ष 2018-19 के लिए, पीएटी में वृद्धि के अनुपात में ₹ 1,015 प्रति टीईयू एवं वर्ष 2019-20 के लिए ₹ 1,175 प्रति टीईयू पर संशोधित किया गया था।

नांदेड़ मंडल⁹⁰ ने भी सिकंदराबाद मंडल⁹¹ द्वारा तय की गई दरों को अपनाया था। गुंटूर मंडल⁹² ने 2017-18 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर पर भूमि लाइसेंस शुल्क का संग्रहण किया, किन्तु वर्ष 2018-19 एवं 2019-20 के दौरान सिकंदराबाद मंडल द्वारा निर्धारित दरों को अपनाया।

चूंकि रेलवे बोर्ड (मार्च 2017) द्वारा वर्ष 2016-17 के लिए अनुमोदित भूमि लाइसेंस शुल्क की दरें ₹ 920 प्रति टीईयू निर्धारित की गई थीं, अतः स्थायी समिति की सिफारिश पर आधार दर को घटाकर ₹ 831 प्रति टीईयू करना सही नहीं था। इसका बाद के वर्षों के लिए भी भूमि लाइसेंस शुल्क के निर्धारण पर व्यापक प्रभाव पड़ा।

⁸⁸ 1 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2020 तक

⁸⁹ मंडल स्थायी समिति में वरिष्ठ मण्डल इंजीनियर/समन्वय, वरिष्ठ मण्डल वित्त प्रबन्धक, वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक एवं मुख्य महाप्रबंधक/कॉनकॉर शामिल हैं।

⁹⁰ नांदेड़ मंडल में दौलताबाद डिपो

⁹¹ सिकंदराबाद मंडल में संतनगर डिपो

⁹² गुंटूर मंडल में रेड्डीपलेम डिपो

दरों में कमी के परिणामस्वरूप कॉनकॉर से ₹ 8.21 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क का कम संग्रहण हुआ (अनुलग्नक 3.1)।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (जून 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि चूंकि पीएटी में कमी के अनुरूप भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन के संबंध में रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (मार्च 2017) में कोई प्रावधान नहीं था, इस लिए दमरे प्रशासन ने समझा कि पीएटी में कमी के अनुरूप भूमि लाइसेंस शुल्क उसी तरह से घटेगा जैसे पीएटी में वृद्धि के मामले में भूमि लाइसेंस शुल्क बढ़ता है। इसके कारण रेलवे प्रशासन द्वारा कॉनकॉर से भूमि लाइसेंस शुल्क कम लिया गया।

हालांकि, रेलवे बोर्ड द्वारा मुद्दे को स्पष्ट किए जाने के बाद (नवंबर 2022), दमरे प्रशासन द्वारा संशोधित बिल जारी किये गए हैं और वसूली की जा रही है।

दक्षिण मध्य रेलवे के अलावा, विभिन्न जोनल रेलवे में अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी), कंटेनर फ्रेट स्टेशन और कॉनकॉर के कंटेनर पार्क स्थापित किए गए हैं। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के मार्च 2017 के दिशानिर्देशों के गलत अनुप्रयोग के संबंध में समान प्रकृति के मामलों की घटना के परिणामस्वरूप एलएलएफ का कम संग्रह अन्य जोनल रेलवे में होने से इनकार नहीं किया जा सकता है।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय को यह समीक्षा करने की आवश्यकता है कि क्या कॉनकॉर से एलएलएफ की कम वसूली के इसी तरह के मामले अन्य जोनल रेलवे में भी हुए हैं।

3.10 रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन का निष्पादन न करने से अनुरक्षण प्रभारों की वसूली न होने के कारण ₹ 7.43 करोड़ की हानि: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा रक्षा साइडिंग के परिचालनों के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन का निष्पादन नहीं किया गया जिसके कारण मीसा मिलिट्री साइडिंग (अमोनी) के संबंध में ₹ 7.43 करोड़ के अनुरक्षण प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

रक्षा साइडिंग के परिचालन के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों (जून 1985) के अनुसार, रेल मंत्रालय और रक्षा मंत्रालय के बीच नियम एवं शर्तों का मानक ज्ञापन निष्पादित किया जाना है। इन निर्देशों को जून 1985 के आदेश के स्थान पर 25 फरवरी, 2014⁹³ को रक्षा मंत्रालय के परामर्श से रेल मंत्रालय द्वारा संशोधित किया गया था। इन निर्देशों के अनुसार, रक्षा साइडिंग के संबंध में नियम एवं शर्तों का मानक ज्ञापन रक्षा मंत्रालय के साथ निष्पादित किया जाना है। नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन के खंड 2 (क), 2 (ग) एवं 2 (घ) अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्धारित करते हैं कि रेलवे परिसरों के भीतर एवं बाहर दोनों जगहों पर साइडिंग का सामान्य रखरखाव और समपार सहित सभी संबन्धित कार्य रक्षा विभाग, रक्षा मंत्रालय के व्यय पर रेल प्रशासन द्वारा किया जाएगा। रक्षा विभाग एवं रेलवे प्रशासन के प्रतिनिधियों वाली एक टीम द्वारा रखरखाव के मानक एवं पर्याप्तता को प्रतिवर्ष जून एवं दिसंबर के महीने में संयुक्त निरीक्षण के माध्यम से सत्यापित किया जाएगा। रेल प्रशासन संयुक्त निरीक्षण के दौरान पाई गई सभी कमियों में सुधार को सुनिश्चित करेगा। सुरक्षा के दृष्टिकोण एवं अन्य तकनीकी पहलुओं की समग्र जिम्मेदारी एवं जवाबदेही रेलवे की ही रहेगी। इसके अलावा, खंड 6 (क) (ii) में यह प्रावधान है कि रेलवे के हिस्से पर 4.5 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से अनुरक्षण प्रभार साइडिंग की बुक वैल्यू या इसकी वर्तमान लागत के अनुसार, जो भी अधिक हो, एवं रक्षा विभाग

⁹³ रेल मंत्रालय के पत्र सं. 2002/सीई-1/एसपी/1 पीटी. दिनांक 2014 फरवरी 25

के हिस्से पर 4.5 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से साइडिंग की बुक वैल्यू के अनुसार लागत, रेलवे को देय थी। पुरानी मौजूदा रक्षा साइडिंग (अर्थात् 25 फरवरी 2014 से पहले) के लिए, रक्षा विभाग द्वारा वहन की गई लागत के 4.5 प्रतिशत की दर से वार्षिक अनुरक्षण प्रभार 1 अप्रैल 1975 से प्रभावी होगा।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) के लुमडिंग मंडल के अंतर्गत मीसा रक्षा साइडिंग (सर्विंग स्टेशन अमोनी) का सेनचोआ-सिलघाट गेज रूपांतरण कार्य के हिस्से के रूप में 'डिपॉजिट टर्म' पर निर्माण किया गया तथा 30 जुलाई 2011 को सैन्य यातायात के लिए खोला गया था। रक्षा साइडिंग की कुल लंबाई 11.235 किमी (रेलवे परिसर- 0.875 किमी एवं रक्षा परिसर- 10.360 किमी) है। रेल मंत्रालय एवं रक्षा मंत्रालय के मध्य एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) के माध्यम से 21 दिसंबर, 2005 को पारस्परिक सहमति हुई कि साइडिंग का रखरखाव एजेंसी द्वारा किया जाएगा, जैसा कि रेलवे के साथ अलग से साइडिंग करार अर्थात् नियमों एवं शर्तों का मानक ज्ञापन, करते समय तय किया गया था। रक्षा प्राधिकारियों ने अपने परिसर में गिट्टी रहित ट्रैक का निर्माण किया था, अतः उसके रखरखाव के लिए वह स्वयं जिम्मेदार थे एवं रेलवे परिसर में ट्रैक के रखरखाव के लिए रेलवे जिम्मेदार था।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि 30 जुलाई 2011 को साइडिंग खुलने के बाद से रेल मंत्रालय एवं रक्षा मंत्रालय के मध्य नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन को निष्पादित नहीं किया गया था। यह रेलवे बोर्ड के निर्देशों (जून 1985 एवं फरवरी 2014) का उल्लंघन था। परिणामस्वरूप, रेलवे प्रशासन रेलवे परिसरों के लिए ₹ 7.43 करोड़ का अनुरक्षण प्रभार प्राप्त नहीं कर सका जैसा कि तालिका 3.6 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.6: मीसा रक्षा साइडिंग (अमोनी) के अनुरक्षण प्रभारों की गैर-वसूली को दर्शाने वाला विवरण

विवरण	अवधि	राशि (करोड़ में)	टिप्पणियां
1	2	3	4
अनुरक्षण प्रभार	01-08-2011 से 31-03-2023 तक	7.43	रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन का निष्पादन न करना
कुल		7.43	

स्रोत: रक्षा मंत्रालय के प्रासंगिक अभिलेख।

मामले को 26 जुलाई 2018 को रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया। अपने उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कहा (सितंबर 2022) कि लुमडिंग के वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक द्वारा सिकंदराबाद के रक्षा अधिकारियों (डीआरडीओ) के साथ कई बार पत्राचार किए जाने के बावजूद मीसा मिलिट्री साइडिंग (अमोनी) के साथ करार/समझौता ज्ञापन अभी तक निष्पादित नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, रक्षा प्राधिकारियों से अनुरक्षण प्रभारों की वसूली नहीं की गई।

हालांकि रेलवे प्रशासन लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत था, उसने इस मामले को उच्च स्तर पर आगे बढ़ाने के लिए प्रभावी प्रयास नहीं किए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रक्षा प्राधिकारियों के साथ करार के निष्पादन के लिए पत्राचार केवल वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (लुमडिंग) के स्तर पर किया गया था। ग्यारह वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी उच्च रेलवे प्राधिकारियों⁹⁴ के स्तर पर इस मुद्दे को रक्षा प्राधिकारियों के समक्ष नहीं उठाया गया।

इस प्रकार, पूसीरे प्रशासन रक्षा मंत्रालय के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन को निष्पादित करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप रक्षा प्राधिकारियों से अनुरक्षण प्रभार की वसूली न होने के कारण ₹ 7.43 करोड़ की हानि हुई।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफारिश:

रक्षा साइडिंग के परिचालन के लिए रक्षा प्राधिकारियों के साथ नियम एवं शर्तों के मानक ज्ञापन के निष्पादन के संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों का पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे प्रशासन द्वारा कड़ाई से पालन किया जाए एवं निर्देशों के उल्लंघन, जिसके परिणामस्वरूप अनुरक्षण प्रभारों की वसूली न होने से ₹ 7.43 करोड़ की हुई हानि के लिए जिम्मेदारी तय की जाए।

⁹⁴ मंडल रेल प्रबंधक/मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/महाप्रबंधक।

3.11 संविदा करारों में उपयुक्त खंडों को शामिल न करने के कारण ₹ 7.06 करोड़ की हानि: इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड

आईडीएचएचएल ने राष्ट्रीय राजमार्ग 48 के देवांगारे-हावेरी खंड को छह लेन का बनाने के कार्य को करने के लिए एनएचएआई एवं इरकॉन के साथ बैंक टू बैंक करार किए। करार के खंड 12.4.1 में मौजूदा मार्ग को गड़ढा मुक्त स्थिति में न बनाए रखने पर हर्जाने के उद्ग्रहण एवं नुकसान की वसूली का प्रावधान था। हालांकि, इरकॉन ने उपर्युक्त कार्य उप-संविदाकारों को प्रदान करते समय करार में तदरूप खंड शामिल नहीं किया। परिणामस्वरूप, इरकॉन उप-संविदाकार से ₹ 7.06 करोड़ की शास्ति वसूल नहीं कर सका, जिसके परिणामस्वरूप इरकॉन को ₹ 7.06 करोड़ की हानि हुई।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) ने ₹ 916.93 करोड़ की लागत से राष्ट्रीय राजमार्ग-48 के देवांगारे-हावेरी खंड⁹⁵ को छह लेन का बनाने का कार्य इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड (आईडीएचएचएल) को सौंपा (मार्च 2017)। दोनों पक्षों ने अभिकल्प निर्माण, परिचालन एवं हस्तांतरण⁹⁶ (डीबीओटी) आधार पर हाइब्रिड वार्षिकी परियोजना⁹⁷ पर उपरोक्त कार्य को निष्पादित करने के लिए एक रियायत करार किया (जून 2017)।

आईडीएचएचएल और एनएचएआई के मध्य रियायत करार के खंड 12.4.1 में यह प्रावधान था कि रियायतग्राही अपनी लागत पर मौजूदा राजमार्ग परियोजना का रख-रखाव करेगा एवं यह सुनिश्चित करेगा कि सड़क गड़ढा मुक्त हो एवं इस प्रयोजन से राजमार्ग का सुधारात्मक एवं निवारक रखरखाव करेगा। रियायत करार

⁹⁵ 260 किलोमीटर से 338.923 किलोमीटर (कुल 78.923 किलोमीटर)

⁹⁶ डीबीओटी संविदा के तहत, डेवलपर परियोजना का डिजाइन, निर्माण, रखरखाव और संचालन करता है और अनुबंध की अवधि पूरी होने के बाद परियोजना अनुदानकर्ता/प्राधिकरण को हस्तांतरित कर दी जाती है।

⁹⁷ हाइब्रिड वार्षिकी मॉडल के तहत, परियोजना लागत का 40 प्रतिशत अनुदानकर्ता द्वारा निर्माण अवधि के दौरान प्रत्येक 8 प्रतिशत की पांच समान किस्तों में रियायतग्राही को भुगतान किया जाता है। शेष 60 प्रतिशत प्रारंभिक रूप से रियायतग्राही द्वारा वहन किया जाता है और बाद में परियोजना के पूरा होने के बाद (15 वर्षों में) अर्ध-वार्षिक वार्षिकी भुगतान में ब्याज सहित प्रतिपूर्ति की जाती है।

के अनुच्छेद 12 के खंड 12.4.1 में विनिर्दिष्ट दायित्व का निर्वहन करने में रियायतग्राही द्वारा चूक की स्थिति में प्राधिकरण प्रत्येक दिन की चूक हेतु उद्ग्रहण एवं नुकसान की वसूली कर सकता है।

आईडीएचएचएल ने आगे इस कार्य को इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन) को सौंपा दिया (अक्टूबर 2017)। आईडीएचएचएल एवं इरकॉन के मध्य हुए करार (जनवरी 2018) में यह भी प्रावधान (खंड 4) था कि इरकॉन निर्माण आरेखों, तकनीकी विशिष्टताओं, भौतिक वितरण इत्यादि और रियायत करार के अनुसार रियायतग्राही एवं एनएचएआई के मध्य संबंधों को शासित करने वाली सभी शर्तों के अनुरूप कार्य को निष्पादित करेगा।

लेखापरीक्षा ने पाया (अप्रैल 2022) कि इरकॉन ने उपरोक्त कार्य उप-संविदाकारों जैसे मैसर्स जीएचवी (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड (एक पैकेज) एवं मैसर्स दिलीप बिल्डकॉन लिमिटेड (दो पैकेज) को दिया था (जनवरी/फरवरी 2018)। तथापि, इरकॉन एवं उप-संविदाकारों के मध्य हुए करारों में चूक के मामले में शास्ति की वसूली के लिए तदरूप खंड शामिल नहीं किए गए थे जिससे कि उप-संविदाकारों द्वारा मौजूदा सड़क का रख-रखाव न किए जाने के कारण हुए नुकसान की वसूली की जा सके।

यह देखा गया कि एनएचएआई ने रियायत करार के खंड 12.4.1 के संदर्भ में राजमार्ग का रखरखाव न करने के लिए आईडीएचएचएल से ₹ 7.06 करोड़ की शास्ति वसूली (अगस्त 2019), जिसे किए गए बैंक टू बैंक करार के संदर्भ में आईडीएचएचएल द्वारा इरकॉन को पारित किया गया था। तदनुसार, आईडीएचएचएल ने इरकॉन से ₹ 7.06 करोड़ के शास्ति की वसूली की (अगस्त 2019)। चूंकि, उप-संविदाकारों के साथ संविदा करारों में एक तदरूप खंड शामिल नहीं था, इसलिए इरकॉन, उप-संविदाकारों से इस शास्ति की वसूली करने की स्थिति में नहीं था जिसके परिणामस्वरूप इरकॉन को ₹ 7.06 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2023) कि इरकॉन को एनएचएआई से शास्ति वसूलने की उम्मीद है और एनएचएआई द्वारा शास्ति वापिस लेने की किसी भी स्थिति से

निपटने के लिए इरकॉन ने दो उप-संविदाकारों से बैंक गारंटी और रिटेंशन राशि के रूप में पर्याप्त राशि रखी है। रेल मंत्रालय ने आगे कहा कि यह स्पष्ट समझ थी कि यदि आईडीएचएचएल एनएचएआई से वसूली गई शास्ति वापिस लेने में विफल रहता है तो सम्बंधित राशि उप-संविदाकर के बकाए से वसूल की जाएगी।

रेल मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं था। कंपनी के हितों की रक्षा के लिए करार में आवश्यक खंड प्रदान करने में विफलता को किसी करार संबंधी खंड के बिना संविदाकार से वसूली की उम्मीद से कवर नहीं किया जा सकता है।

इस प्रकार, मौजूदा सड़क को गड़ढा मुक्त स्थिति में बनाए रखने हेतु रखरखाव में चूक के लिए उप-संविदाकार के साथ करार में शास्ति खंड शामिल करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 7.06 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

सिफारिश:

उप-संविदाकार के साथ किए गए करार में दंडात्मक खंड शामिल न करने पर जिम्मेदारी तय की जाए।

3.12 रेलवे प्रशासन द्वारा पर्याप्त निगरानी की कमी के परिणामस्वरूप ₹ 6.83 करोड़ का अपव्यय: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे ने दानकुनी-भट्टानगर खंड के दोहरीकरण के साथ-साथ एक अतिरिक्त लूप लाइन के निर्माण के संबंध में भूमि कार्य आदि की एक संविदा दी। संविदात्मक कार्य पर रेलवे प्रशासन द्वारा पर्याप्त निगरानी की कमी के कारण लूप के लिए बनाए गए तटबंध खराब हो गए। लूप लाइन का परिचालन न होने के कारण इसके निर्माण पर किया गया ₹ 6.83 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

सीसी लिंक (पश्चिम) के माध्यम से दानकुनी-भट्टानगर के दोहरीकरण के साथ-साथ एक अतिरिक्त लूप के निर्माण की परियोजना को 2011-12 में मंजूरी दी गई थी। विस्तृत प्राक्कलन अगस्त 2013 में ₹ 60.25 करोड़ की लागत पर स्वीकृत किया गया था। पूर्व रेलवे (पूरे) ने जनवरी 2013 में भू-तकनीकी जांच के लिए मैसर्स टेक्नोमा (I) को नियुक्त किया ताकि उप-मृदा/मूल मृदा एवं स्थानीय रूप से उपलब्ध मृदा की स्थिति का आकलन किया जा सके, जहां आवश्यक तटबंध का निर्माण किया जाना था। कार्यस्थल पर मृदा की स्थिति एवं अनुसंधान अभिकल्प

एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) के दिशानिर्देशों के प्रावधानों के आधार पर, मैसर्स टेक्नोमा (I) द्वारा सिफारिश की गई कि:

- प्रस्तावित तटबंध का निर्माण सीआई/एमआई प्रकार की मृदा या अन्य बेहतर गुणवत्ता वाली मृदा से किया जाना चाहिए। आरडीएसओ के दिशानिर्देशों⁹⁸ में अनुपयुक्त मानी जाने वाली मृदा का उपयोग किसी भी परिस्थिति में नहीं किया जाना चाहिए। प्रस्तावित संरक्षण के साथ उप-मृदा नरम, दलदली प्रकार, खराब भंजन और जमाव मापदंडों के साथ होने के कारण किसी भी तटबंध के लिए उचित ढलान स्थिरता विश्लेषण किया जाना था, चाहे उसकी ऊंचाई कुछ भी हो। चूंकि भू-मृदा/उप-मृदा की स्थिति कम वहन क्षमता वाली थी, इसलिए आरडीएसओ दिशा-निर्देशों के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित तटबंध के निर्माण के समय भू-सुधार को भी उपयुक्त रूप से अपनाया जाना चाहिए।

चूंकि प्रस्तावित लूप लाइन लगभग 8 फीट की गहराई वाले एक मौजूदा तालाब के पास से गुजर रही थी, अतः तटबंध के निर्माण के लिए रेलवे प्रशासन ने भू-तकनीकी जांच के लिए जादवपुर विश्वविद्यालय, कोलकाता के निर्माण इंजीनियरिंग विभाग को भी शामिल किया। उन्होंने पानी की तरफ लगातार रेल पाइलिंग करने एवं रेल पाइलिंग के सामने की तरफ अच्छी मृदा (सीआई/एमआई प्रकार) के संघनन के साथ न्यूनतम जल स्तर तक और उसके बाद नीव स्तर तक रेत के साथ बोल्टर फिलिंग करने का सुझाव दिया (अगस्त 2014)।

जुलाई 2015 में मैसर्स एसएम-जीसीसी (जेयू), कोलकाता को ₹ 49.94 करोड़ लागत पर रेलवे तटबंध में आवश्यक संघनन के साथ भराई/कटाई हेतु भूमि कार्य, फार्मेशन पर ब्लैकट सामग्री की आपूर्ति और इसका फैलाव, छोटे पुलों, पैनल केबिन और अन्य सहायक कार्यों को 15 जनवरी 2017 तक हर तरह से पूरा करने की लक्ष्य तिथि के साथ संविदा प्रदान की थी।

⁹⁸ जैविक मिट्टी, फैलने वाली मिट्टी, उच्च नमनीयता की चिकनी मिट्टी/सिल्टी मिट्टी (सीएच/एमएच प्रकार की मिट्टी)।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि दिसंबर 2015 में भट्टानगर में अतिरिक्त लूप लाइन के निर्माण के लिए चैनेज (सीएच) 5540 एवं 6210 (670 मीटर) के बीच तटबंध का निर्माण बोल्डर की दीवार बनाकर किया गया था। ठीक एक महीने बाद (जनवरी 2016), दीवार का 85 मीटर हिस्सा [सीएच 5910 से 5945 (35 मीटर) एवं सीएच 5970 से 6020 (50 मीटर)] को इसके मूल संरेखण से लगभग 25 मीटर स्थानांतरित कर दिया गया था। इसके बाद, उसके मूल संरेखण में पत्थर की दीवार का पुनर्निर्माण करने का प्रयास भी विफल रहा।

