भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2018 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/ राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)

(अनुपालन लेखापरीक्षा)

2019 की प्रतिवेदन संख्या 19

प्राक्कथन

मार्च 2018 को समाप्त हुए वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय के अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं ।

इस प्रतिवेदन में वर्णित उदाहरण वे हैं, जो 2017-18 की अवधि के लिये नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए और साथ ही वे जो पूर्ववर्ती वर्षों में ध्यान में आए लेकिन पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सूचित नहीं किए जा सके; 2017-18 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहाँ आवश्यक है, शामिल किया गया है ।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षण मानकों के अनुरूप की गयी है ।

विषय

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
संकेताक्षर		**vi-x**
विहगांवलोकन		**xi-xxxvii**
अध्याय 1 - प्रस्तावना		
लेखापरीक्षित संस्थान प्रोफाइल	1.1	1
लेखापरीक्षा हेतु अधिकार	1.2	4
लेखापरीक्षा योजना	1.3	4
रिपोर्टिंग	1.4	5
प्रतिवेदन की संरचना	1.5	5
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया	1.6	6
लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां	1.7	6
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलत लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई	1.8	7
अध्याय 2 - यातायात		
भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना	2.1	12
भारतीय रेल में ऑटोमैटिक टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) की कार्य प्रणाली	2.2	30
मुंबई उप-नगरीय प्रणाली में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन	2.3	46
घरेलू कंटेनर टर्मिनल के कंटेनर रेल टर्मिनल में अविवेकपूर्ण परिवर्तन के कारण राजस्व की हानि	2.4	55
लाइसेंस शुल्क के विलम्बित भुगतान के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों से शास्ति ब्याज की गैर वसूली	2.5	59
श्रेणी एलआर1 की सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर) से कम माल भाड़ा प्रभारित करने के कारण राजस्व	2.6	61

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
की हानि		
उच्च आयतनी बीटीपीएन वैगनों में कास्टिक सोडा लाई की कम लदाई	2.7	63
शंटिंग, विलंब-शुल्क और अवरोधन प्रभार का गैर-उद्ग्रहण/संग्रहण	2.8	65
कॉनकोर के स्वामित्व वाले फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभारों और स्थायी प्रभारों की गैर-प्राप्ति के कारण राजस्व की हानि	2.9	67
साइडिंग मालिकों से स्टॉफ लागत की प्राप्ति न होना	2.10	69
साइडिंग मालिकों से साइडिंग प्रभार का अनुद्ग्रहण	2.11	72
कर योग्य सहायक सेवाओं पर सेवा कर का गैर-उद्ग्रहण और कम उद्ग्रहण	2.12	75
अध्याय 3 - इंजीनियरिंग		
सीमित ऊँचाई के सबवे (एलएचएस) का निर्माण और उपयोग	3.1	79
भवन और अन्य निर्माण कार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम के अनुपालन में रेलवे द्वारा कामगार कल्याण उपकर का भुगतान	3.2	92
ठेकेदार के चालू खाता बिल से झारखंड वैट की कम कटौती के परिणामस्वरूप परिहार्य देयता	3.3	101
अवमानक पिट लाइनों के निर्माण के कारण मऊ में नए कोचिंग टर्मिनल के विकास में विलंब	3.4	103
वाराणसी डिवीजन में ट्रैक नवीकरण कार्य के निर्माण कार्य रजिस्टरों के अनुरक्षण में विसंगतियां	3.5	107
इस्पात की अधिप्राप्ति तथा कार्य निष्पादन हेतु दो अनुसूचियों में मजदूरी और मशीन प्रभारों को शामिल करने के कारण ठेकेदारों को दोहरा भुगतान	3.6	111

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
यार्ड निर्माण कार्य के पूरा होने में विलंब और प्रत्याशित लाभ प्राप्त न होना	3.7	113
रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की पूर्व अनुमति के बिना कार्य के निष्पादन के कारण अनुत्पादक व्यय	3.8	117
कार्यों को शुरू करने से पूर्व खाली साइट की पूर्ण उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफलता के कारण निष्फल व्यय	3.9	120
संत्रागाची में इलेक्ट्रिक लोको शेड के क्षमता संवर्धन करने में विफलता के कारण लोको का अवरोधन	3.10	123
मेट्रो रेलवे, कोलकाता के महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण में लिया गया अविवेकपूर्ण निर्णय	3.11	126
कॉर्ड लाइनों का निर्माण न होने के कारण मालगाड़ियों की लंबें मार्ग से ढुलाई और रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि	3.12	129
नगरपालिका निकायों को जल प्रभार का अनियमित भुगतान	3.13	132
ठेकेदारों द्वारा घटिया पुल निर्माण कार्य का क्रियान्वयन	3.14	135
नौपाड़ा -बारासात मेट्रो विस्तारण परियोजना के लिए इलेक्ट्रिक केबल तथा उच्च वाहकता पटरियों की अग्रिम खरीद के कारण पूंजी अग्रिम का अवरोधन	3.15	137
लेवल क्रासिंग पर स्टाफ की तैनाती की लागत के प्रति राज्य सरकारों/रक्षा प्राधिकारियों से वसूली न होना	3.16	140
निजी साइडिंग मालिकों को निर्माण करने के लिए लाइसेंस पर दी गयी रेलवे की भूमि के लिए लाइसेंस फीस की उगाही न होना	3.17	142

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
इलेक्ट्रिक लोको शैड (ईएलएस) के निर्माण में विलम्ब और परिणामी अधिक लागत का होना	3.18	145
आन्तरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता के परिणामस्वरूप हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड से लाइसेंस फीस की उगाही नहीं हुई	3.19	147
अध्याय 4 - रॉलिंग स्टॉक		
भारतीय रेलवे में काफमाऊ द्वारा खरीदी गई प्रमुख मशीनरियों और संयंत्रों को चालू करने और उपयोग करने की प्रास्थिति	4.1	151
रेल व्हील संयंत्र (आरडब्ल्यूपी), बेला की कार्यप्रणाली	4.2	166
कट टू लेंथ मशीन चालू न होने के कारण निष्फल व्यय	4.3	182
बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम वेल्डिंग हेतु विशेष रूप से प्रस्तावित मशीन की खरीद पर निरर्थक व्यय	4.4	185
अध्याय 5 - संकेतन और दूरसंचार		
भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का कार्यान्वयन	5	189
अध्याय 6 - कर्षण		
भारतीय रेल में सौर ऊर्जा संयंत्रों का संस्थापन और चालू करना	6.1	207
जोनल रेलवे द्वारा एचएसडी तेल में जैव-डीजल का गैर-मिश्रण/सम्मिश्रण और पर्यावरणीय उद्देश्यों की गैर-उपलब्धि	6.2	216
उच्च दर पर रेडीमेड कर्षण मोटरों की खरीद	6.3	218
इलेक्ट्रिक आर्क भट्ठी चालू करने में विलंब के कारण निधि का अवरोधन	6.4	221
रतलाम डिवीजन में लिमखेडा पर ट्रैक्शन सब-	6.5	223

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
स्टेशन के कार्य को पूरा करने में विलंब के कारण अतिरिक्त परिहार्य व्यय		
रेलवे कालोनियों को आपूरित विद्युत का पृथक्करण न करना	6.6	226
अध्याया 7 - अन्य मामले		
उच्च दरों पर स्टोर खरीदने और निर्णीत हर्जाने के अनुद्ग्रहण के कारण अतिरिक्त व्यय	7.1	230
बंद हो चुके मीटर गेज डीजल शेड के अधिशेष कर्मचारियों की पुन: तैनाती न करने के कारण निष्फल व्यय	7.2	234
रेलवे द्वारा कुंभ मेला, 2019 का प्रबंधन	7.3	236
अनुलग्नक		***249-270***

संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एएफआरईएस	उन्नत वित्तीय और रेलवे व्यय प्रबंधन प्रणाली
एएमसी	वार्षिक अनुरक्षण अनुबंध
एटीवीएम	स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन
एआरएस	स्वचालित रूट सेटिंग
एटीएम	स्वचालित टेलर मशीन
एटीएन	की गई कार्रवाई टिप्पणी
एडब्ल्यूएस	सहायक चेतावनी प्रणाली
एएसआरएस	स्वचालित भंडारण और पुनः प्राप्ति प्रणाली
बीओसीडब्ल्यू	भवन और अन्य निर्माण श्रमिक
बीजी	ब्रॉड गेज
सीसी	वहन क्षमता
सीसीएम	मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
सीसीटीवी	क्लोज सर्किट टेलीविजन
सीईई	मुख्य विद्युत अभियंता
सीओएफएमओडब्लयू	केंद्रीय कार्यशाला आधुनिकीकरण संगठन
सीपीई	मुख्य संयंत्र अभियंता
सीएसटीई	मुख्य संकेतन एवं दूरसंचार अभियंता
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
सीएमई	मुख्य यांत्रिक अभियंता
सीओएम	मुख्य संचालन प्रबंधक
सीओएनसीओआर	कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
सीओएस	भंडार नियंत्रक
मरे	मध्य रेलवे
सीआरबी	अध्यक्ष रेलवे बोर्ड
सीआरआईएस	रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
सीडब्ल्यूई	मुख्य कार्यशाला अभियंता
डीसीटी	घरेलू कंटेनर टर्मिनल

संकेताक्षर	पूर्णरूप
डीजेबी	दिल्ली जल बोर्ड
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
डीएसपी	दुर्गापुर इस्पात संयंत्र
डीआरएम	मंडल रेलवे प्रबंधक
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
ईएलएस	विद्‌धुत लोको शेड
ईपीसी	अभियांत्रिकी खरीद और निर्माण
ईएसपी	इंजीनियरिंग स्केल प्लान
ईएमयू	विद्‌धुत विविध इकाई
ईआईएमडब्ल्यूबी	विद्‌धुतीय गति मापक पुल
पूरे	पूर्वी रेलवे
ईटीसीएस	यूरोपियन रेलगाड़ी नियंत्रणप्रणाली
एफएएंडसीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखाअधिकारी
एफसीआई	भारतीय खाद्‌य निगम
एफओबी	पैदल उपरिगामी पुल
जीसीसी	अनुबंध की सामान्य शर्तें
जीएम	महाप्रबंधक
जीएसआर	सामान्य और सहायक नियम
एचडीएन	उच्च घनत्व नेटवर्क
आईसीएफ	इंटीग्रल कोच फैक्ट्री
आईसीएमएस	एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली
आईपीएएस	एकीकृत पेरोल और लेखांकन प्रणाली
भारे	भारतीय रेलवे
आईएमएमआईएस	एकीकृत सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली
एलसी	लेवल क्रॉसिंग
एलईयू	लाइन साइड इलेक्ट्रॉनिक यूनिट
एलओए	स्वीकृति पत्र
एलएचबी	लिंक होफमैन बुश

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एलएचएस	सीमित ऊंचाई उपमार्ग
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमओआर	रेल मंत्रालय
एमईए	विदेश मंत्रालय
एमईएमयू	मेन लाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
एमजी	मीटर गेज
एमआर	मेट्रोरे लवे
एमएमआईएस	सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमएनआरई	नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय
एमएंडपी	मशीनरी और संयंत्र
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
एनडीएमसी	नई दिल्ली नगर निगम
एनईएफआर/एनएफआर	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
पूरे	पूर्वोत्तर रेलवे
एनएचएस	सामान्य ऊंचाई उपमार्ग
एनओसी	अनापत्ति प्रमाण पत्र
उरे	उत्तर रेलवे
एनटीईएस	राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली
एनटीकेएम	नेट टन किलोमीटर
एनडब्ल्यूआर	उत्तर-पश्चिम रेलवे
एनटीआर	सामान्य टैरिफ दर
ओईएम	मूल उपकरण विनिर्माता
ओएचई	ओवरहेड विद्युत उपकरण
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीसीई	प्रधान मुख्य अभियंता
पीएफटी	निजी भाड़ा टर्मिनल
पीजीटी	निष्पादन गारंटी परीक्षण
पीआईएस	यात्री सूचना प्रणाली
पीओएच	आवधिक ओवर हाल
पीओएल	पेट्रोलियम, तेल और स्नेहक

संकेताक्षर	पूर्णरूप
पीपीए	बिजली खरीद क़रार नामा
पीआरएस	यात्री आरक्षण प्रणाली
पीटीसी	सिद्ध परीक्षण प्रमाण-पत्र
पीपीपी	सार्वजनिक निजी भागीदारी
आरडीएसओ	अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन
आरईएल	रेल टेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड
आरआईटीईएस	रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा लिमिटेड
आरकेएम	रूट किलोमीटर
आरएलडीए	रेल भूमि विकास प्राधिकरण
आरओबी	सड़क उपरिगामी पुल
आरआर	रेलवेप्रा प्ति
आरआरआई	रूट रिले इंटरलॉकिंग
आरयूबी	पुलके नीचे सड़क
आरडब्ल्यूएफ	रेल पहिया कारख़ाना
आरडब्ल्यूपी	रेल पहिया संयंत्र
एसएंडटी	संकेतन एवं दूरसंचार
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
एसओपी	मानक परिचालन प्रक्रिया
एसपीडी	सोलर पावर डेवलपर
दरे	दक्षिण रेलवे
सीनियर डीसीएम	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
सीनियर डीओएम	वरिष्ठ मंडल संचालन प्रबंधक
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीईयू	बीस फुट समकक्ष इकाई
टीवीयू	ट्रेन वाहन इकाई
टीएमसी	टर्मिनल प्रबंधन कंपनी
टीकेएम	ट्रैक किलोमीटर
टीएमएस	ट्रेन प्रबंधन प्रणाली
टीपीडब्ल्यूएस	ट्रेन सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली
टीएसएस	कर्षण उप स्टेशन

संकेताक्षर	पूर्णरूप
यूटीएस	अनारक्षित टिकट प्रणाली
यूएमएलसी	मानव रहित लेवल क्रासिंग
डब्ल्यूएपी	पहिया और धुरी संयंत्र
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूसीएल	वेस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड
परे	पश्चिम रेलवे

विहंगावलोकन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाईयों के सम्बन्ध में अनुपालन मुद्दों से सम्बन्धित लेखापरीक्षा निष्कर्ष दिए गए हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में पांच अखिल भारतीय लम्बे पैराग्राफ और 40 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का एक संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1 भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना

निजी सैक्टर की भागीदारी के माध्यम से समग्र परिवहन श्रृंखला में रेलवे के भाग में वृद्धि करने के लिए निजी मालभाड़ा टर्मिनल (पीएफटी) नीति प्रारंभ की गयी। नीति के तहत टर्मिनल प्रबंधन कम्पनियों (टीएमसी) के नाम से जानी जाने वाली निजी पार्टियां मालभाड़ा टर्मिनल स्थापित करने के लिए आगे आई। उन्हें उनकी अपनी भूमि पर पीएफटी स्थापित करना और टर्मिनल उन सुविधाओं को विकास करना अपेक्षित है जहां से कोई निजी ग्राहक अपना मालभाड़ा यातायात बुक कर सकता है। इस सुविधा के लिए, वे टर्मिनल अभिगम प्रभार प्रभारित करते हैं। रेलवे टीएमसी को तार्किक सुविधाएं अर्थात रेलवे लाईन, रैकों, वाणिज्यिक स्टाफ तक संयोजकता प्रदान करने के लिए उत्तरदायी है। यह समीक्षा इस बात का निर्धारण करने के लिए की गयी थी कि क्या पीएफटी स्थापित करने के उद्देश्य प्राप्त किए गए थे। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- 2010 में नीति प्रारम्भ करने से पीएफटी स्थापित करने के लिए 121 आवेदन प्राप्त हुए थे। इसमें से मात्र 58 पीएफटी 13 क्षेत्रीय रेलवे में स्थापित किए जा सके। शेष आवेदन लम्बित थे क्योंकि अनुमोदन की प्रक्रिया में समय लगा और रेलवे द्वारा अनुमोदन में विलम्ब हुआ। विलम्ब का अन्य कारण टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण में कठिनाईयां थी।
- रेलवे मालभाड़ा आय में पर्याप्त सुधार करने में समर्थ नहीं थे। विस्तृत परियोजना रिपोर्टों में परिनियोजित अनुसार मात्र आठ पीएफटी व्यवसाय उत्पन्न करने में समर्थ रहे।
- 26 डिवीजनों में अठावन पीएफटी चालू किए गए। इन पीएफटी के माध्यम से यातायात का हिस्सा सृजित किए गए कुल यातायात का मात्र 1.82 प्रतिशत था और इन 26 डिवीजनों की कुल यातायात आय का 1.33 प्रतिशत था।

- 100 प्राइवेट टर्मिनल स्थापित किए जाने और 100 मिलियन टन यातायात के सृजन का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका जैसाकि 'मिशन हंड्रेड' में परिकल्पना की गयी थी। लक्ष्य के प्रति प्राइवेट टर्मिनल स्थापित करने में 41 प्रतिशत और मालभाड़े के सृजन में 71 प्रतिशत की कमी देखी गई।
- रेलवे,पीएफटी में यातायात के कम सृजन के कारणों का विश्लेषण करे, और यह भी आकलन करेकि क्या लॉजिस्टिक सुविधाओं के प्रावधान के लिए भूमि और अन्य बुनियादी ढांचे को प्राप्त किया जा सकता था और इसे उस लागत पर स्थापित किया जा सकता था जो पीएफटीको टर्मिनल हैंडलिंग और प्रतिस्पर्धी मूल्य पर अन्य सेवाओं को प्रदान करने में सक्षम करे। दूसरे शब्दों में, पीएफटी की स्थापना की वित्तीय व्यवहार्यता की जांच की जाये।
- वाणिज्यिक स्टाफ की लागत टीएमसी द्वारा वहन की जा रही थी। इससे टीएमसी के स्तर पर अतिरिक्त व्यय हुआ।
- कई पीएफटी में तोलसेतु या तो प्रतिष्ठापित/चालू नहीं किए गए थे अथवा चालू हालत में नहीं पाए गए। इससे अतिलदान हो सकता है और रेलवे वैगनों और ट्रैकों को क्षति हो सकती है।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. ***रेलवे को पर्याप्त वित्तीय प्रोत्साहनों के साथ योजना को पुनः अभियंतीकरण की आवश्यकता है ताकि पीएफटी द्वारा प्रभारित टैरिफ रेलवे माल शेडो तथा साइडिंगो की तुलना में प्रतिस्पर्धात्मक है। रेलवे को नियमों और विनियमों को आसान बनाने और सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए एक सिंगल विंडो क्लीयरेंस सिस्टम बनाने की आवश्यकता है***
2. ***जहां कहीं टीएमसी द्वारा भूमि के अधिग्रहण में कठिनाई हो वहां रेलवे पीएफटी स्थापित करने के लिए अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की व्यवहार्यता का पता लगाये।***
3. ***रेलवे पीएफटी पर, तैनात वाणिज्यिक स्टॉफ के लिए लागत को वहन करके टीएमसी को प्रोत्साहन प्रदान करने पर विचार करे।***
4. ***रेलवे को सभी पीएफटी पर इलेक्ट्रानिक इन-मोशन तोल सेतुओं के चालू करने की संविदागत बाध्यता को लागू करने की आवश्यकता है। जहां कहीं ये टीएमसी द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए, वहां रेलवे को पट्टा/किराया***

आधार पर ईआईएमडब्ल्यूबी उपलब्ध कराने की व्यवहार्यता का पता लगाना चाहिए।

5. ***रेलवे को टीएमसी के साथ पूर्व-सक्रियता से बातचीत, मालभाड़ा और आय की आवधिक रूप से समीक्षा और सामने आई बाधाओं का समाधान करना चाहिए।***

पैरा 2.2 भारतीय रेल में आटोमैटिक टिकट वेंडिंग मशीन (एटीवीएम) की कार्यप्रणाली

अनारक्षित श्रेणी के यात्रियों की भीड़ और टिकट काउंटरों पर लंबी कतार को कम करने के लिए अक्टूबर 2007 में भारतीय रेलवे द्वारा स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनें (एटीवीएम) शुरू की गईं। एटीवीएम स्मार्ट कार्ड का उपयोग करते हुए टच स्क्रीन आधारित टिकटिंग कियोस्क है। को-एटीवीएम नकद/स्मार्ट कार्ड संचालित टिकट वेंडिंग मशीन हैं। इन मशीनों का उपयोग यात्री स्वयं मुद्रा/सिक्कों के साथ-साथ स्मार्ट कार्ड के माध्यम से अनारक्षित टिकट खरीदने के लिए कर सकते हैं। एकल यात्रा टिकट, प्लेटफ़ॉर्म टिकट खरीदे जा सकते हैं और इन वेंडिंग मशीनों के माध्यम से सीज़न टिकट नवीनीकृत किए जा सकते हैं।

31 मार्च 2018 तक 14 ज़ोनल रेलवे में 3851 एटीवीएम और 459 को-एटीवीएम (नकदी/स्मार्ट कार्ड प्रचालित टिकट वेडिंग मशीनें) प्रतिष्ठापित की गई थी। ईसीआर और एनईएफआर में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम प्रतिष्ठापित नहीं की गई। 271 स्टेशनों, जहां 974 एटीवीएम और 199 को-एटीवीएम प्रतिष्ठापित किए गए, को नमूना तौर पर विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित किया गया। समीक्षा में 2015-16 से 2017-18 तक की अवधि शामिल थी। लेखापरीक्षा उद्देश्य को उस सीमा को निर्धारित किया जाना था जिस तक ये उन उद्देश्यों को प्राप्त करने में समर्थ रहे है जिसके लिए वे प्रतिष्ठापित किए गए थे। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

- स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता का निर्धारण करने के लिए ज़ोनल रेलवे द्वारा कोई व्यवहार्यता अध्ययन नहीं किया गया।
- एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से बेची गयी टिकटों का हिस्सा 271 चयनित स्टेशनों पर अनारक्षित टिकटों की कुल बिक्री का मात्र 16.90 प्रतिशत था। चयनित गैर-उपनगरीय स्टेशनों में 87 प्रतिशत टिकट अभी भी विंडों कांउटरों के माध्यम से बेचे गये थे। चयनित उप-नगरीय स्टेशनों में,विंडो

कांउटनों के माध्यम से टिकटों की बिक्री बुक किए गए कुल टिकटों के 82 प्रतिशत थी।

- सभी चयनित स्टेशनों पर को-एटीवीएम के माध्यम से बेची गई टिकटों का भाग नगण्य था।
- एटीवीएम योजना मशीनों की लगातार विफलता, यात्री जागरूकता की कमी और अन्य कमियों से ग्रस्त थी। इन कमियों के परिणामस्वरूप मशीनों का उप-इष्टतम उपयोग होगा।
- जोनल रेलवे ने फर्मों के साथ एटीवीएम/को-एटीवीएम के सुधार/मरम्मत के मामलों पर प्रभावी ढंग से कारवाई नहीं की।
- यात्रियों को स्वयं टिकट खरीदने के लिए शिक्षित करने के लिए मददकर्ता (सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारी) नियुक्त किए गए। मददकर्ताओं के माध्यम से बेचे गए टिकटों की संख्या ने वृद्धि प्रवृत्ति दर्शायी। तथापि, यात्रियों द्वारा खरीदी गई टिकटों की संख्या में 2015-16 से 2017-18 के दौरान महत्वपूर्ण कमी रही।
- लेखापरीक्षा द्वारा किए गए यात्री सर्वेक्षण में पता चला कि 32 प्रतिशत यात्रियों को एटीवीएम की जानकारी नहीं थी। 87 प्रतिशत यात्रियों ने बताया कि रेलवे द्वारा कोई जागरूकता कार्यक्रम नहीं चलाया गया था। सर्वेक्षण किए गए 58 प्रतिशत यात्रियों ने बताया कि मददकर्ताओं ने यात्रियों को एटीवीएम को उपयोग करने की प्रक्रिया की शिक्षा नहीं दी।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. ***रेलवे को एटीवीएम/को-एटीवीएम के प्रतिष्ठापन केस्थानों के साथ-साथ स्टेशनों की पहचान करने के लिए सर्वेक्षण/व्यवहार्यता का अध्ययनकरना चाहिए।***
2. ***एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से टिकटों की खरीद की सुविधा के संबंध में यात्रियों को शिक्षित करने के लिए एटीवीएम/को-एटीवीएम पर नियुक्त किए गए मददकर्ताओं को प्रभावी ढंग से उपयोग किए जाए। मददकर्ताओं का प्रोत्साहन यात्रियों द्वारा स्वयं खरीदी गयी टिकटों की संख्या से सम्बंध होना चाहिए।***
3. ***एटीवीएम/ को-एटीवीएम के लिए डाउनटाईम में कमी, दोषों/कठिनाईयों का समय पर परिशोधन सुनिश्चित करके लाई जा सकती है।***

4. *यात्रियों में एटीवीएम/को-एटीवीएम के उपयोग कोप्रचलित और लोकप्रिय बनाने के लिए प्रभावी एवं व्यापक जागरूकता की पहल की जा सकती है।*

5. *एटीवीएम के प्रभावी उपयोग में यात्रियों के व्यवहारिक परिवर्तन अपेक्षित हैं। रेलवेनिर्धारित स्टेशनों पर एक चरणबद्ध तरीके में एटीवीएम/को-एटीवीएम के साथ बुकिंग काउंटरों का प्रतिस्थापन करने की योजना बना सकती है।*

पैरा 2.3 मुम्बई उपनगरीय प्रणाली में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन

रीयल टाईम में सूचना के प्रक्रियागत और प्रकटन के लिए 2008 में सीआर में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) चालू की गई। टीएमएसको रीयल टाईम मानीटरिंग के माध्यम से ट्रेन के आवागमन को विनियमित करने और सभी स्टेशनों पर डिसप्ले बोर्डों/घोषणाओं के माध्यम से कम्प्यूटरों को समय पर सूचना प्रदान करने के लिए बनाया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मुम्बई डिवीजन के सभी खंडों में टीएमएस चालू नहीं किया गया था। इससे मध्य रेलवे की पूरी मुम्बई उपनगरीय प्रणाली के लिए प्रणाली के पूरे लाभों की उपलब्धता प्रतिबंधित हो गयी। कार्यों जैसे कि ट्रेन रजिस्टर में गाड़ी के आवागमन की रिकार्डिंग और टीएमएस में ट्रेन के विवरण की फीडिंग को मानवीय रूप से किया जा रहा था। वास्तविक प्रस्थान के सम्बन्ध में नियंत्रक द्वारा सूचना का संग्रहण और सूचना का प्रकटन मानवीय रूप से जारी रहा। टीएमएस के प्रचालन में रेलवे स्टाफ की अपर्याप्त जानकारी के कारण बेसिक इनपुट डाटा का अननुपालन हुआ और प्रणाली अप्रभावी रही। दिसम्बर 2013 तक ₹ 24.23 करोड़ के व्यय के बावजूद परिकल्पित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुए।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. *अभिप्रेत लाभ प्राप्त करने के लिए मध्य रेलवे के मुम्बई डिवीज़न में उपनगरीय रेल नेटवर्क के सभी उपनगरीय खंडों में टीएमएस चालू करने की आवश्यकता है।*

2. *प्लेटफार्मों पर ट्रेनों के लिए प्रतीक्षारत कम्प्यूटरों को उपनगरीय ट्रेनों के आवागमन के बारे में वास्तविक समय आधार पर पूरी सूचना उपलबध करायी जानी चाहिए।*

3. *चल रही सभी ट्रेनों के आवागमन के विवरणों को सही एमआईएस रिपोर्टें तैयार करने के लिए अभिग्रहित किया जाना चाहिए।*

4. *समयबद्ध आंकडों की मानवीय रूप से हस्तक्षेप और संभावित जोड़तोड़ से बचने के लिए समयबद्ध आंकड़ों की संगणना टीएमएस के माध्यम से की जानी चाहिए।*

5. *टीएमएस को उचित कार्यकारी स्थिति में रखने के लिए समय पर वार्षिक अनुरक्षण ठेका किया जाना चाहिए।*

पैरा 2.4 घरेलू कटेंनर टर्मिनल के कंटेनर रेल टर्मिनल में अविवेकपूर्ण परिवर्तन के कारण राजस्व की हानि

दरे प्रशासन ने कॉनकॉर घरेलू कंटेनर टर्मिनल (डीसीटी), सेलम बाजार को कंटेनर रेल टर्मिनल (सीआरटी) में परिवर्तित करने का निर्णय कंटेनर या कार्गो भंडारण तथा स्टैकिंग सुविधा की उपलब्धता, जो सफलतापूर्वक सीआर के प्रचालन के लिए आवश्यक थी, को सुनिश्चित किए बिना लिया। डीसीटी कॉनकॉर द्वारा अनन्य रूप से प्रयुक्त किया किया गया था, जबकि सीआरटी सभी कंटेनर ट्रेन परिचालकों द्वारा प्रयुक्त करने के लिए था। यद्यपि, दरे ने सेलम बाजार स्टेशन जहां रेलवे सीआरटी पहले ही मौजूद था, पर अन्य सीआरटी तैयार करने की मांग का निर्धारण नहीं किया। सीआरटी के रूप में डीसीटी के परिवर्तन बाद, 2016-17 और 2017-18 के दौरान कोई बाह्य लदान नहीं था। इसके परिणामस्वरूप, दरे प्रशासन ने कानकोर से मालभाड़ा ढुलाई प्रभार एवं लाइसेंस शुल्क के रूप में राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

पैरा 2.5 लाइसेंस शुल्क के विलम्बित भुगतान के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों से शास्ति ब्याज की वसूली न होना

ज़ोनल रेलवे लाइसेंस फीस के विलम्बित भुगतान के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों के साथ करार में उपयुक्त शास्ति खंड समाविष्ट करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप 12 ज़ोनल रेलवे 2012-13 से 2017-18 तक की अवधि के लिए ₹ 7.81 करोड़ के शास्ति ब्याज की वसूली नहीं कर सके। तीन ज़ोनल रेलवे स्टेशनों की भिन्न श्रेणी पर एटीएम के प्रतिष्ठापन के लिए ₹ 94 लाख की लाइसेंस फीस की वसूली करने में भी विफल रहे।

पैरा 2.8 शंटिंग,विलम्ब शुल्क और अवरोधन प्रभारों का गैर उद्ग्रहण/ संग्रहण

रेलवे बोर्ड के जुलाई 2014 के आदेश में अनुबद्ध था कि यदि एक रेलवे लोकोमोटिव का उपयोग लदान समायोजन के लिए किया जाता है तो शंटिंग प्रभार उद्ग्राह्य होंगे। इसके अतिरिक्त, अतिलदान की स्थिति में लदान समायोजन के समय विलम्ब शुल्क और अवरोधन प्रभार उद्ग्रहित होंगे। तथापि

पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर) ने फरवरी 2014 से मार्च 2018 तक की अवधि के लिए तीन कोयला साइडिंग से ₹ 8.08 करोड़ के शंटिंग प्रभारों का उद्ग्रहण तथा वसूली नहीं की। ईसीआर ने इन तीन साइडिंग मालिकों से ₹ 21.51 करोड़ के विलम्ब शुल्क और अवरोधन प्रभार की भी वसूली नहीं की।

2.11 साईडिंग मालिकों से साइडिंग प्रभारों का अनुद्ग्रहण

रेलवे बोर्ड ने मानदंड निर्धारित किए (जून 2010) जिनके आधार पर साइडिंगो को दूरी आधार के माध्यम सेमाल प्रभारित भाड़ा करने के लिए अधिसूचित किया जाना था(अर्थात साइडिंग में उद्गम स्टेशन से गंतव्य बिंदु तक दूरी के लिए माल भाड़ा शुल्क)। ईसीआर की बोकारो थर्मल पावर साइडिंग और एनआर की गेटवे रेल फ्रेट लिमिटेड साइडिंग ने दूरी आधार के माध्यम से माल भाड़ा प्रभारित करने के लिए अर्हता प्राप्त नहीं की। हालांकि, ईसीआर और उत्तरी रेलवे (एनआर) ने जुलाई 2013 से मार्च 2018 की अवधि के लिए इन दोनों साइडिंगो पर साइडिंग प्रभार का उद्ग्रहण नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 19.74 करोड़ का नुकसान हुआ।

पैरा 3.1सीमित ऊंचाई के सबवे (एलएचएस) का निर्माण और उपयोग

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर) ने 2011 से 2016 के दौरान अपने तीन डिवीज़नों, रायपुर, बिलासपुर और नागपुर में 159 स्थानों पर 159 एलएचएस का निर्माण किया। लेखापरीक्षा में एसईसीआर द्वारा किए गए सीमित ऊंचाई के सबवे(एलएचएस) के निर्माण कार्य की समीक्षा की गयी। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नवत् हैं:

- निर्धारित प्रतिमानों का अनुपालन किए बिना एलएचएस का निर्माणवहां किया गया जहां ट्रेन व्हीकल यूनिट (टीवीयू) का घनत्व बहुत कम था। इनका निर्माण भी रोड़ अंडर ब्रिज/ रोड़ ओवर ब्रिज (आरयूबी/आरओबी)के विपथन के बहुत नजदीक वालेस्थानों पर किया गया और इस प्रकार उपयोग नहीं किया गया। इस तरह,रेलवे ने बिना किसी लाभप्रद परिणाम के बिना ₹ 18.63 करोड़ का व्यय किया।
- कई एलएचएस में जल-निकासी व्यवस्था का या तो निर्माण नहीं किया गया या फिर आंशिक रूप से निर्माण किया गया। इन एलएचएस का निर्माण करने से पूर्व उपयुक्त व्यवहार्यता अध्ययन नहीं किया गया। इसके कारण पानी जमा हो गया और एचएचएस बंद पड़ा रहा/ उपयोग नहीं किया गया।

- रेलवे ने अनुरक्षण सम्बन्धित कार्यों का उत्तरदायित्व सम्बन्धित राज्य सरकारों को सौंपा। तथापि राज्य सरकारों द्वारा इसे स्वीकार नहीं किया गया तथा मामला समाधान हुए बिना पड़ा रहा।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. ***इन एलएचएस को उपयोगी बनाने के लिए दपूमरे प्रशासन कार्रवाई करें ताकि रेलवे द्वारा निवेशित राशि बेकार न हो ओर ट्रेनों और रेलवे ट्रैक पार करने वालों की सुरक्षा को सुनिश्चित की जा सके।***
2. ***दुर्घटनाओं से बचने के लिए निर्माणधीन/अधूरे पड़े एलएचएस को शीघ्र पूरा किया जाए और सम्बन्धित लेवल क्रासिंग को बंद किया जाए।***
3. ***नगरपालिका क्षेत्र के बाहर राज्य सरकार द्वारा जल निकासी की सुविधाएं प्रदान करने के लिए राज्य सरकार तथा रेलवे के बीच ऐसा कोई करार नहीं है। रेलवे इन लागतों को कम करने के लिए राज्य सरकारों को समिति में लाने के लिए कार्रवाई करें।***

पैरा 3.2 भवन और अन्य निर्माणकार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम के अनुपालन में रेलवे द्वारा कामगार कल्याण उपकर का भुगतान

भवन और अन्य निर्माणकार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम तथा भवन और अन्य निर्माणकार्य कामगार कल्याण उपकर नियमावली को क्रमश: अगस्त 1996 और मार्च 1998 में अधिनियमित और अधिसूचित किया गया था।'नियोक्ता' होने के नाते यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरदायित्व था कि निर्माण की लागत का निर्धारित भाग (एक प्रतिशत) अलग किया जाए तथा कामगारों के कल्याण बोर्ड के पास जमा किया जाए।ज़ोनल रेलवे में निर्माण कार्य ठेकों की समीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

- रेलवे ने कुछ मामलों में ठेकेदारों से इस राशि के मात्र एक भाग की ही कटौती की तथा जमा कराया।
- ऐसे मामले भी देखे गए जहां ठेकेदारों से उपकर की कोई वसूली नहीं की गयी।
- ठेकेदारों से वसूल किया गया उपकर जांच किए गए सभी मामलों में निर्धारित अवधि के अन्दर कामगार कल्याण बोर्डों के पास जमा नहीं कराया गया।

- ठेकेदारों से ₹10.24 करोड़ रूपये की कम वसूली की गयी, ठेकेदारों से वसूल किए गए ₹ 2.28 करोड़ बोर्डों को हस्तांतरित नहीं किए गए और रेलवे द्वारा बोर्डो को₹ 12.95करोड़ अभी भी हस्तांतरित किए जाने थे।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. ***बीओसीडब्ल्यू अधिनियम के प्रावधानों को सही ढंग से दर्शाने के लिए रेलवे निविदा शर्तों में संशोधन कर सकती है। वे बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम के अनुरूप उपकर की वसूली करने के लिए सभी क्षेत्रीय संगठनों को अनुदेश भी जारी कर सकते हैं।***
2. ***रेलवे यह सुनिश्चित करे कि रेलवे कामगार कल्याण बोर्डों को निर्माण की लागत पर निर्धारित दर पर उपकर प्रेषित करने का अपना उत्तरदायितव पूरा कर रही है। इसेठेकेदारों से वसूली गयी राशि पर ध्यान दिए बिना किया जाना चाहिए क्योंकि उपकर का भुगतान करने का उत्तरदायित्व पूर्णत: नियोक्ता पर होता है।***
3. ***रेलवे यह सुनिश्चित करे कि ठेकेदारों से वसूल किया गया उपकर बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम के अनुसार निर्धारित समयावधि के अन्दर कामगार कल्याण बोर्डों को प्रेषित किया गया है।***
4. ***रेलवे यह सुनिश्चित करे कि यथापेक्षित फार्मों को सभी सम्बन्धित विभागों के कार्यकारियों द्वारा कामगार कल्याण बोर्डों को प्रेषित किया गया है।***

पैरा 3.3 ठेकेदार के चालू खाता बिल से झारखंड वैट की कम कटौती के परिणामस्वरूप परिहार्य देयता

1 अप्रैल 2012 से प्रभावी,झारंखड़ सरकार ने वैट की दर संशोधित करके दो से चार प्रतिशत कर दी। निर्माणकार्य ठेको के सम्बन्ध में उसकी पहले ही कटौती की जानी थी। निर्माणकार्यसंगठन, पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर) ने दिसम्बर 2012 और अप्रैल 2017 के बीच दिए गए 26 निर्माणकार्य ठेको में संशोधित दर पर वैट की कटौती नहीं की। भुगतान के लिए प्रक्रियागत 346 आन अकाउंट बिलों में,ठेकेदारों से₹ 12.14 करोड़ की राशि की कम वसूली हुई। जब कभी मांग की जाएगी, तब राज्य सरकार को इसका भुगतान करने का दायित्व अब रेलवे का है।

पैरा 3.4 - अवमानक पिट लाइनों के निर्माण के कारण मऊमें नए कोचिंग टर्मिनल के विकास में विलम्ब

मऊ में वाशिंग पिट लाईन के कार्य में विलम्ब ठेकेदार को आरेखण और स्थायी मार्ग सामग्री उपलब्ध कराने में विलम्ब के कारण हुआ। ठेकेदार ने अन्वेषण डिजाइन एवं मानक संगठन(आरडीएसओ) विनिर्देशनों के अनुपालन में कार्य निष्पादित नहीं किया और कार्य को पहले की बंद दिया गया। कार्य अन्य ठेकेदार को सौंप दिया गया। तथापि गुणवत्ता और आरडीएसओ विनिर्देशनों के अनुपालन के मुद्दे को सम्बोधित किए बिना कार्य पूर्ण किया गया। जब ट्रेन को अनुरक्षण के लिए रखा गया तो वाशिंग पिट में खंभे में दरार पड़ गयी। प्रथम ठेकेदार को प्रदत्त ₹ 13.32 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया। प्रारम्भिक अनुरक्षण के लिए मऊ और गोरखपुर के बीच कोचों की ढुलाई के कारण ₹ 3.80 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ क्योंकि मऊ पर कोचिंग टर्मिनल पूरा नहीं हुआ था।

पैरा 3.7 यार्ड निर्माण कार्य के पूरा होने में विलम्ब और प्रत्याशित लाभ प्राप्त न होना

दक्षिण पूर्व रेलवे ने बढ़े हुए यातायात का सामना करने और अवरोधन का कम करने के लिए टाटा नगर और आदित्यपुर यार्ड में रीमॉडलिंग का कार्य निष्पादित किया। आदित्यपुर यार्ड में अवरोधन में सुधार हुआ। तथापि टाटानगर यार्ड में स्थिति बिगड़ गई क्योंकि स्थान तथा अन्य बाधाओं को ₹ 21.66 करोड़ खर्च करने के बावजूद सम्बोधित नहीं किया गया। इसी प्रकार, एसईसीआर में, भिलाई एक्सचेंज यार्ड की रीमॉडलिंग और मरोड़ा में एक नए एक्सचेंज यार्ड के निर्माण हेतु लिये गए कार्य अलाभप्रद रहे। स्थल पर अतिक्रमण और खराब योजना के कारण कार्य पूरा नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 31.15 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

पैरा 3.11 मेट्रो रेलवे, कोलकाता के महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाईन के निर्माण में लिया गया अविवेकपूर्ण निर्णय

मेट्रो रेलवे/कोलकाता के अभियांत्रिकी विभाग ने महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाईन के निर्माण का प्रस्ताव दिया। उद्देश्य इस स्टेशन से/तक ट्रेन सेवाएं प्रारम्भ करना/समाप्त करना था। प्रस्ताव जांच करने पर, प्रचालन विभाग ने बताया कि प्रस्तावित तीसरे प्लेटफार्म की उपयोगिता सीमित थी और यह महानायक उत्तम कुमार स्टेशन से/तक खण्डित ट्रेन सेवाओं को सुलभ नहीं बनाएगा। तथापि, प्रचालन विभाग द्वारा बताए गए प्रतिबंधों

कासमाधान किए बिना तीसरे प्लेटफार्म/लाईन का निर्माण किया गया। इस प्रकार, योजनाबद्ध अनुसार ट्रेनों के प्रारम्भ करने/ समाप्त करने के लिए तीसरे प्लेटफार्म/लाईन का उपयोग नहीं किया जा सका और ₹ 11.27 करोड़ का व्यय अलाभप्रद रहा।

पैरा 3.12 कॉर्ड लाइनों का निर्माण न होने के कारण मालगाडियों की लम्बे मार्ग से ढुलाई और रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि

मध्य रेलवे ने पनवेल-करजात लाईन के ऊपर से गुज़रने वाली उरान और रोहा लाईनों से आने वाली ट्रेनों के लिए पनवेल स्टेशन से होकर गुजरने वाली कोर्ड लाइनों का निर्माण नहीं किया जबकि मूल विस्तृत अनुमान में उसका प्रावधान किया गया था। एक कोर्ड लाईन के अभाव में,उरान और रोहा लाईनों से प्रारम्भ होने वाला अधिकांश मालभाड़ा यातायात 55 किमी के अधिक लम्बे मार्ग से होकर गुज़र रहा था। स्थिति तब ओर खराब हो गयी जब इन मालगाडियों को आगे कल्याण गुडस शेड में रोका गया। इसके कारण अप्रैल 2015 से मार्च 2018 के दौरान ₹ 68.57 करोड़ की हानि हुई।

3.14 ठेकेदार द्वारा घटिया पुल निर्माण कार्य का क्रियान्वयन

पूर्वोत्तर रेलवे में वाराणसी मंडल के छपरा-उनरिहार खंड पर घाघरा नदी पर पुल के पुनर्निर्माण के लिए कार्य को सितम्बर 2011 में अनुमोदित किया गया था। उपसंरचना कार्य के क्रियान्वयन के दौरान, दो कुंओं में अनुमेय सीमा से अधिक झुकाव हो गया। हालांकि, कार्य को न तो घटिया घोषित किया गया न ही ठेकेदार द्वारा कमियों को सुधारा गया। सुपर-स्ट्रक्चर के लिए बनाए गए ओपन वेब ब्रिज भी अप्रयुक्त रहें, क्योंकि उप-संरचना का कार्य अभी पूरा किया जाना था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 67.54 करोड़ की पूंजी अवरूद्य हो गई।

पैरा 3.17निजी साइडिंग मालिकों को निर्माण करने के लिए लाइसेंस पर दी गयी रेलवे की भूमि के लिए लाइसेंस फीस की उगाही न होना

दिसम्बर 2010 में, रेलवे बोर्ड ने सभी लम्बित लाइसेंस करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम चलाने के लिए महाप्रबंधन/ मध्य रेलवे को अनुदेश दिया। तथापि मध्य रेलवे ने 14 साइडिंग के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस करार नहीं किए और कोई साइडिंग प्रभार उद्ग्रहित तथा संग्रहित नहीं किया गया। अन्य नौ साइडिंग में जहां करार निष्पादित किए गए वहां सीआर द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने 31 मार्च 2018 तक इन 23 साइडिंग से वसूली हेतु बकाया लाइसेंस फीस की ₹ 127.15 करोड़ की राशि का मूल्यांकन किया।

पैरा 4.1 भारतीय रेलवे में काफमाऊ द्वारा खरीदी गई प्रमुख मशीनरियों और संयंत्रों को चालू करने और उपयोग करने की प्रास्थिति

सेन्ट्रल आर्गेनाइजेशन फॉर माडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशाप्स (काफमाऊ) रेलवे वर्कशाप और उत्पादन इकाईयों के आधुनिकीरण के लिए उत्तरदायी है। यह ज़ोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों के लिए विनिर्देशन तैयार करता है और मशीनरी और संयंत्र अधिप्राप्त करता है। लेखापरीक्षा ने काफमाऊ द्वारा अधिप्राप्त किए गए एमएंडपी के प्रभावी रूप से तथा समय पर प्रतिष्ठापन और चालू किए जाने की जांच की गयी। काफमाऊ और ज़ोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों के बीच समन्वय तंत्र तथा अधिप्राप्त एमएंडपी के उपयोग और निष्पादन का भी विश्लेषण किया गया। कुछ प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष निम्नवत हैं:

- उपयोगकर्ता/परेषिती द्वारा मशीनों की प्राप्ति में अत्यधिक विलम्ब हुआ।उपयोगकर्ताओं द्वारा मांग-पत्र देने की तारीख से एक वर्ष के अन्दर मात्र 12.65 प्रतिशत (498 में से 63) मशीनें प्राप्त की जा सकीं।
- रेलवे ने कई मामलों में आवश्यक स्थल तथा अवसंरचना की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की। इसके परिणामस्वरूप मशीनें समय पर प्रतिष्ठापित/चालू नहीं की जा सकीं।
- चालू करने के तत्काल बाद अनेकों मशीनों में दोष पाए गए। समीक्षा की गयी 17.07 प्रतिशत मशीनों में चालू करने की तारीख से छह महीने के अंदर खराबी हो गई।
- शास्ति खंड को लागू करने में रेलवे की ओर से सतर्कता का अभाव रहा और फर्मों/आपूर्तिकर्त्ताओं ने दोषों को दूर करने का अपना उत्तरदायित्व पूरा नहीं किया। फर्मों/आपूर्तिकर्त्ताओं द्वारा दोषों को ठीक करने की असमर्थता के कारण हुए अत्यधिक विलम्ब के बाद अनेकमशीने उपयोग में लाई गई।
- काफमाऊ/ज़ोनल रेलवे समय पर मशीनों को अस्वीकार करने में भी विफल रहे जिसके परिणामस्वरूप आपूर्तिकत्ताओं से लागत की वसूली नहीं की जा सकी।
- पर्याप्त कार्यभार न मिलने के कारण बड़ी संख्या में मशीनों का बेहतर उपयोग नहीं किया जा सका। निर्धारित क्षमता के संदर्भ में नई संस्थापित मशीनों के काम में कमी रही।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

1. ***केंद्रीयकृत खरीद एजेंसी, काफमाऊ, मशीनों की समय पर खरीद करने/ संस्थापित करने/ चालू करने में विफल रही। रेलवे को यह विश्लेषण करने की आवश्यकता है कि क्या प्रमुख मशीनरी और संयंत्रों के लिए केंद्रीकृत खरीद की प्रणाली काम कर रही है।***
2. ***रेलवे पायलट आधार पर कुछ चयनित क्षेत्रीय कार्यालयों को संयंत्र और मशीनरी की खरीद की प्रक्रिया को विकेन्द्रीकृत कर सकता है। रेलवे यह आकलन करने के लिए लागतों की तुलना करे कि क्या विकेंद्रित खरीद में सीओएफएमओडब्ल्यू की तुलना में मूल्य लाभ है।***

पैरा 4.2 रेल व्हील संयंत्र (आरडब्ल्यूपी),बेला की कार्यप्रणाली

रेलवे में रॉलिंग स्टॉक के लिए पहियों की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए रेल व्हील प्लांट (आरडब्ल्यूपी), बेला स्थापित किया गया। 1,00,000 कास्ट स्टील बॉक्सएन वैगन व्हील डिस्क प्रतिवर्ष का विनिर्माण करने की क्षमता के साथ संयंत्र स्थापित किया गया। आरडब्ल्यूपी में कोई एक्सल शाप तथा व्हील सेट असेंबली शाप नहीं है। व्हील सेटों के संयोजन के लिए रेल व्हील फैक्टरी, येलहांका (आरडब्ल्यूएफ) को खुले पहियों का भी प्रेषण किया गया था।

आरडब्ल्यूपी स्थापित करने से पहले, खुले पहियों के लिए भारतीय रेलवे की आवश्यकता तत्कालीन उत्पादन इकाईयों, आरडब्ल्यूएफ और दुर्गापुर स्टील प्लांट द्वारा पूरी की जा रही थी। आरडब्ल्यूएफ, स्वयं सम्पूर्ण रूप में भारतीय रेल कीआवश्यकताओं के लिए व्हील के उत्पादन का प्रबंधन करने में सक्षम थी। तथापि आरडब्ल्यूपी, बेला पर्याप्त औचित्य के बिना स्थापित की गयी। पिछले तीन वर्षों में, रेलवे बोर्ड द्वारा आरडब्लूपी को निर्धारित की गई उत्पादन की मात्रा इसकी स्थापित क्षमता से काफी कम है।

संयंत्र को स्थापित करने का कार्य एलएंडटी को सौंपा गया। आरडब्ल्यूपी ने मूल फर्म की बजाय थर्ड पार्टी के माध्यम से निष्पादन जांच करवाई। अंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र जारी किए बिना संयंत्र को उत्पादन इकाई के रूप में घोषित किया गया। उपयुक्त कार्यचालन स्थिति में अपेक्षित संयंत्र और मशीनरी सुनिश्चित किए बिना संयंत्र को परिचालनात्मक घोषित किया गया। इसके परिणामस्वरूप, 2015-16 से आरडब्ल्यूपी में पहियों का उत्पादन प्रारंभ होने के समय तक सभी मशीनों की वारंटी समाप्त हो गयी थी।

आरडब्ल्यूपी ने 2015-16 से 2017-18 के दौरान 47,901 पहियों का उत्पादन किया परन्तु निर्धारित प्रतिमानों से अधिक सभी प्रमुख इनपुट सामग्री और बिजली की खपत की। यह आरडब्ल्यूपी द्वारा अनुसरण की जा रही प्रणालियों और प्रक्रियाओं में अपर्याप्तताओं की सूचक थी। आरडब्ल्यूपी ने वायु, जल और भूमि प्रदूषण और खतरनाक कचरे के निपटान को समाधान करने के लिए भी पर्याप्त कार्रवाई नहीं की।

लेखापरीक्षा सिफ़ारिशें

1. ***संयंत्र स्थापित करने में किए गए व्यय को ध्यान में रखते हुए आरडब्ल्यूपी की क्षमता के इष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।***
2. ***आरडब्ल्यूपी को अधिक मात्रा में इनपुट सामग्री (स्क्रैप स्टील, ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैंक्स, लिक्विड ऑक्सीजन, एलपीजी) और पहियों के उत्पादन के लिए बिजली की खपत के कारणों का विश्लेषण करने की आवश्यकता है। उसके निवारण के लिए सुधारात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।***
3. ***आरडब्ल्यूपी को निर्धारित मानकों के अनुसार खतरनाक कचरे के निपटान सहित पर्यावरण प्रदूषण को निवारण के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।***

पैरा 4.3 कट-टू-लेंथ मशीन चालू न होने के कारण निष्फल व्यय

रेलकोच फैक्टरी (आरसीएफ) ने अक्टूबर 2012 में सीओएफएमओडब्ल्यूके माध्यम से एक कट-टू-लेंथ मशीनका आयात किया। मशीन मई 2013 में प्रतिष्ठापित की गयी। उसके बाद परीक्षण किए गए। तथापि, चालू करने के लिए परीक्षण सफल नहीं थे क्योंकि बोली के अनुसार नियत की गयी परिशुद्धता कॉइलों को काटने में मशीनें समर्थ नहीं थीं और ठेके में नियत किए गए मानक पूरे नहीं करती थीं। मार्च 2014 में, आरसीएफ ने मशीन कोअस्वीकारकरने के सीओएफएमओडब्ल्यू को प्रस्ताव दिया। तथापि,सीओएफएमओडब्ल्यू ने फर्म के साथ लम्बे समय तक पत्र व्यवहार किया और एक समयबद्ध तरीके में मशीन को अस्वीकार करने के लिए संविदागत प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया। उन्होंने फर्म द्वारा आपूर्ति की गयी मशीन की लागत की वसूली करने का अवसर गंवा दिया। रेलवे के पास बैंक गारंटी को भुनाने के अलावा कोई अन्य कानूनी उपाय उपलब्ध नहीं है।

इस प्रकार मशीन की खरीद पर किया गया ₹ 12.05 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया है।

पैरा 4.4 बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम वेल्डिंग हेतु विशेष रूप से प्रस्तावित मशीन की खरीद पर निरर्थक व्यय

बोगी बोलस्टर एंव बोगी फ्रेम की रोबोटिक वेल्डिंग के लिए विशेष प्रयोजन वाली मशीन अप्रैल 2013 में मेकेनिकल वर्कशाप/अमृतसर (उत्तर रेलवे) में प्राप्त हुई थी। उसे मार्च 2015 में चालू किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपलब्ध 993 दिनों में से मात्र 211 कार्य दिवसों (21.25 प्रतिशत) के लिए मशीन का उपयोग किया गया। मशीन बोगी साईड फ्रेम, बॉडी बोलस्टर सब असेंबलीज़ की रोबोटिक वेल्डिंग के लिए थी। तथापि, चूंकि इनपुट सामग्री अपेक्षित विनिर्देशों के अनुरूप नहीं थी, इसलिए अधिकांश वेल्डिंग कार्य हाथों से किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप, विशेष प्रयोजन वाली मशीन की अधिप्राप्ति पर ₹ 4.81 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

पैरा 5 भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का कार्यान्वयन

रेलवे ने एक नयी प्रौद्योगिकी, टीपीडब्ल्यूएस प्रारम्भ की है। अधिकगति और खतरे में सिग्नल पार करने के कारण दुर्घटनाओं से बचने के लिए प्रणाली स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रदान करती है। टीपीडब्ल्यूएस का लक्ष्य रॉलिंग स्टाक, रेल अवसंरचना और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करना है। प्रणाली यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली (ईटीसीएस) के यूरोपीय प्रतिमानों पर आधारित है। रेलवे बोर्ड द्वारा गैर-उपनगरीय और उपनगरीय खंडों पर टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन के परीक्षण 1999 से 2005 के बीच रेलवे संस्वीकृत किए गए थे। संस्वीकृति से उन्नीस वर्ष बीतने पर दिल्ली-आगरा खंड में टीपीडब्ल्यूएस (ईटीसीएस लेवल-I) पर कार्य परीक्षण चरण में ही रहा। रेलवे बोर्ड ने कार्य के कार्यक्षेत्र में कई बार संशोधन किए।इसके परिणामस्वरूप लागत में वृद्धि हुई और प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए समय सीमा में भी परिवर्तन हुआ। टीपीडब्ल्यूएस के साथ फिट किए गए लोकोमोटिव मई 2016 से जनवरी 2018 के दौरान ट्रेनों के कुल चालन के 17.15 प्रतिशत में मात्र चालू स्थिति में पाए गए। ट्रैक साइड उपस्कर मे विफलता दर भी काफी अधिक थी। तथापि, चेन्नई सेन्ट्रल-गुम्मीडिपंडी उप-नगरीय खंड में समग्र सफलता दर 70 प्रतिशत थी।

दिल्ली-आगरा खंड में पिछले 12 वर्षों से परीक्षण जारी थे। तथापि, ट्रेन सुरक्षा के लिए परिकल्पित प्रौद्योगिकी/उत्पाद को अभी प्रचालनात्मक चरण तक पहुंचना था। परीक्षणों की सफलता रेलवे द्वारा निर्धारित/अनुमानित नहीं थी। तथापि रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2016 में नौ उच्च घनत्व नेटवर्क और नौ उपनगरीय खंडों में टीपीडब्ल्यूएस कार्यान्वित करने का फैसला किया। दिल्ली-आगरा और चेन्नई सेन्ट्रल-गुम्मीडिपुंडी खंडों पर ₹ 136.53 करोड़ का व्यय निष्फल रहा। लेखापरीक्षा में आगे पाया कि नवम्बर 2017 में, रेलवे बोर्ड ने ईटीसीएफ लेवल II के तहत टीपीडब्ल्यूएस कार्यान्वित करने का फैसला किया है। ईटीपीएस लेवल I के तहत सभी कार्यजो प्रगति में थे, को मई 2018 से रोक दिया गया। किया गया व्यय अब निष्फल हो गया है।

लेखापरीक्षा सिफ़ारिशें

1) ***रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे में ऑटोमेटिक ट्रेन प्रोटेक्शन ईटीसीएस लेवल II कार्यान्वित करने का निर्णय किया है। ईटीसीएस लेवल I के कार्यान्वयन के परीक्षणों से सीखें गए सबकों को टीपीडब्ल्यूएस ईटीसीएसलेवल II के कार्यों के निष्पादन के दौरान ध्यान में रखने की आवश्यकता है।***

2) ***नयी प्रणालियों (ईटीसीएस लेवलII) से सम्बन्धित टीपीडब्ल्यूएस कार्य एक पूरे खंड पर किए जाने चाहिए न की खंड के टुकडे वाले भागों में (जैसा ईटीसीएस लेवल I के लिए किया गया)। यह प्रणाली के व्यापक कार्यान्वयन और ट्रेन सुरक्षा प्रदान करने के लिए अभिप्रेत लाभ प्राप्त करने में सहायता करेगा।***

3) ***रेलवे को प्रौद्योगिकियों को प्रारम्भ करने के लिए परीक्षण करने और प्रलेखन करने के लिए चरणबद्ध प्रक्रिया को स्पष्टता से परिभाषित करने वाली एक मानक प्रचालन क्रियाविधि (एसओपी) तैयार करने की आवश्यकता है।***

पैरा 6.1 भारतीय रेल में सौर ऊर्जा संयंत्रों का संस्थापन और चालू करना

भारतीय रेलवे भारत में बिजली का अकेला सबसे बड़ा उपभोक्ता है जो लगभग 1.8 करोड़ एमडब्लूएच प्रतिवर्ष की खपत करता है। यह देश के कुल विद्युत उत्पादन का लगभग दो प्रतिशत है। भारतीय रेलवे ने पारिस्थितिक स्थिरता में योगदान करने की योजना बनाई। इसने अपने लिए'नवीकरणीय'ऊर्जा स्त्रोतों जैसे सौर विद्युत और बायोमास के माध्यम से वर्ष 2020 तक अपनी कुल ऊर्जा मांग का 10 प्रतिशत पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया है। सोलर मिशन के रूप में रेलवे ने 1000 एमडब्ल्यू सौर संयंत्रों के स्थापित करने की योजना (2015-16) बनाई है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे मार्च 2018 तक योजनागत 295 एमडब्ल्यू में से मात्र 22.453 एमडब्ल्यू की सीमा तक परियोजनाएं कार्यान्वित करने में समर्थ रहा। ग्राउंड मांउटेड सौर संयंत्रों का कोई भी कार्य चालू नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने सौरसंयन्त्रों की स्थापना के लिए निर्धारित निर्देशों का गैर-अनुपालन भी पाया।

लेखापरीक्षा सिफ़ारिश

रेलवे जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों में वास्तविक आधार पर सौर संयंत्रों के प्रतिष्ठापन और चालू करने के लक्ष्य की पुन: जांच और निर्धारण करें।

पैरा 6.2जोनल रेलवे द्वारा एचएसडी तेल में जैव डीजल का गैर-मिश्रण/ सम्मिश्रण और पर्यावरणीय उद्देश्यों कर गैर उपलब्धि

डीज़ल लोकोमोटिव द्वारा उपयुक्त बायो-डीज़ल की वांछित सीमा तक एचएसडी तेल में ब्लेडिंग/मिश्रण के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का जोनल रेलवे द्वारा अनुपालन नहीं किया गया। इसके कारण एचएसडी तेल की खपत पर 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान ₹ 103.67 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त,रेलवे एक स्वच्छ और प्रदूषण रहित वातारण के प्रति प्रयासों में योगदान करने में भी रेलवे विफल रहा जोकि रेलवे बोर्ड के निर्णय का उद्देश्य था।

पैरा 6.3 उच्च दर पर रेडीमेड कर्षण मोटरों की खरीद

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू)ने बने बनाए अधिप्राप्त रोटर और स्टाटर्स के साथ ट्रेक्शन मोटरोंके आंतरिक संयोजन की दरों की तुलना में उच्च कीमत पर ट्रेड (मार्किट) से ट्रेक्शन मोटरों की खरीद की। सीएलडब्ल्यू ने 2012-13 से 2018-19 (जून 2018 तक 2014-15 को छोड़कर) वर्ष के दौरान 1647 ट्रेक्शन मोटरों की बाजार से खरीद की और ₹ 57.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

पैरा 6.5 रतलाम डिवीजन में लिमखेड़ा पर ट्रकशन सब स्टेशन के कार्य को पूरा करने में विलम्ब के कारण अतिरिक्त परिहार्य व्यय

पश्चिम रेलवे द्वारा मध्य गुजरात विज़ कम्पनी लिमिटेड (एमजीवीसीएल) से विद्युत आपूर्ति प्राप्त करने के लिए कर्षण उप-स्टेशन पर कार्य को पूरा करने में विलम्ब किया गया। इसके परिणामस्वरूप उन्हें एमजीवीसीएल को निम्नतम गारंटी प्रभारों और विस्तार प्रभारों के प्रति ₹ 4.21 करोड़ का भुगतान करना

पड़ा। इसके अतिरिक्त कार्य पूरा करने में विलम्ब के कारण तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹ 12.40 करोड़ की राशि की पूंजी अवरूद्ध हो गयी।

पैरा 7.1 उच्च दरों पर स्टोर खरीदने और निर्णीत हर्जाने के अनुद्ग्रहण के कारण अतिरिक्त व्यय

दक्षिण पूर्व रेलवे के स्टोर्स डिपार्टमेंट ने 2012 से 2017 के दौरान विभिन्न भंडार मदों की खरीद की जोकि पूर्व रेलवे द्वारा लगभग उसी समय अधिप्राप्त वैसी ही मदों की दर पर तुलना में उच्च दरों पर थी। पड़ोसी ज़ोनल रेलवे द्वारा अधिप्राप्ति की दरों पर सूचना आईएमएसआईएस में तुरन्त उपलब्ध थी। तथापि, उद्धृत दरों की तर्कसंगतता का निर्धारण करते समय निविदा समिति ने इन दरों पर विचार नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप उच्च दर पर भंडारों की अधिप्राप्ति के कारण दक्षिण पूर्व रेलवे ने ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। इसके अतिरिक्त 51खरीद आदेशों में भले ही सामग्री की पूरी संविदागत मात्रा की आपूर्तिकर्ता द्वारा आपूर्ति नहीं की गयी, दक्षिण पूर्व रेलवे ने उच्च दरों पर नए क्रय आदेश जारी किए। इससे ₹ 4.49 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इनमें से 23 क्रय आदेश में उच्चदरों पर उसी आपूर्तिकार को आर्डर दिए गए थे। इसके अतिरिक्त चूककर्ता ठेकेदारों पर ₹ 2.35 करोड़ का निर्णीत हर्जाना भी नहीं लगाया गया।

पैरा 7.3 रेलवे द्वारा कुंभ मेला, 2019 का प्रबंधन

कुंभमेला, 2019 का आयोजन 15 जनवरी 2019 और 4 मार्च 2019 के बीच 49 दिनों के लिए किया गया था। रेलवे, राज्य सरकार के साथ सक्रिय रूप से समन्वय करके घटना के सुचारूकरण को सुनिश्चित करने में एक अभिन्न भूमिका निभाता है। इसमें निम्नलिखित शामिल थे

- तीर्थयात्रियों के प्रसार के लिए विशेष ट्रेनें चलाना,
- रेलवे परिसर में स्वच्छता और न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं का ख्याल रखना,
- स्टेशन परिसर में अस्थायी होल्डिंग की व्यवस्था करना,
- बुकिंग और यात्री सूचना के लिए मेला क्षेत्र में सुविधा; तथा
- आयोजन के दौरान तीर्थयात्रियों की सुरक्षा और सुविधा सुनिश्चित करना।

रेलवे बोर्ड में आयोजित मार्च 2019 के समीक्षा संगोष्ठी में मेला अवधि के दौरान रेलवे ने ₹73.66 लाख यात्रियों को निकालने के आंकड़े के बारें में सूचित किया था। रेलवे ने पुन: मेला अवधि के दौरान चलने वाली विशेष रेलगाड़ियों और

नियमित रेलगाड़ियों के आधार पर ₹73.41 लाख यात्रियों के आंकड़े की सूचना दी थी (अगस्त 2019)। रेलवे ने इन यात्रियोंकी विशेष और नियमित रेलगाड़ियों के माध्यम से ढुलाई की।

हालांकि, वाणिज्यिक विभाग के रिकार्ड के अनुसार, मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद क्षेत्र (उमरे,उरे एवं उपूरे के स्टेशनों) में ₹31.21 लाख टिकट बेचे गए थे। यद्यपि यह तर्कों के लिए स्वीकार कर लिया जाये कि टिकट बिक्री का आंकड़ा कुल निकासी नहीं हो सकती क्योंकि अन्य स्टेशनों से इलाहाबाद से बाहर यात्रा के लिए भी टिकट की बिक्री हुई होगी, मेला अवधि के दौरान टिकट रहित यात्रा, जिसमें 40 लाख यात्रियों से अधिक का अंतर है, को स्पष्ट करना मुश्किल है।

लेखापरीक्षा में देखा कि विशेष ट्रेनें चलाने, यात्री सुविधाओं और सुरक्षा से संबंधित कार्य, यात्रियों को चिकित्सा सुविधा, स्टेशन परिसर में अपशिष्ट प्रबंधन जैसे मुद्दों को रेलवे द्वारा पर्याप्त रूप से सामाधान नहीं किया गया था। इससे कुंभ मेले के लिए आने वाले यात्रियों को असुविधा हुई। संवेदनशील स्थानों (ट्रैक एवं स्टेशन प्रवेश स्थल) पर अस्थायी बाड़ लगाने का काम पूरा नहीं हुआ था। इसके कारण मवेशियों की पटरियों पर स्वतंत्र आवाजाही और यात्रियों द्वारा अतिक्रमण के मामले सामने आए।

उपरोक्त मुद्दों को पर्याप्त रूप से समाधान नहीं करने से माघ मेला 2020 और महाकुंभ मेला 2025 जैसे अगले विशाल आयोजन में जोखिम हो सकता है। यह संभावना है कि भविष्य में इलाहाबाद में भीड़ का जमाव और जमावड़ा केवल बढ़ेगा। इसलिए, रेलवे को माघ मेला 2020 से पहले उपरोक्त मुद्दों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

अध्याय 1 - प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित संस्थान प्रोफाइल

भारतीय रेल 68,442 कि.मी की कुल मार्ग लंबाई सहित मल्टी-गेज, मल्टी-ट्रेक्शन प्रणाली हैं (31 मार्च 2018 तक)। भारतीय रेल में मार्ग/ट्रेक की लंबाई के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े[1] नीचे दिये गये है:

तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1,676 मिमी)	मीटर गेज (1,000 मिमी)	नैरो गेज (762/610 मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर[2]	63,491	3,200	1,751	**68,442**
कुल ट्रैक किलोमीटर (टीकेएम)[3]	1,17,560	3,775	1,901	**1,23,236**
विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर (आरकेएम)				**29,376**

भारतीय रेल प्रतिदिन[4] 13,452 यात्री गाड़ियों और 9,141 मालगाड़ियों का संचालन करती है। 2017-18 के दौरान, भारतीय रेल में प्रति दिन 22.54 मिलियन यात्रियों और 3.19 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2018 तक भारतीय रेल में 12.71 लाख कार्य-बल था और इसने निम्नलिखित ढांचागत परिसंपत्तियों और रोलिंग-स्टॉक का रखरखाव किया:

तालिका 1.2

अवसंरचना परिसंपति/रोलिंग स्टॉक	संख्या
लोकोमोटिव	11,764
कोचिंग वाहन	71,825
मालभाड़ा वैगन	2,79,308
स्टेशन	7,319

रेल मंत्रालय की अध्यक्षता केन्द्रीय रेल मंत्री (एक कैबिनेट मंत्री) द्वारा की जाती है और दो राज्य रेल मंत्री होते है। रेलवे बोर्ड जो भारतीय रेल का शीर्ष निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। बोर्ड अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) की अध्यक्षता में कार्य

---

[1] स्रोत-भारतीय रेल - ईयर बुक 2017-18

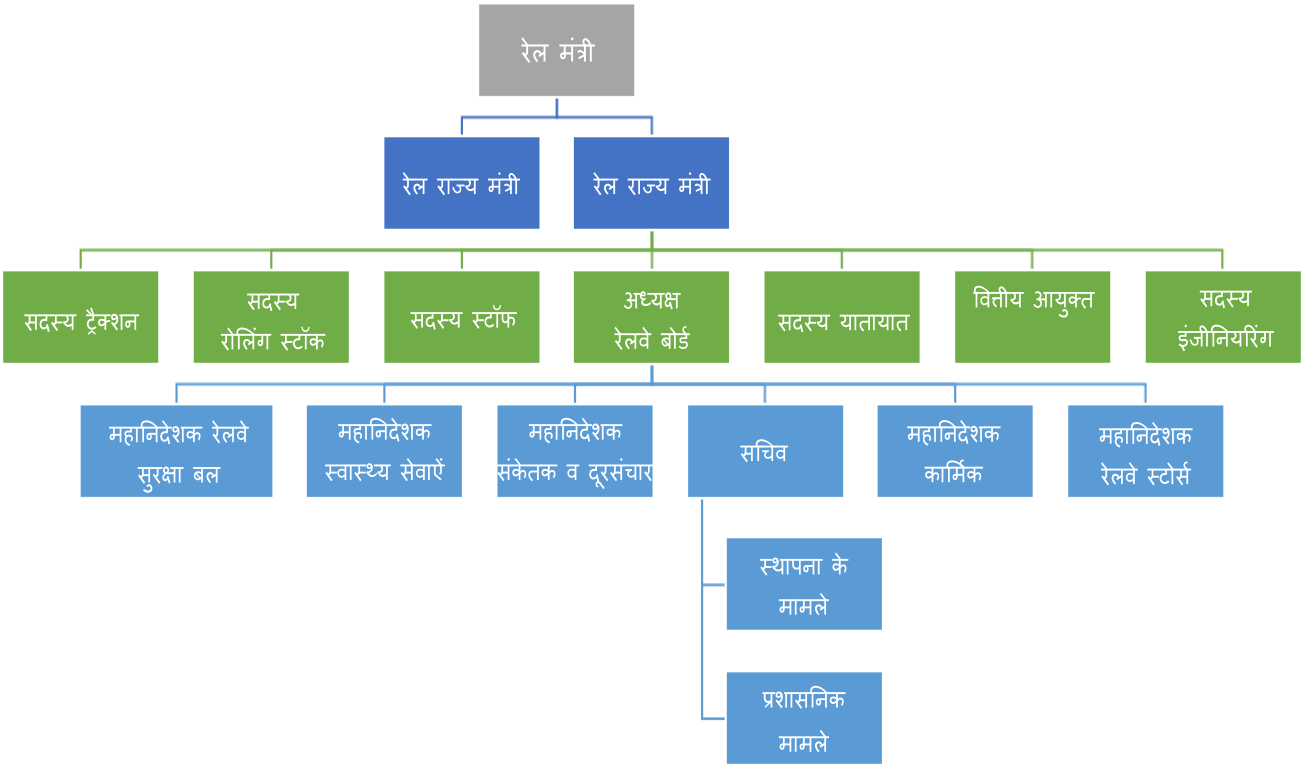
[2] रेलवे के स्वामित्व वाले प्रत्येक गेज की दूरी जिसमें एक सिंगल लाइन के रूप में व्यवहारित कार्यचालन लाइने शामिल है।

[3] रेलवे के स्वामित्व वाली प्रत्येक गेज की दूरी जिसमें एक एकल लाइन और दोहरी, तिहरी आदि पटरियों के साथ-साथ साइडिंग की लंबाई के कारण अतिरिक्त दूरी के रूप में माना जाता है।

[4] स्रोत-भारतीय रेल - ईयर बुक 2017-18

करता है और इसके छः सदस्य अर्थात् सदस्य (यातायात), सदस्य (इंजीनियरिंग), सदस्य (ट्रैक्शन), सदस्य (रोलिंग स्टॉक), सदस्य (स्टाफ) और वित्तीय आयुक्त (रेलवे) होते हैं। महानिदेशक (एस एंड टी) और महानिदेशक (रेलवे भंडार) को अप्रैल 2019 में सदस्य (एस एंड टी) एवं सदस्य (सामग्री प्रबंधन) के रूप में पुन: नामित किया है। बोर्ड ट्रेन सेवाओं, के परिचालन और रख-रखाव और परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रखरखाव के पर नीतियां निर्धारित करता है। यह जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के क्रियान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड यात्री किराये और मालभाड़ा शुल्क दोनों का मूल्य निर्धारण भी करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यकारी निदेशालय निर्णय लेने और रेलवे परिचालन की निगरानी में सहायता और सहयोग प्रदान करते है।

31 मार्च, 2018 को भारतीय रेल की संगठनात्मक संरचना निम्नानुसार है:



क्षेत्रीय स्तर पर 17 जोनल रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त इसमें विशेषज्ञता प्राप्त संगठन है अर्थात्

- अन्वेषण तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ;
- विशेष मशीनरी की खरीद हेतु कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिये केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू);

- लोकोमोटिव निर्माण इकाईयां, डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण वर्क्स;
- कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में कोच फैक्टरियां तथा येलहंका और बेला में व्हील और एक्सल संयंत्र।

31 मार्च 2018 तक अपने मुख्यालय और कुल मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) सहित जोनल रेलवे का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.3

जोनल रेलवे	मुख्यालय	आरकेएम
मध्य	मुंबई	4,115
पूर्व	कोलकाता	2,723
पूर्व मध्य	हाजीपुर	4,107
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,757
उत्तर	नई दिल्ली	7,301
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,523
उत्तर पूर्वी	गोरखपुर	4,947
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाँव (गुवाहाटी)	4,136
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,586
दक्षिण	चेन्नई	5,081
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	6,229
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,740
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,177
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,524
पश्चिम	मुंबई	6,465
पश्चिम मध्य	जबलपुर	3,004
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	27
	कुल	**68,442**

प्रत्येक जोनल रेलवे का अध्यक्ष महाप्रबंधक होता है जिसकी सहायता प्रधान विभागाध्यक्षों द्वारा की जाती है। इसमें परिचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, इलैक्ट्रिकल, मैकेनिकल, भण्डार, लेखा, संकेतन और दूरसंचार, कार्मिक, सुरक्षा, चिकित्सा आदि विभाग सम्मिलित है। उपरोक्त के अलावा, इसमें रेल मंत्रालय के नियंत्रण के तहत 38 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम तथा दो स्वायत निकाय (रेल भूमि विकास प्राधिकरण तथा रेल सूचना प्रणाली केन्द्र) है।

रेलवे बोर्ड में वित्तीय आयुक्त (रेलवे) को अध्यक्षता में एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर वित्तीय कार्यों को वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एंड सीएओ) द्वारा देखा जाता है। वे सलाह देने और राजकोष से व्यय से संबंधित सभी प्रस्तावों की समीक्षा करने के लिये उत्तरदायी है।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु अधिकार

हमारी लेखापरीक्षा का प्राधिकार भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 तथा 151 तथा नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक के (कर्त्तव्य, अधिकार तथा सेवा की शर्ते) (डीपीसी) अधिनियम 1971 से लिया गया है। रेल मंत्रालय तथा इसके स्वायत्त निकायों के व्यय तथा प्राप्तियों की लेखापरीक्षा सीएजी के (डीपीसी) अधिनियम की क्रमश: धारा 13, धारा 16 तथा धारा 20(1) के तहत की जाती है। अनुपालन लेखापरीक्षा के सिद्धांत तथा कार्य-प्रणाली 'लेखापरीक्षा एवं लेखा विनियम, 2007' में वर्णित है।

1.3 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन जोखिम आकलन के आधार पर नियोजित किया जाता है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आबंटित और परिनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि के संबंध में किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा परिणामों, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशें, मीडिया रिपोर्ट, जहां उचित हो, को भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे जोखिम आकलन के आधार पर, 2017-18 के दौरान रेलवे की 4,661 संस्थाओं/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना ने नीति और उसके क्रियान्वयन के संबंध में महत्वपूर्ण प्रकृति के मामलों को चयनित करने पर ध्यान केन्द्रित किया। इसमें मालभाड़ा यातायात, आय, बुनियादी ढांचा विकास, यात्री सुविधाओं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य सम्मिलित थे। प्रत्येक अध्ययन में मुख्य लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्षों को दर्शाया गया है और उसके बाद लेखापरीक्षा सिफारिशों को दर्शाया गया है, जो रेलवे में प्रणाली विकसित करने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र मजबूत करने में सहायता कर सकता है।

1.4 रिपोर्टिंग

जोनल रेलवे में चयनित विषयों की लेखापरीक्षा की गई थी। रेलवे बोर्ड के साथ-साथ क्षेत्रीय इकाईयों के संबंधित रिकॉर्ड और दस्तावेजों की समीक्षा की गई थी। डाटा में से उचित नमूनों का चयन किया गया था ताकि अध्ययन के अंतर्गत मामलों को पर्याप्त रूप से कवर किया जा सके। संबंधित जोनल प्रबंधन को उसके उत्तर के लिये लेखापरीक्षा परिणाम जारी किए गये थे। लेखापरीक्षा परिणामो को तो समाधित कर दिया गया था या की गई कार्रवाई के आधार पर अनुपालन हेतु आगे की कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों पर जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को संबोधित करते हुये ड्राफ्ट पैरा के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर प्राप्त करने हेतु एफए एंड सीएओ तथा विभागाध्यक्षों को ड्राफ्ट पैरा की प्रतियां भेजी गई थी। चयनित मुद्दों को अनन्तिम पैरा के रूप में लिया गया था तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उन्हें शामिल करने से पूर्व उनका उत्तर प्रस्तुत करने के लिये रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) को जारी किया गया था।

1.5 प्रतिवेदन की संरचना

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन इकाईयों की व्यय प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित है। इसमें लोक व्यय पर नियंत्रण तंत्र को अनुरक्षित करने तथा सुनिश्चित करने के सुसंगत नियमों की पर्याप्तता, वैद्यता, पारदर्शिता तथा प्रभावकारिता की जांच शामिल है। दुरूपयोग, बर्बादी तथा हानि के प्रति सुरक्षा के लिए नियमों की प्रभावकारिता की भी जांच की गई थी।

रिपोर्ट में सात अध्याय है। अध्याय 1 परिचयात्मक प्रकृति का है तथा क्रॉस-कटिंग की प्रकृति के मामलों को कवर करता है। अन्य छः अध्यायों में भारतीय रेल की कार्यचालन तथा परिचालनों के महत्वपूर्ण क्षेत्रों अर्थात् यातायात, इंजीनियरिंग, रॉलिंग स्टॉक, संकेतक तथा दूरसंचार, ट्रैक्शन तथा अन्य से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष निहित है। प्रतिवेदन महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है, जो बेहतर निष्पादन तथा वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करके कार्यकारिणी की सहायता करने हेतु नियत है। निम्नलिखित विषयों पर सभी जोनल रेलवे से संबंधित विस्तृत निष्कर्ष इस रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए है:

1. भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना

2. भारतीय रेल में स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनों का कार्यचालन
3. भारतीय रेल में कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन द्वारा खरीदे गए प्रमुख संयंत्र तथा मशीनरियों को आरम्भ करने तथा उनका उपयोग करने की स्थिति
4. भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का क्रियान्वयन
5. भारतीय रेल में सोलर पावर प्लांट का संस्थापन तथा उन्हें चालू करना

इसके अतिरिक्त, संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को कवर करने वाले 40 पृथक पैरा को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 7 में प्रस्तुत किया गया है।

1.6 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

कुल 47 अनन्तिम पैरा जुलाई 2018 तथा मई 2019 के बीच रेलवे बोर्ड[5] को जारी किए गए थे और उसका प्रत्युत्तर देने के लिए चार से छः सप्ताह का समय दिया गया था। इस प्रतिवेदन में 45 अनंतिम पैराग्राफों को शामिल किया गया हैं। 30 सितंबर 2019 तक रेलवे बोर्ड का उत्तर 30 अनंतिम पैराग्राफों के संदर्भ में प्राप्त किया गया है। प्राप्त उत्तरों को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया है। पिछले दो वर्षों में, लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को अंतिम रूप देने से पहले रेलवे बोर्ड के 25 से 63 प्रतिशत जारी किए अनंतिम पैराग्राफ प्राप्त किये गये थे। इस प्रकार, मंत्रालय के उत्तर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के सभी पैराग्राफ में शामिल नहीं किए जा सके।

1.7 लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2017-18 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ₹ 193.13 करोड़ के कम प्रभार/अधिक भुगतान के मामले दर्शाए है। इसमें मालभाड़ा एवं अन्य आय की उगाही में कम प्रभार, स्टाफ एवं अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न होना आदि सम्मिलित था। पिछले छः वर्षों के दौरान, लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 743.41 करोड़ की वसूली की गई है जैसाकि नीचे विवरण दिया गया है:

[5] अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, संबंधित सदस्य और वित्तीय आयुक्त

तालिका 1.4 - 2012-13 से 2017-18 तक के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूल की गई राशि	
वर्ष	**वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकृत राशि (₹ करोड़ में)**
2012-13	98.14
2013-14	107.70
2014-15	101.26
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
कुल	**743.41**

2017-18 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे तथा अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 193.13 करोड़ की राशि स्वीकृत की गई थी। इसमें से ₹ 132.38 करोड़ की वसूली की गई थी तथा रेलवे द्वारा ₹ 60.75 करोड़ की वसूली की स्वीकृति दी गई थी। छः जोनल रेलवे में प्रत्येक[6] में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। इसमें से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 193.13 करोड़, ₹ 89.58 करोड़ की जांच पहले ही संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई थी। ₹ 102 करोड़ लेखा विभाग द्वारा की गई जांच के अलावा अन्य से संबंधित थे। जिसके फलस्वरूप, लेखा विभाग द्वारा आगे समीक्षा की गई, रेलवे द्वारा अन्य ₹ 1.55 करोड़ की वसूली की गई थी/वसूल करने के लिए सहमति दी गई थी।

1.8 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

पीएसी की सिफ़ारिशों[7] के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किए गए सभी पैराग्राफ पर सुधारात्मक/उपचारात्मक कारवाई नोट (एटीएन) प्रस्तुत करना चाहिए।

पीएसी द्वारा चयनित लेखापरीक्षा पैरा पर, पीएसी द्वारा परिचर्चा/मौखिक साक्ष्य लिया जाता है। मौखिक साक्ष्य के बाद, पीएसी अपनी टिप्पणियों/सिफ़ारिशों वाला प्रतिवेदन जारी करती है, जिस पर मंत्रालय को कार्रवाई करनी होती है। पीएसी प्रतिवेदनों पर की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीआर) मंत्रालय द्वारा लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद पीएसी को सौंपी जाती है।

---

[6] पूसीरे (₹ 38.54 करोड़), दपूमरे (₹ 34.01 करोड़), पूमरे (₹ 30.20 करोड़), उमरे (₹ 23.73 करोड़), पूरे (₹ 20.03 करोड़) और उरे (₹ 15.85 करोड़)।

[7] 22 अप्रैल 1997 को नौंवी रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा) संसद को प्रस्तुत की गई।

30 सितंबर 2019 को लंबित एटीएन और एटीआर की स्थिति संलग्नक 1.1 में दी गयी थी।

कुछ महत्त्वपूर्ण मामलों में, जहाँ रेल मंत्रालय ने उचित बदलाव किए और 2017-18 के दौरान उनकी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए निर्देश जारी किए थे, वे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.5

पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा 2.4 - आईसीएमएस में समाप्त ट्रेनों के ट्रेन के समय की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा एकीकरण से समझौता किया गया।	इलाहाबाद स्टेशन पर समाप्त ट्रेनों के आगमन समय की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा एकीकरण से समझौता हुआ। इसके फलस्वरूप राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली के माध्यम से यात्रियों को गलत सूचना प्रदान की गई थी।	रेल मंत्रालय ने इस संदर्भ में सुधारात्मक कार्रवाई की है (दिसम्बर 2018)। वास्तविक ट्रेन समय की तुलना में एनटीईएस में गलत डाटा प्रविष्टि तथा परिणामी विसंगति के मामले का समाधान करने के लिए, रेलवे ने चयनित स्थानों पर डाटा लागर्स संस्थापित करने का निर्णय लिया। अभी तक, इन्हें 162 स्थानों पर संस्थापित किया गया है।
2015 की प्रतिवेदन संख्या 24 का पैरा 2.2 - सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटिड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारसजैस)	लारसजैस योजना के माध्यम से कर्मचारियों की अनियमित नियुक्ति की गई थी। रेलवे द्वारा निर्धारित शर्तों का उल्लंघन कर लारसजैस के तहत नियुक्तियां की गई थी। 80 प्रतिशत मामलों में, नियुक्ति एक या अधिक वर्णित शर्तों को कम करके की गई थी। योजना को लागू करने से पूर्व न तो कैबिनेट का अनुमोदन लिया गया न ही डीओपीटी से परामर्श किया गया था। केन्द्रीय प्रशासनिक ट्रिब्यूनलों ने अपने निर्णयों में समग्र योजना (लारसजैस) को असंवैधानिक, सरकारी नौकरी में गलत ढ़ंग से प्रवेश तथा अवैधानिक घोषित किया था। ट्रिब्यूनलों के निर्णयों के पश्चात् भी रेलवे बोर्ड ने योजनाओं में नई विशेषताएं जोड़ी।	पंजाब तथा हरियाणा उच्च न्यायालय तथा भारतीय सर्वोच्च न्यायालय के निर्णयों के परिणाम में, रेल मंत्रालय ने योजना पर पुन: विचार किया तथा कानून एवं न्याय मंत्रालय से परामर्श लिया। मार्च 2019 में, रेल मंत्रालय ने 27 अक्टूबर 2017 से लागू लारसजैस योजना को समाप्त करने का निर्णय लिया।
2017 की प्रतिवेदन	उमरे ने पर आवधिक मरम्मत	रेलवे बोर्ड ने दिनांक 3 फरवरी 2017

तालिका 1.5

पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
संख्या 14 का पैरा 4.3 - झांसी वर्कशॉप/उमरे में वैगनों की आवधिक माल ढुलाई के बजाय स्क्रैप के भंडारण हेतु उनके प्रयोग द्वारा अवरोधन	किये गए वैगनों को माल परिवहन हेतु ओपन लाइन भेजने के बजाय स्क्रैप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया गया था। इसके परिणामस्वरूप समय-समय पर मरम्मत किये गए वैगनों का अवरोधन हुआ तथा फलस्वरूप रेलवे की अर्जन क्षमता की हानि हुई।	के अपने पत्र संख्या 2006/आरएस (एस)/709/1 पीटी द्वारा कार्य स्थल पर 2000 एमटी डब्ल्यूटीए स्क्रैप के लिए ई-नीलामी के माध्यम से बिक्री की अनुमति दी है। पहले उमरे ने इसे वैगन में आरडब्ल्यूएफ/बैंगलोर को भेजा था। शेष सामग्री को भी सड़क से सामग्री भेजने के लिए ठेका किया गया है। भविष्य में सभी डब्ल्यूटीए मदों को वैगन अवरोधन की स्थिति से बचने के लिए सड़क से भेजा जाएगा।
2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा 2.14-भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के लोडिड रैकों का मापन न होना	पूतरे ने लोडिंग से पूर्व सम्बलपुर डिवीजन में एफसीआई की साइडिंग पर रैकों का मापन सुनिश्चित नहीं किया। ओवरलोडिंग की जांच करने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देश विद्यमान है। चार स्थानों (हीराकुड, बारगढ़ रोड़, खरियार रोड तथा महासमुन्द) पर 2015-17 के दौरान तौल-सेतु अक्रियात्मक हो गया था तथा रैको का मापन नहीं किया जा रहा था। मापन न होने न केवल ओवरलोडिंग अपराध को बढ़ावा मिला अपितु राजस्व की हानि तथा रॉलिंग स्टॉक/ट्रैक को भी क्षति पहुंचाई।	पूतरे ने सम्बलपुर डिवीजन के लोडिंग केन्द्रों को कवर करने के लिए लापन्गा (8.01.2018), कर्जगा (14.2.2018) तथा खंडेल रोड़ (4.7.2018) पर तीन नए वेब्रिज आरंभ किए। रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सेतु के कार्यचालन तथा बैगनों/रैकों के ईमानदारी से मापन के संबंध में दिशा-निर्देशों का अनुसरण करने के निर्देश जारी किए (मार्च 2017 तथा अगस्त 2018)।
2016 की प्रतिवेदन संख्या 13 का पैरा 2.3 - अनियमित रूप से ठेका प्रदान करना	पूमरे ने एक फर्म को खंड के पांच ठेके दिए क्योंकि फर्म सभी पांच निविदाओं में न्यूनतम बोलीदाता थी। फर्म ने सभी पांच निविदाओं में एक ही वित्तीय प्रमाण-पत्र का उपयोग किया। पूमरे ने 12 अप्रैल 2001 से रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार फर्म के प्रमाण-पत्र का मूल्यांकन नहीं किया था। फर्म के प्रमाण-पत्र को खंड के सभी ठेको को इकट्ठा करके मूल्यांकित करने की	रेलवे बोर्ड ने आदेश जारी किए (17 अप्रैल 2018) कि शीघ्र कार्य करने के लिए विभिन्न निविदाओं के अन्दर कार्य का उप-खंड करते समय, रेलवे को रेलवे बोर्ड के 12 अप्रैल 2001 के निर्देशों के प्रावधानों का अनुपालन करना चाहिए।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	**लेखापरीक्षा टिप्पणियां/सिफारिशें**	**रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई**
	आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप समय पर ठेको का समापन नहीं हुआ तथा सभी विभाजित ठेके ठेकेदार को देने के कारण उसे अनुचित लाभ हुआ।	

अध्याय 2 - यातायात

यातायात विभाग में चार प्रकार शामिल हैं अर्थात् वाणिज्यिक, यातायात, कोचिंग तथा कैटरिंग एवं पर्यटन। इन प्रकारों से संबंधित गतिविधियों का निष्पादन यातायात सदस्य के संपूर्ण नियंत्रण के तहत रेलवे बोर्ड में अतिरिक्त सदस्यों/कार्यकारी निदेशक की अध्यक्षता में उनके तत्संबंधी निदेशालयों द्वारा किया जाता है। इन निदेशालयों का प्रमुख उत्तरदायित्व निम्नानुसार है:

- *वाणिज्यिक निदेशालय* - विपणन, यातायात विकास, उपभोक्ताओं को प्रदान की गई सेवाओं की गुणवत्ता, यात्री/कोचिंग/मालभाड़ा दरों के विनियमन, संग्रहण की निगरानी, राजस्व के लेखांकन एवं प्रेषण आदि।
- *यातायात निदेशालय* - परिवहन सेवाओं की अल्पावधि और दीर्घावधि योजना, ट्रेन परिचालनों का प्रबंधन, समय-सारणी, रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता और ट्रेनों के सुरक्षित आवागमन को सुनिश्चित करना।
- *कोचिंग निदेशालय* - यात्री एवं पार्सल सेवाओं का प्रबंधन
- *कैटरिंग एवं पर्यटन निदेशालय* - कैटरिंग एवं पर्यटन संबंधी गतिविधियां।