आरडीएसओ के दिशा-निर्देशों के प्रावधानों, टेक्नोमा (I), जादवपुर विश्वविद्यालय की सिफारिशों एवं अनुसूची ए-1 के अनुसार तटबंध के निर्माण के लिए निम्नलिखित कार्य निष्पादित किए जाने की आवश्यकता थी:

(क) तटबंध को भरने में मृदा के कार्य के लिए आरडीएसओ के दिशा-निर्देशों का कड़ाई से पालन करना; (ख) तटबंध बनाने से पहले प्रभारी अभियंता द्वारा भूमि के नमूनों के परीक्षण परिणाम एवं ढलान स्थिरता विश्लेषण का अनुमोदन; (ग) तटबंध की सुरक्षा के लिए 90आर/52 किग्रा रेल चलाना; और (घ) अबुटमेंट की बोल्डर बैंकिंग के पीछे रेत से भरी रिक्तियों के साथ पत्थर की गिट्टी के मिश्रण से युक्त बैंक फिल सामग्री को भरना, पानी देना और कॉम्पैक्ट करना।

हालांकि, लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया था कि:

- यद्यपि उपर्युक्त मदों में से प्रत्येक प्रदान किए गए संविदा की अनुसूची ए-1 का हिस्सा थी, संविदाकार के बिल की जांच से पता चला कि ऊपर उल्लिखित मद संख्या (ग) एवं (घ) को बिल्कुल निष्पादित नहीं किया गया था।
- इसके अलावा, जैसा कि आरडीएसओ⁹⁹ द्वारा देखा गया, तालाब को रेत के साथ बोल्डर से भरने की जादवपुर विश्वविद्यालय की सिफारिश का उल्लंघन करते हुए तटबंध के नीचे तालाब के हिस्से में सामान्य मृदा भर दी गई थी। रेलवे सुरक्षा आयुक्त की अभियुक्तियों (2 मार्च 2017) से यह

⁹⁹ तटबंध की खराबी के बाद, आगे की खराबी से बचने के लिए उपयुक्त सुधारात्मक उपायों के बारे में सलाह के लिए मामला आरडीएसओ को 9 जुलाई 2016 को भेजा गया था।

भी पता चला कि भट्टानगर यार्ड में मृदा का कार्य स्थानीय मृदा (ज्यादातर चिकनी मृदा) के साथ किया गया था जो आरडीएसओ के प्रावधान के अनुसार अनुपयुक्त थी।

- जादवपुर विश्वविद्यालय की सिफारिश के अनुसार बोल्टर क्रेट प्रदान की गई थी; लेकिन यह सिफारिश के विपरीत रेल पाइलिंग के प्रावधान के बिना किया गया था,
- उप-मृदा के लिए कोई भूमि सुधार तकनीक नहीं अपनाई गई थी।
- तटबंध के निर्माण से पहले ढलान स्थिरता विश्लेषण नहीं किया गया था।
- अनुसूची ख-1 (ग) के लिए संविदाकार के बिल से यह भी पता चला कि तटबंध के निचले हिस्से की सुरक्षा के लिए बोल्टर क्रेट का प्रावधान भी संविदाकार द्वारा संविदात्मक मात्रा के अनुसार नहीं किया गया था, जैसा तालिका 3.7 में दर्शाया गया है।

तालिका 3.7: अनुसूची ख-1 (ग) के कार्य की मदों के लिए करार मात्रा के प्रति किए गए कार्य की मात्रा

क्रम सं.	कार्य के मद	करार की मात्रा (घन मीटर में)	वास्तव में किया गया (घन मीटर में)	कमी (घन मीटर में)
1	2	3	4	[कॉलम 3(-) कॉलम 4]
1	स्टोन बोल्टर (वजन 35 किलो से 60 किलो)	5000	381.916	4618.084 (92 प्रतिशत)
2	नदी के तल पर बोल्टर एप्रन प्रदान करना एवं बिछाना	25000	12575.326	12424.674 (49.69 प्रतिशत)
3	स्वीकृत गैल्वनाइज्ड स्टील के तार के तार क्रेट में बिछाए गए बोल्टर एप्रन को बिछाना	5000	0	5000 (100 प्रतिशत)
4	गैल्वनाइज्ड तार नेट ट्रंजर्स की आपूर्ति	30000	82153	---
5	बोल्टर के साथ पिचिंग प्रदान करना एवं बिछाना	400	108.54	291.46 (72.86 प्रतिशत)
6	ढलानों में पिचिंग के नीचे आरडीएसओ विनिर्देशों के अनुसार सामग्री प्रदान करना एवं बिछाना	50	0	50 (100 प्रतिशत)

स्रोत: संविदाकार का अंतिम बिल एवं अनुसूची ख-1(ग)।

जैसा कि उपरोक्त से स्पष्ट है, उपयोग किए गए बोल्ट की मात्रा करार की मात्रा से बहुत कम थी।

- इसके अलावा, बोल्ट को गैल्वनाइज्ड स्टील के तार क्रेट में नहीं रखा गया था, हालांकि संविदाकार को इसकी आपूर्ति के लिए भुगतान किया गया था।
- स्टोन बोल्ट के साथ पिचिंग भी अपर्याप्त रही एवं आरडीएसओ द्वारा निर्दिष्ट सामग्री ढलानों में पिचिंग के नीचे नहीं रखी गई थी।

यह कार्य 30 जून 2017 को पूरा हुआ एवं दानकुनी-भट्टानगर दोहरीकरण खंड 21 अगस्त 2017 को चालू किया गया। तथापि, अतिरिक्त लूप लाइन जो परियोजना का एक अभिन्न अंग था, का निर्माण तटबंध की विफलता के कारण अपूर्ण रहा एवं आज तक इसका परिचालन नहीं किया जा सका जिसके परिणामस्वरूप अनुसूची ख-1(ग) के कार्य की मदों के लिए निष्फल भुगतान के रूप में ₹ 6.83 करोड़ की राशि व्यय हुई।

मई 2022 में, लूप लाइन के परिचालन के लिए तट की स्थिरता के लिए किए जाने वाले उपायों के बारे में उनकी सिफारिशों के लिए अनुरोध करते हुए मामले को फिर से आरडीएसओ को भेजा गया था। यह देखा गया कि आरडीएसओ द्वारा की गई अधिकांश सिफारिशें संविदा करार की कार्य अनुसूची का हिस्सा थीं, लेकिन संविदाकार द्वारा इन्हें निष्पादित नहीं किया गया था।

इस प्रकार, अनुसूची के अनुसार काम की अनुबंधित मदों की चूक और निष्पादित कार्य के निम्न मानक के कारण तटबंध की विफलता हुई। इन कमियों को कभी उजागर नहीं किया गया। इसके बजाय, संविदाकार के निष्पादन को संतोषजनक प्रमाणित किया गया था, जिससे पता चलता था कि संविदात्मक कार्य के लिए प्रभारी अभियंता द्वारा कम निगरानी की गई थी।

इस प्रकार, रेल प्रशासन की निगरानी के अभाव में संविदात्मक कार्य में कमी आई एवं ₹ 6.83 करोड़ का व्यर्थ में व्यय हुआ जिसके कारण लूप लाइन का कार्य पूर्ण/परिचालन नहीं हुआ जो भट्टानगर की धारण क्षमता को बढ़ाने के लिए आवश्यक था।

मामले को दिसंबर 2022 और नवंबर 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (नवंबर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि सिफारिशों की पुष्टि में तटबंध के निर्माण के लिए इस्तेमाल की गई मिट्टी की गुणवत्ता सीआई प्रकार की थी। जल निकाय के निकट प्रभावित स्थान लगभग 500 मीटर है जिसमें लागत प्रभावी और किफायती होने के कारण बल्ला पाइलिंग का उपयोग करके सुरक्षित बोल्टर क्रेट्स प्रदान किए गए हैं। साथ ही बोल्टर क्रेट्स के साथ अनुशंसाओं की पुष्टि में पर्याप्त मात्रा में रेत का भी उपयोग किया गया। यह स्थल जलधारा के साथ दलदली भूमि और पानी से भरा हुआ है। इस समस्या का आदर्श समाधान दलदली मिट्टी को हटाना, पानी को बाहर निकालना और खाली क्षेत्र को मानक वर्गीकरण की नई मिट्टी से भरना है। हालाँकि, न तो दलदली मिट्टी को हटाना और न ही पूरे पानी को बाहर निकालना व्यावहारिक रूप से संभव और उचित है क्योंकि संबंधित क्षेत्र निचला क्षेत्र है जहाँ हावड़ा नगर पालिका का पूरा पानी बहता है। लागत प्रभावी विधि बोल्टर क्रेट्स प्रदान करना है जिसका उपयोग सिफारिशों के अनुसार तत्काल मामले में किया गया है। इसके अलावा, ढलान स्थिरता का विश्लेषण किया गया था। आगे यह दोहराया गया है कि उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार बोल्टर केवल गैल्वेनाइज्ड स्टील वायर क्रेट्स में रखे जाते हैं और इन क्रेट्स को विशिष्टताओं के अनुसार तैयार किया जाता है और उनका हिसाब लगाया जाता है। इस प्रकार, संक्षेप में, साइट की आवश्यकता के अनुसार पर्याप्त सुरक्षा सुनिश्चित की गई और ड्राइंग, विनिर्देशों और लेखांकन के अनुसार कार्य किया गया और एजेंसी को कोई अत्यधिक भुगतान नहीं किया गया। पत्थर के बोल्टरों का उपयोग करके आगे पिचिंग का काम किया गया। उपरोक्त कालानुक्रमिक चर्चा और वास्तविक साइट की स्थिति के अनुसार बताया गया यह खर्च निरर्थक नहीं है, बल्कि रेलवे प्रशासन ने समय-समय पर विभिन्न उपचारात्मक उपाय करके निरंतर ट्रेन संचालन सुनिश्चित करने के लिए रेलवे संरचना की सुरक्षा के लिए हर संभव प्रयास किया है।

रेल मंत्रालय का उत्तर पर्याप्त और तर्कसंगत नहीं है। यह साइट की बाधाओं और रेलवे प्रशासन द्वारा निष्पादित कार्यों का सारांश प्रस्तुत करता है जो मामलों का समाधान करने में विफल रहे। साइट की समस्याएं शुरू में ही जगजाहिर थीं और इसके लिए रेलवे प्रशासन ने विशेषज्ञों की राय मांगी थी। यह विशेषज्ञ (जादवपुर

विश्वविद्यालय) की सिफारिशों जैसे तालाब को रेत के साथ बोल्टरों से भरना; रेल पाइलिंग के प्रावधान के साथ बोल्टर क्रेट प्रदान करना; उपमृदा के लिए भूमि सुधार तकनीक को अपनाना; तटबंध के निर्माण से पहले ढलान स्थिरता विश्लेषण करना, के अनुसार कार्य निष्पादित नहीं करने के कारणों की व्याख्या नहीं करता है।

जादवपुर विश्वविद्यालय की सिफारिशों के उपरोक्त उल्लंघनों को फरवरी 2017 में आरडीएसओ द्वारा उजागर किया गया था।

इसके अलावा, करार में कार्यों की अनुसूची में शामिल वस्तुओं को भी संविदाकार द्वारा शामिल नहीं किया गया था।

इस प्रकार, तटबंध के निर्माण का कार्य तकनीकी विशेषज्ञों की अनुशंसाओं के साथ-साथ करार की कार्य अनुसूची की मर्दों के अनुरूप निष्पादित नहीं किया गया। तटबंध की सुरक्षा से संबंधित महत्वपूर्ण मर्दों के लिए निष्पादित मात्रा करार की मात्रा से काफी कम थी। इसके परिणामस्वरूप तटबंध का कार्य विफल हो गया।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय विशेषज्ञ की सलाह के अनुसार और करार की शर्तों के अनुसार कार्य के निष्पादन को सुनिश्चित करने में विफलता के लिए जवाबदेही तय कर सकता है।

3.13 रेल मंत्रालय के आश्वासन के बावजूद परिसंपत्ति का नगण्य उपयोग: उत्तर पश्चिम रेलवे

रेल सेवाएं शुरू होने के 11 वर्ष बीत जाने के बाद भी ₹ 133.69 करोड़ के निवेश से सृजित अवसंरचना का इष्टतम उपयोग करने में रेल प्रशासन की अक्षमता के कारण अजमेर-पुष्कर ब्रॉड गेज लाइन का परिचालन नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए अजमेर-पुष्कर खंड में ट्रेन के परिचालन पर ₹ 6.78 करोड़ की हानि हुई।

अजमेर-पुष्कर ब्रॉड गेज (बीजी) लाइन (जनवरी 2012 में चालू की गई) के निर्माण पर ₹ 2.60 करोड़ की परिचालन हानि के अलावा छः प्रतिशत औसत अधिभोग के साथ ₹ 133.69 करोड़ के निष्क्रिय व्यय के संबंध में मामला लेखापरीक्षा की 2014 की रिपोर्ट संख्या 26 के पैरा संख्या 3.9 में इंगित किया गया था।

अगस्त 2016 में की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) के सत्यापन के समय, रेल मंत्रालय (रे.म.) ने कहा कि पुष्कर से विभिन्न तीर्थ स्थलों¹⁰⁰ के गंतव्यों तक सीधी रेल शुरू होने/जोड़ने के बाद धीरे-धीरे यातायात में भारी मात्रा में वृद्धि होगी। यह लाइन भावी अजमेर-मेड़ता रोड लाइन का भी एक हिस्सा होगी एवं इस प्रकार, अंततः अजमेर शहर को मेड़ता रोड एवं जोधपुर के साथ सबसे छोटे मार्ग से जोड़ने में मदद करेगी। आगे यह बताया गया कि अजमेर शहर को पुष्कर से जोड़ने का औचित्य पवित्र शहर पुष्कर तक सीधा संपर्क प्रदान करने के लिए सामाजिक-आर्थिक एवं धार्मिक विचार पर आधारित था।

रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों (अगस्त 2016) के मद्देनजर सितंबर 2022 में अजमेर-पुष्कर बीजी लाइन के उपयोग की नए सिरे से समीक्षा की गई थी एवं यह देखा गया कि 2017-18 के बाद से स्थिति खराब हो गई क्योंकि छह वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी लंबी दूरी की कोई नई ट्रेन खंड में पुष्कर से शुरू नहीं की गई थी। वर्ष 2017-18 से 2022-23 की अवधि के दौरान अजमेर एवं पुष्कर के बीच चलने वाली एकमात्र ट्रेन की बैठने की क्षमता की तुलना में यात्रियों की संख्या तालिका 3.8 में दर्शाई गई है:

तालिका 3.8: अजमेर-पुष्कर खंड में चलने वाली एकमात्र ट्रेन का अधिभोग

वर्ष	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
1	2	3	4	5	6	7
बैठने की क्षमता के प्रति अधिभोग	3.97 प्रतिशत	3.40 प्रतिशत	3.17 प्रतिशत	कोविड-19 के प्रकोप के कारण ट्रेन सेवाएं निलंबित		2.32 प्रतिशत (जुलाई 2022) 2.05 प्रतिशत (अगस्त 2022)

स्रोत: वाणिज्यिक विभाग से प्राप्त जानकारी।

उपरोक्त तालिका स्पष्ट रूप से रेल मंत्रालय द्वारा लाइन के सर्वोत्तम उपयोग करने के आश्वासन के बाद भी अजमेर-पुष्कर नई लाइन के तीन प्रतिशत औसत अधिभोग को दर्शाती हैं।

¹⁰⁰ हरिद्वार (एचडब्ल्यू), द्वारका (डीडब्ल्यूके), जम्मू तवी (जेएटी), उधमपुर (यूएचपी) और श्री माता वैष्णो देवी कटरा (एसवीडीके)।

लेखापरीक्षा द्वारा आगे देखा गया कि पुष्कर को मेड़ता रोड (59 किमी) से जोड़ने का कार्य 2013-14 में ₹ 323 करोड़ की लागत से स्वीकृत किया गया था, लेकिन इसे स्थगित रखा गया था (सितंबर 2019)।

अजमेर-पुष्कर खंड पर ट्रेन सेवाएं जनवरी 2012 से शुरू हुई थीं। हालांकि, ₹ 4.35 करोड़¹⁰¹ की अनुमानित आय के मुकाबले, 2017-18 से 2019-20 की अवधि के लिए वास्तविक आय ₹ 0.08 करोड़ थी। कोविड-19 के प्रकोप की वजह से ट्रेन सेवाओं के निलंबन के कारण 2020-21 एवं 2021-22 के दौरान कोई आय नहीं हुई। ट्रेन सेवाओं को फिर से शुरू करने (जुलाई 2022) के बाद, जुलाई 2022 और अगस्त 2022 के दौरान वास्तविक आय क्रमशः ₹ 0.20 लाख और ₹ 0.23 लाख थी, जबकि औसत अनुमानित कमाई ₹ 0.12 करोड़ प्रति माह¹⁰² थी। इस प्रकार, रेलवे प्रशासन सृजित परिसंपत्ति का बेहतर उपयोग करने में विफल रहा।

इस संबंध में आगे की समीक्षा से पता चला कि 2017-18 से 2019-20 की अवधि के दौरान संभाग में चलने वाली एकमात्र ट्रेन की दुलाई लागत ₹ 6.86 करोड़ थी जिसकी गणना वार्षिक सांख्यिकीय विवरण के आधार पर की गई थी, जबकि, वास्तविक आय केवल ₹ 0.08 करोड़ थी जिसके कारण इसी अवधि के दौरान ₹ 6.78 करोड़ की हानि हुई।

मामले को अक्टूबर 2022 में रेलवे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कहा (जनवरी 2023) कि लंबी दूरी की ट्रेनों को संचालित करने के लिए पुष्कर में पर्याप्त बुनियादी ढांचे की अनुपलब्धता के कारण लंबी दूरी की ट्रेनें शुरू नहीं की जा सकीं। यह भी कहा गया कि बेहतर सड़क संपर्क, सड़क मार्ग से चलने में कम समय लगना और निजी/सार्वजनिक वाहनों से आसानी से पहुंचना के कारण यात्रा करने वाले लोग सड़क परिवहन को प्राथमिकता देते हैं। इसके अलावा, पुष्कर-मेड़ता रोड का सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर था।

¹⁰¹ ₹ 1.45 करोड़ (x) 3 वर्ष (2017-18 से 2019-20)।

¹⁰² ₹ 1.45 करोड़/12 माह

रेल प्रशासन ने 11 वर्ष¹⁰³ बीत जाने के बाद भी इस परिसंपत्ति का बेहतर उपयोग करने में असमर्थता व्यक्त की एवं इस प्रकार, रेल मंत्रालय द्वारा आश्वासन के बावजूद परिसंपत्ति के नगण्य उपयोग के बारे में लेखापरीक्षा का तर्क मजबूती से स्थापित है। जहां तक पुष्कर को मेड़ता रोड से जोड़ने का सवाल है, यह कार्य 2013-14 में स्वीकृत किया गया था एवं आज तक सर्वेक्षण का कार्य भी पूरा नहीं हुआ है।

इस प्रकार, ₹ 133.69 करोड़ के निवेश के बावजूद, अजमेर-पुष्कर खंड में चलने वाली एकमात्र ट्रेन का औसत अधिभोग 3.97 प्रतिशत (2017-18) से 3.17 प्रतिशत (2019-20) के बीच बना हुआ है। औसत अधिभोग और भी गिरकर 2.32 प्रतिशत (जुलाई 2022) एवं 2.05 प्रतिशत (अगस्त 2022) हो गया। अंततः 2017-18 से 2019-20 की अवधि में नगण्य उपयोग के परिणामस्वरूप अजमेर एवं पुष्कर के बीच एकमात्र ट्रेन के चलाने में ₹ 6.78 करोड़ की हानि हुई।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय भारी निवेश से सृजित अवसरचना का बेहतर उपयोग करने के लिए ठोस कार्य योजना बना सकता है।

¹⁰³ ट्रेन सेवाएं जनवरी 2012 में शुरू हुईं।

3.14 संकेत एवं दूरसंचार कार्यशाला, पोडानूर के प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारियों को ओवरटाइम भत्ते का अनियमित भुगतान: दक्षिण रेलवे

भारतीय रेल में कार्यशालाओं के प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारी ओवरटाइम भत्ते के लिए पात्र नहीं हैं। हालांकि, 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान संकेत एवं दूरसंचार कार्यशाला, पोडानूर, दक्षिण रेलवे में प्रोत्साहन शॉप के कर्मचारियों को ₹ 6.67 करोड़ का ओवरटाइम भत्ता दिया गया था।

रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने कार्यशालाओं में उत्पादकता में सुधार के उद्देश्य से दिसंबर 1954 में चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) में प्रोत्साहन योजना शुरू की। "परिणामों द्वारा भुगतान" के रूप में जाने वाली योजना की प्रारंभिक सफलता भारतीय रेल के अन्य कार्यशालाओं में विस्तारित की गई।

दक्षिण रेलवे (दरे) के पोडानूर में संकेत एवं दूरसंचार (एस एंड टी) कार्यशाला एस एंड टी उपकरण जैसे रिले, पॉइंट मशीन, ब्लॉक उपकरण आदि का निर्माण करते हैं। संकेत एवं दूरसंचार कार्यशाला, पोडानूर में 11 शॉप हैं, जिनमें से आठ प्रोत्साहन योजना के तहत कवर की गई हैं।

भारतीय रेलवे चल स्टॉक (आईआरआरएस) संहिता के पैरा 325 में निर्धारित है कि किसी भी कार्यशाला में, दीर्घकालिक योजना एवं दिन-प्रतिदिन की गतिविधि योजना को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ओवरटाइम के बिना उत्पादन मात्रा हासिल की जाए। बहुत ही असाधारण और अत्यावश्यक परिस्थितियों को छोड़कर कोई भी ओवरटाइम बुक नहीं किया जाना चाहिए, वह भी उन जरूरी कार्यों को गैर-जरूरी कार्यों से पहले करने के संशोधित कार्यक्रम की संभावना तलाशने के बाद ही। इसके अलावा, पैरा 426 में यह निर्धारित है कि प्रोत्साहन योजनाओं के तहत अनुभागों में कोई ओवरटाइम बुकिंग नहीं होनी चाहिए। संहिता के प्रावधान अनिवार्य एवं बाध्यकारी हैं, एवं किसी भी विचलन के लिए, रेल मंत्रालय की मंजूरी प्राप्त की जानी चाहिए।