जोनल स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग हैं, अर्थात् परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमश: मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के समग्र पर्यवेक्षण के अंतर्गत कार्य करते हैं। डिवीजनल स्तर पर, परिचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमश: वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक (वरिष्ठ डीओएम) और वरिष्ठ डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम) द्वारा की जाती है जो अपने डिवीजन के डिवीजनल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2017-18 के दौरान कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 25,189.23 करोड़[8] था। वर्ष के दौरान, कुल सकल यातायात प्राप्तियाँ ₹ 1,78,725.31 करोड़[9] थी। 2017-18 के दौरान, यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष से 2.09

[8] उप मुख्यशीर्ष 3002-3003 (70) - परिचालन व्यय - 2017-18 के लिए यातायात

[9] यात्री आय ₹ 48,643.14 करोड़, मालभाड़ा आय ₹ 1,17,055.40 करोड़, अन्य कोचिंग आय ₹ 4314.43 करोड़ और विविध आय ₹ 8688.18 करोड़ को शामिल करते हुए।

प्रतिशत[10] तक सुधार हुआ था। 2017-18 में यात्री आय 5.11 *प्रतिशत*[11] तक बढ़ गई। 2017-18 में, माल-भाड़ा लोडिंग 4.75 *प्रतिशत*[12] तक बढ़ गई। पिछले वर्ष की तुलना में मालभाड़ा आय में 12.19 *प्रतिशत* तक की वृद्धि हुई।

वर्ष के दौरान, वाउचरों, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा विभाग के 982 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी। इस अध्याय में पैन-इंडिया लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर दो विषय अर्थात् 'निजी मालभाड़ा टर्मिनल' तथा 'स्वचालित टिकट वेंडिग मशीन' शामिल है। इसके अलावा, अध्याय में दस पृथक पैराग्राफ भी शामिल है। ये पैराग्राफ मुम्बई (मध्य रेल) में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का क्रियान्वयन, राष्ट्रीयकृत बैंको से पेनल ब्याज की वसूली न होना, सेवा कर, खाली ढुलाई प्रभार, विलम्ब शुल्क तथा साइडिंग प्रभार सहित विभिन्न देयों/प्रभारों की वसूली न होना/कम वसूली होना जैसे मामले दर्शाते हैं।

2.1 सभी जोनल रेलवे: भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना

2.1.1 प्रस्तावना

रेल मंत्रालय ने हाल ही में परिवहन क्षेत्र में भारतीय रेल की मालभाड़ा हिस्सेदारी को बढ़ाने के लिए कार्रवाई आरम्भ की तथा बहुआयामी कार्यनीतियां अपनाई। मई 2010 में, रेल मंत्रालय ने 'निजी मालभाड़ा टर्मिनलों' (पीएफटी) की स्थापना पर एक नीति आरम्भ की। इस नीति का उद्देश्य निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी में मालभाड़ा प्रबंधन टर्मिनलों के नेटवर्क का विकास करना था। नीति के लक्ष्य हैं।

- अत्यधिक यातायात को विपथित करना जिसे अभी तक मुख्यत: सड़क द्वारा रेल तक ले जाया जाता था।,
- उपयोगकर्त्ताओं को समेकित, सक्षम तथा लागत प्रभावी लॉजिस्टिक तथा वेयरहाउसिंग समाधान प्रदान करके बढ़े हुए रेल मालभाड़ा की मात्रा को प्राप्त करना, तथा
- सम्पूर्ण परिवहन श्रृंखला में रेलवे की हिस्सेदारी में वृद्धि करने के लिए।

---

[10] 8,198 मिलियन के अनुमानित यात्री की तुलना में, भारतीय रेल ने 8285.77 मिलियन यात्रियों को वहन किया।

[11] 2016-17 में ₹ 46,280.46 करोड़ और 2017-18 में ₹ 48,643.14 करोड़

[12] 2016-17 में 1106.15 *मिलियन टन* से 2017-18 *में* 1158.71 *मिलियन टन*

नीति के अन्तर्गत, टर्मिनल प्रबधन कम्पनियों (टीएमसी) के रूप में पहचानी जाने वाली निजी पार्टियां मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करने के लिए आगे आती है। उन्हें या तो नई अधिग्रहित (ग्रीनफील्ड परियोजनाएं) या वर्तमान निजी साइडिंग (ब्राउनफील्ड परियोजनाएं) पर उनकी स्वयं की भूमि पर पीएफटी स्थापित करना अपेक्षित था। उनके द्वारा टर्मिनल सुविधाओं को विकसित करना अपेक्षित था जहां से कोई निजी ग्राहक अपना मालभाड़ा यातायात बुक कर सकता है। वस्तुएं जिन्हें ले जाया जा सकता था, उनका निर्णय टीएमसी द्वारा किया गया था तथा रेलवे को सूचना दी गई थी। अवसंरचना को विकसित करने पर टीएमसी द्वारा संपूर्ण निवेश किया गया था। रेलवे को मालभाड़ा टर्मिनल के लिए सम्पर्कता प्रदान करनी थी तथा बुक किए गए रैको के आवगमन हेतु व्यवस्थाएं करनी थी।

रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण 2016-17 में **''मिशन हंडरेड''** की घोषणा की। इस मिशन का लक्ष्य 2016 से 2018 के दौरान 100 मिलियन टन (एमटी) मालभाड़ा यातायात सृजित करने के लिए कम से कम 100 साइडिंग (मालभाड़ा टर्मिनल) आरंभ करना था। इसे पीएफटी[13] के साथ-साथ निजी साइडिंग[14] की स्थापना के माध्यम से प्राप्त किया जाना था।

रेलवे बोर्ड ने टीएमसी हेतु योजना को अधिक आकर्षक बनाने के लिए कई बार पीएफटी नीति में संशोधन (अप्रैल 2012, जनवरी 2015, अप्रैल 2015 और मई 2015) किए। किए गए कुछ उपायों/कार्रवाइयों में शामिल है:

- आवेदन फीस ₹ 1 करोड़ से ₹ 10 लाख तक कम करना (अप्रैल 2015)।
- प्रतिभूति जमा ₹ 1 करोड़ से ₹ 10 लाख तक कम करना। इसे पीएफटी की स्थापना करने के लिए रेलवे द्वारा अनुमोदन जारी करने के एक माह के भीतर टीएमसी द्वारा जमा किया जाना था (अप्रैल 2015)।
- टीएमसी को अपने प्राधिकृत उपयोगकर्त्ताओं की सूची को परिवर्तित करने तथा इसके पीएफटी पर प्रबंधन किए जाने हेतु स्वीकृत वस्तुओं की सूची परिवर्तित करने का अधिकार दिया गया था। उन्हें रेल उपयोगकर्त्ताओं को दी गई सेवाओं

[13]निजी मालभाड़ा टर्मिनल पीएफटी नीति के तहत कंटेनरों सहित रेल आधारित कार्गों निपटान के लिए स्थापित/अधिसूचित टर्मिलन है। इस नीति के तहत पीएफटी को 'सी' प्राथमिकता के तहत कोयला तथा कोक को छोड़कर सारे यातायात को बुक तथा प्रबंधित करने की अनुमति दी जाएगी।

[14]निजी साइडिंग, एकल रेल एंड उपयोगकर्त्ताओं के लिए स्थापित/अधिसूचित निजी रूप से एक स्वामित्व वाला मालभाड़ा टर्मिनल है।

के लिए स्वतंत्र रूप से प्रभार निर्धारित करने का अधिकार भी दिया गया था (अप्रैल 2015)।

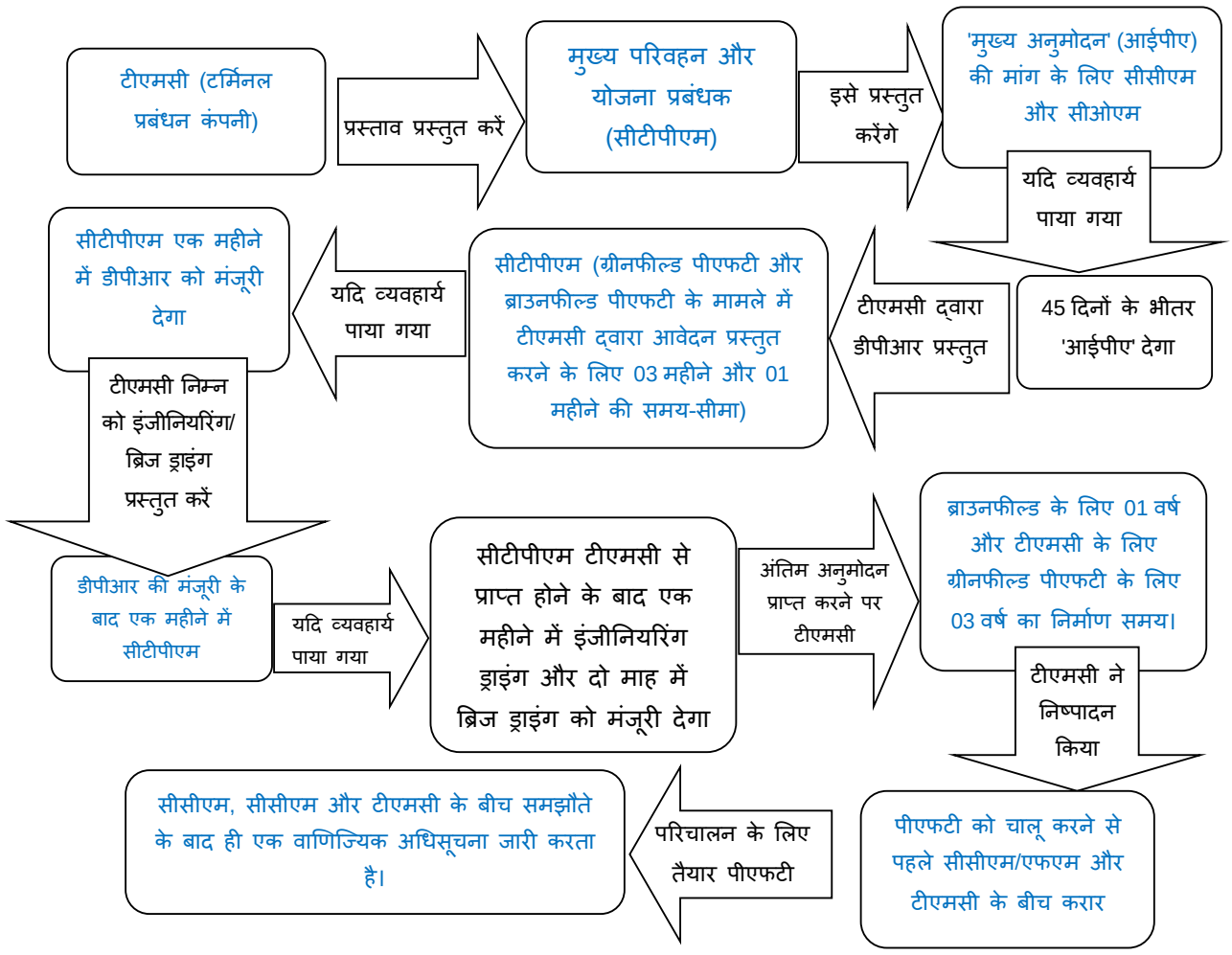
- लौह अयस्क या लौह अयस्क पेलेट यातायात के साथ-साथ पीएफटी से उद्भूत कोयला यातायात हेतु कुछ प्रोत्साहन राशि दी गई थी (अप्रैल 2015)।
- टीएमसी द्वारा सहभाजित राजस्व का आहरण (मई 2015)।

इसके अलावा, हाल ही में दिसम्बर 2018 में टीएमसी को उनके द्वारा लोड/अनलोड की गई सभी वस्तुओं (कंटेनर यातायात को छोड़कर) के लिए ₹ 20 प्रति टन लोड की दर पर प्रोत्साहन राशि स्वीकृति की गई है, जिसे रेलवे द्वारा मालभाड़ा अर्जित करने के लिए उन्हें दिया जाएगा।

2.1.2 निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करने के लिए प्रक्रियाएं

10 अप्रैल 2015 से प्रभावी, प्रमुख परिवहन योजना प्रबंधक (सीटीपीएम) पीएफटी की स्थापना हेतु अनुमोदन प्राधिकारी है। पीएफटी की स्थापना हेतु प्रक्रियाओं को निम्नानुसार फ्लो चार्ट में दर्शाया गया है:

पीएफटी की स्थापना की प्रक्रिया हेतु फ्लो चार्ट



टीएमसी को पीएफटी की स्थापना करने की प्रक्रिया के दौरान कम से कम तीन बार अनुमोदन मांगने के लिए रेलवे से सम्पर्क करना अपेक्षित है।

टर्मिनल प्रबंधन कंपनियों (टीएमसी) की भूमिका में सम्मिलित है

- पीएफटी स्वामित्व की भूमि पर निजी स्वामित्व वाले मालभाड़ा टर्मिनलों का विकसित करना।
- अनुचित अवरोधन किए बिना अपने पीएफटी पर यातायात की संभावित संख्या का प्रबंधन करने की पर्याप्त सुविधाओं का विकसित करना।
- आने वाले और जाने वाले रैकों के मापन के लिए एक उपयुक्त स्थान पर चालू गतिवान इलेक्ट्रॉनिक तौल-सेतु प्रदान करना।
- कर्मीदल तथा गार्डों के लिए आराम कक्ष तथा स्टॉफ केंटीन सुविधाएं प्रदान करना।

रेलवे की भूमिका में निम्नलिखित शामिल है

- लाइसेंस फीस के भुगतान पर रेल भूमि के माध्यम से पीएफटी लाइन के साथ रेलवे लाइन की सम्पर्कता प्रदान करना।
- रेल नेटवर्क पर एक स्टेशन के साथ सम्पर्कता प्रदान करना, ऐसे स्टेशन को पीएफटी के लिए कार्यरत स्टेशन के रूप में परिभाषित किया जाएगा।
- टीएमसी द्वारा जब कभी रैक और लोकोमोटिव की मांगे की जाए, तब प्रदान करना।
- कार्गों की बुकिंग तथा सुपुर्दगी से संबंधित वाणिज्यिक कार्यों को करने के लिए पीएफटी पर रेलवे वाणिज्यिक स्टॉफ की नियुक्ति करना। वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की वसूली टीएमसी से की जाएगी।

2.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

इस समीक्षा को यह निर्धारित करने के लिए किया गया था कि क्या पीएफटी की स्थापना करने के उद्देश्यों को प्राप्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी निर्धारित किया कि क्या रेलवे ने पीएफटी की समय पर स्थापना करने की सुविधा के लिए अपने उत्तरदायित्व/जवाबदेहिता को पूरा किया है तथा क्या पीएफटी के परिचालनों की मॉनीटरिंग प्रभावी रूप से की जा रही है।

2.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्य-प्रणाली

समीक्षा में 2015-16 से 2017-18 तक की तीन वर्षों की अवधि को कवर किया गया। लेखापरीक्षा में पीएफटी नीति की समीक्षा हेतु रेलवे बोर्ड के अभिलेखों की जांच की गई थी। लेखापरीक्षा में जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के अनुपालन की जांच करने के लिए जोनल और डिवीजनल स्तर पर भी अभिलेखों की जांच की गई थी। रेलवे अधिकारियों की निरीक्षण टिप्पणियों और पीएफटी से संबंधी अन्य प्रासंगिक अभिलेखों की भी समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा दल ने पीएफटी के क्षेत्रीय दौरे और संयुक्त निरीक्षण भी किए थे।

मार्च 2018 तक, 58 पीएफटी (29 ब्राउनफील्ड[15] तथा 29 ग्रीनफील्ड[16]) को 13[17] जोनल रेलवे में अधिसूचित किया गया है। सभी पीएफटी का विस्तृत जांच हेतु चयन किया गया था।

सभी संबंधित जोनल रेलवे में एन्ट्री तथा एग्जिट कॉफ्रेंस आयोजित की गई थी। रेलवे बोर्ड में भी एग्जिट कॉफ्रेंस आयोजित किया गया था। उन्होंने इस विषय पर लेखापरीक्षा सिफारिशों पर भी प्रतिक्रिया दी थी। उनकी प्रतिक्रियाओं को प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया है।

2.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा मानदण्ड के लिए प्रमुख साधन रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी नीति दिशा-निर्देश थे। भारतीय रेल की विभिन्न संहिता तथा नियम-पुस्तक से संबंधित प्रावधान भी संदर्भित किए गए थे।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.1.6 निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना

वर्णित नीति के अनुसार, योग्य टीएमसी को ग्रीनफील्ड/ब्राउनफील्ड पीएफटी की स्थापना के लिए निर्धारित फीस के साथ एक आवेदन प्रस्तुत करना अपेक्षित है। आवेदन को प्रस्तावित पीएफटी की व्यवहार्यता रिपोर्ट, पूर्वानुमानित व्यवसाय के

---

[15]ब्राउनफील्ड पीएफटी: मरे-6, पूरे-1, पूमरे-1, पूतरे-2, उरे-6, उमरे-2, उपरे-1, दमरे-2, दपूरे-1, दपूमरे-5, परे-2

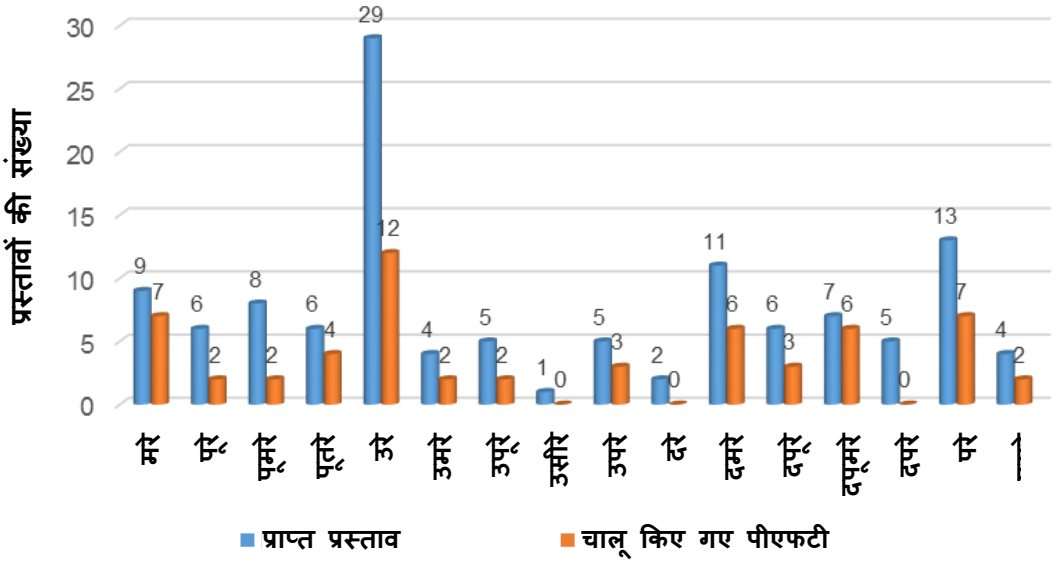
[16]ग्रीनफील्ड पीएफटी: मरे-1, पूरे-1, पूमरे-1, पूतरे-2, उरे-6, उपूरे-2, उपरे-2, दमरे-4, दपूरे-2, दपूमरे-1, परे-5, पमरे-2

[17] मरे-7, पूरे-2, पूमरे-2, पूतरे-4, उरे-12, उमरे-2, उपूरे - 2, उपरे - 3, दमरे - 6, दपूरे - 3, दपूमरे - 6, परे - 7 और पमरे - 2

अनुमानों तथा पीएफटी के प्राधिकृत उपयोगकर्ताओं की सूची के साथ प्रस्तुत किया जाना चाहिए था। रेल प्रशासन ग्रीनफील्ड/ब्राउनफील्ड पीएफटी की स्थापना के लिए प्रस्ताव की परिचालन व्यवहार्यता की जांच करता है। रेलवे आवेदन जमा करने के 45 दिनों के अन्दर 'प्रधान अनुमति' देती है। इसके पश्चात्, जोनल रेलवे तथा टीएमसी को सीटीपीएम द्वारा अंतिम अनुमोदन देने के लिए निर्धारित समय सारणी का अनुपालन करना चाहिए। ब्राउनफील्ड पीएफटी के लिए एक वर्ष का पूर्णता समय तथा ग्रीनफील्ड पीएफटी के लिए तीन वर्ष का पूर्णता समय स्वीकृत किया गया है जो सीटीपीएम द्वारा अंतिम अनुमोदन मिलने के बाद प्रारंभ होता है।

मार्च 2018 तक, 16 जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त 121 प्रस्तावों के प्रति 13 जोनल रेलवे पर 58 पीएफटी स्थापित किए गए थे। 31 मार्च 2018 तक प्राप्त जोनल रेलवे वार प्रस्ताव तथा चालू किए गए पीएफटी को नीचे ***ग्राफ 2.1*** में देखा जा सकता है:

ग्राफ 2.1 जोनल रेलवे द्वारा पिछले आठ वर्षों में प्राप्त तथा अंतिम रूप दिए गए प्रस्ताव



लेखापरीक्षा में पाया गया

- पूसीरे, दरे तथा दपरे में, आठ आवेदनों की प्राप्ति के बावजूद एक भी पीएफटी चालू नहीं किया गया।

- 63 लम्बित प्रस्तावों में से 29 प्रस्तावों को तीन से अधिक वर्षों पूर्व 2014-15 से पहले प्राप्त किया गया था।
- तीन[18] जोन 50 *प्रतिशत* से अधिक प्रस्तावों को अंतिम रूप नहीं दे सके थे।
- रेलवे द्वारा अंतिम अनुमोदन के पश्चात् टर्मिनलों के निर्माण हेतु निर्धारित समय सीमा के अन्दर केवल चार[19] ग्रीनफील्ड तथा दो[20] ब्राउनफील्ड पीएफटी को स्थापित किया गया था।
- चालू किए गए 52 पीएफटी (25 ग्रीनफील्ड तथा 27 ब्राउनफील्ड पीएफटी) के संबंध में अनुमोदन देने में 1221 दिनों तक का विलम्ब हुआ। रेलवे द्वारा इन 52 मामलों में अनुमोदन देने में औसत विलम्ब 242 दिन का था।
- 23 ग्रीनफील्ड पीएफटी तथा 10 ब्राउनफील्ड पीएफटी में, अंतिम अनुमोदन देने में 100 से अधिक दिनों का विलम्ब हुआ था। इसमें से 12 ग्रीनफील्ड पीएफटी[21] तथा तीन ब्राउनफील्ड[22] पीएफटी में, एक वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ था।

लेखापरीक्षा ने 63 लंबित प्रस्तावों की समीक्षा की तथा उन्हें अंतिम रूप न दिए जाने के कारणों का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- टीएमसी को मुख्य अनुमोदन, डीपीआर का अनुमोदन तथा ईएसपी का अनुमोदन प्राप्त करने हेतु तीन बार रेलवे से सम्पर्क करना अपेक्षित होता है।
- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर), इंजीनियरिंग स्केल योजना (ईएसपी) को अनुमोदन देने तथा विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा अंतिम अनुमोदन में भी विलम्ब हुआ।
- रेलवे द्वारा लागू भूमि लाइसेंस फीस को अंतिम रूप देने में विलम्ब से भी कई मामलों में विलम्ब हुआ। कुछ मामलों में रेलवे से मुख्य अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् टीएमसी द्वारा डीपीआर (14 पीएफटी में) तथा ईएसपी (11

---

[18] पूतरे-2, उपरे-2 और दपूमरे-1 पीएफटी

[19] पूरे- मै. पालोगिक्स इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लिमिटेड/दुर्गापुर, पूतरे- मैसर्स कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लि.और मैसर्स पारादीप इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल प्रा. लि., दमरे- मैसर्स अनापरथी वेयरहाउसिंग कॉम्प्लेक्स प्रा. लि./अनपर्थी पीएफटी

[20] पूमरे-मैसर्स खलारी सीमेंट लिमिटेड (केसीएल) पीएफटी और पूतरे-मैसर्स जिंदल स्टेनलैस लिमिटेड पीएफटी

[21] मरे-1, पूमरे-1, उरे-3, उपूरे-2, दमरे-1, दपूरे-2, दपूमरे-1 और परे-1

[22] मरे-1, उरे-1 और परे-1

पीएफटी) में) की विलम्बित प्रस्तुति के कारण से प्रक्रियाओं में भी विलम्ब हुआ।

- तीन पीएफटी में, पीएफटी के निर्माण हेतु भूमि अधिग्रहित करने में टीएमसी की विफलता विलम्ब का प्रमुख कारण थी।

इस प्रकार, पीएफटी की स्थापना करने की गति बहुत धीमी थी। रेलवे को टीएमसी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों की समय पर स्वीकृति सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। ऐसे मामले जहां टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण करने में समस्याएं हैं, वहां रेलवे लाइसेंस शुल्क भुगतान के आधार पर पीएफटी की स्थापना के लिए टीएमसी हेतु अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की व्यवहार्यता का पता लगा सकता है।

संलग्नक 2.1

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में कहा (26 मार्च 2019) कि पीएफटी के निर्माण हेतु समय पर अनुमोदन सुनिश्चित करने के लिए निरन्तर प्रयास किए जा रहे है। दिसम्बर 2017 से अगस्त 2018 तक के दौरान उनके द्वारा सामना की गई समस्याओं पर चर्चा करने के लिए रेलवे बोर्ड ने हितधारकों के साथ परस्पर बातचीत के लिए चार बैठक आयोजित की गई है। पीएफटी के अनुमोदन तथा निर्माण में विलम्ब हेतु कारणों को परस्पर बातचीत के दौरान भी सुनिश्चित किया गया था। इसके अलावा, पीएफटी परिचालकों से प्रतिनिधियों को शामिल करते हुए एक समिति का गठन नीति का संपूर्ण विस्तार करने तथा पीएफटी के मामलों के क्रियान्वयन करने के लिए किया गया था। प्रक्रियाओं तथा एकल विंडों क्लियरेंस सिस्टम को सरलीकृत करने के लिए संशोधित नीति अंतिम चरणों में थी।

पीएफटी की स्थापना हेतु अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के संदर्भ में रेलवे बोर्ड ने यह कहा कि निजी पार्टियों को सरकारी भूमि के हस्तांतरण, बिक्री अथवा पट्टे पर देने पर कैबिनेट सचिवालय द्वारा प्रतिबंध लगाए गए थे (मार्च 2011)। लेखापरीक्षा ने पाया कि कैबिनेट सचिवालय के निर्देशों ने निजी पार्टियों को सरकारी भूमि के हस्तांतरण, बिक्री अथवा पट्टे पर देने को प्रतिबंधित नहीं किया गया परन्तु ऐसा करने के लिए अनुमोदन अपेक्षित था।

एग्जिट कॉफ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के बाद, रेलवे बोर्ड ने यह कहा (मई 2019) कि रेलवे कार्य से संबंधित गतिविधियों के लिए लाइसेंस आधार पर रेल भूमि को

निजी पार्टियों को दिया जा सकता है। ये गतिविधियां वाणिज्यिक भूखंड, स्टील यार्ड, साइडिंग, सिटी बुकिंग एजेंसियों[23] के लिए है। उन्होंने आगे कहा कि यदि निजी पार्टी को रेल भूमि पट्टे पर देने की आवश्यकता होती है तो रेलवे की महत्त्वपूर्ण कार्यकारिणी के साथ जुड़े कार्यों के लिए अनिवार्य है तो इसका पता लगाया जा सकता है। इसके लिए उपयुक्त औचित्यपूर्ण कारणों के साथ सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन मांगा जाएगा।

2.1.7 अनुमानित व्यवसाय की तुलना में उपलब्धि

पीएफटी नीति[24] के अनुसार, टीएमसी को पीएफटी चालू करने के पश्चात् विवरणों के साथ प्रत्याशित व्यवसाय के परिणामों का अनुमान प्रस्तुत करना अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने संबंधित टीएमसी द्वारा किए गए अनुमान के प्रति वास्तविक व्यवसाय का विश्लेषण करने के लिए 58 चालू पीएफटी के अभिलेखों की समीक्षा की। 75,800 (लोडिंग तथा अनलोडिंग) रैको के प्रति, केवल 48,157 रैको को 36 *प्रतिशत* की कमी को छोड़कर इन 58 पीएफटी द्वारा प्रबंधित किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि केवल चार[25] जोनल रेलवे में, सम्पूर्ण अनुमानित व्यवसाय प्राप्त किया गया था। नौ[26] जोनल रेलवे में, सम्पूर्ण अनुमानित व्यवसाय में 20 *प्रतिशत* से 94 *प्रतिशत* के बीच कमी हुई थी। इनमें से चार जोनल रेलवे के नौ पीएफटी[27] में, अनुमानित व्यवसाय के प्रति 75 *प्रतिशत* से अधिक की गिरावट हुई।

संलग्नक 2.2

(i) 'मिशन हंड्रेड' के तहत निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति न होना

माननीय रेल मंत्री ने 2016-17 के अपने भाषण में 'मिशन हंड्रेड' की घोषणा की थी। उन्होंने कहा कि 400 से अधिक प्रस्ताव अनुमोदन के विभिन्न स्तरों के तहत थे। यह लक्ष्य निर्धारित किया गया कि अगले दो वर्षों (2016-18) में, 100 मिलियन टन (एमटी) मालभाड़ा यातायात सृजित करने के लिए कम से कम 100 साइडिंग (निजी टर्मिनल) चालू किए जाएंगे। यह कहा गया कि अधिक

---

[23] रेलवे बोर्ड की नीति संख्या 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.02.2005

[24] रेलवे बोर्ड का मास्टर परिपत्र सं. 2011/टीसी (एफएम)/14/14 दिनांक 02/01/2015

[25] पूमरे, उरे, उमरे और उपरे

[26] मरे, पूरे, पूतरे, उपूरे, दपूरे, दमरे, दपूमरे, परे और पमरे

[27] पूतरे-2(मेल और सीसीजेएस), दपूरे-2 (जीएफसीजे और जीएफएमके), दपूमरे-3 (एमआईवीबी, एमवीआईएस और एमएमबीडी) और पमरे-2 (केआईएचसी और केपीएफपी) पीएफटी.

टर्मिनलों का विकास करने की गति जारी रहेगी तथा इस प्रयोजन[28] हेतु टर्मिनल विकासकों को सहायता प्रदान करना जारी रहेगा। 2017-18 के अन्त तक भारतीय रेल में 100 निजी टर्मिनल बनाने का लक्ष्य था।

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को अनुबंधित समय-सीमा के अन्दर लक्षित पूर्णता हेतु उनके द्वारा निर्धारित पीएफटी/निजी साइडिंग की पूर्णता/चालू करना सुनिश्चित करने का निर्देश दिया[29] (मार्च 2018)। लेखापरीक्षा ने पाया कि जोनल रेलवे केवल 67 निजी टर्मिनलों की स्थापना का लक्ष्य प्राप्त कर सका। इसके अलावा, 100 मिलियन टन (एमटी) मालभाड़ा यातायात के सृजन के लक्ष्य के प्रति, इस अवधि के दौरान केवल 29.40 प्रतिशत (29.393 मिलियन टन) प्राप्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- निर्धारित 113 मालभाड़ा टर्मिनलों (78 निजी साइडिंग तथा 35 पीएफटी) के प्रति, 67 मालभाड़ा टर्मिनल (42 निजी साइडिंग तथा 25 पीएफटी) चालू किए गए थे।
- पूरे तथा पमरे द्वारा कोई निजी टर्मिनल चालू नहीं किया गया था यद्यपि एक या दो को क्रमश: निर्धारित किया गया था।
- दमरे (6) तथा दपूमरे (11) ने सभी निर्धारित निजी टर्मिनलों को चालू किया।

अनुलग्नक 2.3

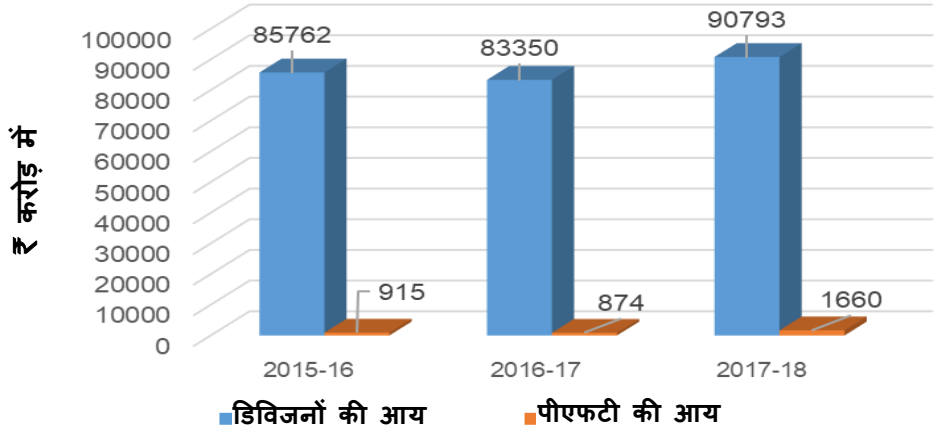
(ii) पीएफटी के माध्यम से मालभाड़ा लोडिंग तथा आय की हिस्सेदारी

इन डिवीजनों की कुल मालभाड़ा आय के संदर्भ में 26 डिवीजनों में चालू 58 पीएफटी के माध्यम से मालभाड़ा लोडिंग तथा आय की हिस्सेदारी को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:

[28] व्यापार योजना 2017-18

[29] मई 2016 और जुलाई 2016

ग्राफ 2.2 डिविजनों की कुल आय के लिए पीएफटी से आय की हिस्सेदारी



जैसा देखा जा सकता है कि पिछले तीन वर्षों (2015-16 से 2017-18)[30] में चालू किए गए पीएफटी से लोडिंग/आय में वृद्धि हुई है। तथापि चालू किए गए 58 पीएफटी के माध्यम से लोडिंग की हिस्सेदारी उन 26 डिवीजनों जहां पीएफटी चालू किया गया है, के द्वारा सृजित कुल यातायात का 1.82 प्रतिशत था। इसी प्रकार, इन 58 पीएफटी के माध्यम से आय का हिस्सेदारी 26 डिवीजनों की कुल यातायात आय का केवल 1.33 प्रतिशत था। दूसरी ओर, दो जोनल रेलवे में संबंधित डिवीजनों की सकल आय में पीएफटी का महत्वपूर्ण योगदान था। समीक्षा अवधि के दौरान उपरे तथा उपूरे में ये क्रमश: 43 प्रतिशत तथा 22 प्रतिशत थे। इन पीएफटी ने प्रमुख रूप से कंटेनर यातायात तथा ऑटोमोबाइल जैसी अन्य वस्तुओं का वहन किया।

इस प्रकार, मालभाड़ा लोडिंग तथा उससे आय में संपूर्ण वृद्धि को मूर्त रूप नहीं दिया गया लिया। छ:[31] जोनल रेलवे में, जहां छ: से 12 पीएफटी को मार्च 2018 तक चालू किया गया था, वहां पीएफटी से आय में महत्वपूर्ण रूप से कमी हुई। संबंधित डिवीजनों की सकल मालभाड़ा आय में 0.46 प्रतिशत तथा 4.50 प्रतिशत के बीच थी।

अनुलग्नक 2.4 और 2.5

नमूना जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया गया कि पांच जोनल रेलवे (उपूरे, पूतरे, मरे, दपूरे एवं पूरे) में नौ पीएफटी को कवर करते हुए, पीएफटी के माध्यम से की

[30] मार्च 2016 तक अधिसूचित 33 पीएफटी से आय - 23 डिवीजनों पर ₹ 915 करोड़ से बढ़कर मार्च 2018 तक 26 डिवीजनों में अधिसूचित 58 पीएफटी में ₹ 1660 करोड़ हो गई।

[31] मरे, उरे, दमरे, दपूमरे, पमरे और परे

गई बुकिंग, निकटवर्ती माल गोदाम की तुलना में कम थी। ये माल गोदाम और पीएफटी, कंटेनर यातायात, कोयला, उर्वरक, सीमेंट, खाद्यान्न आदि जैसी वस्तुओं का प्रबंधन करते हैं, जो रेलवे स्टेशन के पास स्थित हैं।

रेलवे स्टेशनों की निकटता और रेल नेटवर्क के निकट पहुंच के बावजूद, जिससे पीएफटी को अधिक यातायात को लाने में सक्षम होना चाहिए, ग्राहकों ने पीएफटी की तुलना में माल गोदाम का विकल्प चुना।

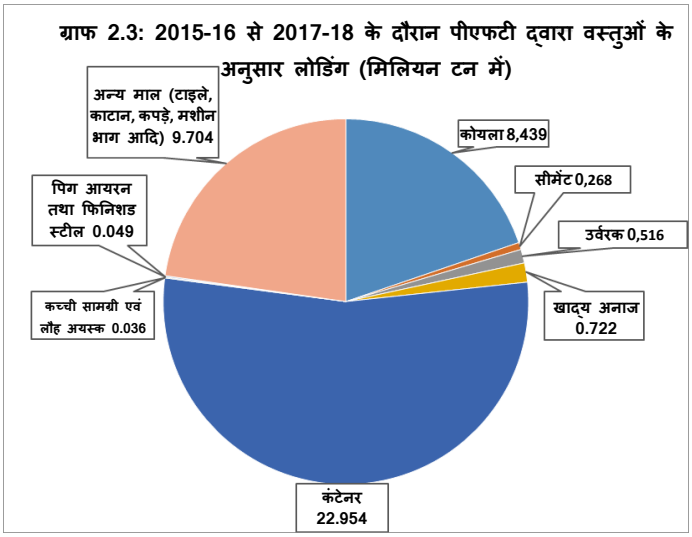
रेलवे, पीएफटी में यातायात के कम सृजन के कारणों का विश्लेषण करे, और यह भी आकलन करे कि क्या लॉजिस्टिक सुविधाओं के प्रावधान के लिए भूमि और अन्य अवसंरचना को प्राप्त किया जा सकता है और इसे लागत पर स्थापित किया जा सकता है जो पीएफटी को टर्मिनल प्रबंधन और प्रतिस्पर्धी मूल्य पर अन्य मूल्य वर्धित सेवाओं को प्रदान करने में सक्षम करेगा। कीमतों। दूसरे शब्दों में, पीएफटी की स्थापना की वित्तीय व्यवहार्यता की जांच की जाये।

टर्मिनल प्रबंधन कंपनियों द्वारा भूमि के अधिग्रहण में कठिनाई होने पर रेलवे पीएफटी की स्थापना के लिए अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की संभावना भी पता लगाया जा सकता है।

इस प्रकार, रेल प्रशासन मालभाड़े में पर्याप्त सुधार को सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं था क्योंकि कई टीएमसी यातायात की अनुमानित मात्रा प्राप्त नहीं कर सके। सृजित यातायात के साथ-साथ पीएफटी के माध्यम से आय की हिस्सेदारी संबंधित डिवीजनों की कुल मालभाड़ा आय की तुलना में नगण्य थी।

(iii) पीएफटी द्वारा मद वार मालभाड़ा लोडिंग

लेखापरीक्षा ने 13 जोनल रेलवे में चालू 58 पीएफटी द्वारा विभिन्न वस्तुओं से लोड किए गए यातायात की समीक्षा की। इन पीएफटी द्वारा 2015-16 से 2017-18 तक की समयावधि के दौरान लोड की गई वस्तुओं का विवरण ***ग्राफ 2.3*** में दर्शाया गया है।



लेखापरीक्षा ने पाया कि इन 58 पीएफटी द्वारा 42.688 मिलियन टन लोडिंग में से 22.954 मिलियन टन (54 प्रतिशत) कंटेनर यातायात था।

लेखापरीक्षा ने पीएफटी के माध्यम से विभिन्न वस्तुओं की लोडिंग की समीक्षा की। प्रमुख वस्तुओं की लोडिंग कोयले को छोड़कर (जहां लोडिंग में 61 प्रतिशत तक की कमी हुई थी) 2015-16 के दौरान लोडिंग की तुलना में 2017-18 के दौरान लगभग 67 प्रतिशत बढ़ी थी। हालांकि, पीएफटी के माध्यम से यातायात की हिस्सेदारी अभी भी काफी कम थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा गया कि पीएफटी के आसपास माल गोदामों द्वारा सृजित यातायात पीएफटी के परिचालन प्रारम्भ होने के पश्चात् अप्रभावी रहे। इसने यह दर्शाया कि पीएफटी द्वारा सृजित बढ़ा यातायात प्रमुख रूप से सड़क से विपथित था।

इस प्रकार, निजी भागीदारी के माध्यम से वृद्धिशील यातायात सृजित करने का रेलवे का उद्देश्य सीमित सीमा तक प्राप्त हुआ। हालांकि, पीएफटी नया यातायात आकर्षित करने में सक्षम है जिसे अभी तक सड़क से ले जाया जा रहा था तथा योजना में अन्य सड़क यातायात आकर्षित करने की क्षमता है।

एग्जिट कॉफ्रेंस (29 नवम्बर 2018) के दौरान, उरे ने कहा कि रेलवे माल गोदामों द्वारा वर्तमान में निपटान किए गए माल यातायात को पीएफटी को स्थानांतरित नहीं किया गया है। सीमेंट, क्लिंकर तथा कपड़े आदि जैसे नई वस्तुओं को पीएफटी के माध्यम से बुक किया जा रहा है।

एग्जिट कॉफ्रेंस (14 जनवरी 2019) के दौरान, उमरे ने कहा कि इस नीति को इस प्रतिवाद की जांच करनी चाहिए कि यह केवल एक शून्य निवेश का मामला है तथा प्राप्त किया गया कोई प्रतिफल रेलवे के लिए लाभकारी है। वे

सहमत हुए कि ऐसी नीति को सफल बनाने तथा मालभाड़ा क्षेत्र में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए, रेलवे में व्यवसाय प्रक्रियाओं की पुन: इंजीनियरिंग पीएफटी/साइडिंग स्थापित करने के लिए एक व्यवसायी को प्रेरित करने के लिए महत्वपूर्ण रूप से अपेक्षित है। इसे नियमों तथा विनियमों को सरलीकृत करके तथा सम्पूर्ण जोन के लिए एक एकल विंडो क्लियरेंस सिस्टम के सृजन से किया जा सकता है।

2.1.8 पीएफटी में विद्युतीय गतिवान तौल-सेतु का संस्थापन

वर्णित दिशा-निर्देशों[32] के अनुसार, टीएमसी को इस प्रकार से एक उपयुक्त स्थान पर विद्युतीय गतिवान तौल-सेतु (ईआईएमडब्ल्यूबी) उपलब्ध करना अपेक्षित है कि सभी आने वाले तथा जाने वाले रैकों की माप की जा सके। यदि तकनीकी कारणों से पीएफटी के अन्दर ईआईएमडब्ल्यूबी संस्थापित करना व्यवहार्य न हो तो टीएमसी की लागत पर ऐसे तौल-सेतु को कार्य स्टेशन या परिचालन रूप से सुविधाजनक किसी अन्य स्थान पर प्रदान किया जाना चाहिए यदि तकनीकी कारणों से पीएफटी में इसे संस्थापित करना व्यवहार्य न हो।

पीएफटी में माप सुविधा के अभाव से ओवरलोडिंग का जोखिम बढ़ा जिससे रालिंग स्टॉक तथा रेल परिसम्पत्तियों (पटरियों, स्लीपर आदि) को क्षति हो सकती है। 58 पीएफटी पर ईआईएमडब्ल्यूबी के प्रावधान, चालू होने तथा कार्य चालन की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईआईएमडब्ल्यूबी को या तो संस्थापित/चालू नहीं किया गया था या अधिकतर पीएफटी में कार्यचालन स्थिति नहीं पाया गया था।

- छ: जोनल रेलवे के आठ[33] पीएफटी में, ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान नहीं किया गया है।
- दो जोनल रेलवे के पांच[34] पीएफटी में, यद्यपि ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान किया गया था तथापि, इन्हें अभी चालू किया जाना था (मार्च 2018)।
- नौ जोनल रेलवे के 12[35] पीएफटी में, ईआईएमडब्ल्यूबी के बार-बार ब्रेकडाउन तथा गैर-कार्यचालन का पता चला।

---

[32] जनवरी 2015 के नीतिगत दिशानिर्देशों का पैरा 25

[33] मरे-2, पूरे-1, पूमरे-1, उरे-3, उमरे-1

[34] पूतरे-2 और उरे-3

[35] उरे-1, पूरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, उपरे-1, दमरे-2, दपूमरे-3, पमरे-1 और परे-1

ईआईएमडब्ल्यूबी की अनुपलब्धता तथा गैर-कार्यचालन के परिणामस्वरूप वस्तुओं की ओवरलोडिंग पर नियंत्रण का कार्य विफल हुआ। ओवरलोडिंग से वैगन तथा ट्रैक को क्षति हो सकती है। रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में यह कहा (26 मार्च 2019) कि नीति के अनुसार, जब भी आवश्यक हो तब गतिवान तौल-सेतु उपलब्ध करना टीएमसी का उत्तरदायित्व है।

लेखापरीक्षा का मत है कि यह सुनिश्चित करना रेलवे के हित में है कि ओवरलोडिड वैगन को उनके ट्रैक पर ढोया नहीं जाता। इसके लिए रेलवे को सभी पीएफटी पर ईआईएमडब्ल्यूबी चालू करने और उनकी कार्यप्रणाली की निगरानी करने के लिए ठेकागत दायित्व को लागू करने की आवश्यकता है। रेलवे को पट्टा/किराए आधार पर ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान करने की व्यवहार्यता का पता लगाना चाहिए, यदि यह टीएमसी द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई हो।

2.1.9 टीएमसी से विभिन्न प्रभारों की वसूली न होना

प्रावधानों के अनुसार, विभागीय भूमि लाइसेंस फीस, मरम्मत एवं अनुरक्षण, शंटिंग, स्टेब्लिंग प्रभार आदि जैसे विभिन्न प्रभारों को टीएमसी से वसूल किया जाना अपेक्षित है। इन प्रभारों के उद्ग्रहण तथा वसूली के लिए समय-समय पर दर तथा प्रक्रियाओं को निर्धारित किया गया है। इस संदर्भ में, लेखापरीक्षा ने पाया कि इन प्रभारों के कारण कुल ₹ 33.60 करोड़ की राशि बकाया थी तथा इसे अभी भी टीएमसी से वसूल किया जाना शेष था।

प्रेषणों की बुकिंग तथा सुपुर्दगी तथा मालभाड़ा और अन्य प्रभारों के संग्रहण से संबंधित वाणिज्यिक कार्यों को करने के लिए, रेलवे पीएफटी पर वाणिज्यिक स्टॉफ तैनात करता है। इन वाणिज्यिक स्टॉफ की लागत टीएमसी द्वारा वहन की जानी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि 13[36] जोनल रेलवे पर 29 पीएफटी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत हेतु ₹ 13.20 करोड़ की राशि 31 मार्च 2018 तक बकाया थी।

पीएफटी पर तैनात वाणिज्यिक स्टॉफ रेलवे की उन माल गोदामों के समान विभिन्न वाणिज्यिक कार्यों में संलग्न है। ये कार्य रेलवे के लिए उनकी मालभाड़ा

[36] मरे-4 (₹ 1.30 करोड़), पूरे-2 (₹ 2.46 करोड़), पूमरे-1 (₹0.21 करोड़), पूतरे-3 (₹ 0.65 करोड़), उरे-1 (₹0.36 करोड़), उमरे-1 (₹0.16 करोड़), उपूरे-1 (₹ 0.21 करोड़), उपरे-3 (₹ 1.12 करोड़), दमरे-5 (₹ 2.12 करोड़), दपूरे-3 (₹ 0.73 करोड़), दपूमरे-1 (₹ 0.69 करोड़), परे-3 (₹ 0.50 करोड़) और पमरे-1 पीएफटी (₹ 0.39 करोड़)

बुकिंग को प्रबंधित करने के लिए अनिवार्य है तथा टीएमसी द्वारा उनकी लागत वहन करना उन पर एक अतिरिक्त भार है। रेलवे पीएफटी पर स्वयं तैनात वाणिज्यिक स्टॉफ के लिए लागत वहन करके टीएमसी को बढ़ावा देने करने पर विचार करें।

रेलवे बोर्ड ने सिफारिशों को स्वीकार किया तथा यह कहा (26 मार्च 2019) कि टीएमसी द्वारा वाणिज्यिक स्टॉफ की लागत को वहन करना संशोधित नीति दिशा-निर्देशों में राहत देने के लिए प्रस्तावित किया गया है।

2.1.10 रेलवे अधिकारियों द्वारा मॉनीटरिंग

रेलवे बोर्ड के निर्देशों[37] के अनुसार, रेलवे अधिकारियों को तौल-सेतु, ट्रैक अनुरक्षण के साथ-साथ वाणिज्यिक कार्यों के उचित कार्यचालन की जांच तथा उन्हें मॉनीटर करने की आवश्यकता है। इसके अलावा, टीएमसी के साथ किया गया करार प्रत्येक छ: माह में रेलवे अधिकारियों के साथ प्रबंधन प्रणाली की संयुक्त जांच का आदेश देता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संबंधित विभागों[38] के रेलवे अधिकारियों द्वारा 2015-16 से 2017-18 तक की समयावधि के दौरान निर्धारित आवधिक जांच नहीं की गई थी। इस अवधि के दौरान विभिन्न स्तर के अधिकारियों ने 3588 में से 2393 (67 प्रतिशत) निरीक्षण नहीं किए। लेखापरीक्षा ने विभिन्न विभागों[39] द्वारा निरीक्षण में कमी पाई।

निरीक्षणों में कमी के कारण, रेलवे तौल-सेतु की उचित कार्यप्रणाली ट्रैक अनुरक्षण और अन्य वाणिज्यिक गतिविधियों को सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

---

[37] रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या टीसीआई/2004/109/4 दिनांक 2/11/2004 के पैरा 5, रेलवे बोर्ड के पत्र दिनांक 08/04/2013 तथा भारतीय रेल वाणिज्यिक मैनुअल खण्ड II के अध्याय XXIX के द्वारा भारतीय रेलवे स्थाई मार्ग मैनुअल की अग्रिम सुधार स्लिप संख्या 132

[38] सिविल इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, वाणिज्यिक और परिचालन विभाग

[39] सिविल इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारियों द्वारा 67 प्रतिशत, मैकेनिकल विभाग के अधिकारियों द्वारा 79 प्रतिशत, वाणिज्यिक विभाग के अधिकारियों द्वारा 76 प्रतिशत और परिचालन विभाग के अधिकारियों द्वारा 41 प्रतिशत

2.1.11 पर्यावरणीय मंजूरियों के संबंध में नियम और प्रावधानों का अनुपालन

पीएफटी की स्थापना के लिए, टीएमसी सभी सांविधिक अपेक्षाएं पूरी करने और सरकारी विभागों/सांविधिक निकायों[40] से आवश्यक मंजूरियां प्राप्त करने के लिए उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि

- 12 जोनल रेलवे में 28[41] पीएफटी संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से पीएफटी के संचालन हेतु सहमति प्राप्त नहीं की गई थी।
- 16 पीएफटी में, पेड़ों की कम से कम एक कतार की ग्रीन बैल्ट बाऊंडरी दीवार के साथ-साथ विकसित नहीं की गई थी।
- 22 पीएफटी में, डंपर्स/ट्रक के संचालन के कारण धूल रोकने के लिए संयोजक सड़क के साथ पेड़ नहीं लगाये गये थे।
- धूल को दबाने का प्रबंधन और आग रोकने के उपाय क्रमश: 15 और 8 पीएफटी में नहीं किये गये थे।

रेलवे द्वारा पर्यावरणीय मामलों से संबंधित सांविधिक अपेक्षाओं के अनुपालन की निगरानी की आवश्यकता है।

2.1.12 निष्कर्ष

रेल मंत्रालय द्वारा निजी मालभाड़ा टर्मीनल (पीएफटी) के स्थापित करने पर नीति को जारी किया गया था (मई 2010)। इस नीति का प्राथमिक उद्देश्य निजी क्षेत्र की भागीदारी द्वारा मालभाड़े में रेलवे की हिस्सेदारी को बढ़ाना था। पीएफटी की स्थापना के लिए प्राप्त 121 आवेदनों में से, 2010-18 के दौरान केवल 58 पीएफटी स्थापित किये जा सके। 63 पीएफटी के प्रस्ताव विभिन्न स्तरों पर लंबित/प्रक्रियाधीन थे। लंबित मामलों के लिए मुख्य कारण समय लेने वाली अनुमोदन प्रक्रिया तथा रेलवे की ओर से प्रस्तावों से निपटने के सक्रिय दृष्टिकोण की कमी थी। भूमि अधिग्रहण में समस्याएं पीएफटी शुरू न करने का एक महत्वपूर्ण कारण था। रेलवे को पीएफटी की संस्थापना हेतु अधिशेष रेलवे भूमि के पट्टे की व्यवहार्यता का पता लगाना चाहिए, जहां टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण में कठिनाई हो।

---

[40] पीएफटी नीति की सामान्य शर्तों के पैरा 15.2 और 2012 की एफएम परिपत्र संख्या 05

[41] मरे-4, पूरे-1, पूमरे-1, पूतरे-1, उरे-5, उमरे-1, उपूरे-1, उपरे-3, दमरे-5, दपूमरे-3, परे-2 और पमरे-1 पीएफटी

रेलवे पीएफटी द्वारा अनुमानित यातायात विस्तार प्राप्त न करने के कारण माल भाड़ा अर्जन में पर्याप्त बढ़त प्राप्त नहीं कर सका। 58 पीएफटी में से केवल आठ पीएफटी ही लाभ कमाने में सफल हो सकी जैसा कि डीपीआर में अनुमान लगाया गया था। कम यातायात के लिए कई कारणों में से एक कारण समय पर टीएससी को रेलवे द्वारा अपर्याप्त रैक और ईंजन का प्रावधान था। *'मिशन हंडरेड'* के अंतर्गत 100 निजी टर्मिनल की स्थापना तथा 100 मिलियन टन यातायात सृजित करने के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया जा सका।

रेलवे ने पीएफटी को उनकी ओर से बिना किसी निवेश के एक अतिरिक्त अर्जन के साधन के रूप में लिया। यद्यपि, रेलवे ने अनुमानों की तुलना में पीएफटी द्वारा किये गये यातायात में कमी के कारणों का सक्रिय रूप से विश्लेषण नहीं किया। ऐसा करके, नियंत्रण योग्य बाधाओं पर ध्यान दिया जा सकता था और इससे पीएफटी से मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि प्राप्त करने में सहायता मिलती।

एग्जिट कॉफ्रेंस के दौरान (30 अप्रैल 2019), रेलवे बोर्ड ने कहा कि पीएफटी पर नीति को उपयोगकर्ता-अनुकूल बनाया जाना प्रक्रियाधीन है। दिसम्बर 2018 के बाद से, टीएमसी प्रबंधित किये गये यातायात के साथ आनुषांगिक टर्मिनल प्रभार का भुगतान करेगा। इससे टीएमसी के लिए यह योजना और अधिक बेहतर बनेगी। एक संशोधित नीति को शीघ्र ही जारी किये जाने की संभावना है।

2.1.13 सिफारिशें

1. ***रेलवे को पर्याप्त वित्तीय प्रोत्साहनों के साथ योजना को पुनः अभियंतीकरण की आवश्यकता है ताकि पीएफटी द्वारा लगाया जाने वाला टैरिफ रेलवे के माल गोदामों और साइडिंग की तुलना में प्रतिस्पर्धी हो। रेलवे को नियमों और विनियमों को आसान बनाने और संपूर्ण क्षेत्र के लिए एक सिंगल विंडो क्लीयरेंस सिस्टम बनाने की आवश्यकता है***
2. ***जहां भी टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण में समस्या आ रही है, वहां रेलवे पीएफटी की स्थापना के लिए अतिरिक्त रेल भूमि को पट्टे पर लेने के लिए संभाव्यता की तलाश करे।***
3. ***रेलवे पीएफटी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ के लिए लागत वहन करके टीएमसी को बढ़ावा देने पर विचार करे।***

4. ***रेलवे द्वारा सभी पीएफटी को इलैक्ट्रोनिक गतिवान तौल-सेतु को आरंभ करने का संविदात्मक उत्तरदायित्व देने की आवश्यकता है। जहां टीमसी द्वारा यह उपलब्ध नहीं किया गया है, रेलवे को पट्टा/किराया आधार पर ईआईएमडब्ल्यूबी उपलब्ध कराने के लिए संभाव्यता तलाश करनी चाहिए।***

5. ***रेलवे को मालभाड़ा लदान और अर्जन की आवधिक समीक्षा और सामना की गई बाधाओं पर ध्यान देने के लिए टीएमसी के साथ सक्रिय रूप से बात-चीत करनी चाहिए।***

2.2 सभी जोनल रेलवे: भारतीय रेल में ऑटोमैटिक टिकट वैंडिंग मशीन (एटीवीएम) की कार्य प्रणाली

2.2.1 प्रस्तावना

पश्चिम रेलवे (परे) में अक्टूबर 2007 में भारतीय रेल में पहली ऑटोमैटिक टिकट वैंडिंग मशीन (एटीवीएम) शुरू की गई। इसका मुख्य उद्देश्य अनारक्षित वर्ग के यात्रियों की भीड़ और टिकट काउंटर पर लंबी कतार को कम करना था। एटीवीएम स्मार्ट कार्ड से चालित टच स्क्रीन आधारित टिकटिंग कियोस्क है। स्मार्ट कार्ड नियमित टिकट काउंटरों से खरीदे और रिचार्ज किये जा सकते हैं। एटीवीएम से एक स्लॉट पर कार्ड को रखा जाता है और उपभोक्ता को टच स्क्रीन का प्रयोग करते हुए मार्ग और गतंव्य स्थल का चयन करना होता है। विवरण की पुष्टि के बाद टिकट प्रिंट और सुपुर्द की जाती है। जब एक बार टिकट जारी हो जाती है, स्मार्ट कार्ड से प्रभार डेबिट हो जाता है। कार्ड में शेष राशि जांचने की सुविधा भी उपलब्ध है। को-एटीवीएम टिकट वैंडिंग मशीन चालित नकद/स्मार्ट कार्ड हैं। ये मशीन करेंसी/सिक्के के साथ-साथ स्मार्ट कार्ड द्वारा अनारक्षित टिकट खरीदने के लिए स्वयं यात्रियों द्वारा प्रयुक्त की जा सकती है। एटीवीएम से एकल यात्रा टिकट, प्लेटफार्म टिकट आदि भी खरीदी जा सकती है। सीजन टिकटों का नवीनीकरण एटीवीएम से भी किया जा सकता है



चित्र 2.1: एटीवीएम और को-एटीवीएम

रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे में एटीवीएम के संस्थापन की योजना बनाने तथा अगस्त 2007 में कार्यान्वयन के लिए सह-समूह की नियुक्ति की। सह-समूह की रिपोर्ट के अनुसार औसत रूप से भारतीय रेल प्रतिदिन 16.5 मिलीयन टिकट बेचती है जिसमें अधिकतर संख्या अनारक्षित यात्रियों की है। रिपोर्ट के अनुसार, अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) के संस्थापन के कारण, ऐसी टिकटों की बिक्री काफी सीमा तक सरल हुई है। तथापि, कई स्टेशनों पर लंबी कतार की समस्या काउंटर पर बनी रही। प्राय: परिणाम यह होता है कि विशेष रूप से व्यस्त उपनगरीय स्टेशनों पर संभावित यात्री टिकट नहीं खरीदते हैं।

माननीय रेल मंत्री ने 2015-16 के लिए रेल बजट में ***'ऑपरेशन पांच मिनट'*** के आरंभ की घोषणा की। इसका उद्देश्य यह सुनिश्चित करना था कि अनारक्षित रूप से यात्रा कर रहे यात्री पांच मिनट के अंदर अपनी टिकट खरीदने में सक्षम हो।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल में विभिन्न चयनित स्टेशनों पर संस्थापित एटीवीएम की कार्यप्रणाली की समीक्षा की। लेखापरीक्षा का उद्देश्य इस सीमा तक निर्धारण करना था कि ये अपने संस्थापन उद्देश्यों को प्राप्त करने में सक्षम रहे।

समीक्षा में 2015-16 से 2017-18 तक की अवधि को कवर किया गया है। विभिन्न श्रेणियों[42] जहां 974 एटीवीएम और 199 को-एटीवीएम संस्थापित किए गए थे, उनके विस्तृत अध्ययन के लिए 271 स्टेशनों के नमूने का चयन किया गया है। एटीवीएम के प्रयोग के संबंध में समीक्षा हेतु यात्रियों की प्रतिपुष्टि प्राप्त करने के लिए 146 ट्रेनों का भी चयन किया गया था। लेखापरीक्षा ने भी सभी चयनित स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की उपयोगिता के संबंध में उनकी प्रतिपुष्टि प्राप्त करने के लिए 8392 यात्रियों और ट्रेनों का सर्वेक्षण किया। चयनित स्टेशनों का विवरण ***परिशिष्ट 2.6*** में दिया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.2.2 एटीवीएम/को-एटीवीएम का संस्थापन