इसके अलावा, लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1416 में निर्दिष्ट है कि रेल सेवकों को दिए जाने वाले विशेष भत्ते (जैसे ओवरटाइम, विशेष ओवरटाइम, चालन, विशेष चालन एवं शेष भत्तों के तहत) बिल हस्ताक्षर करने

वाले विभागीय अधिकारी के प्राधिकार पर प्रारंभ में स्वीकार किए जाते हैं। उन प्रारंभिक दस्तावेजों के साथ, जिस पर वे आधारित हैं, एक नमूना जांच आयोजित की जानी है। इस जांच के दौरान पाई गई त्रुटियों एवं अनियमितताओं को विभागीय अधिकारियों के समक्ष उठाया जाना चाहिए एवं अधिक भुगतानों का समायोजन, यदि कोई हो, अगले महीने के बिलों के माध्यम से देखा जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि संहिता प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए, 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान एस एंड टी कार्यशाला, पोडानूर, दरे में प्रोत्साहन शॉप के कर्मचारियों को ₹ 6.67 करोड़ के ओवरटाइम भत्ते (ओटीए) का भुगतान किया गया था, जैसा कि तालिका 3.9 में नीचे दर्शाया गया है।

तालिका 3.9: 2017-18 से 2021-22 के दौरान प्रोत्साहन शॉप के कर्मचारियों को किए गए ओटीए के भुगतान को दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	वर्ष	प्रोत्साहन योजना के रूप में अधिसूचित शालाएं	भुगतान की गई ओवरटाइम की राशि
1	2	3	4
1	2017-18	मशीन शॉप (एमएस), पॉइंट मशीन शॉप (ईएमए	0.51
2	2018-19	I), पॉइंट मशीन शॉप (ईएमए II), ब्लॉक	1.64
3	2019-20	इंस्ट्रूमेंट्स एंड रिले (बीआई एंड आर) शॉप,	2.27
4	2020-21	फैब्रिकेशन शॉप (एफएबी), फोर्ज एंड स्मिथी शॉप	0.91
5	2021-22	(एफएस) एवं प्रोटेक्टिव कोटिंग शॉप (पीसी)	1.34
	कुल		6.67

स्रोत: आईपीएस आंकड़े

यह मामला फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के संज्ञान में लाया गया था। अपने उत्तर (अप्रैल 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि भुगतान किया गया ओवरटाइम भत्ता भारतीय रेलवे चल स्टॉक (आईआरआरएस) संहिता के प्रावधानों का उल्लंघन नहीं है। उक्त प्रावधान सभी कार्यशालों पर लागू होता है, भले ही कार्यशाला प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत हो या नहीं। भारतीय रेल चल स्टॉक संहिता के पैरा 326 के अनुसार, मुख्य कार्यशाला प्रबंधक की पूर्व स्वीकृति से श्रमिकों को ओवरटाइम के लिए लगाया गया है। चूंकि ओवरटाइम भत्ते की विभिन्न

प्राधिकारियों द्वारा विभिन्न स्तरों पर जांच की जा रही है, अतः ओवरटाइम घंटों के दौरान प्रोत्साहन भुगतान आदि जैसी कोई अनियमितता नहीं पाई गई है। इसलिए, दोनों भत्तों की ओवरलैपिंग का प्रश्न ही नहीं उठता है। वर्ष 2017-18 से 2021-22 की अवधि के लिए भुगतान किए गए ₹ 6.67 करोड़ के ओवरटाइम भत्ते के मुकाबले, ओवरटाइम अवधि के दौरान प्राप्त किए गए आउटटर्न की मात्रा ₹ 35.98 करोड़ है, जिसे केवल अतिरिक्त घंटों के लिए श्रमिकों को कार्य पर रखने के कारण प्राप्त किया जा सका है, जिससे विभिन्न परियोजनाओं/मंडलीय इकाइयों/आरवीएनएल को रेल मंत्रालय के लक्षित कार्यों को समय पर पूरा करने में सहायता मिली है। इसके अतिरिक्त, किसी विशेष कार्य में बचाए गए समय के लिए कर्मचारियों को प्रोत्साहन का भुगतान किया जाता है। यह उत्पादों के तेजी से निर्माण को प्राप्त करने में सहायता करता है। जबकि उत्पादन बढ़ाने के लिए अतिरिक्त घंटों के लिए श्रमिकों को कार्य पर रखने के लिए ओवरटाइम भुगतान किया जाता है। तथापि, अतिरिक्त घंटों (ओवरटाइम) के लिए श्रमिकों को नियुक्त करते समय कोई प्रोत्साहन नहीं दिया जा रहा है अर्थात् दोनों भत्तों की ओवरलैपिंग की अनुमति नहीं है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि भारतीय रेलवे चल स्टॉक संहिता के पैरा 426 में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि “प्रोत्साहन योजना के तहत अनुभागों पर कोई ओवरटाइम बुकिंग नहीं होगी”। संहिता के प्रावधान बाध्यकारी हैं और किसी भी विचलन के लिए, रेल मंत्रालय की स्वीकृति प्राप्त की जानी चाहिए। लेकिन, इस मामले में रेल मंत्रालय की कोई विशिष्ट स्वीकृति नहीं ली गई थी। उत्तर में उद्धृत पैरा 326 ओवरटाइम बुक करने की प्रक्रिया को निर्दिष्ट करता है। चूंकि प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारियों को पैरा 325 के तहत ओवरटाइम के लिए बुक नहीं किया जाना है, इसलिए पैरा 326 में निहित अनुदेश प्रोत्साहन अनुभागों में कार्यरत कर्मचारियों के संबंध में प्रासंगिक नहीं हैं। लेखा विभाग भारतीय रेलवे चल स्टॉक संहिता के प्रावधानों के अनुसार ओवरटाइम भत्ते के अनियमित भुगतान को रोकने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, सितंबर 2018 में रेल मंत्रालय ने पाया कि ओवरटाइम भत्ते का भारी भुगतान एस एंड टी कार्यशाला, पोडानूर में किया गया था और प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) को निर्देश दिया गया था कि ओवरटाइम भत्ते को नियंत्रित किया जाना चाहिए।

तथापि, न तो प्रधान वित्तीय सलाहकार और न ही लेखा कार्यालय ने रेल मंत्रालय द्वारा निर्देशित ओवरटाइम भत्ते के भुगतानों को नियंत्रित करने हेतु किए गए उपायों के बारे में कोई दस्तावेज प्रस्तुत किया है। प्रोत्साहन शॉप में ओवरटाइम भत्ते को आउटटर्न के साथ जोड़ना स्वीकार्य नहीं है। भारतीय रेलवे चल स्टॉक संहिता के पैरा 325 में यह निर्धारित किया गया है कि किसी भी कार्यशाला में, दीर्घकालिक योजना और दिन-प्रतिदिन की गतिविधि योजना को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि ओवरटाइम कार्य किए बिना आउटटर्न हासिल किया जाए। इसके अतिरिक्त, पैरा 426 में यह निर्धारित किया गया है कि प्रोत्साहन योजनाओं के अंतर्गत अनुभागों में कोई ओवरटाइम बुकिंग नहीं होनी चाहिए। रेल मंत्रालय को संहिताओं और नियमावलियों में परिकल्पित नियमों और प्रक्रियाओं का सख्ती से अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए।

इस प्रकार, दक्षिणी रेलवे प्रशासन ने कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान एस एंड टी कार्यशाला, पोडानूर में प्रोत्साहन शॉप के कर्मचारियों को ओवरटाइम भत्ते के रूप में ₹ 6.67 करोड़ का भुगतान किया।

सिफारिशें:

- रेल मंत्रालय को प्रोत्साहन योजनाओं के अंतर्गत अनुभागों में ओवरटाइम की बुकिंग न करके संहिता प्रावधानों का अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए।
- वसूली नोटिस जारी किया जाए।

3.15 ₹ 6.63 करोड़ की परिहार्य देनदारी: उत्तर पश्चिम रेलवे

दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन परियोजना के दौसा-डीडवाना और पिपलाई-गंगापुर सिटी खंडों के बीच पूर्ण किए गए ट्रैक का उपयोग न किए जाने के परिणामस्वरूप खराब अवसंरचना के पुनरुद्धार पर ₹ 6.63 करोड़ की परिहार्य देयता हुई।

दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन (92.76 किमी) का कार्य वर्ष 1996-97 में पांच वर्ष की निर्धारित पूर्णता अवधि के साथ स्वीकृत किया गया था। नई लाइन का विस्तृत प्राक्कलन ₹ 208.83 करोड़ की लागत से छह वर्ष बीतने के बाद मई,

2002 में स्वीकृत किया गया था और कार्य वर्ष 2003 में शुरू हुआ था। हालांकि, 31 दिसंबर 2022 तक कार्य पूरा नहीं हुआ था। दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन के तीन हिस्से हैं- दौसा-डीडवाना, डीडवाना-पिपलाई और पिपलाई-गंगापुर सिटी खंड।

(क) दौसा-डीडवाना खंड

दौसा-डीडवाना में ट्रैक लिंकिंग¹⁰⁴ का कार्य मार्च 2014 में पूरा हो गया था और रेलवे सुरक्षा आयुक्त (रे.सु.आ.)¹⁰⁵ की मंजूरी अगस्त 2017 में दी गई थी जो तीन माह के लिए वैध थी। हालांकि, पांच वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी इस खंड पर कोई ट्रेन सेवा शुरू नहीं की जा सकी (दिसंबर 2022)।

(ख) डीडवाना-पिपलाई खंड

डीडवाना-पिपलाई खंड में 2.136 किलोमीटर की लंबाई वाली एक सुरंग शामिल है। सुरंग के निर्माण की संविदा सितंबर 2010 में दी गई थी और जुलाई 2015 में कार्य की धीमी प्रगति के कारण इसे समाप्त कर दिया गया था। शेष कार्य के लिए एक नई संविदा सितंबर 2016 में दी गई थी, लेकिन कार्य अभी भी अधूरा है (दिसंबर 2022)।

(ग) पिपलाई-गंगापुर सिटी खंड

पिपलाई-गंगापुर सिटी में ट्रैक लिंकिंग का कार्य जनवरी 2021 में पूरा हो गया था और रेलवे सुरक्षा आयुक्त की मंजूरी अप्रैल 2021 में दे दी गई थी जो तीन महीने के लिए वैध थी। डेढ़ वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी इस खंड पर कोई ट्रेन नहीं चलाई जा सकी (दिसंबर 2022)।

डीडवाना-पिपलाई खंड में सुरंग (2.136 किमी) का कार्य पूरा नहीं होने के कारण पूरी दौसा-गंगापुर सिटी परियोजना (92.76 किमी) अप्रयुक्त रह गई।

¹⁰⁴ आईआरपीडब्ल्यूएम में दी गई कार्यप्रणाली के अनुसार ट्रैक लिंकिंग की जाएगी जिसमें सही विस्तार अंतराल पर स्लीपरों के ऊपर नई पटरियों को जोड़ना, पटरियों को सीधा करना और संरेखित करना, पटरियों पर कुंजियों और स्पाइक्स/ईआरसी को जोड़ना, स्लीपरों की पैकिंग, फिटिंग कसना आदि शामिल हैं।

¹⁰⁵ रेलवे सुरक्षा आयुक्त (रे.सु.आ.) - रेलवे सुरक्षा आयुक्त, निरीक्षण के बाद, धारा 28 के तहत संबंधित सर्किलों के भीतर रेलवे की नई लाइनों के यात्रियों के सार्वजनिक परिवहन के लिए खोलने की स्वीकृति दे सकता है, जो कि आयुक्त द्वारा लगाई गई शर्तों के अधीन होगा।

जून 2021 में, मुख्य अभियंता (निर्माण) ने दौसा-डीडवाना खंड के रखरखाव की समीक्षा करने और इसके लिए एक व्यापक कार्य योजना तैयार करने का निर्देश दिया क्योंकि रेलवे सुरक्षा आयुक्त के निरीक्षण के बाद लंबे समय से खंड का उपयोग नहीं किया जा सका था। अनुपालन में, कार्यकारी अभियंता (एक्सईएन), दौसा ने अगस्त 2021 में एक विस्तृत रिपोर्ट प्रस्तुत की, जिसमें समय बीतने के साथ और नियमित आधार पर इनके रखरखाव न होने के कारण के कारण ट्रैक, फिटिंग और अन्य संरचनाओं के खराब होने की ओर इशारा किया गया था, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:



स्रोत: कार्यकारी अभियंता, निर्माण (दौसा) द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट।

लेखापरीक्षा ने कार्यकारी अभियंता, दौसा द्वारा बताई गई कमियों के अनुसार ट्रैक को चालन के उपयुक्त बनाने के लिए आवश्यक कुछ मर्दों¹⁰⁶ की लागत का आकलन किया था। इसके अतिरिक्त, अधिकांश फिटिंग¹⁰⁷ का बिना किसी उपयोग के आठ वर्ष का उनका कोडल जीवन समाप्त हो चुका था। इसके अतिरिक्त,

¹⁰⁶ मशीन टैपिंग, बॉक्सिंग और ड्रेसिंग का एक दौरे, पूरे खंड की डी-स्ट्रेसिंग, गिट्टी की कमी (₹ 1.19 करोड़)

¹⁰⁷ ईआरसी, कंपोजिट गूड रबर सोल प्लेट्स (सीजीआरएसपी), मेटल लाइनर्स (₹ 4.13 करोड़)

दौसा-डीडवाना खंड में संरचनाओं को बनाए रखने के लिए, एक संविदा¹⁰⁸ भी दी थी (फरवरी 2018)। इससे बिना किसी उपयोग के मूल्यहासित हुई संपत्ति के पुनरुद्धार के लिए ₹ 6.63 करोड़ की कुल परिहार्य देयता हो गई। विवरण तालिका 3.10 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.10: बिना किसी उपयोग के मूल्यहासित हुई संपत्ति के पुनरुद्धार के लिए ₹ 6.63 करोड़ की कुल परिहार्य देयता दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	मद/विवरण	शामिल लागत (₹ करोड़ में)
1	एक्सईएन, दौसा द्वारा बताई गई कमियों के अनुसार ट्रेक को चालन के लिए उपयुक्त बनाने के लिए आवश्यक कुछ मद (मशीन टैम्पिंग का एक दौर, बॉक्सिंग और ड्रेसिंग, पूर्ण खंड का डी-स्ट्रेसिंग, गिट्टी की कमी)	1.19
2	अधिकांश फिटिंग ने आठ वर्ष के अपने कोडल जीवन को पूरा कर लिया	4.13
3	दौसा-डीडवाना खंड में संरचना को बनाए रखने के लिए, फरवरी 2018 में एक संविदा दी गई	1.31
कुल परिहार्य देयता		6.63

स्रोत: कार्यकारी अभियंता, दौसा की रिपोर्ट, फिटिंग जिन्होंने अपने कोडल जीवन को पूरा कर लिया है की लेखापरीक्षा द्वारा आकलन की गई लागत और रखरखाव संविदा फ़ाइल

मामले को फरवरी 2023 और नवम्बर 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (मई 2023 और दिसंबर 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि दौसा-डीडवाना खंड और पिपलाई-गंगापुर सिटी खंड का सीआरएस निरीक्षण के बाद, ट्रेन सेवाएं शुरू करने के लिए आवश्यक योजना बनाई गई थी। लेकिन, खंड के रखरखाव के संसाधन और रोक उपलब्ध नहीं होने के कारण, खंड में ट्रेन सेवाएं शुरू नहीं की जा सकी।

डीडवाना-पिपलाई खंड के संबंध में, यह कहा गया कि संविदाकार के खिलाफ दायर मामले में राष्ट्रीय कंपनी कानून न्यायाधिकरण, नई दिल्ली द्वारा जारी

¹⁰⁸ सेवा भवनों, एलएचएस जल निकासी, आदि जैसी विभिन्न परिसंपत्तियों के रखरखाव के लिए संविदा (₹ 1.31 करोड़)

‘यथास्थिति’ आदेश के कारण सुरंग के निर्माण का कार्य पूरा नहीं किया जा सका। अक्टूबर 2021 में ‘यथास्थिति’ आदेश रद्द होने के बाद सुरंग का कार्य चल रहा है और जनवरी 2024 तक पूरा होने की संभावना है। पूरे दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन परियोजना के चालू होने के बाद, खंड में ट्रेन सेवाएं शुरू की जाएंगी।

आगे, ट्रैक का उपयोग किए बिना इसके रखरखाव पर किए गए व्यय के संबंध में, रेल मंत्रालय ने ट्रैक के बिना किसी उपयोग के इसके जीर्णोद्धार कार्य पर किए व्यय को स्वीकार किया और कहा कि परिसंपत्तियों को बनाए रखने और ट्रैक को यात्री ट्रेन चलाने के योग्य बनाने हेतु यह व्यय जरूरी था।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। डीडवाना-पिपलाई खंड में सुरंग के कार्य के लिए सितंबर 2010 में दिए गए मूल संविदा (24 माह की पूर्णता अवधि के साथ) के दौरान कोई अदालती मामला नहीं था। हालाँकि, रेल प्रशासन शुरुआत से ही परियोजना की प्रगति की निगरानी करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप यह लक्ष्य तिथि तक पूरा नहीं हुआ और अपेक्षित लाभ प्राप्त नहीं किया जा सका।

इसके अलावा, कानूनी विवाद अक्टूबर 2021 में सुलझा लिया गया था। लेकिन, सुरंग में गिट्टी रहित ट्रैक के निर्माण के लिए काम की भौतिक प्रगति केवल 60 प्रतिशत (दिसंबर 2024) है। ऐसे में जनवरी 2024 तक इसके पूरा होने की संभावना कम है।

इस प्रकार, खराब योजना और उत्तर पश्चिमी रेलवे के निर्माण व ओपन लाइन संगठनों के बीच समन्वय की कमी के कारण दौसा-गंगापुर सिटी नई लाइन परियोजना के पूर्ण हो चुके दौसा-डीडवाना और पिपलाई-गंगापुर सिटी खंडों का उपयोग नहीं हो सका, जिसके परिणामस्वरूप बिना किसी उपयोग के खराब हुए बुनियादी ढांचे के पुनरुद्धार पर ₹ 6.63 करोड़ की परिहार्य देयता हुई।

सिफ़ारिश:

जोनल रेलवे निर्माण और ओपन लाइन के बीच बेहतर समन्वय सुनिश्चित कर सकता है ताकि परियोजनाओं के पूरा होने के तुरंत बाद उन्हें उपयोग में लाया जा सके। इस परिहार्य देयता के लिए जवाबदेही तय की जाए।

3.16 ₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय: उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे प्रशासन वाणिज्यिक विद्युत कनेक्शन को घरेलू कनेक्शन में बदलने में विफल रहा, जबकि इसका उपयोग पूरी तरह से घरेलू उद्देश्यों के लिए किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2016 से जून 2022 की अवधि के दौरान उच्च टैरिफ पर विद्युत शुल्क के भुगतान के कारण ₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (अप्रैल 1986) कि रेलवे आवासीय कॉलोनियों के लिए फीडर लाइनों को रेलवे के अपने वितरण नेटवर्क से अलग किया जाना चाहिए जिसमें कार्यशालाएं, यार्ड और अन्य रेलवे परिचालन प्रतिष्ठान शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, इन फीडर लाइनों द्वारा आपूर्ति की जाने वाली विद्युत राज्य विद्युत बोर्ड की घरेलू टैरिफ दर पर होनी चाहिए।

वर्ष 2015-16 के लिए उत्तर प्रदेश पावर कारपोरेशन लिमिटेड की दर अनुसूची में यह प्रावधान किया गया है कि:-

- एलएमवी-1 टैरिफ पंजीकृत सोसायटी, आवासीय कॉलोनियों/टाउनशिप के लिए इस शर्त के साथ लागू किया जाना चाहिए कि कुल अनुबंधित लोड का 70 प्रतिशत विशेष रूप से घरेलू उद्देश्यों के लिए होगा।
- एचवी-1 (बी) टैरिफ पंजीकृत सोसाइटियों, आवासीय कॉलोनियों/टाउनशिप, आवासीय बहुमंजिला भवनों के लिए लागू किया जाना चाहिए, जिनमें कुल अनुबंधित लोड का 70 प्रतिशत से कम विशेष रूप से घरेलू प्रयोजनों के लिए है।

दो विद्युत कनेक्शन (एक 11 केवीए का और दूसरा 33 केवीए का) 2014 से पहले गैर-औद्योगिक थोक लोड श्रेणी में आगरा छावनी रेलवे स्टेशन पर दिए गए थे। स्टेशन पर कनेक्शन देने की वास्तविक तिथि न तो लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई गई थी और न ही इसे अभिलेखों में पाया गया था। विद्युत वितरण कंपनी (मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड) एचवी-1 (बी) टैरिफ पर दोनों कनेक्शनों की बिलिंग कर रही थी, जबकि 11 केवीए कनेक्शन का उपयोग 900 रेलवे आवासीय क्वार्टरों के लिए किया जा रहा था।

उत्तर मध्य रेलवे (उमरे) प्रशासन ने (दिसंबर 2014) मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड से एचवी-1 के स्थान पर एलएमवी-1 टैरिफ पर 33 केवीए कनेक्शन की बिलिंग करने का अनुरोध किया। तथापि, मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड ने रेलवे प्रशासन के इस अनुरोध को यह कहते हुए स्वीकार नहीं किया कि घरेलू और सरकारी लोड का ठोस विभाजन केवल तकनीकी अभिलेख तैयार करके और प्रशुल्क की शर्त को पूरा करके किया जा सकता है। इसके बाद, रेलवे प्रशासन ने लोड पृथक्करण (घरेलू और वाणिज्यिक) के बाद फिर से मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड से संपर्क किया (मार्च 2016) और लाल रंग के साथ वाणिज्यिक भार और हरे रंग के साथ घरेलू लोड दिखाते हुए एक आरेख प्रस्तुत किया, जिसमें कहा गया कि 11 केवीए के कनेक्शन का उपयोग पूरी तरह से घरेलू उद्देश्य के लिए किया जा रहा है और कम टैरिफ पर इसकी बिलिंग के लिए अनुरोध किया गया था लेकिन मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड ने कोई उत्तर नहीं दिया। मार्च 2016 और अप्रैल 2016 में दो बार अनुस्मारक जारी करने के बावजूद बिलिंग के लिए टैरिफ में बदलाव नहीं किया गया था। रेलवे प्रशासन ने जनवरी 2022 में लेखापरीक्षा द्वारा इस मुद्दे को उठाए जाने तक इस मामले को आगे नहीं बढ़ाया।