पायलट परियोजना के रूप में, 750[43] एटीवीएम का संस्थापन निर्माण कार्य कार्यक्रम 2006-07 के माध्यम से सात जोनल रेलवे में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत किया गया था। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे में 5964 एटीवीएम के विस्तार और संस्थापन की संस्वीकृति प्रदान (मई 2007) की। इसे 3964 एटीवीएम और 2000 को-एटीवीएम मशीनों के लिए संशोधित किया गया। इसके पश्चात को-एटीवीएम की स्थिरता अनुमत करने के उद्देश्य से, को-एटीवीएम की संख्या 450[44] तक घटा दी गई थी (मई 2014)। जुलाई 2017[45] में, रेलवे बोर्ड ने शेष 1550 को-एटीवीएम को एटीवीएम की संस्वीकृति से बदल दिया। इनमें से 10 *प्रतिशत* खरीद पीपीपी मोड के माध्यम से की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया गया कि 31 मार्च 2018 तक, 3851 एटीवीएम तथा 459 को-एटीवीएम जोनल रेलवे में संस्थापित कर दी गई थीं। एक एटीवीएम की औसत लागत - ₹ 1.71 लाख है (जनवरी 2016 में सीआरआईएस द्वारा जारी पीओ पर आधारित)।

---

[42] ए1-51 स्टेशन, ए-69 स्टेशन, बी-58 स्टेशन, सी-37 स्टेशन, डी स्टेशन। स्टेशन वर्गीकरण के लिए पहले का मानदंड केवल वार्षिक यात्री आय पर आधारित था। स्टेशनों ए-1, ए, बी, सी, डी, ई और एफ की 7 श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था। दिसंबर 2017 से, स्टेशनों के वर्गीकरण के लिए मानदंडों को संशोधित किया गया है ताकि स्टेशन पर फुटफॉल शामिल किए जा सके।

[43] मरे में 175, परे में 125, पूरे और दपूरे, दरे के लिए 100, उरे और उमरे के लिए 75

[44] मरे, परे, उरे, पूरे, दपूरे, दरे, दमरे और दपरे

[45] रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2005/सी एंड आई एस/डब्ल्यूपी/वेडिंग मशीन (एटीवीएम) दिनांक 19.07.2017

लेखापरीक्षा ने पाया कि कोई भी एटीवीएम पीपीपी मोड द्वारा खरीद और संस्थापित नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, पूमरे[46] और उसीरे[47] में 510[48] एटीवीएम के लक्ष्य के प्रति कोई एटीवीएम अब तक संस्थापित नहीं की गई थी।

2.2.3 एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के लिए आवश्यकता और स्थान की पहचान का निर्धारण

किसी परियोजना/प्रस्ताव की सफलता इसके कार्यान्वयन से पहले उचित योजना/सर्वेक्षण पर आधारित होती है। यह इन मशीनों की ईष्टतम उपयोगिता के लिए स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता निर्धारण के लिए सर्वेक्षण/संभाव्यता का अध्ययन करना अनिवार्य था। इन मशीनों के संस्थापन का मुख्य उद्देश्य भीड़ तथा टिकट काउंटर की लंबी कतारों को कम करना था। इस प्रकार, टिकट काउंटर पर लंबी समयावधि तक प्रतीक्षा के लिए उत्तरदायी कारकों द्वारा इन मशीनों के लिए स्थान के निर्णय के लिए आधार तैयार किया जाना चाहिए। इसी प्रकार, सर्वेक्षण/संभाव्यता का अध्ययन अग्रलिखित पर आधारित होना चाहिए

- कोचिंग ट्रेन की बंचिंग के लिए समय,
- उपलब्ध यूटीएस काऊंटर्स की संख्या,
- विंडो काउंटर से यूटीएस टिकटों की बिक्री,
- व्यस्ततम-घंटों में लंबी कतार,
- अन्य विकल्प जैसे जेटीबीएस[49] आदि की उपलब्धता।

---

[46] रेलवे बोर्ड ने ईसीआर पर स्थापना के लिए 353 एटीवीएम (228-एटीवीएम +125-कोएटीवीएम) को मंजूरी दी (मई 2007)। मई 2014 में, रेलवे बोर्ड ने इसके लिए ₹ 18.40 करोड़ रुपये के विस्तृत अनुमान के लिए मंजूरी भेजी। मार्च 2018 तक ईसीआर में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापित नहीं किया गया है।

[47] उसीरे में कार्य शुरू नहीं हुआ क्योंकि एसोसिएटेड फाइनेंस ने उपनगरीय खंड की अनुपलब्धता और क्षेत्र में एटीवीएम की उपयुक्तता के संबंध में कुछ आपत्तियां उठाई थीं। हालांकि, मार्च 2018 में, क्रिस के अनुरोध पर कार्रवाई करते हुए, उसीरे ने 152 एटीवीएम, 60 स्मार्ट कार्ड प्रबंधन (एसएमसी), 60 आरएफआईडी रीडर्स, 152000 आरएफआईडी स्मार्ट कार्ड और 60 प्रिंटर सीआरआईएस, नई दिल्ली को उपलब्ध कराये गये। मार्च 2018 तक, उसीरे में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापित नहीं किया गया है।

[48] पूमरे-353 और एनईएफआर-157

[49] जन साधारण टिकट बुकिंग सेवक

यद्यपि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि परे, पमरे और दरे के एक डिवीजन को छोड़कर जोनल रेलवे द्वारा किसी संभाव्यता का अध्ययन नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, परे और पमरे में किये गये निर्धारणों में मौजूदा बुकिंग कांउटरों की संख्या को ध्यान में नहीं रखा गया था। परे में संस्थापित की गई एटीवीएम की संख्या उप-शहरी और गैर-उप शहरी स्टेशनों द्वारा प्रबंधित किये गये यात्रियों के साथ कोई सहसंबंध नहीं था।

सीआरआईएस के पास प्रबंधति किये गये यात्रियों के संबंध में डाटा उपलब्ध था। एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के लिए स्थानों की पहचान करने के लिए काउंटरों की मौजूदा संख्या के साथ इनपुट के रूप में इसे जोनल रेलवे द्वारा प्रयुक्त किया जाना चाहिए था।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के लिए स्थान का सर्वेक्षण उचित ढंग से नहीं किया गया था। दरे में, 22 एटीवीएम संस्थापित करने के बाद अन्य स्थानों पर स्थांनतरित किये गये थे। उपूरे में, पांच एटीवीएम स्टेशन, जहां गेज परिवर्तन निर्माण कार्य के कारण सेक्शन बंद कर दिये गये थे; पर संस्थापित किये गये थे।

किसी स्टेशन पर नई बुकिंग विंडो की खोलने के लिए, रेलवे बोर्ड ने 3000 टिकट प्रति दिन की बिक्री का मानदंड निर्दिष्ट (मार्च 2013) किया। यद्यपि, किसी स्टेशन पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता के निर्धारण के लिए, कोई विशिष्ट नियम तैयार नहीं किये गये थे। ऐसे नियमों के अभाव में, एटीवीएम/को-एटीवीएम डी श्रेणी स्टेशनों, जहां अनारक्षित टिकटों की बिक्री संख्या काफी कम थी; पर संस्थापित की गई थी। 2015-17[50] के दौरान चयनित डी श्रेणी स्टेशनों पर यूटीएस और एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री की नमूना जांच से पता चला कि टिकटों की ब्रिक्री केवल 216 से 2926 प्रतिदिन[51] के बीच थी।

यात्री सर्वेक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि 32 *प्रतिशत* यात्रियों को एटीवीएम के बारे में जानकारी नहीं थी और 27 *प्रतिशत* यात्रियों को चयनित स्टेशनों पर एटीवीएम के संस्थापन की जानकारी नहीं थी।

इस प्रकार, स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम का संस्थापन उचित सर्वेक्षण/ संभाव्यता अध्ययन के बाद नहीं किया गया था।

---

[50] सितंबर, अक्टूबर, नवंबर और 2015 के दिसंबर, 2016 और 2017

[51] मध्य रेलवे के एक स्टेशन भिवंडी रोड़ को छोड़कर

एग्जिट कान्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, रेलवे बोर्ड सहमत हुआ कि एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन हेतु स्थान और स्टेशन का निर्णय करने के लिए कोई नियम नहीं बनाये गये थे।

2.2.4 एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री

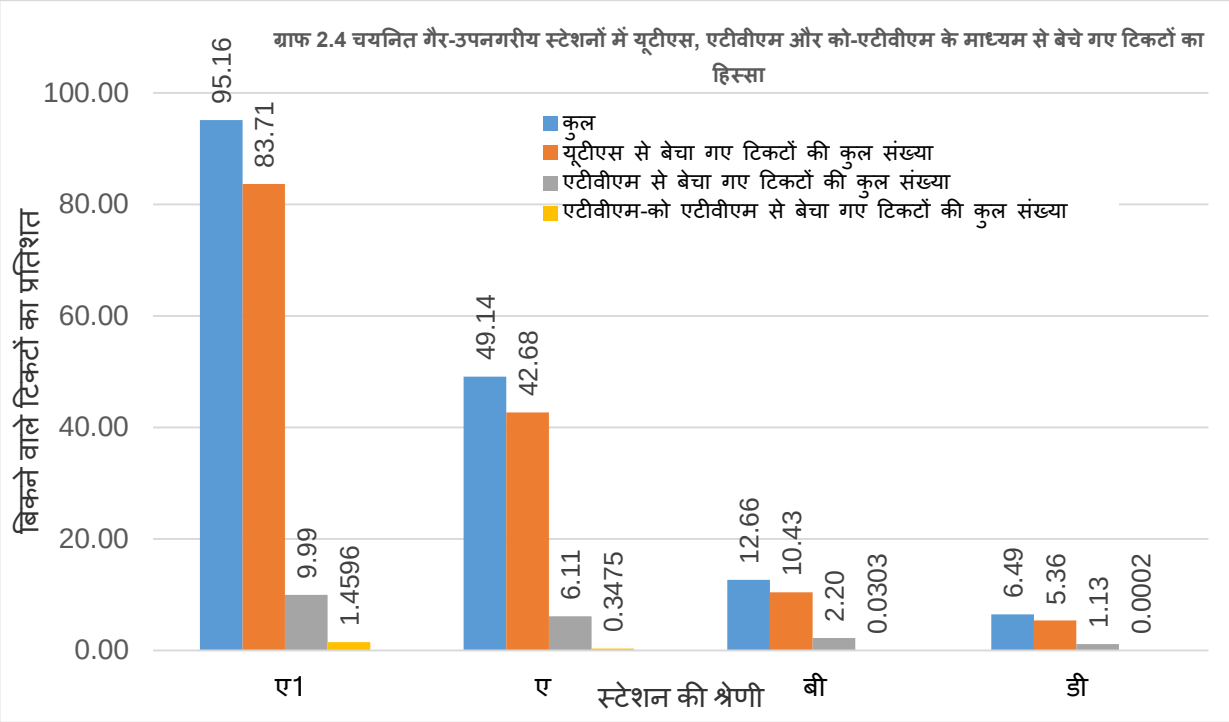
लेखापरीक्षा ने 271 चयनित स्टेशनों पर विंडों काउंटरों द्वारा टिकटों की बिक्री की तुलना में एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा यात्रियों को टिकटों की बिक्री का तुलनात्मक अध्ययन किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि 2015-16 से 2017-18 के दौरान बेचे गए कुल टिकटों की तुलना में एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री की हिस्सेदारी केवल क्रमश: 16.52 *प्रतिशत* और 0.38 *प्रतिशत* था। टिकट वैडिंग मशीनों के इष्टतम उपयोग के कोई बैंचमार्क रेलवे बोर्ड में अभिलिखित नहीं पाए गए थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- उप-नगरीय स्टेशनों (ए1-51, ए-69, बी-58 और डी-56) में, केवल 12 *प्रतिशत*[52] टिकटें एटीवीएम और 1.12 *प्रतिशत* टिकटें को-एटीवीएम के माध्यम से बेची गई थी, जबकि 87 *प्रतिशत* टिकटें विंडों काउंटरों द्वारा बेची गई थी।
- 38[53] स्टेशनों पर, विंडों काउंटरों की अपेक्षा एटीवीएम टिकटों की बिक्री की हिस्सेदारी 2017-18 के दौरान पांच *प्रतिशत* से कम था। कुछ महत्वपूर्ण स्टेशन खड़गपुर, जयपुर, वास्को-दा-गामा, कोलकाता, लुधियाना, झांसी, सियालदह, चंडीगढ़, हावड़ा, ग्वालियर, नई दिल्ली, मथुरा, टुमाकुरू, गाजियाबाद, सहारनपुर, भुसावल और अहमदनगर थे।

---

[52] 1744999618 टिकटों की कुल बिक्री में से केवल 220697753 टिकट की बिक्री एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से की गई और 1524301865 टिकट टिकट काउंटरों के माध्यम से बेची गई।

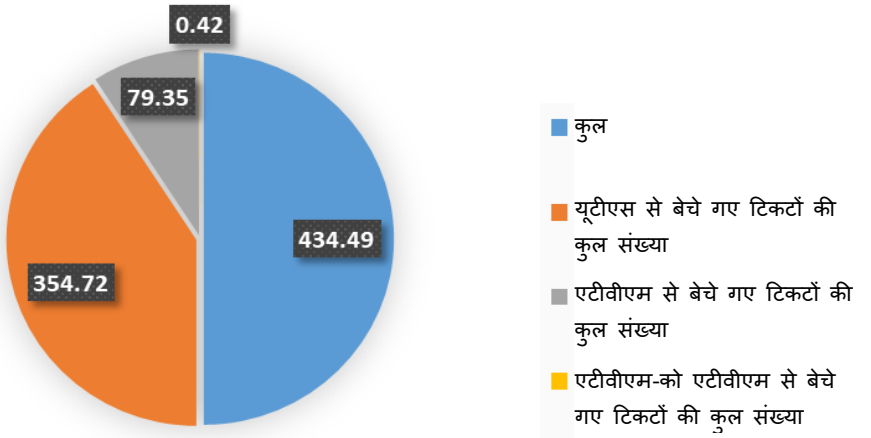
[53] खड़गपुर, टाटानगर, दीघा, शालीमार, मिदनापुर, जयपुर क्योझर रोड, वास्को-डा-गामा, बोलपुर शांतिनिकेतन, हरिपुर, फिल्लौर, दतिया, कोलकाता, बांदा, डाबरा, कलिलाबाद, महोबा, कोरबा, केम्पा, लुधियाना, झांसी, धुरी, सियालदह, चंडीगढ़, शहडोल, हावड़ा, ग्वालियर, नई दिल्ली, अनूपपुर, करूर, नैहाती, मथुरा, टुमाकुरू, बर्धमान, विंध्याचल, गाजियाबाद, सहारनपुर, भुसावल, अहमदनगर



- 37 चयनित उप-नगरीय स्टेशनों (सी श्रेणी), एटीवीएम द्वारा खरीदी गई टिकटों की हिस्सेदारी तुलनात्मक रूप से अधिक अर्थात 18 *प्रतिशत*[54] था। यद्यपि, उक्त भाग एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा बेची गई टिकटों के लिए केवल 0.1 *प्रतिशत* ही थी। विंडों काउंटरों से टिकटों की बिक्री कुल बुक गई टिकटों का 82 *प्रतिशत* थी।

[54] 1744999618 टिकटों की कुल बिक्री में से केवल 220697753 टिकट की बिक्री एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से की गई और 1524301865 टिकट टिकट काउंटरों के माध्यम से बेची गई।

ग्राफ 2.5 चयनित उपनगरीय स्टेशन, एटीवीएम और को-एटीवीएम द्वारा यूटीएस के माध्यम से बेचे गए टिकट का हिस्सा



- 15 स्टेशनों में से 13[55] सी श्रेणी के स्टेशन, जहां एटीवीएम/एटीवीएम दोनों संस्थापित की गई थी, वहां को-एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री का हिस्सा एटीवीएम से काफी कम था।

अनुलग्नक 2.7

यात्री सर्वेक्षण के दौरान, 63 *प्रतिशत* यात्रियों का विचार था कि उन्होंने टिकटों की खरीद के लिए कभी एटीवीएम का प्रयोग नहीं किया है। इसके अतिरिक्त, 68 *प्रतिशत* यात्रियों को एटीवीएम स्मार्ट कार्ड की जानकारी नहीं थी और 89 *प्रतिशत* के पास एटीवीएम स्मार्ट कार्ड नहीं थे।

विगत तीन वर्षों के दौरान, 271 चयनित स्टेशनों पर एटीवीएम/सह-एटीवीएम अनारक्षित टिकटों की बिक्री कुल अनारक्षित टिकटों की बिक्री का केवल 16.90 प्रतिशत थी। उप-नगरीय स्टेशनों पर, को-एटीवीएम की तुलना में एटीवीएम अधिक प्रयोग की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एटीवीएम योजना को मशीनों की बार-बार खराबी, यात्रियों में जागरूकता का अभाव और अन्य कमियों का सामना करना पड़ा जिनका उल्लेख अगले पैराग्राफों में किया गया है। इन कमियों के परिणामस्वरूप स्वत: ही मशीनों का उपइष्टतम उपयोग होगा।

[55] घाटकोपर, कुर्ला, डोंबिवली, भांडुप, बैरकपुर, भरतनगर, हाई-टेक सिटी, अविदी, मामबलम, तांब्रम, वेलाचेरी, भयंदर, दादर

2.2.5 एटीवीएम/को-एटीवीएम की उपयोगिता

लेखापरीक्षा ने एटीवीएम/को-एटीवीएम चयनित स्टेशनों पर संस्थापित एटीवीएम/ को-एटीवीएम का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिये गये है:

(i) एटीवीएम/को-एटीवीएम का डाउनटाइम

विभिन्न स्टेशनों पर संस्थापित एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापन[56] की तिथि से तीन वर्ष की वारंटी के अंदर आती हैं। खंड के अनुसार, टिकट वेडिंग मशीन और इसके अन्य सहायक घटक शिकायत दर्ज करने की तिथि से 24 घंटे के अंदर ठीक किये जाने चाहिए। किसी भी खराबी को दो दिनों के अंदर सुधारा जाना चाहिए, और ऐसा न होने पर, जुर्माना लगाया जाएगा। शिकायत दूर न किये जाने के मामले में, सीआरआईएस द्वारा तिमाही आधार पर संगणित निविदा मूल्य के अधिकतम 10 *प्रतिशत* के अतंर्गत लागू जुर्माना प्रभार काट लिया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने सितम्बर 2017 से दिसम्बर 2017 तक की चार-महीने की अवधि के दौरान एटीवीएम और को-एटीवीएम के खराब होने की स्थिति की समीक्षा की लेखापरीक्षा ने पाया कि

- 13 जोनल रेलवे में, जहां 3755 एटीवीएम संस्थापित किये गये थे, वहां 2,16,425 घंटों तक एटीवीएम खराब होने की 5064 घटनाएं देखी गई।
- आठ जोनल रेलवे में, जहां 449 को-एटीवीएम संस्थापित किये गये थे, वहां 85,190 घंटों तक एटीवीएम खराब होने की 1847 घटनाएं देखी गई।
- चार महीने की अवधि के दौरान प्रति मशीन खराब होने की दर एटीवीएम के लिए 57.64 घंटे और को-एटीवीएम के लिए 189.73 घंटे थे।
- दपूरे में जहां पर 95 एटीवीएम और 10 को-एटीवीएम संस्थापित की गई थी; एटीवीएम/को-एटीवीएम की खराबी के संबंध में सूचना, अभिलेखित नहीं थी रिकॉर्ड की हुई नहीं पाई गई।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि जांच की अवधि के दौरान, को-एटीवीएम की खराबी की सबसे अधिक संख्या मरे में और उसके बाद परे में देखी गई थी दपमरे और दपरे में, खराबियों के दौरान खराबी की अवधि 19 और 23 क्रमश: 8970 घंटे और 4960 घंटे थी। एटीवीएम की खराबी के मुख्य कारणों में नेटवर्क, प्रिंटर, स्क्रीन की समस्याएं, कार्ड रीडर की कमी आदि शामिल थे। इसी प्रकार,

[56] क्रिस पीओ सं. 2016/क्रिस/1113619 दिनांक 0.01.2016

एटीवीएम/को-एटीवीएम के डाउनटाइम के लिए कारण मुख्यत: कैश डिवाईस का खराब होना, खराब कैश डोर, नेटवर्क और प्रिंटर समस्या आदि थी।

14 जोनल रेलवे में से, केवल चार जोनल रेलवे ने फर्म के प्रति ₹ 56.10 लाख का जुर्माना[57] उद्ग्रहित किया था और वसूली हेतु सीआरआईएस को अग्रेषित किया था। यद्यपि, फर्म से वसूली के विवरण अभिलेख से प्राप्त नहीं हुये थे।

इस प्रकार, जोनल रेलवे ने फर्म के साथ एटीवीएम/को-एटीवीएम के सुधार/मरम्मत के मामले को प्रभावी रूप से नहीं सुलझाया था। परिणामस्वरूप, मशीन लंबे समय तक खराब रही। इसके कारण भी यात्री उनके प्रयोग के लिए हतोत्साहित रहे।

(ii) सुविधाप्रदाता द्वारा एटीवीएम/को-एटीवीएम का प्रयोग करके टिकटों की बिक्री की तुलना में यात्रियों द्वारा स्वयं टिकट खरीदना

रेलवे बोर्ड ने निर्देश[58] दिया (नवम्बर 2011 और मई 2012) कि जोनल रेलवे को उन स्टेशनों पर जहां पर एटीवीएम संस्थापित की गई है, वहां सुविधा प्रदाता की नियुक्ति की जानी चाहिए। सुविधा प्रदाता को एटीवीएम द्वारा अनारक्षित टिकट जारी करने की सुविधा के उद्देश्य से स्मार्ट कार्ड जारी करने थे। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया (अगस्त 2007)[59] कि एटीवीएम समझने, परिचालित करने में सरल होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त यह भी निर्देश दिये गये (नवम्बर 2011)[60] कि सुविधा प्रदाता द्वारा उपभोक्ता/यात्री (स्मार्ट कार्ड धारक) की एटीवीएम से स्वयं टिकट खरीदने में भी सहायता करनी चाहिए। सुविधाप्रदाता द्वारा उपभोक्ता/यात्री को पर्याप्त जानकारी दी जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने चयनित स्टेशनों पर यात्रियों द्वारा स्वयं टिकट खरीदने की तुलना में एटीवीएम के सुविधाप्रदाता द्वारा टिकटों की बिक्री का विश्लेषण किया। तीन वर्षों में (2015 से 2017) सितम्बर से दिसम्बर के दौरान बिक्री किए गए टिकटों के डाटा का विश्लेषण किया गया। परिणाम ***ग्राफ 2.6*** में नीचे देखे जा सकते हैं:

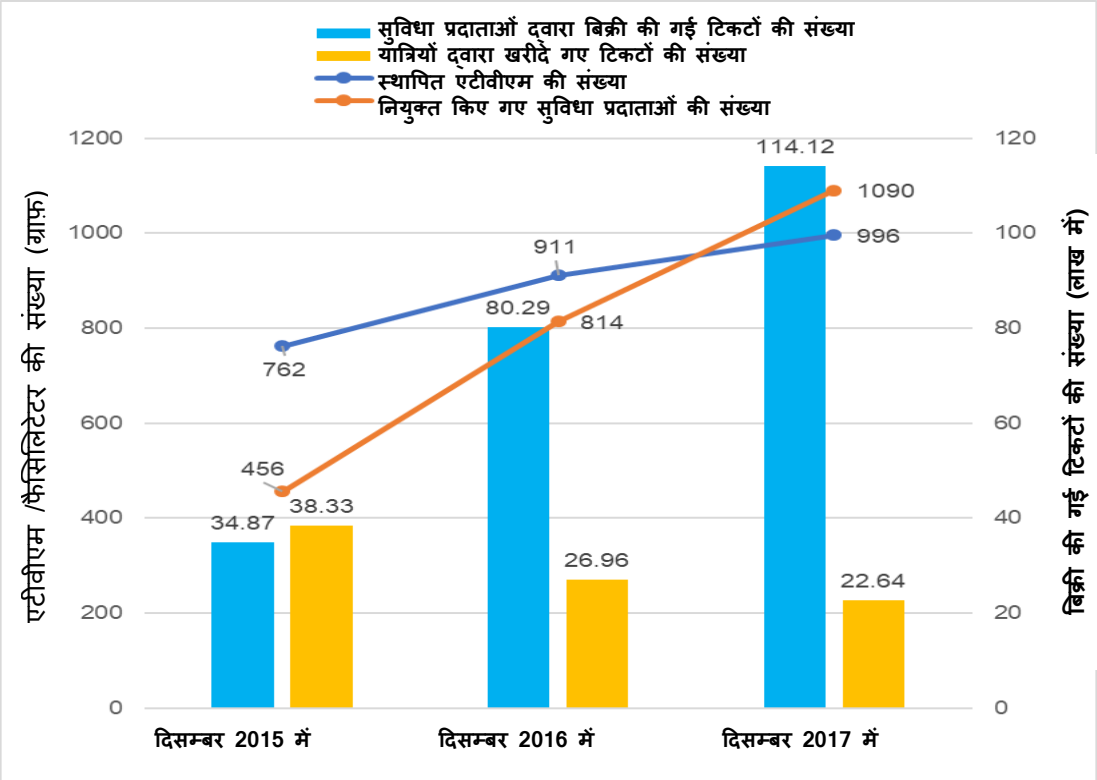
---

[57] पूतरे ₹ 6.95 लाख, उपूरे-₹ 6.15 लाख, दपूमरे- ₹ 1.00 लाख और परे-₹ 42 लाख (कुल ₹ 56.10 लाख)

[58] रेलवे बोर्ड वाणिज्यिक परिपत्र सं.2011/टीजी-I/10/एटीवी मै. सुविधा प्रदाता दिनांक 23.11.2011 और सं.2011/टीजी-I/10/एटीवीएम सुविधा प्रदाता दिनांक 18.05.2012

[59] सं. 2005/सी और आईएस/वेंडिंग मशीन/पीटी-I। पीपीपी नई दिल्ली, दिनांक 31.8.2007

[60] 2011 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 60



ग्राफ 2.6: 2015, 2016 और 2017 में सितम्बर से दिसम्बर अवधि हेतु चयनित स्टेशनों पर बेची गई टिकटें, नियुक्त किये गये सुविधा प्रदाता और संस्थापित एटीवीएम

यह देखा जा सकता है कि संस्थापित एटीवीएम की संख्या और नियुक्त किये गये सुविधा प्रदाताओं की संख्या में क्रमश: 33 *प्रतिशत* और 149 *प्रतिशत* तक वृद्धि हुई थी। सुविधा प्रदाताओं की संख्या में वृद्धि के परिणामस्वरूप सुविधा प्रदाताओं द्वारा बिक्री की गई टिकटों की संख्या में 255 *प्रतिशत* की वृद्धि हुई। यद्यपि, यह देखा गया कि यात्रियों द्वारा स्वयं खरीदी गई टिकटों की संख्या का *प्रतिशत* 41 *प्रतिशत* तक कम हुआ था।

यात्री सर्वेक्षण के दौरान, 58 *प्रतिशत* यात्रियों का मानना था कि सुविधा प्रदाताओं ने; एटीवीएम को कैसे प्रयोग करें, के संबंध में यात्रियों को नहीं सिखाया। इसके अतिरिक्त, 32 *प्रतिशत* यात्रियों का मानना था कि एटीवीएम उपयोगकर्ता के अनुकूल नहीं थे।

इस प्रकार, जहां सुविधा प्रदाताओं को नियुक्त किया गया था वहां एटीवीएम टिकटों की बिक्री की स्थिति में सुधार हुआ था इसके अतिरिक्त यात्रियों द्वारा स्वयं टिकटों की खरीद में कमी यात्रियों को सिखाये जाने और जागरूकता कार्यक्रम को अधिक प्रभावी बनाने की आवश्यकता को इंगित करती है।

2.2.6 यात्रियों के लिए जागरूकता कार्यक्रम

(i) चयनित स्टेशनों पर जागरूकता कार्यक्रम

रेलवे बोर्ड ने एटीवीएम के संबंध में यात्रियों के बीच जागरूकता फैलाने के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किये थे। जागरूकता फैलाने के लिए जोनल रेलवे द्वारा अपेक्षित मुख्य पहल में निम्नलिखित शामिल हैं:

i) उचित स्थानों पर यात्रियों के लिए "एटीवीएम का प्रयोग कैसे करें" जैसे निर्देश बोर्ड लगाना;

ii) प्लेटफार्म पर संस्थापित सीसीटीवी पर एटीवीएम प्रयोग करते हुए यात्रियों को डेमो पर वीडियों दर्शाना ताकि यात्रियों को सिखाया जा सके;

iii) एटीवीएम को बढ़ावा देने और एटीवीएम के बारे में यात्रियों को शिक्षित करने के लिए सम्मिलित प्रयास।

iv) लघु नाटिका/निरूपण मुहिम आदि।

v) क्षेत्रीय समाचार-पत्रों में एटीवीएम के प्रयोग के संबंध में सूचना प्रकाशित करना,

vi) एटीवीएम के बारे में जागरूकता फैलाने के लिए निगमित कार्यालयों/मुख्य शैक्षिक संस्थानों से बात करके रेलवे की सांस्कृतिक टीमों का सृजन करना।

लेखापरीक्षा ने 271 चयनित स्टेशनों पर जोनल रेलवे द्वारा आरम्भ किये गये जागरूकता कार्यक्रम की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि



चित्र 2.2: लखनऊ, उपूरे-कोने में संस्थापित निर्देश बोर्ड, जो यात्रियों के लिए दृष्टव्य नहीं

- केवल 142 स्टेशनों पर यात्रियों के लिए 'एटीवीएम का प्रयोग कैसे करें' जैसे निर्देश बोर्ड उचित स्थानों पर पाये गये। उपूरे में, सात एटीवीएम लखनऊ



चित्र 2.3: उपूरे - गोरखपुर स्टेशन पर प्रथम श्रेणी गेट पर संस्थापित दो एटीवीएम; दरे-आरक्षण काउंटर से आगे स्थित तिरूर में स्थित एटीवीएम और दपरे - सीसीएम कार्यालय में लगाया गया एटीवीएम

जंक्शन पर संस्थापित किये गये थे। यद्यपि, केवल एक निर्देश बोर्ड ऐसे स्थान पर लगाया गया था जहां से वह यात्रियों द्वारा सरलता से दृष्टव्य नहीं था।

- 10 स्टेशनों[61] पर, उचित स्थानों पर एटीवीएम संस्थापित नहीं किये गये थे। सीसीएम कार्यालय में एटीवीएम प्रथम श्रेणी प्रवेश द्वार पर आरक्षण काउंटर के पास संस्थापित थे। इस संबंध में यात्रियों को सिखाने हेतु केवल नौ स्टेशनों[62] पर, एटीवीएम का प्रयोग करते हुए यात्रियों को डेमो पर विडियो दर्शाये गये थे।