इसके बाद, रेलवे प्रशासन ने मार्च 2022 में कम टैरिफ पर 11 केवीए कनेक्शन की बिलिंग के लिए मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड से फिर से अनुरोध किया। इसके उत्तर में मैसर्स टोरेंट पावर लिमिटेड ने रेलवे प्रशासन से कनेक्शन की श्रेणी बदलने के लिए कुछ औपचारिकताएं¹⁰⁹ पूरी करने को कहा (अप्रैल 2022)। आवश्यक औपचारिकताओं को पूरा करने के बाद, अगस्त 2022 से 11 केवीए वाणिज्यिक कनेक्शन को घरेलू कनेक्शन में बदल दिया गया। इस प्रकार, इस मामले को सक्रिय रूप से आगे बढ़ाने में विफलता के कारण उत्तर मध्य रेलवे को उच्च दर पर विद्युत के भुगतान के कारण ₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा।

¹⁰⁹ 1346 किलोवाट/1495 केवीए के लिए परीक्षण रिपोर्ट; सुरक्षा चालान; विद्युत सुरक्षा निदेशालय से 1346 किलोवाट/1495 केवीए के लिए लोड एनओसी; जीएसटी दायित्व; नोटरीकृत भारी लोड समझौता; विभेदक सुरक्षा जमा और प्रसंस्करण शुल्क।

मामले को मार्च 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (अगस्त 2023) में, रेल मंत्रालय अप्रैल 2016 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान मैसर्स टॉरेंट पावर लिमिटेड के साथ मामले को आगे बढ़ाने में रेलवे प्रशासन की ओर से हुई ढिलाई के बारे में लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत हुआ। आगे यह कहा गया कि अंतर लागत को उर्जा खपत के विरुद्ध समायोजित करने के लिए मैसर्स टॉरेंट पावर लिमिटेड से अनुरोध किया गया था। लेकिन, उनकी मांग को मैसर्स टॉरेंट पावर लिमिटेड द्वारा ठुकरा दिया गया। अब, मैसर्स टॉरेंट पावर लिमिटेड से अंतर लागत की वापसी/समायोजन के लिए मामला उत्तर प्रदेश विद्युत नियामक आयोग के समक्ष उठाया जाएगा।

इस प्रकार, मैसर्स टॉरेंट पावर लिमिटेड के साथ मामले को आगे नहीं बढ़ाने के कारण विद्युत शुल्क का भुगतान उच्च टैरिफ पर किया गया। जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2016 से जून 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.28 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

अप्रैल 2016 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान वितरण कंपनी के साथ मामले को आगे नहीं बढ़ाने के लिए जवाबदेही तय की जाए।

3.17 अन्य सरकारी विभागों को किराए पर दी गई रेलवे संपत्ति के किराए का पुनः निर्धारण नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 4.66 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे ने अन्य सरकारी विभागों को आवंटित संपत्ति के किराए के पुनः निर्धारण के लिए संशोधित प्रक्रिया (2018) के अनुसार तमिलनाडु सरकार, तिरुनेलवेली के पुलिस अधीक्षक को आवंटित 3.79 एकड़ भूमि के किराए में संशोधन नहीं किया। परिणामस्वरूप, रेलवे को प्रति वर्ष ₹ 1.17 करोड़ के संशोधित किराए के बजाय पुरानी दरों पर केवल ₹ 75,480 प्रति वर्ष का किराया प्राप्त हुआ, जिसके परिणामस्वरूप जुलाई 2018 से जून 2022 की अवधि के दौरान ₹ 4.66 करोड़ (भवनों के किराए को छोड़कर) की हानि हुई।

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1941, रेलवे के महाप्रबंधक को आवासीय क्वार्टरों सहित रेलवे भवनों के उपयोग को स्वीकृति देने, अन्य सरकारी विभागों, जो रेलवे की सेवा में नहीं हैं, के विशिष्ट उपयोग के लिए स्थायी आवंटन की अनुमति देता है। तदनुसार, नियमों के अध्यक्षीन, अन्य विभागों के विशिष्ट उपयोग के लिए भवनों का किराया वसूल किया जाना है जैसा कि संहिता के पैरा 1942 में प्रावधान किया गया है। रेलवे बोर्ड ने अन्य सरकारी विभागों से लिए जाने वाले किराए के निर्धारण/पुनःनिर्धारण की प्रक्रिया को संशोधित किया (जुलाई 2018)।

संशोधित प्रक्रिया के अनुसार, गैर-वर्गीकृत शहरों में गैर-आवासीय उपयोग के लिए किराया सात प्रतिशत और आवासीय उपयोग के लिए छह प्रतिशत निर्धारित किया जाना है। भवन के लिए भूमि की लागत और अधिशेष भूमि की लागत, भवन के अवशिष्ट मूल्य और नगरपालिका कर पर विचार करके किराए का निर्धारण/पुनःनिर्धारण किया जाएगा। संपत्ति पर इस तरह से निर्धारित किराए के बारह प्रतिशत की दर से रखरखाव और मरम्मत की लागत भी ली जानी है। इसके अतिरिक्त, संशोधित प्रक्रिया के अनुसार प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल को किराए का पुनःनिर्धारण किया जाना है।

संशोधित प्रक्रिया में यह भी प्रावधान है कि किराए का निर्धारण/पुनःनिर्धारण वरिष्ठ मंडलीय अभियंता जिसके अधिकार क्षेत्र में किराए पर लिया गया भवन

स्थित है, की अध्यक्षता वाली एक 'किराया समिति' द्वारा किया जाएगा। मंडल के वरिष्ठ मंडलीय विद्युत अभियंता (जी) और वरिष्ठ मंडलीय वित्तीय प्रबंधक किराया समिति के अन्य सदस्य होंगे। 'किराया समिति' की सिफारिश मंडल रेल प्रबंधक द्वारा अनुमोदित की जाएगी।

दक्षिणी रेलवे के मदुरै मंडल में, अगस्त 1977 के दौरान तिरुनेलवेली के पलायमकोर्टई के हाई ग्राउंड क्षेत्र में 562.14 वर्ग मीटर (6,050.82 वर्ग फुट) के भवन के साथ 3.79 एकड़ (1,65,118.23 वर्ग फुट) की भूमि पुलिस अधीक्षक, तिरुनेलवेली (गैर-वर्गीकृत शहर) को आवंटित की गई थी। इससे पहले, इसका उपयोग रेलवे द्वारा सहायक अभियंता बंगले दरवाजा नंबर 14-ए (344.39 वर्ग फुट) और 14-बी (217.75 वर्ग फुट) के रूप में किया जाता था। इस संपत्ति का उपयोग पुलिस अधीक्षक, तिरुनेलवेली द्वारा कैंप कार्यालय और आवास के रूप में किया जा रहा है।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि दक्षिण रेलवे ने पुलिस अधीक्षक, तिरुनेलवेली से प्रति वर्ष ₹ 1.17¹¹⁰ करोड़ के संशोधित किराये के बजाय केवल ₹ 75,480 प्रति वर्ष का किराया लिया। इस प्रकार, जुलाई 2018 से जून 2022 की अवधि के दौरान, दक्षिणी रेलवे ने ₹ 4.66 करोड़¹¹¹ का भूमि किराया नहीं लिया था।

लेखापरीक्षा ने किराए में संशोधन न किए जाने के कारणों का विश्लेषण किया और यह देखा गया कि दक्षिण रेलवे ने संपत्ति को किराए पर देने और अपने हितों की रक्षा के लिए राज्य पुलिस विभाग के साथ कोई समझौता नहीं किया था। दक्षिण रेलवे ने मदुरै मंडल के 'परिसंपत्ति रजिस्टर' में भी उक्त संपत्ति को दर्ज नहीं किया था। परिसंपत्ति रजिस्टर में संपत्ति दर्ज करने के अभाव में, संशोधित प्रक्रिया के अनुसार प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल को किराए का पुनःनिर्धारण नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, दक्षिण रेलवे ने किराए के पुनःनिर्धारण के लिए

¹¹⁰ तमिलनाडु के पंजीकरण विभाग द्वारा जारी ₹ 15.31 करोड़ के दिशानिर्देश मूल्य पर भवन क्षेत्र को छोड़कर 15340 वर्गमीटर भूमि के कुल क्षेत्रफल और 6 प्रतिशत की दर से रिटर्न की वार्षिक दर और 12 प्रतिशत की दर से मरम्मत और रखरखाव शुल्क पर गणना।

¹¹¹ जुलाई 2018 से जून 2022 की अवधि के लिए ₹ 1.17 करोड़ प्रति वर्ष का संशोधित किराया।

संशोधित दिशानिर्देशों (जुलाई 2018) में आवश्यकतानुसार एक किराया समिति का गठन नहीं किया था।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (अक्टूबर 2023) में, रेल मंत्रालय लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत हुआ और कहा कि जुलाई 2018 से जून 2023 की अवधि के लिए भवन से जुड़ी भूमि के संबंध में संशोधित दर पर भूमि लाइसेंस शुल्क राशि ₹ 5.12 करोड़ के बिल अगस्त 2023 में राज्य पुलिस विभाग को जारी किए गए हैं।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा द्वारा मामले को उठाए जाने के बाद, रेलवे प्रशासन ने भूमि लाइसेंस शुल्क का पुनर्मुल्यांकन किया और राशि ₹ 5.12 करोड़ के बिल राज्य पुलिस विभाग को जारी किए। लेकिन, उनकी वसूली अभी भी बाकी थी। इसके अलावा, आज तक (अक्टूबर 2023), रेलवे प्रशासन ने संपत्ति को किराए पर देने के लिए न तो राज्य पुलिस विभाग के साथ कोई करार किया था और न ही किराए के पुनःनिर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देशों (जुलाई 2018) के अनुसार एक एक किराया समिति का गठन नहीं किया गया था। उक्त संपत्ति को मद्रास मंडल के 'परिसंपत्ति रजिस्टर' में भी दर्ज नहीं किया गया था।

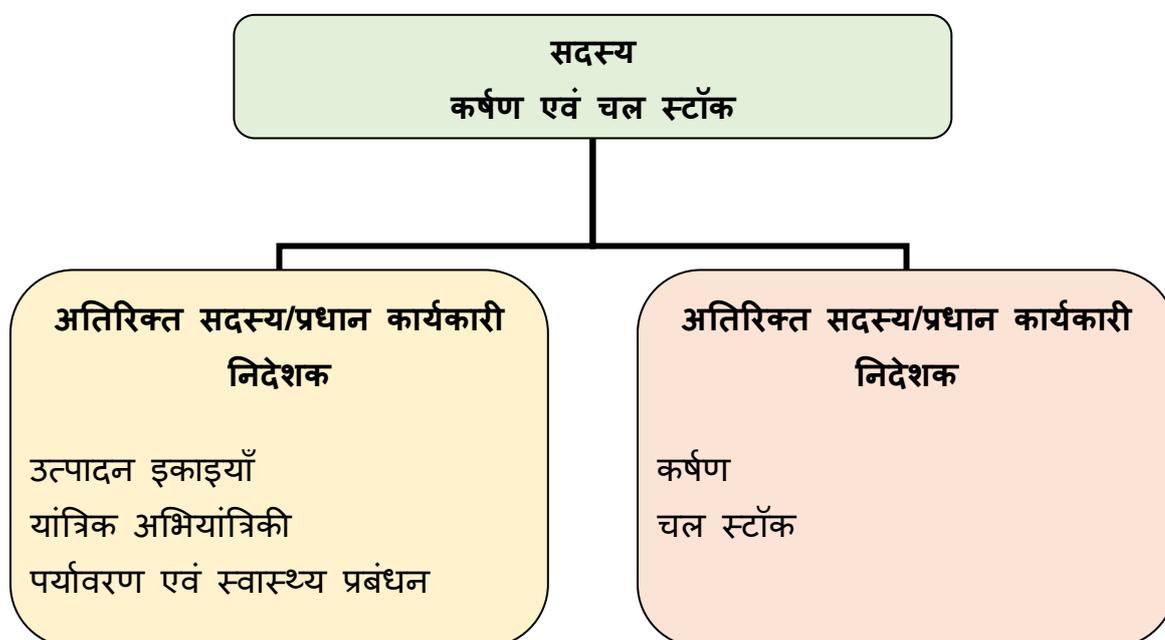
सिफारिशें:

- **रेल मंत्रालय संशोधित किराए की जल्द से जल्द वसूली सुनिश्चित करे।**
- **करार, किराया समिति और परिसंपत्ति रजिस्टर से संबंधित अपेक्षित कार्रवाई की जाए।**

अध्याय 4 - कर्षण एवं चल स्टॉक

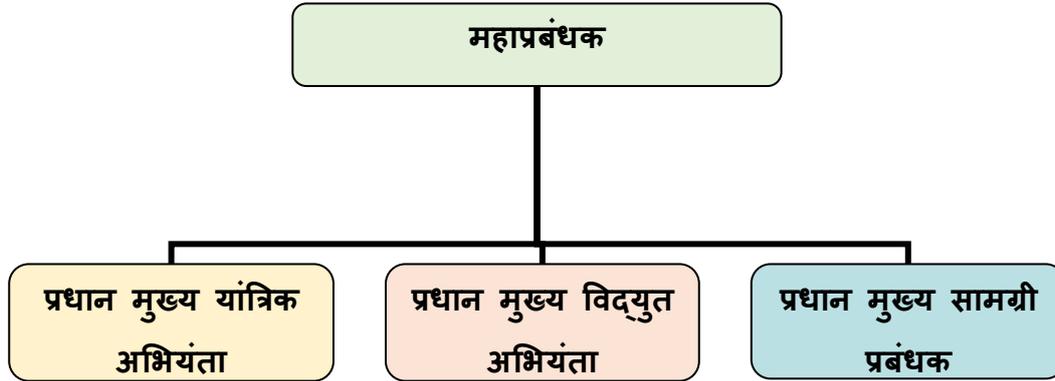
रेलवे बोर्ड¹¹² में सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों सहित यांत्रिक विभाग के साथ-साथ सामग्री प्रबंधन विभाग का समग्र प्रभारी होता हैं। इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू/एमईएमयू) और सभी कोचिंग स्टॉक के विद्युत रखरखाव से संबंधित कार्यों के साथ-साथ पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन (ईएनएचएम) का उत्तरदायित्व भी सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) का है।

रेलवे बोर्ड स्तर



¹¹² रेल मंत्रालय के वर्ष 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020 द्वारा जारी की गई रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना ।

जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई) सभी सवारी डिब्बों, वैगनों आदि के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), कार्यशालाओं के समग्र प्रभारी हैं, जो पीसीएमई को रिपोर्ट करता है और चल स्टॉक और संबंधित वस्तुओं का रखरखाव करते हैं। प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता विद्युत चल स्टॉक, जिसमें विद्युत लोको, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट, विद्युत लोको शेड, विद्युत कार्यशालाएं, सामान्य सेवाएं और ओवरहेड कर्षण सेवाएं आदि शामिल हैं, के विद्युतीय रखरखाव के समग्र प्रभारी हैं।

2021-22 के दौरान कार्यशालाओं में चल स्टॉक¹¹³ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 18,018.06 करोड़¹¹⁴ था। 2021-22 के दौरान चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन व्यय ₹ 17,133.77 करोड़¹¹⁵ था। इसके अतिरिक्त, 2021-22 के दौरान उत्पादन इकाइयों¹¹⁶ पर पूंजीगत व्यय ₹ 2664.33 करोड़

¹¹³ जिसमें कैरिज एवं वैगन, संयंत्र एवं उपकरण शामिल हैं।

¹¹⁴ उप-शीर्ष 3002-3003 (4) - कैरिज और वैगनों की मरम्मत और अनुरक्षण और उप-शीर्ष 3002-3003 (5) के लघु शीर्ष 300 - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण-विनियोग लेखे- 2021-22।

¹¹⁵ उप शीर्ष 3002-3003 (6) - परिचालन व्यय- चल स्टॉक और उपकरण- विनियोग लेखे - 2021-22।

¹¹⁶ आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, आरसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलहंका, पीएलडब्ल्यू/पटियाला, बीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/चितरंजन- विनियोग लेखे- 2021-22।

था। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, यांत्रिक विभाग के 523 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

सामग्री प्रबंधन विभाग, ट्रेनों के परिचालन और अनुरक्षण के लिए आवश्यक विभिन्न प्रकार के स्टोर की योजना, अधिप्राप्ति के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और विनिर्माण कार्यशालाओं को अतिरिक्त पुर्जों, कंपोनेंट, फिटिंग, सब-असेंबली की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल भंडार प्रबंधन, उनकी खरीद और प्रेषितियों को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अलावा, सामग्री प्रबंधन विभाग सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मर्दों) के माध्यम से रद्दी मर्दों का निपटान भी करता है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रमुख होता है, जिसे मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक विभाग का प्रमुख होता है जो मंडल रेल प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2021-22 के दौरान भंडार विभाग का कुल व्यय ₹ 1,108.69¹¹⁷ करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा भंडार विभाग के 147 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में नौ पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ उन अनुपालन मुद्दों पर प्रकाश डालते हैं जो उच्च दरों पर खरीद और सामग्री प्रबंधन आदि से संबंधित हैं।

¹¹⁷ उप-शीर्ष 3002-3003 (01) का लघु शीर्ष 400 - सामान्य अधीक्षण और सेवाएं- भारतीय रेल विनियोग लेख-2021-22।

4.1 ट्रेन-18 के लिए ट्रेनसेट के निर्माण पर किए गए व्यय का निष्क्रिय होना: इंटीग्रल कोच फैक्ट्री

दो वर्षों में 240 कोचों के लिए उत्पादन कार्यक्रम को मंजूरी देने के बाद कर्षण प्रणाली को बदलने के रेल मंत्रालय के निर्णय के परिणामस्वरूप ट्रेन-18 के लिए ₹ 8.57 करोड़ की लागत पर पहले विनिर्देश के अनुरूप बनाए गए छह अनुपयोगी कोच शेल और ₹ 46 करोड़ की सामग्री निष्क्रिय पड़ी रही।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने फरवरी 2017 में 2017-18 के उत्पादन कार्यक्रम के तहत ट्रेन-18 के लिए इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) द्वारा 24 कोचों के उत्पादन को मंजूरी दी थी। तदनुसार, आईसीएफ (अप्रैल 2017) ने वर्ष 2017-18 के दौरान 16 कोचों और आठ कोचों के एक अन्य ट्रेन सेट को शामिल करते हुए 160 किमी प्रति घंटे की गति क्षमता वाली ट्रेन-18 ट्रेनसेटों के एक प्रोटोटाइप के निर्माण की योजना बनाई। फरवरी 2018 में, रेल मंत्रालय ने ट्रेनसेटों के लिए लेआउट ड्राइंग को मंजूरी दी। ट्रेन-18 का पहला प्रोटोटाइप रिक जिसमें 16 कोच थे, अक्टूबर 2018 में उत्तर रेलवे (उरे) को भेजा गया था और 16 कोच वाली ट्रेन-18 का दूसरा रिक मई 2019 में उरे को भेजा गया था।

रेल मंत्रालय ने 2018-19 के उत्पादन कार्यक्रम के तहत 80 कोचों एवं 2019-20 (जनवरी 2019) के उत्पादन कार्यक्रम के तहत आईसीएफ द्वारा 160 कोचों के उत्पादन को मंजूरी दी। आईसीएफ ने प्रणोदन प्रणाली के 204 सेटों की खरीद के लिए एक निविदा (जून 2019) जारी की और अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम के अनुसार मई 2019 से नवंबर 2019 के दौरान ₹ 8.57 करोड़ की लागत से छह¹¹⁸ ट्रेन-18 कोच शेल का निर्माण भी किया।

फरवरी, 2021 में रेल मंत्रालय ने 44 ट्रेनसेट के लिए प्रणोदन उपकरण की खरीद के आदेश दिए। आईसीएफ ने रेल मंत्रालय को सूचित किया कि इन ट्रेनसेटों के लिए ट्रैक्शन उपकरण ट्रेन-18 के मौजूदा प्रोटोटाइप रिक की तुलना में भिन्न थे। उत्तर रेलवे जोन के साथ एक पत्राचार में, आईसीएफ ने यह भी कहा कि प्रणोदन और बोगियों के डिजाइन में बदलाव के मद्देनजर, आईसीएफ में पूर्व में निर्मित

¹¹⁸ चार मोटर कोच (20 नवंबर 2019, 13 अगस्त 2019, 18 मई 2019 और 3 मई 2019), एक ट्रेलर कोच (7 मई 2019) और एक ड्राइविंग ट्रेलर कोच (18 मई 2019)।

कुछ शेल प्रभावी उपयोग में नहीं लाए जा सके। ट्रेनसेट के पुराने संस्करण के लिए खरीदे गए कई घटकों/उप-समुच्चयन के साथ ये मूल्यवान सामग्री अप्रयुक्त पड़ी थी।

यह देखा गया कि जून 2018 की निविदा के अनुसरण में, प्रणोदन और बोगी के पहले के डिजाइन के अनुरूप ₹ 64 करोड़ की सामग्री आईसीएफ में पहले ही प्राप्त हो चुकी थी, जिसमें से ₹ 46 करोड़¹¹⁹ की सामग्री अप्रयुक्त रह गई। आईसीएफ के महाप्रबंधक (जीएम) ने रेल मंत्रालय (अगस्त 2019) को सूचित किया कि विशेष रूप से ट्रेन-18 कोचों के लिए ₹46 करोड़ की सामग्री आईसीएफ के पास अप्रयुक्त रह गई थी। इसके अलावा, ₹ 8.57 करोड़ की लागत से निर्मित (नवंबर 2019) छह शेल निष्क्रिय थे क्योंकि वे संशोधित प्रणोदन और बोगी डिजाइन के साथ इस्तेमाल किए जा रहे कोचों के डिजाइन के अनुरूप नहीं थे। विवरण तालिका 4.1 में दिया गया है।