चित्र 2.4: अनुदेश बोर्ड सिकंदराबाद स्टेशनों पर एटीवीएम से टिकट खरीदने के लिए सात आसान चरणों का प्रदर्शन (एससीआर)

- दमरे ने एटीवीएम से टिकट खरीदने के साथ आसान चरण तैयार किये

[61]उपरे (लखनऊ उपू, गोरखपुर, बस्ती), दपूमरे (रायपुर, कैम्पटी), दपूरे (दमदम कैंट), दरे (चेन्नई एग्मोर, तिरूर), परे (अहमदाबाद, सांता क्रूज़)

[62] लखनऊ उपू-उपूरे, मदुरै-दरे, बेंगलुरु, यसवन्तपुर, बैंगलोर कैंट, श्री सत्य साईं प्रशांति निलयम, तुमकुर, बैंगलोर पूर्व, वाइटफील्ड-दपूरे

थे और उन्हें यात्रियों के लिए स्टेशनों पर दर्शाया गया था। यह एक उत्तम पद्धति है जिसे यात्रियों के बीच जागरूकता फैलाने के लिए अन्य जोनल रेलवे द्वारा भी अपनाया जा सकता है।

- दपरे में, सभी चयनित स्टेशनों पर विडियो क्लीपिंग दर्शाई गई थी और सभी एटीवीएम स्थानों पर दर्शाई गई थी। बैंगलुरू स्टेशन पर डिस्पले सीसीटीवी और बड़ी स्क्रीन पर भी दर्शाये गये थे।

(ii) डिवीजनल स्तर पर जागरूकता कार्यक्रम

एटीवीएम के संबंध में यात्रियों के बीच जागरूकता फैलाने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन डिवीजनल स्तर पर भी विश्लेषित किया गया था। लेखापरीक्षा ने इस संबंध में 14 जोनल रेलवे के 56 डिवीजनों के अभिलेखों जांच की तथा पाया कि

- 28 डिवीजनों में (छ: रेलवे[63]), एटीवीएम के बारे में बढ़ावा देने और यात्रियों को सिखाने के लिए कोई सम्मिलित प्रयास नहीं किये गये थे।
- 38 डिवीजनों में (11 रेलवे[64]), कोई लघु नाटिका/ ड्राईव आदि आयोजित नहीं किये गये।
- 30 डिवीजनों में (11 रेलवे[65]), एटीवीएम के प्रयोग के संदर्भ में कोई सूचना क्षेत्रीय समाचार-पत्रों में प्रकाशित की गई थी।
- 53 डिवीजनों में (13 रेलवे[66]), एटीवीएम का प्रयोग करते समय यात्रियों को डेमो एटीवीएम दर्शाने वाले विडियो यात्रियों को शिक्षित करने के लिए प्लेटफार्म पर संस्थापित सीसीटीवी पर नहीं दर्शाये गये थे।
- मरे के दो डिवीजनों को छोड़कर, किसी जोनल रेलवे ने एटीवीएम के संबंध में जागरूकता फैलाने के लिए निगमित कार्यालयों/मुख्य शैक्षिक संस्थानों से बात-चीत करके कोई सांस्कृतिक टीम तैयार नहीं की गई थी।

---

[63] पूतरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे (सभी डिवीजन) और परे में (5 में से 3 डिवीजनों)।

[64] पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे, दरे, दपरे और पमरे (सभी डिवीजन) और उपूरे में (तीन में से दो डिवीजन), दपूरे (4 में से 3 डिवीजनों) परे (5 में से 4 डिवीजन), मरे का सोलापुर विभाजन।

[65] पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे, पमरे और परे (सभी डिवीजन) और दमरे में (6 में से 5 डिवीजन) उरे (5 में से 3 डिवीजनों) उपूरे (3 में से 01 डिवीजन), दपूरे (4 में से 3 डिवीजनों) और दरे (6 में से 3 डिवीजन)

[66] पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे, पमरे और परे (सभी डिवीजन) और दमरे में (6 में से 5 डिवीजन) उरे (5 में से 3 डिवीजनों) उपूरे (3 में से 01 डिवीजन), दपूरे (4 में से 3 डिवीजनों) और दरे (6 में से 3 डिवीजन)

यात्री सर्वेक्षण के दौरान ज्ञात हुआ कि 87 *प्रतिशत* यात्रियों को रेलवे द्वारा आयोजित जागरूकता कार्यक्रम के बारे में कोई जानकारी नहीं थी।

इस प्रकार, जोनल रेलवे द्वारा संवेदनशीलता के साथ और एटीवीएम/को-एटीवीएम के सरलतम उपयोग के लिए यात्रियों को जागरूक करने के लिए उठाए गए कदम अपर्याप्त थे। एटीवीएम/को-एटीवीएम की कम उपयोगिता के मुख्य कारणों में यह एक कारण था।

(iii) एटीवीएम से टिकटों की खरीद में लिया गया समय

एटीवीएम की प्रभाविकारिता और टिकटों की बिक्री के लिए लिये गये समय के निर्धारण के लिए, उपूरे और मरे के पांच स्टेशनों[67] में जनवरी 2019 के व्यस्तमतम घंटों के दौरान लेखापरीक्षा ने एक सर्वेक्षण किया। उपूरे और मरे के स्टेशनों पर सर्वेक्षण के दौरान लेखापरीक्षा निष्कर्षों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 2.1 - टिकट विंडों और एटीवीएम पर टिकटों की बुकिंग हेतु लिया गया औसत समय

क्र. सं.	स्टेशन का नाम	सर्वेक्षण किये गये यात्रियों की संख्या	बुकिंग विंडो पर लिया गया औसत समय (मिनट में)	एटीवीएम पर लिया गया औसत समय (सेकेंड में)
1.	गोरखपुर	43	7 से 8	30 से 120
2.	लखनऊ	32	6	30 से 120
3.	सीवान जंक्शन	35	12	30 से 120
4.	डोम्बीवली	20	1.5	30
5.	थाने	20	1.0	30

लेखापरीक्षा में पाया गया कि बुकिंग विंडों पर लिया गया औसत समय एटीवीएम की अपेक्षा काफी अधिक था। यद्यपि, यात्री सर्वेक्षण के दौरान लेखापरीक्षा में पाया गया कि 63 *प्रतिशत* यात्रियों ने टिकटों की खरीद के लिए एटीवीएम का कभी प्रयोग नहीं किया था। एटीवीएम के संबंध में यात्रियों के बीच जागरूकता की कमी के कारण ऐसा था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया गया किया कि लेखापरीक्षा में सर्वेक्षण किये गये स्टेशनों पर टिक्टों की खरीद के लिए एटीवीएम की उपलब्धता के संबंध में कोई जानकारी/डिस्पले नहीं था।

[67] उपूरे – गोरखपुर (15 जनवरी 2019), लखनऊ एनई (21 जनवरी 2019) और सिवान (28 जनवरी 2019); मरे – डोंबीवली (22 जनवरी 2019) और ठाणे (22 जनवरी 2019)

2.2.7 निष्कर्ष

एटीवीएम/को-एटीवीएम को अनारक्षित श्रेणी यात्रियों की भीड़ और टिकट काउंटर पर लंबी कतार को कम करने के लिए आरंभ किया गया था। 31 मार्च 2018 तक, 14 जोनल रेलवे में 5144 एटीवीएम तथा 450 को-एटीवीएम की संस्वीकृति के प्रति 3851 एटीवीएम तथा 459 को-एटीवीएम संस्थापित किये गये थे। पूमरे और उपूसीरे में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापित नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता निर्धारण के लिए जोनल रेलवे द्वारा कोई संभाव्यता अध्ययन नहीं किया गया। चयनित 271 स्टेशनों पर अनारक्षित टिकटों की कुल ब्रिक्री की तुलना में एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा बेची गई टिकटों का हिस्सा केवल 16.90 *प्रतिशत* था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एटीवीएम योजना को मशीनों की बार-बार खराबी, यात्री जागरूकता की कमी और अन्य कमियों का सामना करना पड़ा। इन कमियों के परिणामस्वरूप स्वत: मशीनों का उप-इष्टतम उपयोग होगा। जोनल रेलवे ने फर्मो के साथ एटीवीएम/को-एटीवीएम को सुधार/मरम्मत के मामले के विषय को प्रभावी रूप से नहीं उठाया। लेखापरीक्षा द्वारा किये गये यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि 32 *प्रतिशत* यात्री एटीवीएम के बारे में जानकारी नहीं रखते थे, 87 *प्रतिशत* यात्रियों ने कहा कि रेलवे द्वारा कोई जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किये, सर्वेक्षण किये गये 58 *प्रतिशत* यात्रियों ने कहा कि सुविधा प्रदाताओं ने एटीवीएम को कैसे प्रयोग करें, के लिए यात्रियों को शिक्षित नहीं किया।

एग्जिट कान्फ्रेंस के दौरान (30 अप्रैल 2019), रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और सिफारिशों को नोट कर किया।

2.2.8 सिफारिशें

1. ***रेलवे को एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के स्थानों के साथ-साथ स्टेशनों की पहचान करने के लिए सर्वेक्षण/संभाव्यता अध्ययन करने की आवश्यकता है।***
2. ***एटीवीएम/को-एटीवीएम पर नियुक्त किये गये सुविधाप्रदाताओं से एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा टिकट खरीद को सरल बनाने के संबंध में यात्रियों को शिक्षित करने के लिए प्रभावी रूप से कार्य लिया जा सकता है। सुविधाप्रदाताओं के प्रोत्साहन स्वयं यात्रियों द्वारा खरीदे गये टिकटों की संख्या से जोड़ा जा सकता है।***

3. *एटीवीएम/को-एटीवीएम के लिए डाऊनटाइम कमियों/समस्याओं का समय पर सुधार कार्य करना सुनिश्चित करके कम किया जा सकता है।*
4. *यात्रियों के बीच एटीवीएम/को-एटीवीएम के प्रयोग को सुपरिचित कराने तथा प्रसिद्ध करने के लिए प्रभावी और विस्तृत जागरूकता पहल की जा सकती है।*
5. *एटीवीएम/को-एटीवीएम की प्रभावी उपयोगिता के लिए यात्रियों में व्यवहारिक परितर्वन अपेक्षित हैं। रेलवे पहचाने गये स्टेशनों पर चरणबद्ध रूप में एटीवीएम/को-एटीवीएम के साथ बुकिंग काऊंटर को प्रतिस्थापित करने की योजना बना सकता है।*

2.3 मध्य रेलवे (मरे): मुंबई उप-नगरीय प्रणाली में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन

मुंबई डिवीजन के सभी भागों में टीएमएस कार्यान्वित नहीं की गई थी। इसके कारण मध्य रेलवे की मुंबई उप-नगरीय प्रणाली के लिए प्रणाली के पूर्ण लाभ की उपलब्धता सीमित हो गई। विभिन्न महत्वपूर्ण कार्य मैन्यूअल रूप से किये जा रहे थे। आधारभूत इनपुट डाटा की अननुपालना, संविदा के कार्यक्षेत्र में कमी और टीएमएस परिचालन में रेलवे स्टाफ के अपर्याप्त ज्ञान के कारण प्रणाली अप्रभावी रही। दिसम्बर 2013 से ₹ 24.23 करोड़ के व्यय के बावजूद परिकल्पित उद्देश्य प्राप्त नहीं किये जा सके थे।

2.3.1 प्रस्तावना

मरे का उप-नगरीय रेल नेटवर्क मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) से मेन लाईन पर कल्याण से होते हुए करजत, कसारा और खपोली तक फैला है। यह मुंबई सीएसएमटी से पनवेल, हार्बर लाईन पर मुबई सीएसएमटी से गौरगांव और ट्रांस हार्बर लाईन पर थाने से वाशी/नेरूल/पनवेल तक भी फैला है। मुंबई सीएसएमटी से कल्याण, 54 किमी. तक फैला है तथा इसमें 26 स्टेशन आते हैं। यह भाग 800 से अधिक उप-नगरीय ट्रेन का प्रबंधन करता है तथा प्रतिदिन 3.5 मिलीयन यात्रियों को वहन करता है।

कार्य की पारंपरिक प्रणाली में, नियंत्रकों ने महत्वपूर्ण नामित स्टेशनों से प्रत्येक ट्रेन के वास्तविक प्रस्थान के संबंध में ट्रेन आवागमन की सूचना फोन पर एकत्र की। इस स्टेशन पर उप-नगरीय ट्रेन की अधिक गहनता ने सभी स्टेशनों से समय की जानकारी लेना अव्यवहारिक बना दिया। इसलिए, मरे ने कंप्यूटर

आधारित सूचना भंडारण-सह-पुनर्प्राप्ति प्रणाली अर्थात् ट्रेन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) आरंभ करने का निर्णय लिया। प्रणाली को वास्तविक समय में चलाना और सूचना दर्शाना था। मुंबई डिवीजन के सीएसएमटी - कल्याण उप-नगरीय खंड में टीएमएस के डिजाइन, आपूर्ति संस्थापन, जांच और चालू करने के लिए एक ठेका मै. बांबर्डियर ट्रांसपोर्ट्रशन इंडिया लिमिटेड, वड़ोदरा को दिया गया (जून 2008)। टीएमएस ₹ 24.23 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2013 में आरंभ की गई थी।

टीएमएस को उनके आवागमन की निगरानी द्वारा ट्रेनों को नियमित करने की एक प्रभावी प्रणाली प्रदान करना था। प्रणाली का उद्देश्य सभी स्टेशनों/अन्य स्थानों पर सार्वजनिक संबोधन प्रणाली पर डिस्प्ले बोर्ड और अन्य घोषणाओं से प्रतिदिन आने-जाने वाले यात्रियों को समय पर सूचना प्रदान करना था। प्रणाली को केन्द्रीय नियंत्रण कार्यालय/सीएसएमटी के ट्रेन आवागमन के नियंत्रण के लिए इनपुट प्रदान करना था। इसके अतिरिक्त, यह समय पालन रिपोर्ट, रेक और क्रु लिंक तथा अन्य एमआईएस संबंधी रिपोर्ट तैयार/बनाने के लिए थी। इस प्रणाली का उद्देश्य ट्रेन के विपथन, रेक अनुगम/वापसी, रेक की वापसी योजना के लिए समय पर निर्णय उपलब्ध कराना था। लेखापरीक्षा ने आरंभ से ही सीएसटीएम-कल्याण खंड में प्रतिदिन के परिचालनों में टीएमएस की सार्थकता और उपयोग की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.3.2 प्रणाली में अपूर्ण डाटा प्रविष्टि

प्रणाली में ट्रेन पहचान (ट्रेन आईडी) सूचना को हाथ से भरने की जिम्मेदारी मूल स्टेशन के स्टेशन मास्टर की है। इस सूचना में ट्रेन संख्या, रेक संख्या, गंतव्य स्थल, प्लेटफार्म संख्या सं., ट्रेन की श्रेणी (अर्थात्, तीव्र/धीमी/अर्द्धतीव्र) आदि की सूचना शामिल होती है। इसे हर बार दोहराया जाता है जब भी शेड/साइडिंग आदि से प्रणाली में रेक प्रवेश करते हैं। यह इसके अंतर्गत आने वाली ट्रेन की सभी यात्राओं के लिए स्क्रीन पर स्वचालित प्रणाली द्वारा ब्यौरे को दर्शाने में सहायता करता है। यह गतिविधि टीएमएस के सफलतापूर्वक परिचालन हेतु महत्वपूर्ण है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विशिष्ट ट्रेन आईडी संख्या केवल एक रेक पर लागू होगी जब तक कि यह बिना किसी ब्रेक के विभिन्न मूल तथा गंतव्य स्टेशनों के बीच यात्रा करती है। सेवाओं की आवश्यकताओं के आधार पर, कुछ रेकों को यात्रा से हटा लिया जाता है, गैर-व्यस्तम घंटों के दौरान कार शेड में रखे जाते हैं तथा

दिन के व्यस्ततम घंटों के दौरान सेवा में पुन: लाये जाते है। जब भी कोई ट्रेन दिन के किसी भी समय के दौरान अपनी चल रही यात्राओं के लिए बाहर निकाली जाती है और खड़ी की जाती है, इसको पूर्व में दी गई विशिष्ट ट्रेन आईडी संख्या की मान्यता समाप्त हो जाती है। इस प्रकार, यह आवश्यक है कि जब किसी विशेष दिन के दौरान कार शेड से ट्रेन को सेवा में लाया जाता है, इसे पुन: एक विशिष्ट ट्रेन आईडी प्रदान की जाती है। इससे टीएमएस में इसके विवरण स्वचालित रूप से दिखाई देते हैं।

मुंबई उपनगरीय मुख्य लाईन खंडों में 856 ट्रेनें चलती हैं। इनमें से, 836 उपनगरीय ट्रेने[68] मुंबई सीएसएमटी और कल्याण के बीच[69] चलती है। टीएमएस के डाटा के विश्लेषण से पता चला कि ट्रेन आईडी सूचना 836[70] में से केवल 800 ट्रेन के लिए ही डाली गई थी। इन में से, 173 ट्रेनों में वास्तविक प्रस्थान समय नहीं लिखा गया था, 161 ट्रेनों में, वास्तविक आगमन समय नहीं लिखा गया था; 232 ट्रेनों में वास्तविक आगमन समय और वास्तविक प्रस्थान समय दोनों ही नहीं लिखे गये थे। डिजीटल लिंक खराब होने के कारण ट्रेन आईडी नहीं लिए जाने के कारण यह घटित हुआ।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2019) कि सीएसएमटी कल्याण खंड, जहां टीएमएस चालू की गई है, में ट्रेनों की कुल संख्या में वैध प्रविष्टियों की औसत प्रतिशतता 97.79 प्रतिशत थी। तथापि, अनिरंतर और लगातार खराबी और स्टाफ की कमी के कारण ट्रेनों के प्रस्थान/आगमन को टीएमएस में नहीं लिया गया।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने पाया कि दिसम्बर 2018 में टीएमएस में ट्रेन आईडी प्रविष्टि की स्थिति और खराब हो गई है। लेखापरीक्षा ने 19 दिसम्बर 2018 के लिए टीएमएस नियंत्रण कार्यालय की नियंत्रक की डायरी की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 836 ट्रेनों में से, टीएमएस में केवल 449 ट्रेनों (52 *प्रतिशत*) के संबंध में ट्रेन आईडी दर्ज की गई थी। इनमें से 10 ट्रेनों का वास्तविक प्रस्थान समय नहीं लिखा गया था। 48 ट्रेनों का वास्तविक आगमन समय नहीं लिखा गया था। 65 ट्रेनों का वास्तविक आगमन और वास्तविक

---

[68]टीएमएस के अधिकार क्षेत्र से बाहर 20 ट्रेन सेवाएं (18 रेल सेवाएं कर्जत-खपोली खंड में और कल्याण-आसनसोल खंड में 02 रेल सेवाएं)

[69] कल्याण से परे गंतव्य स्थलों के लिए ट्रेन सहित

[70] 13 जनवरी 2017 को जाँच के अनुसार

प्रस्थान समय नहीं लिखा गया था। टीएमएस में ट्रेनों की कवरेज की प्रतिशतता में कमी के लिए कारण अभिलेख में नहीं पाये गये थे। इस प्रकार, स्वचालित रियल टाईम सूचना का लाभ प्रतिदिन आने जाने वालों यात्रियों को उपलब्ध नहीं हो सके।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि लेखापरीक्षा में केवल गैर व्यस्ततम घंटों में चलने वाली ट्रेनों (449 ट्रेने) का ही डेटा लिया गया है। तथापि, 19 मार्च 2019 के लिए ट्रेन नियंत्रण चार्ट (टीसीसी) की नमूना जांच के दौरान डाऊन ट्रेनों के लिए वैध प्रविष्टियों 92.3 प्रतिशत और अप-ट्रेनों के लिए 72.60 प्रतिशत थी। वैध ट्रेन संख्या की कम प्रतिशतता का कारण तकनीकी खराबी (लाइन इंटरफेस यूनिट, का खराब होना, आदि राउटर का हैंग होना) और कुछ तिथियों और पारियों में स्टाफ की कमी था।

अत:, तकनीकी खराबी टीएमएस को चालू करने के पांच वर्षों के बाद भी टीएमएस की दक्षता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती रही।

प्रणाली में ट्रेन आईडी दर्ज नहीं करने से इनके आवागमन की निगरानी द्वारा ट्रेनों को नियमित करने के लिए प्रणाली की कार्यक्षमता भी प्रभावित हुई। ऐसी ट्रेनों का "मिनट में संभावित आगमन (ईएआईएम)" प्लेटफार्म संकेतक पर नहीं दर्शाया गया था। इसके अतिरिक्त, स्टेशन पर ट्रेन आने की स्वचालित उदघोषणा भी नहीं की जा सकी। यह प्रणाली स्वचालित समयबद्धता रिपोर्ट और अन्य एमआईएस संबंधित रिपोर्ट तैयार नहीं कर सकी।

मध्य रेल प्रशासन इससे सहमत था और कहा (जनवरी 2018) कि नियंत्रकों को टीएमएस में ट्रेन यात्रा और उचित पहचान (आईडी) दर्ज करने के लिए सुझाव दिये गये थे।

2.3.3 रिकॉर्डों का मैन्यूअल अनुरक्षण

टीएमएस ने मध्य रेलवे के संपूर्ण उप-शहरी भाग को कवर नहीं किया। यह मुंबई सीएसएमटी-कल्याण भाग के लिए लागू किया गया था। कल्याण से (मुख्य लाईन पर) दूर के भाग को तथा संपूर्ण हार्बर तथा ट्रांस हार्बर लाईन कवर नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ट्रेन का आरंभ और यात्रा समाप्ति, समयबद्धता आकड़े ट्रेन रजिस्टर बुक से मैन्यूअल रूप से संगणित किये गये थे। ट्रेन रिजिस्टर बुक

में मैन्यूअल रूप से ट्रेन के प्रस्थान के समय रिकार्ड करने वाले सेंट्रल केबिन[71] में ट्रेन क्लर्क नियुक्त किये गये। इसके अतिरिक्त, टीएमएस कार्य स्टेशनों के परिचालन के लिए केंद्रीय केबिनों में भी स्टाफ की नियुक्ति की गई थी। यह कार्य का दोहरीकरण था, जिसे पूर्णत: प्रणाली द्वारा किया जा सकता था, यदि टीएमएस को पूरे भाग में लागू किया गया होता। मुंबई डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय में सीएसएमटी-कुर्ला और कुर्ला-कल्याण खंडों के लिए नियंत्रक डायरी और मुख्य आयुक्त डायरी (उप-शहरी) मैन्यूअल रूप से अनुरक्षित की गई थी। परिचालन विभाग ने भी टीएमएस से कोई रिपोर्ट तैयार नहीं की थी और रिपोर्ट मैन्यूअल रूप से तैयार नहीं की गई थी। इस प्रकार, वास्तविक समय आधार पर स्वचालित रिपोर्टें बनाने में टीएमएस के परिकल्पित लाभ प्राप्त नहीं किये जा सके।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि सीएसएमटी-कुर्ला और कुर्ला-कल्याण खंडों के लिए समयबद्धता की गणना मौजूदा प्रणाली से की जा सकती है बशर्ते कि सभी ट्रेन आईडी को प्रणाली में आवंटित और दर्ज किया गया हो। तथापि, समस्त उपनगरीय खंड, जो कल्याण सीएसएमटी (हार्बर लाइन) और थाणे (ट्रास हार्बर) से आगे विस्तारित है, के लिए समग्र समयबद्धता की गणना हेतु मैन्युअल रूप से गणना करना अपरिहार्य है।

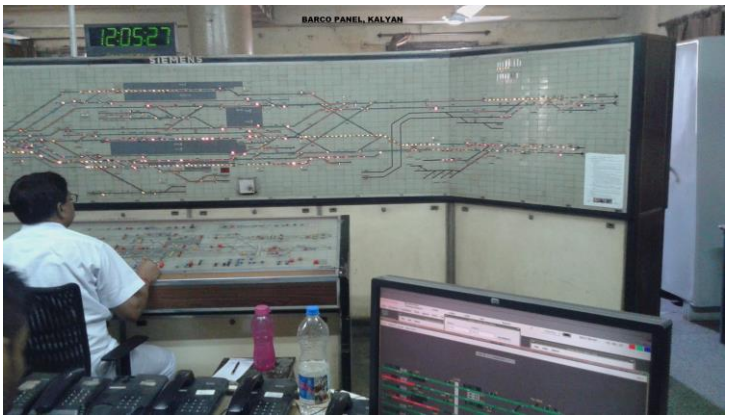
इसके अतिरिक्त, ट्रेन नियंत्रण चार्ट, ट्रेन ग्राफ, समयबद्धता रिपोर्ट, अज्ञात विलंबित ट्रेन, नियंत्रक की डायरी आदि टीएमएस के माध्यम से सृजित किये जा सकते हैं। यद्यपि, टीएमएस में प्राप्त ट्रेन आवागमन की कम संख्या और टीएमएस के आंशिक कार्यान्वयन के कारण, विभिन्न एमआईएस रिपोर्टें सृजित नहीं हो रही थी।

मध्य रेल ने स्वीकार (मार्च और सितम्बर 2017) किया कि टीएमएस में केवल सीएसएमटी-कल्याण खंड कवर किया गया था और कल्याण से आगे जाने वाली ट्रेन का समय टीएमएस में उपलब्ध नहीं था। उन्होंने कहा कि विभिन्न मानक एमआईएस रिपोर्टें भी मुंबई सीएसएमटी से कल्याण तक सीमित थी। इस प्रकार, केवल एक भाग में टीएमएस कार्यान्वयन द्वारा नियत उद्देश्य के लिए प्रभावी रूप से टीएमएस का उपयोग करने में सक्षम नहीं था।

[71] ट्रेन के प्रस्थान की अभिलेखित करने के लिए

2.3.4 स्टेशनों के भू-लेआऊट के साथ संकेतकों, पॉइंट आदि के लाईव संकेतक

टीएमएस द्वारा स्टेशनों के भू-लेआऊट के साथ संकेतकों, पॉइंटों और क्रासिंग के लाईव संकेतक, ट्रेन विवरण के साथ ट्रेन आवागमन के ऑन लाईन डिस्प्ले प्रदान करने के लिए थे। इसमें ट्रेन आईडी, रेक और नियंत्रकों के कार्यस्टेशनों पर और ट्रेन के यात्रा समाप्ति/यात्रा आरंभ होने वाले स्टेशनों पर मिमिक इंडीकेशन पैनल[72] (बार्को पैनल[73]) पर मार्ग निर्धारण शामिल थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि, अक्टूबर 2016 में विभागीय रूप से मुंबई डिवीजनल नियंत्रण में बार्को पैनल की जाचं[74] की गयी थी बार्को पैनल में ट्रेन आवागमन, पाईंट आदि की दृश्यता खराब रही।



चित्र 2.5 कल्याण में बार्को पैनल

मध्य रेलवे ने कहा (जनवरी 2018) कि उपरोक्त निर्दिष्ट पैनल टीएमएस के प्रारंभ से काफी पहले अर्थात दिसम्बर 2013 से प्रयुक्त किया जा रहा है। पैनल ने अपनी जीवतकाल के सात वर्ष पूरे कर लिया था तथा 2018-19 में इसे प्रतिस्थिापित करने की योजना थी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि प्रतिस्थापन प्रस्ताव 2018-19 के निर्माणकार्य कार्यक्रम में शामिल नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि बार्को इलैक्ट्रानिक सिस्टम (प्रा.) लिमिटेड[75] ने मार्च 2012 में इस उत्पाद शृंखला का उत्पादन बंद कर दिया था।

---

[72]अनुबंध करार की धारा VI की तकनीकी विशिष्टता संख्या 7

[73] बार्को पैनल के बनाने को निर्दिष्ट करता है जो डिजिटल डिस्प्ले इकाइयों-प्रत्येक आठ पैनलों की दो पंक्तियों की एक श्रृंखला है- बार्को वीडियो दीवार स्टेशनों के भू लेआउट के साथ उपनगरीय खंड के संकेतों, प्वाईंट, ट्रैक सर्किट आदि के लाइव संकेत प्रदर्शित करता है. बार्को पैनल ट्रेन आवागमन के प्रबंधन के लिए नियंत्रकों के लिए एक दृश्य साधन प्रदान करता है।

[74] जांचने की प्रक्रिया स्टेशन लेआउट में परिवर्तन के आधार पर टीएमएस डेटाबेस का अद्यतन करना शामिल है। अंशांकन के बाद, अद्यतित लेआउट वीडियो दीवार पर प्रदर्शित किया जाता है।

[75] बारको पैनल के ओईएम

उन्होंने दिसम्बर 2013 से रेल प्रशासन को अपनी तकनीकी सहायता देनी भी बंद कर दी थी। तद्नुसार, टीएमएस के ठेकेदार मै. बांबर्डियर ने मरे को यह सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न विकल्प प्रदान किये (अक्टूबर और नवम्बर 2015) कि टीएमएस में संस्थापित बार्को पैनल की दक्षता पुर्जों आदि की कमी के कारण प्रभावित नहीं हुई थी; यद्यपि, इस संबंध में मध्य रेल प्रशासन द्वारा समय पर कार्यवाही/निर्णय नहीं लिया गया।

इस प्रकार, अपनी जीवनकाल के पूरा होने के बावजूद बार्को पैनल के प्रतिस्थापन न किये जाने के कारण बार्को पैनल में दृश्यता कम होने की समस्या बनी रही जिसके कारण पैनल नियंत्रकों को समस्याएं हुई।

मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2019) में बताया कि दृश्यता में बार्को पेनल के खराब पेनल/क्यूबों को बदलकर पर्याप्त रूप से सुधारा जा सकता है। तथापि, पूर्ण प्रतिस्थापन का प्रस्ताव निर्माण कार्य कार्यक्रम 2019-20 में किया गया। बढ़ते जीवनकाल के कारण समग्र दृश्यता में धीरे-धीरे कमी आ रही है।

2.3.5 यात्री सूचना प्रणाली के टीएमएस का अंतर्संबंध

टीएमएस संकेतकों, दृश्य डिस्प्ले इकाई (वीडीयू) और यात्री उद्घोषणा प्रणाली (पीएएस) के साथ अंतर्संबंध था। लेखापरीक्षा ने पाया कि संकेतक में ट्रेन का आगमन, वीडीयू और पीएएस में उद्घोषणा प्रणाली द्वारा स्वचालित रूप से नहीं की जा रही थी। उदघोषक अर्थात् टीएमएस संचालन करने वाले व्यक्ति द्वारा संकेतक में अगली ट्रेन के आगमन डिस्पले में प्रणाली को निर्देश/आदेश दिये जा रहे थे। सीएसएमटी मुंबई में, उपनगरीय ट्रेन प्रस्थान की घोषणा और उपनगरीय ट्रेन समय का डिस्प्ले मैन्यूअल रूप से किया गया था। ऐसा इसलिए हुआ क्योंकि मरे ने केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय[76] में टीएमएस के साथ केंद्रीय उदघोषणा प्रणाली (सीएएस)[77] की इंटरफेसिंग के लिए उपकरण/मोड्यूल की खरीद नहीं की थी। खरीद न करने के कारण अभिलेखित में नहीं थे।