तालिका 4.1: मई 2019 से नवंबर 2019 के दौरान आईसीएफ में निर्मित छह ट्रेन-18 कोच शेलों की लागत को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	कोच का प्रकार	निर्मित कोच शेलों की संख्या	प्रति शेल लागत (₹ करोड़ में)	कुल लागत (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5
1	मोटर कोच (एमसी)	4	1.36	5.44
2	ड्राइविंग ट्रेलर कार (डीटीसी)	1	1.84	1.84
3	ट्रेलर कोच (टीसी)	1	1.29	1.29
कुल				₹ 8.57 करोड़

स्रोत: आईसीएफ के दैनिक उत्पादन विवरण और वरिष्ठ एफए/शेल का पत्र सं. एसीए/सीआर/कॉस्ट इनफार्मेशन दिनांक 20 अगस्त 2021।

मामले को नवंबर 2022 में रेलवे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया। अपने उत्तर में (दिसंबर 2022), रेलवे प्रशासन ने बताया कि आईसीएफ ने सेमी-हाई स्पीड ट्रेनसेट में इसे अपनाने के लिए अतिरिक्त आवश्यकताओं के साथ दिसंबर 2009 की प्रणोदन प्रणाली के लिए आरडीएसओ विनिर्देश का पालन किया था। रेल मंत्रालय को

¹¹⁹ विशेष रूप से ट्रेन-18 कोचों के लिए ।

सूचित किया गया था (अगस्त 2019) कि ट्रेनसेट में उपयोग के लिए ₹ 46 करोड़ की सामग्री आईसीएफ के पास अप्रयुक्त रह गई है।

रेल प्रशासन का जवाब पर्याप्त नहीं था। इसमें यह नहीं बताया गया कि 2019-20 के उत्पादन कार्यक्रम की मंजूरी के बाद कर्षण प्रणाली में बदलाव क्यों किया गया, जिससे प्रणोदन उपकरण और पुराने डिजाइन के अनुरूप छह शेल अनुपयोगी हो गए।

इस प्रकार, दो वर्षों में 240 कोचों के लिए उत्पादन कार्यक्रम को मंजूरी देने के बाद कर्षण प्रणाली को बदलने के रेल मंत्रालय के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 8.57 करोड़ की लागत पर पहले विनिर्देश के अनुसार निर्मित ट्रेन-18 के लिए छह अनुपयोगी कोच शेल निष्क्रिय पड़े रहे और इस संबंध में आईसीएफ द्वारा ₹ 46 करोड़ की खरीद की गई सामग्री बेकार पड़ी रही। ।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय द्वारा उत्पादन कार्यक्रम को मंजूरी देने से पहले विशिष्टताओं को पूरी तरह से रोकने को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

4.2 ढुलाई प्रभार के लिए परिहार्य भुगतान: दक्षिण पूर्व रेलवे

खराब/लोडिंग न किए जा सकने वाले वैगनों की आपूर्ति के कारण, रेलवे को दिसंबर 2015 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए हल्दिया में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स सिस्टम को ढुलाई प्रभार के लिए ₹ 12.54 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) ने हल्दिया में हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) प्रणाली के साथ माल यातायात के आदान-प्रदान के लिए हल्दिया में पत्तन रेलवे के साथ कार्य व्यवस्था के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के साथ एक करार किया (नवंबर 2015)। करार के पैरा 6(ix) में यह निर्धारित किया गया है कि दपूरे प्रत्येक आवक क्षतिग्रस्त वैगन के संबंध में निर्धारित दर पर प्लेसमेंट प्रभारों का भुगतान करेगा। यदि पत्तन परिसर के भीतर वैगन क्षतिग्रस्त हो जाता है, तो

हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स उत्तरदायी होगा और दपूरे द्वारा कोई प्लेसमेंट प्रभार देय नहीं होगा।

हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के अभिलेखों की समीक्षा (मार्च 2022) के दौरान यह पाया गया कि रेलवे के कैरिज एवं वैगन (सी एंड डब्ल्यू) कर्मचारियों द्वारा आवक रकों की क्षति और कमी की जांच हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में दपूरे द्वारा केवल उनके प्लेसमेंट के बाद की जा रही थी। ऐसी जांच के दौरान, कुछ वैगन खराब/लदान योग्य नहीं पाए गए। उन वैगनों को रक से अलग कर दिया गया और हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में सिक लाइन पर रखा गया और दपूरे द्वारा ऐसे खराब वैगनों के प्लेसमेंट के लिए ढुलाई प्रभार वहन करना पड़ा। दिसंबर 2015 से दिसंबर 2021 की अवधि के दौरान दपूरे द्वारा खराब वैगनों के लिए ढुलाई प्रभार के रूप में ₹ 12.54 करोड़ वहन करना पड़ा, जैसा कि तालिका 4.2 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.2: खराब वैगन के लिए ढुलाई प्रभारों को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	बिल की अवधि	शामिल खराब वैगनों की संख्या*	प्रति वैगन दर (₹)	बिल राशि (कर सहित) (₹)
1	2	3	4	5
पूर्व- जीएसटी अवधि (विशेष दर-5 प्रतिशत, सेवा कर-14 प्रतिशत)				
1	01 दिसंबर 2015 से 31 मार्च 2016	1946	1850	4284119
2	2016-17	6352	1850	13888321
3	01 अप्रैल 2017 से 30 जून 2017	1820	2200	4604600
(पश्च-जीएसटी 18 प्रतिशत की दर से)				
4	01 जुलाई 2017 से 31 मार्च 2018	6380	2200	16562480
5	2018-19	7553	2200	19607588
6	2019-20	9837	2200 (अगस्त 2019 तक) तथा 2205 (सितम्बर 2019 से मार्च 2020 तक)	25569797
7	2020-21	8427	2205	21926213
8	01 अप्रैल 2021 से 31 दिसंबर 2021	7274	2205	18926220
कुल		49589		125369338
			अर्थात् ₹ 12.54 करोड़	

स्रोत: आवक रक की क्षति और कमी की जांच का डेटा।

जनवरी 2021 से मार्च 2021 की अवधि के लिए बारह आवक रैकों की क्षति रिपोर्ट की नमूना जांच से पता चला कि प्रति रैक औसतन 16 वैगन (58 वैगनों की औसत रैक संरचना को देखते हुए 27 प्रतिशत) खराब पाए गए थे। इसी तरह, जनवरी 2022 से मार्च 2022 की अवधि के लिए क्षति रिपोर्ट से पता चला है कि प्रति रैक औसतन 18 वैगन (31 प्रतिशत) खराब पाए गए थे। वैगनों का लदान किए जाने के योग्य न होने के प्रमुख कारण दरवाजे, साइड पैनल, फर्श आदि में कमी थी। हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स प्राधिकारी ने कई अवसरों पर दपूरे के समक्ष भी इस मामले को उठाया और रेलवे से तत्काल आधार पर समस्या का समाधान करने का अनुरोध किया ताकि हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में वैगनों की लोडिंग/अनलोडिंग सुचारू रूप से की जा सके। हालांकि, दपूरे वर्षों से स्थिति में सुधार नहीं ला सका और समस्या वैसे ही बनी रही¹²⁰।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (मई 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि लोडिंग के लिए दिए गए अधिकांश रैक लोडेड स्थिति में हल्दिया क्षेत्र में आ रहे हैं और अनलोडिंग के बाद उन्हें लोडिंग के लिए रखा जाता है। वर्तमान में, हल्दिया में रैक जांच की सुविधा सीमित है, इसलिए सभी रैकों की जांच नहीं की जा सकती है। इसलिए लोडिंग के लिए दिए गए रैक में लोडिंग न होने के योग्य वैगन होने की संभावना है। इसके अलावा, यदि रैकों को जांच के लिए नीमपुरा यार्ड भेजा जाता है तो रैक की खाली आवाजाही, चालक दल और पथ की बर्बादी होगी और लोडिंग का नुकसान होगा।

रेल मंत्रालय का उत्तर हल्दिया में रैक जांच सुविधा बढ़ाने की तत्काल आवश्यकता पर प्रकाश डालता है ताकि खराब वैगनों की आपूर्ति से बचा जा सके। इससे खराब वैगनों की ढुलाई के लिए एचडीसी को किए जाने वाले परिहार्य भुगतान के साथ-साथ खाली वैगनों के चालन में कमी आएगी।

इस प्रकार, खराब वैगनों की आपूर्ति के कारण, रेलवे को दिसंबर 2015 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स को ढुलाई प्रभार के लिए ₹ 12.54 करोड़ का परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

¹²⁰ दिसंबर 2021 के सिक लाइन ढुलाई बिल मिलान विवरण के अनुसार।

सिफारिश:

रेलवे को लोडिंग/बैंक लोडिंग के लिए रैकों के प्लेसमेंट से पहले उनकी जांच सुनिश्चित करने की आवश्यकता है, ताकि खराब/लोडिंग न किए जा सकने वाले वैगनों के ढुलाई प्रभार के भुगतान से बचा जा सके।

4.3 अतिरिक्त मशीन की अधिप्राप्ति से परिहार्य व्यय: चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना

सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने एक अतिरिक्त क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति की; इस तथ्य के बावजूद कि इसी प्रकार के फंक्शन वाली एक हैवी ड्यूटी मशीन पहले से ही सीएलडब्ल्यू के पास उपलब्ध थी। इसके परिणामस्वरूप क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति में ₹ 10.41 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने 2009-10 में एक हैवी ड्यूटी मशीन¹²¹ के लिए मंजूरी दी और मशीन को जून 2013 में चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने (सीएलडब्ल्यू) में चालू किया गया। मशीन मुख्य रूप से स्टेटरों¹²² पर मशीनिंग ऑपरेशन (मिलिंग, ड्रिलिंग आदि) के लिए थी।

हैवी ड्यूटी मशीन की मंजूरी के अलावा, रेल मंत्रालय ने 2010-11 में समान उपयोगिता वाली एक क्षैतिज¹²³ मशीन को भी मंजूरी दी।

जून 2020 में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, सीएलडब्ल्यू के यांत्रिक अभियांत्रिकी विभाग में यह पाया गया कि सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने दिसंबर 2011 में कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन (कोफमो) को क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के लिए मांग पत्र प्रस्तुत किया था। हालांकि, जुलाई 2012 में सीएलडब्ल्यू ने क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के प्रस्ताव को छोड़ दिया, क्योंकि उस समय इसी प्रकार के कार्यप्रणाली वाली हैवी ड्यूटी मशीन की अधिप्राप्ति की

¹²¹ हैवी ड्यूटी यूनिवर्सल मशीनिंग सेंटर - आमतौर पर विद्युत् लोको के विभिन्न घटकों जैसे स्टेटर, सस्पेंशन ट्यूब आदि की मशीनिंग के लिए उपयोग किया जाता है।

¹²² स्टेटर, सस्पेंशन ट्यूब आदि विद्युत् रेल इंजन में उपयोग किए जाने वाले घटक हैं।

¹²³ सार्वभौमिक सीएनसी क्षैतिज मशीनिंग केंद्र- आमतौर पर इलेक्ट्रिक लोको में उपयोग किए जाने वाले घटकों जैसे स्टेटर्स, सस्पेंशन ट्यूब की मशीनिंग के लिए उपयोग किया जाता है।

प्रक्रिया चल रही थी। नवंबर 2012 में सीएलडब्ल्यू ने शीर्ष प्राथमिकता पर क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के लिए कोफमो को फिर से प्रस्ताव भेजा। इसके बाद अप्रैल 2013 में, सीएलडब्ल्यू ने कोफमो को सूचित किया कि क्षैतिज मशीन की अभी आवश्यकता नहीं है और भेजे गए मांग पत्र को निरस्त माना जाए।

इसके बाद, अगस्त 2015 में, सीएलडब्ल्यू ने क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के लिए निरस्त किए गए प्रस्ताव को दोबारा इस औचित्य के साथ पुनर्जीवित करने का प्रस्ताव रखा कि स्थापित हैवी ड्यूटी मशीन (जिसे जून 2013 में चालू किया गया था) स्टेटर पर मशीनिंग के परिचालन के लिए उपलब्ध एकमात्र मशीन थी और इस मशीन के खराब होने से उत्पादन प्रभावित होगा। तदनुसार, क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के लिए जून 2016 में कोफमो को एक नया मांग पत्र भेजा गया था और कोफमो ने फरवरी 2018 में ₹ 10.41 करोड़ की लागत से ऑर्डर दिया था। क्षैतिज मशीन को अंततः दिसंबर 2019 में सीएलडब्ल्यू में चालू किया गया था।

यह पाया गया कि हैवी ड्यूटी मशीन की उपलब्धता के बावजूद, समान फंक्शन वाली क्षैतिज मशीन खरीदी गई थी। 2016-17 से 2019-20 की अवधि के लिए पहले से उपलब्ध हैवी ड्यूटी मशीन की उपयोगिता स्थिति की समीक्षा की गई। हैवी ड्यूटी मशीन और क्षैतिज मशीन की उपयोगिता और कार्य का विवरण तालिका 4.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.3: क्षैतिज मशीन और हैवी ड्यूटी मशीन द्वारा किए गए कार्य को दर्शाने वाला विवरण (2016-17 से 2021-22)

क्रम संख्या	वर्ष	लक्ष्य	18 दिसंबर 2019 को चालू की गई क्षैतिज मशीन द्वारा स्टेटर की मशीनिंग			27 जून 2013 को चालू की गई हैवी ड्यूटी मशीन द्वारा स्टेटर की मशीनिंग		
			मशीन किए गए	निर्धारित लक्ष्य के संबंध में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 4*100)/कॉलम 3]	1400 प्रति वर्ष की रेटेड क्षमता के संदर्भ में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 4 *100)/1400]	मशीन किए गए	निर्धारित लक्ष्य के संबंध में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 7*100)/कॉलम 3]	1400 प्रति वर्ष की रेटेड क्षमता के संदर्भ में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 7 *100)/1400]
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	2016-17	660	शून्य	0	0	527	80	38
2	2017-18	720	शून्य	0	0	745	103	53
3	2018-19	720	शून्य	0	0	747	104	53

क्रम संख्या	वर्ष	लक्ष्य	18 दिसंबर 2019 को चालू की गई क्षैतिज मशीन द्वारा स्टैटर की मशीनिंग			27 जून 2013 को चालू की गई हैवी ड्यूटी मशीन द्वारा स्टैटर की मशीनिंग		
			मशीन किए गए	निर्धारित लक्ष्य के संबंध में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 4*100)/कॉलम 3]	1400 प्रति वर्ष की रेटेड क्षमता के संदर्भ में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 4 *100)/1400]	मशीन किए गए	निर्धारित लक्ष्य के संबंध में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 7*100)/कॉलम 3]	1400 प्रति वर्ष की रेटेड क्षमता के संदर्भ में मशीन का उपयोग (प्रतिशत में) [(कॉलम 7 *100)/1400]
4	2019-20	900	111	12	8	767	85	55
5	2020-21	900	406	45	29	281	31	20
6	2021-22	618	293	47	21	71	11	5

स्रोत: मुख्य यांत्रिकी अभियंता (विनिर्माण), सीएलडब्ल्यू के कार्यालय के अभिलेख।

उपर्युक्त तथ्यों से पता चला कि हैवी ड्यूटी मशीन निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए पर्याप्त थी, भले ही इसकी 1400 की रेटेड वार्षिक क्षमता के मुकाबले इसका कम उपयोग किया गया था। इसके अलावा, क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के लिए 2010-11 में रेल मंत्रालय द्वारा मंजूरी के समय से ही सीएलडब्ल्यू को ज्ञात था कि इसी तरह की एक और हैवी ड्यूटी मशीन की अधिप्राप्ति प्रक्रिया में थी। इस प्रकार, पहले से ही उपलब्ध हैवी ड्यूटी मशीन के बेहतर निष्पादन के आधार पर, सीएलडब्ल्यू कोफमो द्वारा फरवरी 2018 में ऑर्डर देने से पहले एक और क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति की प्रक्रिया को आसानी से रद्द कर सकता था। इसके परिणामस्वरूप क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति में ₹ 10.41 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामले को मार्च 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (जून 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि सीएलडब्ल्यू के पास उपलब्ध एकमात्र हैवी ड्यूटी मशीन का निष्पादन संतोषजनक नहीं था और मई 2014 से अगस्त 2015 के दौरान इसके लगातार खराब होने के कारण लोकोमोटिव का आउट टर्न रुक गया था। इस लिए सीएलडब्ल्यू ने अतिरिक्त क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के लिए गिराए गए प्रस्ताव को पुनर्जीवित किया और अगस्त 2016 में कोफमो को इसकी अधिप्राप्ति हेतु मांगपत्र दिया ताकि उत्पादन लक्ष्य की प्राप्ति की जा सके।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। सीएलडब्ल्यू के पास उपलब्ध एकमात्र हैवी ड्यूटी मशीन {15 वर्ष के जीवन काल (2028 तक)} जून 2013 में चालू होने के बाद से शुरू में दो वर्ष की अवधि के लिए वारंटी के तहत थी। मशीन के

ब्रेकडाउन¹²⁴ में होने से की इस वारंटी अवधि को 65 दिनों के लिए आगे बढ़ा दिया गया था।

इसके अलावा, सीएलडब्ल्यू ने ₹ 0.48 करोड़ की लागत पर एक वर्ष के लिए उपरोक्त मशीन का रखरखाव का कार्य मैसर्स वीडब्ल्यू मॉस्बैक सीएनसी टेक्नोलॉजीज को सौंपा। इस प्रकार, इस वारंटी और वारंटी के बाद की अवधि के दौरान, मशीन को सेवा में रखने के लिए करार संबंधी दायित्वों के अनुसार विक्रेता/संविदाकार को ब्रेकडाउन के मामलों से निपटना था। इसके अलावा, उत्पादन लक्ष्य आसानी से हासिल किया जा सकता था, अगर मशीन का पूरी तरह से उपयोग किया जाता, क्योंकि 2016-17 से 2021-22 के दौरान उत्पादन लक्ष्य हमेशा हैवी ड्यूटी मशीन की निर्धारित क्षमता से कम था।

इस प्रकार, एक जैसा कार्य करने वाली एक अतिरिक्त क्षैतिज मशीन की अधिप्राप्ति के परिणामस्वरूप ₹ 10.41 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय को मशीन की अधिप्राप्ति के लिए जवाबदेही तय करना चाहिए क्योंकि उसी तरह की कार्यप्रणाली वाली कम उपयोग की जा रही मशीन उपलब्ध थी।

4.4 गति प्रतिबंध के कारण हानि: दक्षिण मध्य रेलवे

नए ब्रॉड गेज खंड को अस्थिर संरचना के लिए उपाय किए बिना खोला गया था, इससे पूर्णा-अकोला खंड पर ₹ 2.60 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ। इसके अलावा, गति प्रतिबंध लगाने के कारण मालगाड़ियों के समय की हानि के कारण ₹ 7.29 करोड़ की हानि हुई।

एक ट्रैक का प्रदर्शन मुख्य रूप से इसकी नींव की सुदृढ़ता पर निर्भर करता है। इसकी संरचना को परिकल्पित यातायात भार की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त रूप से डिजाइन किया जाना चाहिए और रखरखाव आवश्यकताओं को

¹²⁴ 05.05.2014 से 03.07.2015 के दौरान 61 दिन के लिए और 17.08.2015 से 20.08.2015 के दौरान चार दिन के लिए

कम रखने और अच्छी सवारी गुणवत्ता रखने के लिए आधुनिक और उपयुक्त तकनीकों के साथ बनाया जाना चाहिए।

दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) में पूर्णा (पीएयू)-अकोला (एके) खंड प्रारंभ में मीटर गेज (एमजी) खंड था और गेज रूपांतरण (जीसी) का कार्य 2006-07 में शुरू किया गया था। गेज रूपांतरण कार्य के दौरान, दमरे के निर्माण संगठन ने पूर्णा-अकोला खंड में हिंगोली (एचएनएल)-नंदापुर (एनडीपीआर) स्टेशनों के बीच 11.2 किलोमीटर की अस्थिर संरचना¹²⁵ को चिन्हित किया था। विभिन्न तकनीकी समस्याओं¹²⁶ के कारण इस खंड को अस्थिर संरचना माना गया था। इसलिए गेज रूपांतरण कार्य के लिए संशोधित प्राक्कलन में एक मीटर ब्लैकेटिंग का प्रावधान शामिल किया गया।

लाइन 2008 में खोली गई थी। हालांकि पूर्णा-अकोला के बीच के खंड में अधिकतम स्वीकार्य गति 100 किमी प्रति घंटे है, लेकिन पूर्णा-अकोला खंड को 60 किमी प्रति घंटे की गति प्रतिबंध के अंतर्गत रखा गया था।

आरडीएसओ क्षेत्रीय जांच रिपोर्ट (जून 2015) के अनुसार, खराब संरचना के लिए किसी भी उपचारात्मक उपायों को अपनाए बिना खंड को यातायात के लिए खोल दिया गया था (2008)। गेज रूपांतरण के बाद भी गेज रूपांतरण कार्यों से पहले लगाए गए गति प्रतिबंध जारी रखे गए थे। एक उपचारात्मक उपाय के रूप में, गेज रूपांतरण कार्य के पूरा होने (2008) के दस वर्ष बाद, जनवरी 2018 में ₹ 8.86 करोड़ में "पूर्णा-अकोला खंड में थ्रू संरचना उपचार¹²⁷ (टीएफटीआर)-18 कि.मी." कार्य को मंजूरी दी गई थी। तदनुसार, दमरे प्रशासन ने पूर्णता की लक्ष्य तिथि (जनवरी 2020) के साथ एक कार्य प्रदान किया (जनवरी 2019)।

हालांकि, लेखापरीक्षा द्वारा यह पाया गया था कि 3 वर्ष (2022) के बावजूद, ₹ 2.60 करोड़ व्यय करने के बाद भी कार्य अधूरा है।

¹²⁵ अस्थिर संरचना ढलान विफलता सहित गैर-समाप्त निपटान के साथ अनुवर्ती संरचना है, जिसके लिए अत्यधिक रखरखाव प्रयासों की आवश्यकता होती है।

¹²⁶ स्तरों में भिन्नता, सेस पर दरारों का बनना और गिट्टी प्रवेश आदि।

¹²⁷ कमजोर संरचनाओं के परिणामस्वरूप कई प्रत्यक्ष हानियाँ होती हैं जैसे गिट्टी प्रवेश, रखरखाव में वृद्धि, गति प्रतिबंध लगाना आदि। कमजोर संरचना में सुधार के लिए उचित डिजाइन के साथ संरचना के लिए मरम्मत की आवश्यकता होती है।

गेज रूपांतरण कार्य के दौरान अस्थिर संरचना पाई गई थी और इसके उपाय की योजना भी बनाई गई थी; लेकिन पूर्ण खंड (उपचारात्मक उपाय किए बिना) 2008 में यातायात के लिए खोल दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप गेज रूपांतरण से पहले और बाद में स्थायी गति प्रतिबंध (पीएसआर) जारी रहा। 2009-10 से 2015-16 की अवधि के दौरान लगातार स्थायी गति प्रतिबंध लगाए गए थे। इससे मालगाड़ियों के समय की हानि के कारण ₹ 7.29 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई, जिसे तालिका 4.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 4.4: वर्ष 2009-10 से 2015-16 के दौरान हिंगोली और नंदापुर के बीच किमी 874/0-889/0 पर गति प्रतिबंध के कारण मालगाड़ियों की अर्जन क्षमता की हानि को दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

क्रम सं.	वर्ष	एक वर्ष में माल गाड़ियों की औसत संख्या	मालगाड़ियों के लिए एक वर्ष में कुल समय की हानि (घंटे)	एक वर्ष में वैगन अर्जन क्षमता की कुल हानि
1	2	3	4	5
1	2009-10	4015	1259	0.83
2	2010-11	4015	1259	0.74
3	2011-12	4015	1259	0.78
4	2012-13	4015	1259	1.19
5	2013-14	5110	1602	1.15
6	2014-15	4015	1259	1.36
7	2015-16	4015	1259	1.24
कुल		29200	9157	7.29

स्रोत: दमरे के नांदेड़ मंडल की कार्य समय सारणी और रेल मंत्रालय के पत्र संख्या 2016/एम (एल)/467/2 दिनांक 7 नवंबर 2016 के अनुलग्नक बी और सम्बंधित वर्ष के लिए रेल मंत्रालय का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण

मामले को सितंबर 2022 में रेलवे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। अपने उत्तर में (अक्टूबर 2022), रेलवे प्रशासन ने कहा कि खंड में कमजोर संरचना के कारण गति प्रतिबंध लगाए गए थे।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि खराब संरचना को वर्ष 2008 में चिन्हित किया गया था और गेज रूपांतरण कार्यों के दौरान उपचारात्मक उपाय किए जा सकते थे। उपचारात्मक कार्रवाई की योजना और निष्पादन में देरी के

परिणामस्वरूप 2009 से 2017 की अवधि के दौरान ₹ 9.89 करोड़¹²⁸ की हानि हुई।

मामले को मार्च 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफारिश:

दमरे को गति प्रतिबंधों से बचने के लिए उपचारात्मक कार्यों में तेजी लाने की आवश्यकता है।

4.5 एक संविदाकार के साथ व्यापार पर प्रतिबंध लगाने के सतर्कता विभाग के सुझाव पर रेलवे प्रशासन के ध्यान न देने में विफलता के परिणामस्वरूप संविदा का अनुचित रूप से दिया जाना: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे ने सतर्कता विभाग के निर्देशों को उचित अभिज्ञान दिए बिना ₹ 7.26 करोड़ की साफ-सफाई संबंधी संविदा दी। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन सफाई संबंधी संविदा में लगे संविदा श्रमिकों को न्यूनतम मजदूरी का भुगतान सुनिश्चित करने के लिए प्रधान नियोक्ता के कर्तव्य का निर्वहन करने में विफल रहा।

न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 की धारा 12 और संविदा श्रम (नियमन और उन्मूलन) अधिनियम, 1970 की धारा 21 के अनुसार, प्रधान नियोक्ता का दायित्व है कि वह कार्यरत संविदा श्रमिकों को न्यूनतम मजदूरी का भुगतान सुनिश्चित करे। रेल मंत्रालय ने जोनल रेलवे को मंडलों और जोनल मुख्यालयों में संबंधित संविदाओं के प्रधान नियोक्ता के रूप में मंडल अधिकारियों और विभागों के जोनल प्रमुखों को नामित करने का निर्देश¹²⁹ दिया था। लागू श्रम कानूनों में से किसी का उल्लंघन करने पर संविदाकार के साथ-साथ प्रधान नियोक्ता के विरुद्ध दण्डात्मक/अर्थदंड कार्यवाही की जाएगी।

¹²⁸ ₹ 2.60 करोड़ (+) ₹ 7.29 करोड़।

¹²⁹ रेलवे बोर्ड पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 1971, 20 अक्टूबर 2015, 05 जून 2017 और 24 जनवरी 2018 के माध्यम से

संबलपुर (एसबीपी) के चिकित्सा विभाग ने मैसर्स डायनामिक सर्विसेज को तीन वर्षों के लिए कचरे के निपटान सहित संबलपुर स्टेशन की मशीनीकृत और मैनुअल सफाई और रखरखाव के लिए ₹ 1.99 करोड़ के करार¹³⁰ मूल्य पर एक संविदा प्रदान की (फरवरी 2016)। संविदा करार के अनुसार, संविदाकार को स्वच्छता कार्य के लिए प्रतिदिन 45 श्रमिकों को कार्य पर लगाना पड़ता था। संविदाकार द्वारा श्रमिकों को भुगतान अगले महीने के सात दिनों के अन्दर श्रमिकों के बैंक खाते में किया जाना था और श्रमिकों को किए गए भुगतान का विवरण संविदाकार के बिलों के साथ रेलवे प्रशासन को प्रस्तुत किया जाना था।

पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) के संबलपुर मंडल की सफाई सम्बन्धी संविदा पर अभिलेखों की जांच (मार्च 2021) के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि न्यूनतम मजदूरी का भुगतान न होने के विरोध में संबलपुर स्टेशन पर लगातार श्रमिक हड़तालें हुईं, जिसके कारण मई 2017¹³¹ और फरवरी 2018¹³² के माह के दौरान सफाई कार्य में लगातार व्यवधान आया। संविदा श्रमिकों ने संविदाकार के विरुद्ध मजदूरी के कम भुगतान के संबंध में लिखित शिकायतें मुख्य चिकित्सा अधीक्षक/संबलपुर, मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम)/संबलपुर और श्रम प्रवर्तन अधिकारी/राउरकेला को भी दी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संविदाकार के बिल संविदाकार द्वारा अपने बैंक (यूनाइटेड बैंक ऑफ इंडिया, साल्ट लेक, कोलकाता) को श्रमिकों के बैंक खातों में भुगतान करने के लिए भेजे गए पत्रों की प्रति के आधार पर पारित किए गए थे। लेखापरीक्षा नमूना जांच में कुल 45 श्रमिकों (56 प्रतिशत) में से 25 की बैंक पासबुक की प्रतियों की जांच की गई और इसकी तुलना संविदाकार द्वारा बिलों को पारित करने के लिए संबलपुर मंडल, पूतरे को प्रस्तुत मजदूरी विवरण की प्रति से की गई। मार्च 2016 से जनवरी 2019 की अवधि के दौरान, बैंक को पत्र में दिखाई गई राशि और श्रमिकों को भुगतान की गई वास्तविक राशि के बीच

¹³⁰ सीएमएस/पूतरे/संबलपुर/मशीनीकृत सफाई/संबलपुर/डायनेमिक सर्विसेज/2015-16 दिनांक 08 सितम्बर 2016

¹³¹ 08 मई 2017 से 10 मई 2017

¹³² 13 फरवरी 2018 से 19 फरवरी 2018

अंतर था। लेखापरीक्षा ने 25 श्रमिकों के संबंध में ₹ 5,16,812 के कम भुगतान की गणना की, जैसा कि **अनुलग्नक 4.1** में विवरण दिया गया है।

इसके अलावा, मई 2016 और अक्टूबर 2018 के बीच छह महीनों में, श्रमिकों के बैंक खाते में मजदूरी जमा करने की तिथि संविदाकार द्वारा भुगतान करने के लिए बैंक को भेजे गए पत्र की तिथि से पहले थी। इससे पता चलता है कि संविदाकार ने श्रमिकों को भुगतान के झूठे विवरण प्रस्तुत किए थे और पूतरे ने श्रमिक हड़ताल और लिखित शिकायतों के बावजूद मजदूरी के वास्तविक भुगतान की पुष्टि किए बिना धोखाधड़ी वाले विवरणों को स्वीकार करके संविदाकार के बिलों को पारित किया था। इस प्रकार, प्रधान नियोक्ता अर्थात् पूतरे कम भुगतान के लिए उत्तरदायी था क्योंकि संविदाकार ने श्रम कानूनों का उल्लंघन किया था और पूतरे अधिकारियों ने श्रमिकों को किए गए वास्तविक भुगतानों का सत्यापन नहीं किया था।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि पूतरे के सतर्कता विभाग ने पूतरे के सभी विभागों को सूचित किया (फरवरी 2016) कि मैसर्स डायनामिक सर्विसेज संविदा प्राप्त करने के लिए जाली दस्तावेज बनाने के आदी थे और फर्म के साथ व्यापार पर प्रतिबंध लगाने का सुझाव दिया। परिणामस्वरूप, पूतरे के वाल्टेयर मंडल की स्वच्छता निविदा (जनवरी 2016) की निविदा समिति ने बोलीदाता की फर्जी/मनगढ़ंत साख पाए जाने के बाद इस संविदाकार के प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया था। हालांकि, संबलपुर मंडल में, संबलपुर स्टेशन पर मशीनीकृत सफाई संविदा पूरा होने के बाद, स्वच्छता कार्य फिर से उसी संविदाकार को चार वर्ष के लिए ₹ 7.26 करोड़ में दिया गया था (25 जुलाई 2019)।

मामले को मार्च 2021, अक्टूबर 2022 और दिसंबर 2022 में पूतरे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। हालांकि, अभी तक (जनवरी 2023) रेलवे प्रशासन का कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

इस प्रकार, पूतरे के संबलपुर मंडल ने दस्तावेजों में आदतन जालसाजी की जानकारी होने और सतर्कता विभाग के निर्देशों के बावजूद ₹ 7.26 करोड़ के चार वर्ष के सफाई संबंधी संविदा को फिर से देकर एजेंसी को अनुचित लाभ पहुंचाया।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफारिश:

पूतरे श्रमिकों को भुगतान की गई मजदूरी का सत्यापन करे और एजेंसी से किए गए कम भुगतान की वसूली करने और उसे श्रमिकों को भुगतान करने की व्यवस्था करे। सतर्कता विभाग की प्रतिकूल अभियुक्तियों के बावजूद उसी एजेंसी को संविदा पुनः प्रदान करने के लिए जवाबदेही तय की जाए।

**4.6 सामग्री की अनुचित अधिप्राप्ति पर ₹ 6.82 करोड़ का परिहार्य व्यय:
चितरंजन रेलइंजन कारखाना**

चितरंजन रेलइंजन कारखाना प्रशासन ने 41,217 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू-एक्स 150 वर्ग मिमी, 1800 वी बीके सिंगल कोर केबल की अनुचित अधिप्राप्ति की, जिसके कारण 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान ₹ 6.82 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

चितरंजन रेलइंजन कारखाना (सीएलडब्ल्यू) प्रशासन नियमित रूप से सीएलडब्ल्यू अनुमोदित स्रोतों¹³³ से 3 फेज लोको (डब्ल्यूएपी-7 और डब्ल्यूएपी-5) के उत्पादन के लिए 4 जीकेडब्ल्यू-एक्स 150 वर्ग मिमी, 1800 वी बीके सिंगल कोर केबल की अधिप्राप्ति कर रहा था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि सीएलडब्ल्यू प्रशासन इस तथ्य से अवगत था कि 4 जीकेडब्ल्यू-एक्स 150 वर्ग मिमी का उपयोग बहुत कम था और 31 मार्च 2016 तक उनके पास 32793 मीटर का पर्याप्त स्टॉक उपलब्ध था। इस प्रकार, सीएलडब्ल्यू ने उत्पादन वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए सामग्री योजना पत्रक (एमपीएस)/समीक्षा पत्रक (आरएस) तैयार करने के दौरान उल्लेख किया कि आगे मद की आपूर्ति की कोई आवश्यकता नहीं थी, क्योंकि भारी मात्रा में स्टॉक था। 4 जीकेडब्ल्यू-एक्स 150 वर्ग मिमी के स्टॉक की स्थिति का विवरण तालिका 4.5 में दर्शाया गया है।

¹³³ ह्यूबर एंड सुह्रनर एजी, रेडिंट आरएससीसी स्पेशलिटी केबल प्राइवेट लिमिटेड, सिकेम टेक्नोलॉजीज प्राइवेट लिमिटेड, अपार इंडस्ट्रीज लिमिटेड।

तालिका 4.5: 4 जीकेडब्ल्यू-एक्स 150 वर्ग मिमी केबल के स्टॉक की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

(आंकड़े मीटर में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक शेष	प्राप्ति	निर्गमन	अंत शेष
1	2	3	4	5	6
1	2013-14	24558	11305	0	35863
2	2014-15	35863	1300	500	36663
3	2015-16	36663	0	3870	32793
4	2016-17	32793	3973	6588	30178
5	2017-18	30178	24194	9760	44612
6	2018-19	44612	13050	4160	53502
7	2019-20	53502	0	3660	49842
8	2020-21	49842	0	500	49342
9	2021-22	49342	0	2500	46842

स्रोत: सामग्री कोड 29605003/सीआरआईएस-आइएमएमएस के लिए बिन कार्ड।

इस प्रकार, उत्पादन वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान भंडारों में संचित स्टॉक की उपलब्धता और आवश्यकता के अभाव के बावजूद, सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान 4 जीकेडब्ल्यू-एक्स 150 वर्ग मिमी के 41,850 मीटर की अधिप्राप्ति पर ₹ 6.82 करोड़ व्यय कर उसके लिए 11 खरीद आदेश दिए। विवरण तालिका 4.6 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.6: 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान खरीदे गए/प्राप्त केबल का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

(₹ करोड़ में)

क्र. सं.	वर्ष	प्रारंभिक स्टॉक (मात्रा मीटर में)	खरीद आदेश की संख्या	आदेश की गई कुल मात्रा (मीटर में)	खरीद आदेश की प्राप्त कुल मात्रा	शामिल कुल राशि
1	2	3	4	5	6	7
1	2015-16	36663	3	5,200	5173 (2016-17 में 3973 तथा 2017-18 में 1200)	0.83
2	2016-17	32793	0	0	0	0
3	2017-18	30178	4	30,250	29744 (2017-18 में 22994 तथा 2018-19 में 6750)	4.89
4	2018-19	44612	4	6,400	2018-19 में 6,300	1.10
कुल			11	41,850	41,217	6.82

स्रोत: खरीद आदेश

उपरोक्त तालिका से पता चलता है कि अप्रभावी सामग्री प्रबंधन के कारण, सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने 43,342 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू-एएक्स 150 वर्ग मिमी केबल की उपलब्धता के बावजूद 41,217 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू-एएक्स 150 वर्ग मिमी केबल की अधिप्राप्ति की। इसके परिणामस्वरूप 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान ₹ 6.82 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ। सीएलडब्ल्यू ने श्रेणी संशोधन किया और मद 4 जीकेडब्ल्यू-एएक्स 150 वर्ग मिमी को दिसंबर 2017 में श्रेणी पुस्तिका से हटा दिया गया। यह भी उल्लेख किया गया कि 3-फेज लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए सामग्री की अब आवश्यकता नहीं थी। लेखापरीक्षा द्वारा यह भी पाया गया कि 30 सितंबर, 2022 को ₹ 7.25 करोड़ मूल्य की 43,342 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू-एएक्स 150 वर्ग मिमी केबल स्टॉक में बेकार पड़ी हैं। चूंकि 3-फेज लोकोमोटिव के उत्पादन के लिए सामग्री की अब आवश्यकता नहीं है, इसलिए उपरोक्त मात्रा के उपयोग की संभावना कम है।

मामले को फरवरी 2021 और जुलाई 2022 में सीएलडब्ल्यू प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। अपने उत्तर में (अगस्त 2022), सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने कहा कि श्रेणी संशोधनों के परिणामस्वरूप प्रति लोको आवश्यकता की मात्रा में बदलाव करने से स्टॉक में रखी सामग्री का उपयोग नहीं होता है। यह भी कहा गया था कि सीएलडब्ल्यू प्रशासन द्वारा इस मद को अन्य जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को जारी करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

उपर्युक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि संचित स्टॉक की उपलब्धता के बावजूद, सीएलडब्ल्यू प्रशासन ने बार-बार आदेश देकर 41,217 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू-एएक्स 150 वर्ग मिमी केबल की अधिप्राप्ति की। अन्य जोनल रेलवे को उनके उपयोग के लिए मौजूदा स्टॉक जारी करने की संभावना उचित नहीं थी क्योंकि 2018-19 से 2022-23 के दौरान उपलब्ध स्टॉक का केवल 16 प्रतिशत अर्थात् 7000 मीटर जारी किया गया था।

इस प्रकार, आवश्यकता का निर्धारण किए बिना 41,217 मीटर 4 जीकेडब्ल्यू-एएक्स 150 वर्ग मिमी केबल की अधिप्राप्ति के कारण 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान ₹ 6.82 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफ़ारिश:

सीएलडब्ल्यू प्रशासन प्रभावी सामग्री प्रबंधन के माध्यम से ऐसी अवांछित अधिप्राप्ति से बचने के लिए उपयुक्त कदम उठाए। इस चूक के लिए जवाबदेही तय की जाए।

4.7 हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल का मिश्रण नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे डीजल कर्षण के लिए हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल मिश्रण करने के रेल मंत्रालय के निर्देशों (मार्च 2015) का पालन करने में विफल रहा। इससे 2018-19 से 2021-22 की अवधि के दौरान ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

रेल मंत्री ने 2014-15 के रेल बजट में देशी मुद्रा की पर्याप्त बचत और कम कार्बन उत्सर्जन के कारण स्वच्छ वातावरण के उद्देश्य से डीजल इंजनों में कुल ईंधन खपत का 5 प्रतिशत तक बायो डीजल का उपयोग शुरू करने की घोषणा की थी। तदनुसार, रेल मंत्रालय (रे.मं.) ने मार्च 2015 में प्रत्येक जोन में चिन्हित डीजल लोको शेड (डीएलएस) और दो रेल उपभोक्ता डिपो (आरसीडी) में बायो डीजल का मिश्रण शुरू करने और बायो डीजल की अधिप्राप्ति के लिए तीन महीने के लिए निश्चित मूल्य संविदा करने के लिए कार्य योजना जारी की।

जुलाई 2015 में, जोनल रेलवे को मिश्रित बायो डीजल के उपयोग के प्रसरण के लिए तीन/चार आरसीडी को चिन्हित करने और दूसरे चरण के कार्यान्वयन के लिए अतिरिक्त आवश्यकता को शामिल करते हुए लंबी अवधि की बायो डीजल अधिप्राप्ति संविदाओं को करने का निर्देश दिया गया था। सितंबर 2015 में सभी जोनल रेलवे को प्रक्रिया में तेजी लाने का निर्देश दिया गया था।

पूर्व रेलवे (पूरे) में, नौ आरसीडी¹³⁴ में से, पहले¹³⁵ और दूसरे¹³⁶ चरण में तीन-तीन आरसीडी को मिश्रित ईंधन के भंडारण, सम्मिश्रण और लोकोमोटिव में आगे की आपूर्ति के लिए चिन्हित किया गया था। तदनुसार, पहले चरण में चिन्हित तीन इकाइयों की मांग को पूरा करने के लिए 600 किलोलीटर बायो डीजल की आपूर्ति के लिए 2015-16 में मैसर्स इमामी एग्रोटैक लिमिटेड कोलकाता को तीन खरीद आदेश (पीओ) दिए गए थे, जिनमें से 551 किलोलीटर प्राप्त हुआ था और बाद में हाई स्पीड डीजल (एचएसडी) तेल के साथ मिश्रण कर लोको को जारी किया गया था। इसके अलावा, पांच¹³⁷ चिन्हित आरसीडी द्वारा अगस्त 2015 से जनवरी 2016 के दौरान 2760 किलोलीटर बायो डीजल के लिए छह मांग पत्र दिए गए थे। हालांकि, संबन्धित निविदाओं को जनवरी 2019 तक छह बार जारी किए जाने के बावजूद विभिन्न कारणों से इन्हें छोड़ दिया गया।

रेल मंत्रालय और भारतीय रेल वैकल्पिक ईंधन संगठन (आईआरओएफ)¹³⁸ ने बार-बार¹³⁹ दोहराया कि राष्ट्रीय जैव-ईंधन नीति का अनुपालन करने के लिए हाई स्पीड डीजल में बायो डीजल के 5 प्रतिशत मिश्रण का कार्यान्वयन सर्वोच्च प्राथमिकता पर सुनिश्चित किया जाना चाहिए। 2016-17 से बायो डीजल की अधिप्राप्ति न करने और सभी आरसीडी में अवसंरचना निर्मित न करने के लिए रेल मंत्रालय और आईआरओएफ द्वारा पूरे की विशेष रूप से आलोचना¹⁴⁰ की गई थी।

¹³⁴ अंडाल, बेलियाघाटा, जमालपुर, हावड़ा, रामपुरहाट, मालदा, साहिबगंज, बर्धमान (31 जनवरी 2021 को बंद हो गई) और राणाघाट (31 मार्च 2020 को बंद हो गई)।

¹³⁵ अंडाल, बेलियाघाट और जमालपुर।

¹³⁶ हावड़ा, रामपुरहाट और मालदा।

¹³⁷ अंडाल, बेलियाघाटा, हावड़ा, रामपुरहाट और मालदा।

¹³⁸ भारतीय रेल में बायो डीजल और सीएनजी पर परियोजनाओं के लिए 2008 में स्थापित एक समर्पित संगठन।

¹³⁹ रेल मंत्रालय और भारतीय रेलवे वैकल्पिक ईंधन संगठन के 8 जून 2016, 6 सितंबर 2016, 20 सितंबर 2018, 8 अक्टूबर 2018, 14 अक्टूबर 2019, 3 दिसंबर 2019, 26 दिसंबर 2019, 4 मार्च 2021 और 22 सितंबर 2021 के पत्र।

¹⁴⁰ रेल मंत्रालय और आईआरओएफ के दिनांक 6 सितंबर 2016, 31 अगस्त 2018, 20 फरवरी 2019, 3 दिसंबर 2019, 26 दिसंबर 2019 और 14 फरवरी 2020 के पत्र।

2018-19 से 2021-22 के दौरान, पूरे के नौ आरसीडी से कर्षण के लिए 211977.02 किलोलीटर हाई स्पीड डीजल तेल जारी किया गया था, परन्तु कोई बायो डीजल अधिप्राप्त/उपयोग नहीं किया गया था। इसके अलावा, नौ आरसीडी में से किसी में भी बायो डीजल के भंडारण और सम्मिश्रण के लिए अवसंरचना का सृजन नहीं किया गया था। इस प्रकार, महंगे हाई स्पीड डीजल तेल के साथ सस्ते बायो डीजल के सम्मिश्रण और इसकी अधिप्राप्ति को अंतिम रूप देने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ जैसा कि तालिका 4.7 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.7: 2018-19 से 2021-22 तक हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल का मिश्रण नहीं होने के कारण हाई स्पीड डीजल तेल पर व्यय (₹ करोड़ में)

क्रम संख्या	आरसीडी का नाम	डीजल कर्षण के लिए जारी हाई स्पीड डीजल तेल की मात्रा (लीटर)	रेल मंत्रालय के आदेश के अनुसार बायो डीजल की मात्रा (कॉलम 3 का 5 प्रतिशत), जो हाई स्पीड डीजल के साथ मिश्रित की जानी है (लीटर)	बायो डीजल, जो वास्तव में मिश्रित किया गया (लीटर)	बायो डीजल के मिश्रण न करने के कारण कर्षण में उपयोग किए गए हाई स्पीड डीजल तेल की अतिरिक्त मात्रा (लीटर) (कॉलम 4 - 5)	बायो-डीजल का मिश्रण न होने के कारण परिहार्य व्यय
1	2	3	4	5	6	7
1	हावड़ा	20155600.00	1007780.00	0.00	1007780.00	0.63
2	बेलियाघाट	17437300.00	871865.00	0.00	871865.00	0.59
3	अंडाल	34917125.00	1745856.25	0.00	1745856.25	1.19
4	जमालपुर	24787050.00	1239352.50	0.00	1239352.50	0.72
5	बर्धमान	4495875.00	224793.75	0.00	224793.75	0.09
6	मालदा	68876950.00	3443847.50	0.00	3443847.50	2.19
7	राणाघाट	1749716.00	87485.80	0.00	87485.80	0.04
8	रामपुरहाट	39034975.00	1951748.75	0.00	1951748.75	1.24
9	साहिबगंज	522427.00	26121.35	0.00	26121.35	0.03
कुल		211977018.00	10598850.90	0.00	10598850.90	6.72

स्रोत : संबंधित आरसीडी के प्रासंगिक अभिलेख

नोट: बायो डीजल का मिश्रण न करने के कारण परिहार्य व्यय = ₹ 6.72 करोड़ (बायो डीजल के सम्मिश्रण नहीं करने के कारण हाई स्पीड डीजल तेल की अतिरिक्त मात्रा का उपयोग (x) उच्च गति वाले डीजल तेल और बायो-डीजल की दर का अंतर)।

मामले को जनवरी 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (मार्च 2023) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि रेल मंत्रालय की कार्य योजना के अनुपालन में, 2015-16 में 3360 किलोलीटर बायो डीजल के मुकाबले केवल 600 किलोलीटर बायो डीजल की आपूर्ति के लिए फरवरी 2016 में मैसर्स इमामी एग्रोटेक लिमिटेड को पीओ जारी किए गए थे। लेकिन, फर्म द्वारा केवल 551 किलोलीटर बायो डीजल की आपूर्ति की गई। इसके बाद, शेष बायो डीजल की खरीद करने के लिए 2016-2017 की अवधि के दौरान पांच बार निविदाएं जारी की गईं। लेकिन, आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं की गैर-भागीदारी, बोलीदाताओं द्वारा रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विस लिमिटेड (राइट्स) निरीक्षण के बजाय परेषिती निरीक्षण, हाई स्पीड डीजल के मुकाबले उच्च दर के साथ-साथ कम समय के अन्तराल में दूसरे जोनल रेलवे की तुलना में उच्च दर पर आपूर्ति की पेशकश और बोलीदाताओं द्वारा दिया गया प्रस्ताव का तकनीकी रूप से अनुपयुक्त होना आदि के कारण इसे अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। रेल मंत्रालय पूर्व रेलवे में बायो डीजल के भंडारण और मिश्रण करने के लिए बुनियादी ढांचे की अनुपलब्धता/गैर-सृजन के बारे में लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत हुआ।

बायो डीजल की खरीद के बारे में रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि जारी की गई पांच निविदाओं में से चार बार बोली देने वाला मैसर्स इमामी एग्रोटेक लिमिटेड आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित एक आपूर्तिकर्ता था और उसने राइट्स निरीक्षण की पेशकश की थी। निविदा समिति की किसी भी रिपोर्ट में यह उल्लेख नहीं किया गया था कि बोलीदाता द्वारा प्रस्तावित बायो डीजल की दर हाई स्पीड डीजल की कीमत से अधिक थी। उसी अवधि के दौरान पूर्व रेलवे को प्रस्तावित उसी दर पर पूर्व मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे द्वारा बोलीदाता को पीओ जारी किए गए थे।

इस प्रकार, डीजल कर्षण के लिए हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल मिश्रण करने के रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन करने में पूरे की विफलता के परिणामस्वरूप 2018-19 से 2021-22 की अवधि के दौरान ₹ 6.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय कार्य योजना के अनुपालन में हाई स्पीड डीजल तेल के साथ बायो डीजल की अनुशांसित मात्रा का सम्मिश्रण सुनिश्चित करे।

4.8 उच्च दरों पर अधिप्राप्ति से संविदाकार को अनुचित लाभ: पूर्वोत्तर रेलवे

एक निजी विक्रेता से काफी उच्च दरों पर एकल बोली की स्वीकृति के परिणामस्वरूप सितंबर 2019 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान संविदाकार को ₹ 6.05 करोड़ का लाभ हुआ।

भारतीय रेल वित्त संहिता, खंड-1 के पैरा 602 में यह निर्धारित किया गया है कि व्यय की गई धनराशि का सर्वोत्तम मूल्य प्राप्त करना संविदा करने वाले प्राधिकृत अधिकारियों का प्राथमिक कर्तव्य है और निविदा प्रणाली में प्रतिस्पर्धी दरों को प्राप्त करने के सबसे प्रभावी तरीकों में से एक के रूप में सभी मामलों में बहुत सावधानीपूर्वक और गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए। इसके अलावा पैरा 116 में यह निर्धारित किया गया है कि प्रत्येक सरकारी कर्मचारी को सार्वजनिक धन से किए गए व्यय के संबंध में समान सतर्कता बरतनी चाहिए।

गोरखपुर¹⁴¹ में पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) के उप मुख्य अभियंता (विद्युत) कार्यशाला के कार्यालय के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि ₹ 8.00 करोड़ की अनुमानित लागत से एलईडी लाइटों¹⁴² (सूची में अपेक्षित ब्रांड का नाम उल्लिखित नहीं है) की अधिप्राप्ति के लिए एक खुली निविदा आमंत्रित की गई थी। जवाब में, एक ही बोली प्रपट हुई थी। यह कार्य एकल बोलीदाता मैसर्स धारा रेल प्रोजेक्ट प्राइवेट लिमिटेड मुंबई (डीआरपीएल)¹⁴³ को आठ महीने की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 8.24 करोड़ की लागत पर सौंपा गया था (अगस्त 2019)। यह कार्य अक्टूबर 2019 से शुरू हुआ और मार्च 2021 में पूरा हुआ और मार्च 2021 में ₹ 7.11 करोड़ का अंतिम भुगतान किया गया।

¹⁴¹ सितंबर 2020 से अक्टूबर 2020 तक।

¹⁴² आईसीएफ विनिर्देश संख्या आईसीएफ/इएलइ.960 दिनांक 4 दिसंबर 2017 के साथ

¹⁴³ एलओए संख्या ईएल-डब्ल्यूएस-जीकेपी-2019 दिनांक 07 अगस्त 2019 के माध्यम से।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि इसी प्रकार की मदों की दरें पूर्वोत्तर प्रशासन के पास उपलब्ध थीं। समान सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) विनिर्देश के साथ इसी तरह की मदों को मुख्य सामग्री प्रबंधक (मू.सा.प्र.) गोरखपुर द्वारा हाल ही में (अक्टूबर 2018) में मैसर्स लॉर्ड कृष्णा इलेक्ट्रॉनिक्स इंडस्ट्रीज (एलकेईआई)¹⁴⁴ से बहुत कम कीमतों पर अधिप्राप्त किया गया था। इसके अलावा, मैसर्स डीआरपीएल¹⁴⁵ द्वारा दपूरे (मई 2018) में आपूर्ति की गई ब्रांडेड एलईडी लाइटों (ओएसआरएएम, सैमसंग आदि) की कम दरें भी पूर्वोत्तर रेलवे के अभिलेखों में उपलब्ध थीं।

हाल ही में दी गई दरों और अभिलेखों में उपलब्ध दरों पर ध्यान दिये बिना अनुचित रूप से उच्च दरों पर एकल बोली की स्वीकृति से ₹ 6.05 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ और परिणामस्वरूप मैसर्स डीआरपीएल को अनुचित लाभ हुआ, जिसे तालिका 4.8 में दर्शाया गया है।

¹⁴⁴ 9 वाट ट्यूबलर एलईडी ₹ 170.00 प्रति यूनिट की दर से, 5 वाट एलईडी लैंप ₹ 160.00 प्रति यूनिट की दर से।

¹⁴⁵ 9 वाट ट्यूबलर एलईडी 135.80 प्रति यूनिट की दर से, 5 वाट एलईडी लैंप और 5 वाट ट्यूबलर एलईडी 174.60 प्रति यूनिट की दर से।

तालिका 4.8: मैसर्स डीआरपीएल को दी गई दरों की तुलना

क्र. सं.	मद का विवरण	अंतिम बिल के अनुसार आपूर्ति की गई मात्रा	पूर्वोत्तर रेलवे में डीआरपीएल के अनुसार दर (₹)	दफ्तरे में डीआरपीएल के अनुसार दर (₹)	प्रदान की गई दरों का अंतर (₹)	राशि (₹)
1	2	3	4	5	6	7 (कॉलम.3 * कॉलम.6)
1	मौजूदा होल्डर, टाइप ए में उपयोग की जाने वाली 9 वाट (मैक्स) ट्यूबलर एलईडी की आपूर्ति	33850	891.52	135.8	755.72	25581122
2	मौजूदा एडिसन स्क्रू प्रकार होल्डर, टाइप डी में उपयोग की जाने वाली 5 वाट (मैक्स) की एलईडी की आपूर्ति	16200	571.2	174.6	396.6	6424920
3	मौजूदा होल्डर, टाइप सी में उपयोग की जाने वाली 5 वाट (मैक्स) की ट्यूबलर एलईडी की आपूर्ति	33900	776.53	174.6	601.93	20405427
कुल मूल्य						52411469
3 प्रतिशत की दर से छूट						1572344
निवल राशि						53983813
12 प्रतिशत जीएसटी सहित कुल परिहार्य हानि						60461871 (अर्थात ₹ 6.05 करोड़)

स्रोत - डीआरपीएल को दिए गए संविदा करार की सूची मद दर और मात्रा।

मामले को एक विशेष पत्र के माध्यम से रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था (मार्च 2021)। पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (दिसंबर 2021) कि अधिप्राप्ति आईसीएफ अनुमोदित स्रोतों से पूरी की जानी थी। पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन का उत्तर यह नहीं बताता है कि एकल बोली क्यों स्वीकार की गई और दर की तर्कसंगतता सुनिश्चित करने के लिए दर विश्लेषण क्यों नहीं किया गया। इसके अलावा, संविदाकार मैसर्स डीआरपीएल आईसीएफ की विक्रेता सूची में नहीं था।

इस प्रकार, उच्च दरों पर एकल बोली स्वीकार करके मैसर्स डीआरपीएल को अनुचित लाभ दिया गया, जिसके परिणामस्वरूप सितंबर 2019 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान ₹ 6.05 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामले को फरवरी 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफ़ारिश:

ऊंची दरों पर एकल बोली स्वीकार करने और संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाने के लिए जवाबदेही तय की जाए।

4.9 दो रेलवे लाइनों को नहीं जोड़ने के कारण पूंजी का अवरोधन: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के बारसोई जंक्शन स्टेशन में दो लाइनों को चालू लाइनों के साथ नहीं जोड़े जाने के कारण 16 वर्षों से अधिक समय तक उपयोग नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय परिसंपत्तियों पर ₹ 4.83 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

कटिहार (केआईआर)-बारसोई (बीओई) परियोजना (34.39 किमी) का गेज रूपांतरण (जीसी) वर्ष 2001 में स्वीकृत किया गया था और 2007 में पूरा हुआ। कटिहार-बारसोई के गेज रूपांतरण में बारसोई-राधिकापुर का गेज रूपांतरण कार्य शामिल था। बारसोई-राधिकापुर के गेज रूपांतरण के दौरान, ₹ 4.06 करोड़ के व्यय से बारसोई स्टेशन में दो लाइनों (लाइन संख्या 5 और 6) को ब्रॉड गेज (बीजी) में परिवर्तित कर दिया गया था, जो स्टेशन की चार मुख्य चालू बीजी लाइनों से नहीं जुड़ी थीं और लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध कराए गए अभिलेखों में इसके कारण नहीं बताए गए थे। ये दोनो लाइनें (लाइन संख्या 5 और 6) एक छोर¹⁴⁶ पर चालू लाइनों से जुड़ी नहीं होने के कारण 16 वर्ष से अधिक समय से

¹⁴⁶ लाइन नंबर 5 और 6 जलपाईगुड़ी (एनजेपी) की तरफ मुख्य लाइन से जुड़ी नहीं हैं और कटिहार की तरफ से मुख्य लाइन से जुड़ी हुई हैं।

बेकार पड़ी थीं। इन दो लाइनों का जुड़ा न होना निम्नलिखित चित्रों में दर्शाया गया है:



बारसोई - लाइन संख्या 5 एनजेपी छोर

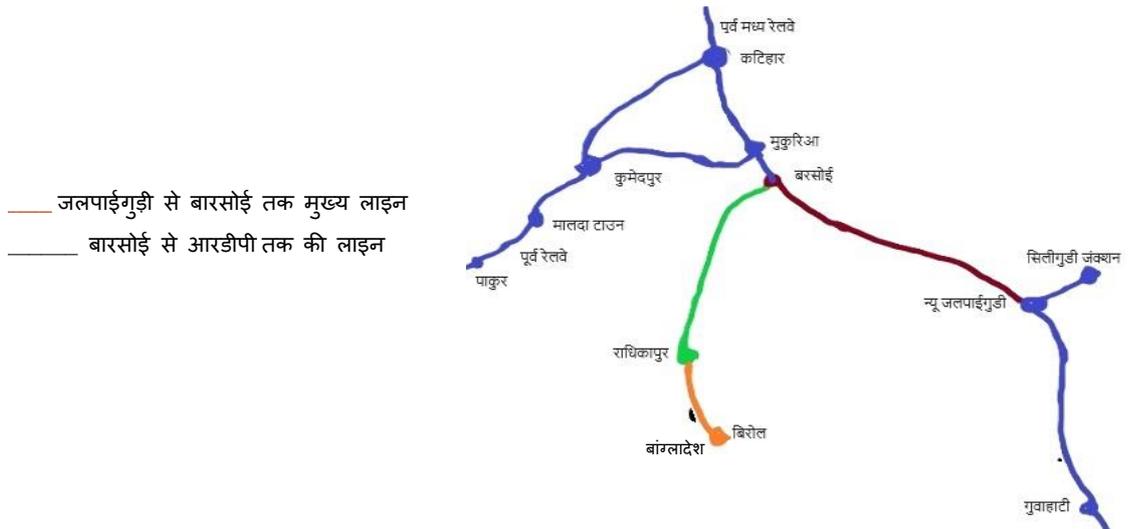


बारसोई - लाइन संख्या 6 एनजेपी छोर



बारसोई - लाइन संख्या 5 और 6 मुकुरिया छोर

अभिलेखों की जांच (जनवरी 2021) के दौरान यह पाया गया कि लाइन संख्या 5 और 6 के निर्माण के दस वर्ष बाद, उप मुख्य संचालन प्रबंधक (योजना) ने अप्रयुक्त लाइनों को चालू लाइनों के साथ जोड़ने की आवश्यकता के बारे में एक औचित्य (अप्रैल 2017)¹⁴⁷ प्रस्तुत किया (जैसा कि नीचे योजनाबद्ध आरेख में दर्शाया गया है)।



¹⁴⁷ बारसोई-राधिकापुर और बारसोई-न्यू जलपाईगुड़ी लाइन के लिए लाइन क्लियरेंस काफी समय तक रोक कर रखी गई, दो पूर्ण लंबाई वाली लूप लाइनों के अभाव में बिरोल स्टेशन (बांग्लादेश) के लिए ट्रेफिक को स्टेबल न कर पाना और बारसोई में रात भर दो समापक यात्री ट्रेनों की स्टेबलिंग के लिए लाइनों का अभाव

निष्क्रिय पड़ी दो लाइनों (लाइन सं. 5 और 6) को चालू मुख्य लाइन (कटिहार-बारसोई-जलपाईगुड़ी) से जोड़ने के लिए 2017-18 में ₹ 2.00 करोड़ के मूल्य पर एक निर्माण कार्य¹⁴⁸ स्वीकृत किया गया था। लेकिन रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की मंजूरी¹⁴⁹ के अभाव और परिचालन आवश्यकताओं¹⁵⁰ में बदलाव के कारण कार्य पूरा नहीं हो सका। परिणामस्वरूप, अक्टूबर 2021 में 30 प्रतिशत की भौतिक प्रगति के साथ कार्य बंद कर दिया गया था (सितंबर 2021 तक)। इस पर कुल ₹ 0.77 करोड़ का व्यय किया गया था।

मामले को रेलवे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था (फरवरी 2022)। रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (अप्रैल 2022) कि दो निष्क्रिय लाइनों को जोड़ने के लिए निर्माण कार्य का वित्तीय निहितार्थ है और दोनों निष्क्रिय लाइनों का उपयोग पीक्यूआरएस डिपो¹⁵¹ के रूप में किया जा रहा है जैसा कि आवश्यक शंटिंग परिचालनों के लिए अभियांत्रिकी विंग द्वारा पूर्ण ट्रैक नवीकरण (सीटीआर) निर्माण कार्य¹⁵² करने के लिए अनुरोध किया गया था।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि निष्क्रिय लाइनों का उपयोग रेलवे सुरक्षा आयुक्त के अनुमोदन के बिना पीक्यूआरएस डिपो के रूप में किया जा रहा है और इन दो लाइनों के निर्माण का औचित्य अर्थात् परिचालन अनिवार्यताएं प्राप्त नहीं हुई हैं। इसके परिणामस्वरूप निष्क्रिय परिसंपत्तियों (लाइन संख्या 5 और 6) पर ₹ 4.83 करोड़ (₹ 4.06 करोड़ + ₹ 0.77 करोड़) की पूंजी अवरुद्ध हो गई, जिसे तालिका 4.9 में दर्शाया गया है।

¹⁴⁸ बारसोई जंक्शन: बारसोई में अतिरिक्त लूप बनाने के लिए मुख्य लाइन में दो निष्क्रिय बीजी लाइनों को जोड़ना

¹⁴⁹ यह कार्य पूरा होने से पहले 11 अक्टूबर 2021 को रोक (बंद कर) दिया गया था क्योंकि सीआरएस अनुमोदन प्राप्त नहीं हुआ।

¹⁵⁰ परिचालन आवश्यकताओं में परिवर्तन का अर्थ है मुकुरिया (एमएफए)/शंट सिग्नल आदि पर अतिरिक्त क्रॉस ओवर और परिचालन विभाग द्वारा परिवर्तन पर विचार नहीं किया गया था।

¹⁵¹ ट्रैक और स्लीपर नवीकरण निर्माण कार्यों के लिए उपयोग किया जाने वाला प्लासर की त्वरित रिलेयिंग प्रणाली।

¹⁵² सीटीआर का मतलब है कि पूर्ण ट्रैक नवीकरण अर्थात् रेल, स्लीपर और गिट्टी बदले जाते हैं

तालिका 4.9: निष्क्रिय संपत्तियों पर पूंजी के अवरोधन का विवरण

(₹ करोड़ में)

अवधि	निर्माण लागत	निष्क्रिय लाइनों के जोड़ने के लिए किया गया व्यय	कुल
2007-23	4.06	0.77	4.83

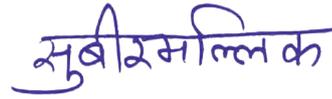
मामले को अप्रैल 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (दिसंबर 2023)।

सिफारिश:

रेलवे प्रशासन को दो निष्क्रिय लाइनों को मुख्य चालू लाइनों के साथ जोड़ने के कार्य को तुरंत पूरा करना चाहिए।

नई दिल्ली

दिनांक: 20 मार्च 2024



(सुबीर मल्लिक)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 21 मार्च 2024



(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक



अनुलग्नक

अनुलग्नक 1.1 31 दिसंबर 2023 तक की गई कार्रवाई टिप्पणियां (एटीएन) की वर्ष-वार लंबित स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ 1.10)								
क्र. सं.	प्रतिवेदन वर्ष	प्रतिवेदन में पैराओं की कुल संख्या	उन पैराओं की संख्या जिन पर एटीएन अंतिम रूप दिया गया	उन प्रतिवेदनों/पैराओं की संख्या जिन पर मंत्रालय द्वारा पहली बार एटीएन प्रस्तुत नहीं किए गए हैं	उन प्रतिवेदनों/पैराओं की संख्या जिन पर मंत्रालय से संशोधित एटीएन प्रतीक्षित है	एटीएन की संख्या जिन्हें लेखापरीक्षा द्वारा अंतिम रूप से पुनरीक्षित किया गया है लेकिन पीएसी को प्रस्तुत करने के लिए मंत्रालय के पास लंबित है	पुनरीक्षण के लिए लेखापरीक्षा के लंबित एटीएन की संख्या	लंबित एटीएन की कुल संख्या (मंत्रालय और लेखापरीक्षा दोनों को मिलाकर)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	2014-15	44	43	0	1	0	0	1
2	2015-16	45	44	0	0	1	0	1
3	2016-17	46	43	0	1	1	1	3
4	2017-18	52	45	0	4	1	2	7
5	2018-19	31	20	0	4	1	6	11
6	2019-20	40	28	0	3	3	6	12
7	2020-21	43	16	0	7	10	10	27
8	2021-22	4	1	0	0	0	3	3
	कुल	305	240	0	20	17	28	65

अनुलग्नक 2.1 जबलपुर मंडल में रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) भवन एवं भूमि के संबंध में लाइसेंस शुल्क की कम वसूली दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.4)													
क्र. सं.	स्थान	वर्ष	निर्मित क्षेत्र (वर्गमीटर)	खुले क्षेत्र भूमि (वर्गमीटर)	व्यवसायिक भवन वर्गमीटर के लिए कलेक्टर गाइडलाइन दर (₹)	भवन के बाजार मूल्य के प्रतिशत की दर पर लाइसेंस शुल्क (कार्य नियमावली के पैरा 823 के अनुसार) (₹)	कलेक्टर गाइडलाइन के अनुसार प्रति वर्गमीटर व्यवसायिक भूमि/भूखण्ड की दर (₹)	दिनांक 10 जनवरी 2005 के पत्र के अनुसार भूमि का मूल्य जिसमें पिछले वर्ष के मूल्य की तुलना में प्रति वर्ष 7 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी (₹)	भूमि/भूखण्ड के बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से लाइसेंस शुल्क की वसूली (भूमि मूल्य का 6 प्रतिशत) (₹)	संशोधित बिलों की कुल राशि जिन्हें डाक विभाग के विरुद्ध जारी करना है (₹)	रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किए गए बिलों की राशि (₹)	कम वसूली (₹)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
						=4*6*12%			=9*5*6%				
1	आरएमएस जबलपुर	2017-18	307.31	87.23	95000	3503334	80000	91592	479374	3982708	4818	3977890	
		2018-19	307.31	87.23	95000	3503334	80000	98003	512928	4016262	4818	4011444	
		2019-20	307.31	87.23	76000	2802667	64000	64000	64000	334963	3137630	4818	3132812
		2020-21	307.31	87.23	80000	2950176	64000	68480	68480	358411	3308587	4818	3303769
		2021-22	307.31	87.23	80000	2950176	64000	73274	73274	383499	3333675	4818	3328857
		2022-23	307.31	87.23	80000	2950176	64000	78403	78403	410344	3360520	4818	3355702
		कुल								21139382	28908	21110474	
2	आरएमएस कटनी	2017-18	505.24	33.45	111500	6760111	100000	131080	263077	7023188	11648	7011539.96	
		2018-19	505.24	33.45	111500	6760111	100000	140255	281492	7041603	11648	7029955.33	
		2019-20	505.24	33.45	89200	5408089	80000	80000	80000	160560	5568649	11648	5557000.96
		2020-21	505.24	33.45	93000	5638478	80000	85600	85600	171799	5810278	11648	5798629.6
		2021-22	505.24	33.45	93000	5638478	80000	91592	91592	183825	5822304	11648	5810655.54
		2022-23	505.24	33.45	93000	5638478	80000	98003	98003	196693	5835171	11648	5823523.3
		कुल								37101193	69888	37031305	

अनुलग्नक 2.1 जबलपुर मंडल में रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) भवन एवं भूमि के संबंध में लाइसेंस शुल्क की कम वसूली दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.4)													
क्र. सं.	स्थान	वर्ष	निर्मित क्षेत्र (वर्गमीटर)	खुले क्षेत्र भूमि (वर्गमीटर)	व्यवसायिक भवन वर्गमीटर के लिए कलेक्टर गाइडलाइन दर (₹)	भवन के बाजार मूल्य के 12 प्रतिशत की दर पर लाइसेंस शुल्क (कार्य नियमावली के पैरा 823 के अनुसार) (₹)	कलेक्टर गाइडलाइन के अनुसार प्रति वर्गमीटर व्यवसायिक भूमि/भूखण्ड की दर (₹)	दिनांक 10 जनवरी 2005 के पत्र के अनुसार भूमि का मूल्य जिसमें पिछले वर्ष के मूल्य की तुलना में प्रति वर्ष 7 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी (₹)	भूमि/भूखण्ड के बाजार मूल्य के 6 प्रतिशत की दर से लाइसेंस शुल्क की वसूली (भूमि मूल्य का 6 प्रतिशत) (₹)	संशोधित बिलों की कुल राशि जिन्हें विभाग विरुद्ध जारी करना है (₹)	रेलवे प्रशासन द्वारा प्रस्तुत किए गए बिलों की राशि (₹)	कम वसूली (₹)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
						=4*6*12%			=9*5*6%				
3	आरएमएस सतना	2017-18	195.57	19.42	271500	6371671	260000	297674	346850	6718520	6342	6712178	
		2018-19	195.57	19.42	271500	6371671	260000	318511	371129	6742800	6342	6736458	
		2019-20	195.57	19.42	217200	5097336	208000	208000	208000	242362	5339698	6342	5333356
		2020-21	195.57	19.42	221000	5186516	208000	208000	222560	259327	5445843	6342	5439501
		2021-22	195.57	19.42	221000	5186516	208000	208000	238139	277480	5463996	6342	5457654
		2022-23	195.57	19.42	221000	5186516	208000	208000	254809	296903	5483420	6342	5477078
		कुल:								35194277	38052	35156225	
4	आरएमएस सागर	2017-18	271.8	149.56	58900	1921082	47400	54268	486982	2408064	6738	2401326	
		2018-19	271.8	149.56	58900	1921082	47400	58067	521070	2442153	6738	2435415	
		2019-20	271.8	149.56	47100	1536214	37900	37900	37900	340099	1876313	6738	1869575
		2020-21	271.8	149.56	50900	1660154	37900	37900	40553	363906	2024061	6738	2017323
		2021-22	271.8	149.56	50900	1660154	37900	37900	43392	389380	2049534	6738	2042796
		2022-23	271.8	149.56	50900	1660154	37900	37900	46429	416636	2076791	6738	2070053
		कुल:								12876916	40428	12836488	
	कुल योग									106311768	177276	106134492	

अनुलग्नक 3.1						
प्रति टीईयू गलत दर अपनाने के कारण कॉन्कोर से भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)						
कॉन्कोर डिपो	वर्ष	वर्ष के दौरान हंडल किए गए लोडेड टीईयू	रेलवे बोर्ड दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति टीईयू वास्तविक दर लिया जाना चाहिए (₹)	रैलवे बोर्ड दिशानिर्देशों के अनुसार वास्तविक राशि जिसे वसूल किया जाना चाहिए (₹)	लोडेड टीईयू के लिए वास्तव में वसूल की गई राशि (₹)	लोडेड टीईयू के लिए एलएलएफ की कम वसूली (₹)
1	2	3	4	5 (कॉलम 3 x कॉलम 4)	6	7 (कॉलम 5 - कॉलम 6)
सनत नगर ¹⁵³	2017-18	68356	920	62887520	55231648	7655872
(सिकंदराबाद)	2018-19	69499	1125	78186375	70193990	7992385
	2019-20	69472	1303	90522016	81629600	8892416
दौलताबाद ¹⁵⁴	2017-18	23749	920	21849080	18507364	3341716
(नांदेड)	2018-19	40228	1125	45256500	24937122	20319378
	2019-20	29756	1303	38772068	18455784	20316284
रेड्डीपालेम	2017-18	2120	920	1950400	1888080	62320
¹⁵⁵ (गुंटूर)	2018-19	2978	1125	3350250	2739760	610490
	2019-20	2955	1303	3850365	3472115	378250
			कुल			69569111
जीएसटी 18 प्रतिशत की दर से (रिवर्स चार्ज मैकेनिज्म के तहत भुगतान किया जाना है)						
			कुल योग			82091551

¹⁵³ सीनियर डीएफएम/एससी पत्र सं. एबीआर/एससी/एयूआई/कॉन्कोर दिनांक 9 फरवरी 2022¹⁵⁴ दौलताबाद में कॉन्कोर द्वारा उपयोग किए गए टीईयू के लिए जारी किए गए बिलों का ब्योरा दर्शाते हुए सीनियर डीएन/समन्वय/एनईडी का विवरण¹⁵⁵ सीनियर डीएफएम/जीएनटी पत्र सं. ए/एक्स-बीआर/लेखापरीक्षा/कॉन्कोर/सीओआरआर. दिनांक 12 जनवरी 2023

अनुलग्नक 4.1 न्यूनतम मजदूरी का कम भुगतान दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.5)					
क्रम संख्या	श्रमिक का नाम	बैंक स्टेटमेंट में दर्शाई गई राशि (₹)	बैंक खाते में जमा की गई राशि (₹)	कम भुगतान (₹)	
1	2	3	4	5	
1	मनाज बेग	239733	204760	34973	
2	लता सिकंदर	184550	157400	27150	
3	चारुमेन कुंभार	60586	55656	4930	
4	बाबू सुना	202883	173886	28997	
5	भरत बेग	256713	219060	37653	
6	प्रभाकर जगदला	215451	186400	29051	
7	राजेंद्र बिभार	169907	144590	25317	
8	रामेश्वर महानंदा	160752	145580	15172	
9	सरबाना सुना	164457	141470	22987	
10	तेजराज कुंभार	196782	168630	28152	
11	कौशल्या सुना	143860	122300	21560	
12	शिला टंडिया	217158	173104	44054	
13	तुलसी सिका	143778	125710	18068	

अनुलग्नक 4.1 न्यूनतम मजदूरी का कम भुगतान दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.5)				
क्रम संख्या	श्रमिक का नाम	बैंक स्टेटमेंट में दर्शाई गई राशि (₹)	बैंक खाते में जमा की गई राशि (₹)	कम भुगतान (₹)
1	2	3	4	5
14	गायत्री बेग	221552	205847	15705
15	जसाड़ा पंचबिहा	14680	12320	2360
16	मीना सिकंदर	228479	195040	33439
17	शीतल मुखी	34807	32600	2207
18	शिवराज बीबर	151269	130450	20819
19	खिरेश्वर सुना	51079	43420	7659
20	गोविंद मुखी	73302	60666	12636
21	आनंद सुना	56015	53430	2585
22	अंजलि खेती	76915	54150	22765
23	बिहारी सिकंदर	79417	62577	16840
24	शोरु झूंगरी	211843	179310	32533
25	सचिन सुना	61300	52100	9200
कुल		3617268	3100456	516812

स्रोत: बैंक पास बूक

संकेताक्षर



संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एबीटी	उपलब्धता आधारित टैरिफ
एएफटीओ	ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर
एके	अकोला
एटीएन	की गई कार्रवाई टिप्पणी
एटीआरएस	की गई कार्रवाई रिपोर्ट
बीजी	बैंक गारंटी
बीजी	ब्रॉड गेज
बीएचडब्ल्यू	बड़हरवा जंक्शन
बीजेयू	बरौनी जंक्शन
बीकेएलई	बाकुडी
बीकेएससी	बोकारो स्टील सिटी
बीएलडब्ल्यू	बनारस रेलइंजन कारखाना
बीओडी	निदेशक मंडल
बीओई	बारसोई
बीपीसी	ब्रेक पावर सर्टिफिकेट
बीएससीएस	बोकारो स्टील प्लांट साइडिंग
बीएसएल	बोकारो स्टील प्लांट
बीटीसी	बालाघाट जंक्शन
बीजेडए	विजयवाड़ा
सीबीएसपी	कार्गो बर्थ साइडिंग
सीसीएम	मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
सीसी	वहन क्षमता
सीएफसीएल	चंबल फर्टिलाइजर एंड केमिकल लिमिटेड साइडिंग
सीजीएस	मुख्य माल पर्यवेक्षक
सीएच	चैनेज
सीआईएल	कोल इंडिया लिमिटेड

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन रेल इंजन कारखाना
सीओएफएमओडब्ल्यू (कोफमो)	कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन
कॉनकोर	कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया
सीओडी	परिचालन शुरू होने की तिथि
सीपीसी	केंद्रीय वेतन आयोग
सीपीएसई	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम
सीआर (मरे)	मध्य रेलवे
सीआरबी- सीईओ	रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी
सीआरआईएस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
सीएसटीई (मु.स.दू.अ.)	मुख्य संचार और दूरसंचार अभियंता
सीटीपीएम	मुख्य यातायात योजना प्रबंधक
सीवीसी	केंद्रीय सतर्कता आयोग
सी एंड डब्ल्यू	कैरिज एवं वैगन
डीईएमयू	डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीप्ल यूनिट
डीएफसीसीआईएल	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
डीएफएम	मंडलीय वित्त प्रबंधक
डीएलएस	डीजल लोको शेड
डीएलडब्ल्यू	डीजल रेलइंजन कारखाना, वाराणसी
डीओपीटी	कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग
डीपीसी	कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें
डीपीई	सार्वजनिक उद्यम विभाग
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
डीएसटीई	मंडलीय सिग्नल और टेलीकॉम अभियंता

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
डीवाई. सीई (सी)	उप मुख्य अभियंता (निर्माण)
ईसीएल	ईस्टर्न कोलफील्ड लिमिटेड
ईसीआर (पूमरे)	पूर्व मध्य रेलवे
ईसीओआर (पूतरे)	पूर्व तटीय रेलवे
ईएचसी	इंजन घंटे की लागत
ईआईएमडब्ल्यूबी	इलेक्ट्रॉनिक इन मोशन वेब्रिज
ईओएल	इंजन-ऑन-लोड
ईआर (पूरे)	पूर्व रेलवे
ईएसपी	इंजीनियरिंग स्केल प्लान
एफए और सीएओ (वि.स.मु.ले.अ.)	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी
एफएलएस	अंतिम स्थान सर्वेक्षण
एफएम	माल-भाड़ा विपणन
एफओबी	फुट ओवर ब्रिज
एफओआईएस	माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली
जीसी	गेज रूपांतरण
जीईसीपीएल	गैमन इंजीनियर्स एंड कॉन्ट्रैक्टर्स प्राइवेट लिमिटेड
जीआईएल	गैमन इंडिया लिमिटेड
जीकेपी	गोरखपुर
जीएम	महाप्रबंधक
जीओएपी	आंध्र प्रदेश सरकार
जीओजे	झारखंड सरकार
जीओयुपी	उत्तर प्रदेश सरकार
जीएसटी	वस्तु एवं सेवा कर
जीटीएल	गुंटकल
जीटीपीएस	गुरला थर्मल पावर साइडिंग
एचसीसी	मैसर्स हिंदुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एचडीसी	हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स
एचजी	होटगी
एचएसडी	हाई स्पीड डीजल
एचटीडब्ल्यू	हथुआ
आईसीडीएस	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
आईसीएफ	सवारी डिब्बा कारखाना
आईडीएचएचएल	इरकॉन दावणगेरे हावेरी हाईवे लिमिटेड
आईपीएस	एकीकृत भुगतान रजिस्टर और लेखा प्रणाली
आईआर (भा.रे.)	भारतीय रेल
आईआरसीए	भारतीय रेलवे सम्मेलन संघ
आईआरसीएम (भा.रे.वा.नि.)	भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली
आईआरसीओएन (इरकॉन)	इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड
आईआरईसी (भा.रे.इं.वि.सं.)	भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग विभाग संहिता
आईआरएफसी	भारतीय रेल वित्त निगम
आईआरओएफ	भारतीय रेल वैकल्पिक ईंधन संगठन
आईआरआरएस	भारतीय रेलवे चल स्टॉक
आईटीटी	निविदाकारों को निर्देश
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
जेवी	संयुक्त उद्यम
केडीजीआई	कुडगी
केजीजी	खगड़िया जंक्शन
केआईआर	कटिहार जंक्शन
केएल	किलोलीटर
केएम	किलोमीटर
केएमपीएच	किलोमीटर प्रति घंटा
केओपीटी	कोलकाता पतन न्यास
केपीटीसीएल	कर्नाटक पावर ट्रांसमिशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एलसी	समपार
एलईडी	प्रकाश उत्सर्जक डायोड
एलएचएस	लिमिटेड हाइट सबवे
एलएलएफ	भूमि लाइसेंस शुल्क
एलओए	स्वीकृति पत्र
एमसीसीएस	अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड (इकाई: सोनार बांग्ला सीमेंट वर्क्स)
एमजेपी	मोहराजपुर
एमएनक्यू	मैनपुरी जंक्शन
एमओसी	कोयला मंत्रालय
एमओडी	रक्षा मंत्रालय
एमओआर (रे.म.)	रेल मंत्रालय
एमओयू (स.जा)	समझौता जापन
एमआरवीसी	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
एमडब्ल्यू	मैरवा स्टेशन
एमजेडसी	मिर्जा-छिवकी
एनबीजेयू	न्यू बरौनी जंक्शन
एनसीआर (उमरे)	उत्तर मध्य रेलवे
एनईआर (उपूरे)	पूर्वोत्तर रेलवे
एनएफआर (पूसीरे)	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनएचएआई	भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण
एनजेपी	न्यू जलपाईगुडी
एनएलसीपी	न्यू लकीडीह ओपन कास्ट प्रोजेक्ट
एनओसी	अनापत्ति प्रमाण पत्र
एनपीवी	शुद्ध वर्तमान मूल्य
एनआर (उरे)	उत्तर रेलवे
एनटीपीसी	नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एनडब्ल्यूआर (उपरे)	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओएचई	ओवरहेड उपकरण
ओएम (का.जा.)	कार्यालय जापन
ओटीए	ओवरटाइम भत्ता
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीएटी	कर पश्चात लाभ
पीएयू	पूर्णा
पीसीसी	अनुमेय वहन क्षमता
पीसीसीएम (प्र.मु.वा.प्र.)	प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
पीसीई (प्र.मु.अ.)	प्रधान मुख्य अभियंता
पीसीएमई (प्र.मु.यां.अ.)	प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता
पीसीओएम (प्र.मु.प.प्र.)	प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पीसीआरए	प्रोफार्मा पूंजीगत एवं राजस्व लेखा
पीईआर	पेराम्बूर
पीईटी	प्रारंभिक अभियांत्रिकी सह यातायात
पीएफए (प्र.वि.स.)	प्रधान वित्तीय सलाहकार
पीजी	निष्पादन गारंटी
पीकेआरएक्स	पाकुड़ लोअर क्वारी लाइन नंबर 2 साइडिंग
पीएलडब्ल्यू	पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स
पीओ (ख.आ.)	खरीद आदेश
पीओएच	आवधिक मरम्मत
पीपीएपी	एडीबी कोयला हैंडलिंग प्लांट साइडिंग
पीपीटी	पीरपैती
पीपीटीपी	पारादीप पोर्ट थ्रू डिस्टेंस साइडिंग
पीआरडीपी	पारादीप
पीएसई	सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम
पीएसआर	स्थायी गति प्रतिबंध

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम
पीयू (उ.इ.)	उत्पादन इकाइयाँ
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरसीडी	रेल उपभोक्ता डिपो
आरसीएफ	रेल डिब्बा कारखाना
आरडीपी	राधिकापुर
आरडीएसओ	अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन
आरएचए	जोखिम एवं कठिनाई भत्ता
आरआईटीईएस	रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विस लिमिटेड
आरजेएल	राजमहल
आरएलडीए	रेल भूमि विकास प्राधिकरण
आरएमएस	रेलवे मेल सर्विस
आरओबी	रोड़ ओवर ब्रिज
आरपीयू (रे.उ.इ.)	रेल उत्पादन इकाई
आरआर	रेलवे रसीदें
आरएससीएस	राजगांव स्टोन कंपनी साइडिंग
आरयूबी	रोड़ अंडर ब्रिज
आरडब्ल्यूएफ	रेल पहिया कारखाना
आरडब्ल्यूपी	रेल पहिया प्लांट
एस एंड टी	संकेत एवं दूरसंचार
एसएआईएल	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड
एसबीजी	साहिबगंज
एसबीपी	संबलपुर
एससीआर (दमरे)	दक्षिण मध्य रेलवे
एसडी	प्रतिभूति जमा
एसईआर (दपूरे)	दक्षिण पूर्व रेलवे

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एसईसीआर (दपूमरे)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसएलजे	सकरिगली
एसपीवी	विशेष प्रयोजन वाहन
एसआर (दरे)	दक्षिण रेलवे
एसवी	सिवान
सी. डीसीएम (व.मं.वा.प्र.)	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
सी. डीओएम (व.मं.प.प्र.)	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
सी. डीएसटीई (व.मं.स.दू.अ.)	वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता
एसएस (स्टे.अ.)	स्टेशन अधीक्षक
एसएसई (व.खं.अ.)	वरिष्ठ खंड अभियंता
एसटीडी	सत्रोद
एसडब्लूआर (दपरे)	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीईयू	बीस फुट समतुल्य इकाई
टीएफटीआर	श्रू संरचना उपचार
टीआईएल	तिलरथ
टीएलजे	तालझारी
टीपीएच	तीनपहाड़ जंक्शन
टीएसएलजे	जखापुरा में मैसर्स टाटा स्टील लिमिटेड साइडिंग
टीएसएस	कर्षण सबस्टेशन
यूएसबीआरएल	उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई ब्रॉड गेज रेल लिंक परियोजना
वीकेएम (प्र.कि.वा.)	प्रति किलोमीटर वाहन
डब्ल्यूसीएल	वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड
डब्ल्यूसीआर (पमरे)	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूआर (परे)	पश्चिम रेलवे
एक्सईएन	कार्यकारी अभियंता
जेडआर	जोनल रेलवे

© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in