मध्य रेल ने कहा (मार्च 2017) कि यह सुविधा प्रयुक्त नहीं की गई थी क्योंकि इसमें चल रही ट्रेन की उचित आइडी बनाये रखना अपेक्षित था अन्यथा आने जाने वाले यात्रियों को गलत सूचना प्रेषित होती जिसके कारण यात्रियों को शिकायत होती। उन्होंने यह भी कहा कि मुंबई सीएसएमटी में मौजूदा पीआईएस

[76] पीसी आधारित सीए प्रणाली की आपूर्ति, संस्थापना, परीक्षण और कमीशन के लिए अनुबंध में प्रदान की गई अनुसूची मद (संख्या 41) और एफआरएस की मद संख्या 13.5

[77] यात्री सूचना प्रणाली का एक हिस्सा

के साथ टीएमएस का एकीकरण लागू नहीं किया गया था क्योंकि मुंबई सीएसएमटी यात्रा आरंभ होने का स्टेशन था, जहां इएआईएम और वीडीयू यात्री के दृष्टिकोण से प्रसंगिक नहीं था (जनवरी, 2018) ।

यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएसएमटी स्टेशन पर स्वचालित मार्ग सेटिंग (एआरएस), ट्रेन आवागमन का आनलाईन डिस्प्ले, नियंत्रकों से संदेश निर्देश फ्लैश करना और प्रत्येक लाईन पर दो अगली ट्रेनों के ईएआईएम के बारे में सूचना उपलब्ध कराने वाली प्रणाली, उपलब्ध कराना था। अन्य स्टेशनों पर इन सुविधाओं को एआरएस के साथ सीएसएमटी मार्ग रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) केबिन में उपलब्ध कराना था। लेखापरीक्षा ने पाया कि एआरएस[78] का प्रावधान निविदा के निष्पादन के दौरान भी नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि विभिन्न कारणों से आईडी के माध्यम से टीएमएस पर लॉग-ऑन न की गई ट्रेनों के आधार पर सार्वजनिक क्षेत्र में गलत सूचना देने से बचने के लिए मानवीय हस्तक्षेप आवश्यक था। सीएसएमटी में, मौजूदा पीआईएस प्रणाली के टीएमएस के समेकन को कार्यान्वित नहीं किया गया था क्योंकि यह उदगम स्टेशन नहीं है और ईएआईएम और वीडीयू का यात्री के दृष्टिकोण से कोई संबंध नहीं है। इसके अलावा सीएसएमटी को उपनगरीय यातायात के लिए टीएमएस शुरू करने से पूर्व आधुनिक ट्रेन सूचना प्रणाली के साथ पहले ही उपलब्ध कराया गया था और यह संतोषजनक रूप से कार्यशील है और इसलिए पीआईएस के साथ इसके टीएमएस एकीकृत करने की कोई आवश्यकता महसूस नहीं की गई थी। सीएएस का उद्देश्य केंद्रीय स्थान से सभी स्टेशनों को एक समय पर सामूहिक रूप से सामाजिक/सुरक्षा संबंधी संदेशों के साथ-साथ आकस्मिक संदेश उपलब्ध कराने है।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। एफआरएस और जीसीसी के अनुसार इन विशेषताओं को कार्यक्षेत्र में शामिल किया गया था। टीएमएस के साथ सीएएस की इंटरफेसिंग को छोड़ने के कारण प्रस्तुत नहीं किए गए। टीएमएस चालू करने के पांच वर्षों के बाद भी मानवीय हस्तक्षेप जारी रहा। चूँकि उपनगरीय यातायात के लिए आधुनिक ट्रेन सूचना प्रणाली पहले ही उपलब्ध करा दी गई थी। मंत्रालय द्वारा पीआईएस के साथ एकीकृत टीएमएस के कार्य के सम्मिलन हेतु कारण नहीं बताए गए।

[78] निविदा अनुसूची की मद संख्या-34

2.3.6 वार्षिक अनुरक्षण का गैर-निष्पादन

ठेके के अंतर्गत मै. बॉंबर्डियर द्वारा आपूर्त टीएमएस के हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर की वारंटी दो वर्ष अर्थात 5 दिसंम्बर 2015 तक थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि वारंटी अवधि समाप्त होने के बाद, वार्षिक अनुरक्षण ठेका (एएमसी) मरे प्रशासन द्वारा सौंपी गई थी। हार्डवेयर परिसंपत्तियां संकेतक विभाग द्वारा विभागीय रूप से अनुरक्षित की गई थी।

मध्य रेलवे ने कहा (जनवरी 2018) कि एएमसी में प्रवेश करने के प्रयास चल रहे थे। फर्म से केवल व्यावसायिक वस्तुओं को कवर करने के लिए मै. बॉंबर्डियर से एएमसी निविदा पुन: आमंत्रित की जाएगी। अन्य मदों के लिए, आगे की कार्रवाई हेतु पुन: निविदा की प्रतिक्रिया के आधार पर निर्णय लिया जाएगा।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि मूल उपस्कर विनिर्माता (ओईएम) मै. बॉम्बर्डियर ट्रांसपोर्टेशन इंडिया लिमिटेड ने सितम्बर और नवम्बर 2017 में दो खुली निविदाओं में भाग नहीं लिया था। तथापि ओईएम से व्यावसायिक वस्तुओं और भंडार खुली निविदा से अन्य वस्तुओं की खरीद के माध्यम से विभागीय रूप से प्रणाली का रख-रखाव किया जा रहा है।

2.3.7 निष्कर्ष

मुंबई डिवीजन के सभी खंडों में टीएमएस कार्यान्वित नहीं किया गया था। इसने मरे की संपूर्ण मुंबई उपनगरीय व्यवस्था के लिए प्रणाली के पूर्ण लाभ की उपलब्धता को प्रतिबंधित कर दिया। खंड जहां पर टीएमएस को लागू किया गया था, वहां चल रही सभी ट्रेनों के आवागमन के विवरण भी एकत्र नहीं किये गये थे। ट्रेन रजिस्टर में ट्रेन आवागमन, को अभिलेखित करना टीएमएस में ट्रेन के ब्यौरें, नियंत्रक द्वारा प्रस्थान सूचना एकत्र करना और प्रकटन जैसे कार्य मैन्यूअल रूप से किये गये थे। कार्यान्वयन के बाद, सेंट्रल केबिनों के कार्यभार में वृद्धि हुई चूंकि उन्होंने ट्रेन आवागमन को मैन्यूअल रूप से अभिलेखित किया था। अवसंरचना इनपुट डाटा प्राप्त न होने और टीएमएस परिचालन में रेल कर्मियों के अपर्याप्त ज्ञान के कारण प्रणाली अप्रभावी रही। दिसम्बर 2013 से ₹ 24.23 करोड़ के व्यय के बावजूद भी परिकल्पित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुए थे।

2.3.8 सिफारिशें

1. *टीएमएस को अभिप्रेत हिलाभ प्राप्त करने के लिए मरे की मुंबई डिवीजन में उप-नगरीय रेल नेटवर्क के सभी उप-नगरीय खंडों पर कार्यान्वित किया जाना आवश्यक है।*
2. *उप-नगरीय ट्रेनों की गतिविधि के विषय में वास्तविक समय आधार पर पूर्ण सूचना प्लेटफार्म पर ट्रेन की प्रतीक्षा कर रहे यात्रियों को उपलब्ध कराई जानी चाहिए।*
3. *चल रही सभी ट्रेनों के आवागमन के ब्यौरे सही एमआईएस रिपोर्टें तैयार करने के लिए प्राप्त करने चाहिए।*
4. *मैन्यूअल हस्तक्षेप तथा समयबद्धता आंकडों की संभावित छेड़छाड से बचने के लिए टीएमएस द्वारा समयबद्धता की गणना की जानी चाहिए।*
5. *वार्षिक अनुरक्षण ठेका उचित कार्यप्रणाली परिस्थिति में टीएमएस अनुरक्षण के लिए समय पर आरंभ किया जाना चाहिए।*

2.4 दक्षिण रेलवे (दरे): घरेलू कंटेनर टर्मिनल के कंटेनर रेल टर्मिनल में अविवेकपूर्ण परिवर्तन के कारण राजस्व की हानि

दरे प्रशासन ने कॉनकोर घरेलू कंटेनर टर्मिनल (डीसीटी), सेलम बाजार को कंटेनर रेल टर्मिनल (सीआरटी) में परिवर्तित करने का निर्णय लिया गया। कंटेनर या कार्गो भंडारण की उपलब्धता के बिना जो सफलतापूर्वक सीआरटी के प्रचालन के लिए आवश्यक था, सुनिश्चित किया गया। डीसीटी कॉनकोर द्वारा विशेष रूप से प्रयुक्त किया गया था, जबकि सीआरटी सभी कंटेनर ट्रेन परिचालकों द्वारा प्रयुक्त करने के लिए थे। यद्यपि, दरे ने सेलम बाजार स्टेशन पर जहां रेलवे सीआरटी पहले ही मौजूद था वहां अन्य सीआरटी तैयार करने की मांग का निर्धारण नहीं किया गया था। सीआरटी के रूप में डीसीआर के संपरिवर्तन के बाद, 2016-17 और 2017-18 के दौरान कोई बाह्य लदान नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, दरे ने कॉनकोर से मालभाड़ा ढुलाई प्रभार एवं लाइसेंस शुल्क के रूप में राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

रेल मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम के रूप में कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर) को मार्च 1988 में सम्मिलित किया गया था। इस कॉर्पोरेशन का मुख्य उद्देश्य आधुनिक बहुविध परिवहन लॉजिस्टिक्स और आधारभूत अवसंरचना विकसित करना था। कॉनकोर देश की बढ़ती हुई घरेलू और

अंतर्राष्ट्रीय कंटेनरकृत कार्गो और कारोबार को सहायता प्रदान करता है। जहां भी रेलवे भूमि कंटेनर टर्मिनल के परिचालन के लिए उनको पट्टे पर दी गई है, वहां यह रेलवे को लाइसेंस शुल्क का भुगतान[79] करता है। लाइसेंस शुल्क कंटेनर (टीईयू-बीस फुट के बराबर वाली इकाई) की संख्या के आधारित है।

दरे ने एक डीसीटी की स्थापना के लिए 2001 में कॉनकोर को सेलम बाजार में 7.311 एकड़ रेल भूमि सौंपी। डीसीटी जुलाई 2001 के दौरान परिचालित हो गया था। भूमि लाइसेंस करार पांच वर्षों की अवधि हेतु जुलाई 2004 में लागू किया गया था और बाद में जुलाई 2014 तक आगे बढ़ाया गया था। कॉनकोर द्वारा प्रबंधित किये गये टीइयू के आधार पर रेलवे बोर्ड ओदशों[80] के अनुसार पट्टा प्रभार देय थे। इस टर्मिनल पर, शालीमार और तुगलकाबाद से आने वाला यातायात सफेद सीमेंट था और बाहर जाने वाला स्टार्च लैंड, ओलीवाइन रेत, हल्दी, मैग्नीशियम पाउडर आदि था। बाहर जाने वाले यातायात कॉनकोर, तोंडीयारपेट हब (आईसीडीटी) मार्ग के माध्यम से जाते थे।

भूमि लाइसेंस करार के समाप्त होने पर, कॉनकोर ने जुलाई 2014 से आगे दस वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस नवीकरण के लिए दरे प्रशासन से संपर्क किया था। दरे प्रशासन लाइसेंस की अवधि को बढ़ाने के लिए सहमत नहीं हुआ तथा अप्रैल 2015 तक कॉनकोर को भूमि खाली करने के लिए कहा गया। दरे ने इस आधार पर निर्णय लिया कि यातायात में कमी आई थी और कॉनकोर मामूली लाइसेंस शुल्क का भुगतान करके मुख्य भूमि पर कब्जा किया हुआ था। उन्होंने यह भी पाया कि वे सुविधा को सीआरटी में परिवर्तित कर सकते थे और सभी कंटेनर ट्रेन चालकों द्वारा प्रयोग करने के लिए परिचालित किये जा सकते थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मई 2015 में सेलम बाजार में सीआरटी के रूप में डीसीटी को अधिसूचित[81] करने के बाद, बाहर जाने वाला यातायात शून्य हो गया। मई 2015 से पहले सेलम बाजार डीसीटी में प्रति माह 135 कंटेनर इकाई तक का औसत कॉनकॉर द्वारा संभाला गया था। इसके अतिरिक्त, आने वाला यातायात सीआरटी से डीसीटी परिवर्तन के बाद आंशिक रूप से भी कम हो गया था, जैसा कि नीचे तालिका में देखा जा सकता है:

---

[79] रेलवे बोर्ड पत्र सं.2001/एलएमएल/13/55/सस्क. दिनांक 24.1.2008, समय-समय पर संशोधित

[80] रेलवे बोर्ड पत्र सं.2001/एलएमएम/13/55 दिनांक 24.09.2003

[81] 2015 की अग्रिम दर अधिसूचना 5

तालिका 2.2 - 2012-13 से टर्मिनल पर प्रबंधित किया गया यातायात					
जब टर्मिनल इन रूप में कार्य कर रहा था	वर्ष	आवक		जावक	
		रेक	लोड की गई इकाई की संख्या	रेक	लोड की गई इकाई की संख्या
डीसीटी (कॉनकोर द्वारा प्रबंधित किया गया)	2012-13	45	3212	45	1962
	2013-14	38	3036	38	1544
	2014-15	35	2770	35	1450
	2015-16 (मई 2015 तक)	6	412	6	186
सीआर (दरे प्रशासन द्वारा प्रबंधित किया गया)	2015-16 (जून से मार्च 2016 तक)	20	1510	20	74
	2016-17	31	2528	31	0
	2017-18	31	2484	31	0

यह भी देखा जा सकता है कि 2015-16 के दौरान केवल 74 कंटेनर ही लोड कराये गये। 2016-17 और 2017-18 में, कोई लोड किया गया जावक यातायात टर्मिनल से बुक नहीं किया गया था। इस प्रकार, दरे ने सीआरटी के रूप में डीसीटी के संपरिवर्तन के बाद मालभाड़ा ढुलाई प्रभार के संबंध में अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया गया कि बाद में कॉनकोर ने सेलम बाजार में डीसीटी की पुन: प्राप्ति के लिए दरे प्रशासन से अनुरोध[82] किया। उन्होंने औसतन आवक की 240 कंटेनर इकाई तथा जावक यातायात की 120 कंटेनर इकाई प्रति मास तक प्रबंधित करने का आश्वासन दिया। यद्यपि, दरे प्रशासन द्वारा प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया था। सेलम डिवीजन के डिवीजनल रेलवे प्रंबधक ने भी डीसीटी से सीआरडी पर वापस जाने का सुझाव दिया (जून 2016)। यद्यपि, जोनल मुख्यालय इससे सहमत नहीं हुआ।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि सेलम बाजार डीसीटी से सीआरटी में संपरिवर्तन (मई 2015) करते समय, 2013-14 और 2014-15 के दौरान मौजूदा सीआरटी[83] द्वारा वहन किया गया यातायात शून्य था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

[82] जून और अगस्त 2016

[83] 24 में से केवल तीन सीआरटी (मेलपक्कम, मिलाविटन और पानंबूर) ने यातायात किया गया था

- रेलवे के सेलम बाजार माल गोदाम में सीआरटी भी कॉनकोर के डीसीटी के समीप स्थित था। दरे प्रशासन द्वारा इसे सीआरटी में संपरिवर्तित किया गया था। यह माल गोदाम सेलम बाजार रेलवे स्टेशन से अन्य दिशा में स्थित था। इसने 2010-11 से 2014-15 के दौरान कोई यातायात वहन नहीं किया। इस तथ्य को सीआरटी से डीसीटी को अधिसूचित करते समय ध्यान में नहीं रखा गया था।
- नई अधिसूचित सीआरटी (कॉनकोर के आईसीडी या डीसीटी के संबंध में) में कोई कंटेनर या कार्गो के भंडारण की सुविधा नहीं है। इस स्थान पर खाली कंटेनर की उपलब्धता उपभोक्ताओं के लिए बड़ी समस्या थी।
- दरे प्रशासन ने सेलम बाजार डीसीटी से हब और स्पोक प्रणाली[84] के तहत तोंडीयारपेट हब से शालीमार और तुगलकाबाद तक कंटेनरों के आवागमन से होने वाले उर्पाजन पर ध्यान नहीं दिया।
- कॉनकॉर ने तीन वर्षों की अवधि के बाद भी सेलम बाजार नई अधिसूचित सीआरटी में एकमात्र उपभोक्ता बना रहा। किसी अन्य निजी कंटेनर आपरेटर को यातायात प्रदान नहीं किया गया।
- 2016-17 और 2017-18 के दौरान इस नई सीआरटी से कोई लदान नहीं हुआ था। संभावना यह है कि यातायात सड़क माध्यम से चल रहा था।

अपने उत्तर में रेलवे बोर्ड ने कहा (24 जनवरी 2019) कि सेलम बाजार डीसीटी को सीआरटी के रूप में अधिसूचित करने का निर्णय नई व्यवस्था के सिद्धांतों के अनुसार नहीं किया गया था। उन्होंने कहा कि अन्य सीटीओ ने सेलम बाजार डीसीटी से संचालन के लिए अभिरूचि प्रकट नहीं की। इसलिए, यह बिना मूल्य समान अवसर का सृजन करना उनका कर्तव्य था ताकि सभी सीटीओ का परिचालन किया जा सकें। कॉनकॉर के निम्न निष्पादन को ध्यान में रखते हुए, दरे ने इसे सीआरटी के रूप में अधिसूचित करने का निर्णय लिया। यद्यपि, उन्होंने स्वीकार किया कि सेलम बाजार डीसीटी में कंटेनर/कार्गो के लिए स्टेकिंग सुविधा की कमी के कारण लोड किये गये कंटेनरों की बुकिंग प्रभावित हुई। उन्होंने यह भी कहा कि सीटीओ के लिए सेलम बाजार डीसीटी में अप्रयुक्त रेल

[84] हब और स्पोक सिस्टम के तहत, एक टर्मिनल को हब के रूप में माना जाता है और कॉनकॉर द्वारा सड़क और रेल शटल सेवाओं का उपयोग करके दीर्घावधि यातायात संग्रहण के माध्यम से लघुअवधि सेवाओं को सक्षम बनाता है। उक्त सुविधा रेलवे द्वारा सीआरटी का प्रचालन करने के लिए उपलब्ध नहीं है।

भूमि के आवंटन की अनुमति का अनुरोध संबंधी दरे का प्रस्ताव विचाराधीन था। इससे सीटीओ को अतिरिक्त लागत के बिना जावक लदान सुविधा प्राप्त होगी।

अत: दक्षिण रेलवे द्वारा सेलम मार्केट में कॉनकॉर डीसीटी को आरसीटी में, कंटेनर या कार्गो भंडारण की उपलब्धता को सुनिश्चित किए बिना, जो सीआरटी के सफल संचालन के लिए महत्वपूर्ण था, में परिवर्तित करने का निर्णय अविवेकपूर्ण था ।

दक्षिण रेलवे ने कॉनकोर से ढुलाई प्रभार और लाइसेंस शुल्क से राजस्व अर्जित करने का अवसर भी खो दिया, जो कि सीआरटी में संपरिवर्तन से पहले उनके पास प्रोद्भूत हो रहा था ।

2.5 बारह जोनल रेलवे[85]: लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों से शास्ति ब्याज की गैर-वसूली

जोनल रेलवे ने स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों के साथ करार किया। हालांकि, वे लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के लिए समझौते में उपयुक्त शास्ति खंड को शामिल करने में विफल रहे। फलस्वरूप, बारह जोनल रेलवे ने 2012-13 से 2017-18 तक की अवधि के लिए ₹ 7.81 करोड़ के दंडस्वरूप ब्याज की वसूली नहीं कर सकें। तीन जोनल रेलवे ने रेलवे स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए ₹ 94 लाख के लाइसेंस शुल्क की वसूली नहीं की।

रेलवे बोर्ड ने विभिन्न श्रेणियों के स्टेशनों में राष्ट्रीयकृत बैंकों द्वारा स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम) की स्थापना की अनुमति देने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश[86] दिए। रेलवे एटीएम की स्थापना के लिए प्रदान की गई भूमि के लिए बैंक से लाइसेंस शुल्क लेता है। लाइसेंसधारी (बैंकों) 10 दिनों तक रेलवे को बकाया के देरी से भुगतान के लिए ₹ 5,000 प्रति चूक तक क्षतिपूर्ति भुगतान के लिए उत्तरदायी है।, इसके अलावा, निर्देशों[87] में स्पष्ट रूप से लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान के मामले में 18 प्रतिशत प्रति वर्ष की समान दर से दंडस्वरूप ब्याज लगाया गया है।

---

[85] दपरे, दमरे., पूतरे, परे, उपूरे, दरे, उमरे, दपूरे, मरे, उरे, पूमरे और उसीरे

[86] जनवरी 2001 के वाणिज्यिक परिपत्र 3 के पैरा 29

[87] 2012 के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 39

लेखापरीक्षा ने 12 जोनल रेलवे में 36 मंडलों के रिकॉर्डों को समीक्षा की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे ने लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान करने के लिए दंडस्वरूप ब्याज[88] के उद्ग्रहण के लिए बैंकों के साथ करार में उपयुक्त शास्ति खंड शामिल नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप 2012-13 से 2017-18 (अगस्त 2018 तक) की अवधि के लिए ₹ 7.81 करोड़[89] के दंडस्वरूप ब्याज की वसूली नहीं हुई। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि तीन जोनल रेलवे[90] ने विभिन्न श्रेणियों के रेलवे स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए ₹94 लाख की लाइसेंस शुल्क की भी वसूली नहीं की।

इसके प्रत्युत्तर में, दक्षिण पश्चिम रेलवे ने कहा कि लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान के लिए 18 प्रतिशत दंडस्वरूप ब्याज के उद्ग्रहण और प्रेषण के लिए करार में कोई प्रावधान नहीं था। उन्होंने कहा कि देर से भुगतान के लिए ब्याज प्रेषण को संबंधित बैंक प्रबंधकों को एक पत्र भेजा जाएगा। हालांकि, अन्य जोनल रेलवे से जवाब प्रतीक्षित था।

लेखापरीक्षा का विचार है कि करार में इस तरह के प्रावधान के अभाव में बैंक कानूनी रूप से पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ दंडस्वरूप ब्याज का भुगतान करने के लिए बाध्य नहीं होंगे। इसलिए बैंकों द्वारा ₹ 7.81 करोड़ के दंडस्वरूप ब्याज के प्रेषण की संभावना कम है।

इसके अलावा, एटीएम के संचालन के लिए करार पांच वर्षों की अवधि के लिए बना रहेगा और पारस्परिक रूप से सहमत शर्तों पर आगे की अवधि के लिए विस्तार योग्य होगा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एटीएम के संचालन के लिए वैधता अवधि के विस्तार के लिए जोनल रेलवे के द्वारा बैंकों के साथ करार के कार्यान्वयन में अत्याधिक देरी हुई थी। रेलवे ने करार का विस्तार करते समय शास्ति खंड को भी नहीं जोड़ा।

इस प्रकार, जोनल रेलवे का वाणिज्यिक विभाग स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए करार में उपयुक्त शास्ति खंड को जोडने में विफल रहा। परिणामस्वरूप,

---

[88] 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से

[89] दपरे – ₹ 59.11 लाख, दमरे – ₹ 5.09 लाख, पूतरे– ₹ 14.60 लाख, परे – ₹ 17.58 लाख, उपूरे ₹ 53.44 लाख और ₹ 21.80 लाख (लाइसेंस शुल्क), द.रे. – ₹ 61.12 लाख, उमरे – ₹ 68.34 लाख और ₹ 7.16 लाख (लाइसेंस शुल्क), दपूरे – ₹ 11.73 लाख और ₹ 64.61 लाख (लाइसेंस शुल्क), मरे – ₹ 83.36 लाख, उरे – ₹ 342.14 लाख, पूमरे – ₹ 12.35 लाख और उसीरे – ₹ 52.21 लाख.

[90] उपूरे, उमरे और दपूरे

बैंको द्वारा देरी से भुगतान के लिए ₹ 7.81 करोड़ की शास्ति को वसूल नहीं किया जा सकता।

लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान के लिए करार में शास्ति खंड को शामिल करने में विफलता के लिए जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड को 4 जनवरी 2019 मामले को संदर्भित किया गया, उनका जवाब प्राप्त नहीं हुआ (30 सितम्बर 2019)।

2.6 पश्चिम मध्य रेलवे (प.म.रे): श्रेणी एलआर1 की सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर) से कम माल भाडा प्रभारित करने के कारण राजस्व की हानि

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, मिश्रित वस्तुओं के मामले में, वस्तुओं की उच्च श्रेणी के लिए लागू दर पर माल भाडा वसूल किया जाना चाहिए। इसके अलावा, सभी आवश्यक योग्य रियायतें देने के बाद रेक का 'न्यूनतम प्रभार्य माल भाडा श्रेणी एलआर1 के सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर) से कम नहीं होना चाहिए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि प.म.रे के गुड्स शेड्स/ कोटा में, मिश्रित वस्तुओं के मामले में माल भाडा श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर की तुलना में कम दर पर लगाया जा रहा है। इसके कारण जुलाई 2015 से जून 2018 के दौरान ₹ 8.49 करोड़ के माल भाडा प्रभार की कम वसूली हुई।

जून 2014 में, रेलवे बोर्ड ने माल भाडा अग्रेषकों के लिए प्रोत्साहन योजना (आईएसएफएफ) सहित विभिन्न माल भाडा प्रोत्साहन योजनाओं के संचालन के लिए निर्देश[91] जारी किए। इस योजना का उद्देश्य कार्गो एकत्रीकरण और रेलवे वस्तु बास्केट के विस्तार की सुविधा प्रदान करना था। योजना को कुछ आशोधन के साथ जून 2015[92] में संशोधित किया गया था। प्रावधानों[93] के अनुसार, श्रेणी एलआर 1 (सभी रियायतों पर विचार करने के बाद) की सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर)[94] न्यूनतम प्रभार्य माल भाडा दर से कम नहीं होना चाहिए। इस योजना के तहत, माल भाडा की वसूली के लिए निर्धारित शर्तें निम्नानुसार हैं।

---

[91] मुख्य दर परिपत्र सं. टीसीआर/1078/2014/02 दिनांक 13 जून 2014 मुख्य दर (मुख्य दर परिपत्र एफआईएस/2014/0)

[92] पत्र सं. टीसीआर/1078/2014/02 दिनांक 16 जून 2015 (मुख्य दर परिपत्र 2015)

[93] मुख्य दर परिपत्र 2015 की पैरा 2.3 (फ्लोर दरे)

[94] एनटीआर वस्तु टैरिफ में प्रकाशित आधार दर के साथ-साथ व्यस्त सत्र प्रभार, संकुलन प्रभार और विभिन्न परिवहन उत्पादों पर लागू अनुपूरक प्रभार जैसे मांग प्रबंधन प्रभारों सहित किसी वस्तु के लिए परिवहन के लिए कुल प्रभारों को निर्दिष्ट करता है।

तालिका 2.3- माल भाडे की वसूली के लिए शर्तें			
विवरण		वैगनों की संख्या	माल भाडे की दर
क	एक वस्तु के साथ अलग अलग वैगनों को लोड किया गया	जितने भी वैगन हो	लोड की गई वस्तु के लिए प्रत्येक वैगन की ट्रेन लोड दर
ख	दों वस्तुओं के साथ अलग-अलग वैगनों को लोड किया गया	जितने भी वैगन हो	लोड की गई दो वस्तुओं के उच्च वर्ग के लिए प्रत्येक वैगन हेतु ट्रेन लोड दर
ग	दो से अधिक वस्तुओं के साथ अलग-अलग वैगनों को लोड किया गया	10 वैगनों से अधिक नहीं	120 की मिश्रित श्रेणी दर

लेखापरीक्षा ने वस्तुओं के, शेड़ कोटा के रिकॉर्ड की समीक्षा की। जुलाई 2015 और जून 2018[95] के दौरान, आईएसएफएफ के तहत चांगसारी गुड्स शेड और बिहता गुड्स शेड में विभिन्न वस्तुओं[96] के लिए 120 रेकों को बुक किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कोटा गुड्स शेड में लोड किए गए 120 रेकों में से 104, का श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर से कम दर पर माल भाडा का शुल्क लिया गया था। यह जून 2015 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुरूप नहीं था, क्योंकि रेकों को मिश्रित वस्तुओं से भरा गया था। लेखापरीक्षा ने डब्ल्यूसीआर में वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक/कोटा द्वारा एनटीआर से कम माल भाडे की गलत वसूली के कारण ₹ 8.49 करोड़ के माल भाडे के कम संग्रहण का आंकलन किया।

मामले को सितम्बर 2018 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया; उन्होने बताया (05 सितम्बर 2019) कि:

(i) रेलवे ने भाड़ा रेलवे बोर्ड के नवम्बर 2014 के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रभारित किया है। इस दिशा निर्देश के अनुसार श्रेणी अनुसार एलआर 1 का भाड़ा श्रेणी एलआर 2, एलआर 3 और एलआर 4 के अंतर्गत वस्तुओं के लिए प्रभारित नहीं होगा सिवाय उन मामलों के जहां वैगन में एक वस्तु से अधिक लोड़ की गई हो।

(ii) श्रेणी एलआर 1 से नीचे कोई वस्तु किसी स्कीम के अंतर्गत उच्चतर श्रेणी पर प्रभारित नहीं की जानी चाहिए जब तक कि वैगन एक/ एकल वस्तु से अधिक लोड़ हो।

---

[95] 19 जून 2018 तक

[96] लिग्नाइट पाउडर, मक्का, कार्बोक्सी मिथाइल सेलूलोज़, सिरेमिक टाइल्स, कोटा स्टोन, पुट्टी, पीवीसी पाउडर, चीनी कैंडी, सोडियम सल्फेट, डी.ओ.सी,स्नैक्स, ग्राम भूसी, ग्रोसरी

(iii) संबंधित पक्षकार को वर्तमान आईएसएफएफ स्कीम के साथ-साथ अप्रैल 2015 से अप्रैल 2016 की अवधि के लिए आईएसआईटी (इंक्रीमेंन्टल ट्रैफिक के लिए इंसेटिव स्कीम) करार के अंतर्गत छूट की स्वीकृति दी गई। रेलवे बोर्ड ने पमरे को अधिसूचना भी जारी (अगस्त 2019) करते हुए बताया कि जोनल रेलवे द्वारा उनके ग्राहकों के साथ मुख्य दर परिपत्र 2014 पर आधारित निष्पादित करार उनकी अवधि तक वैध बने रहेगें।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने सूचित किया कि मुख्य दर परिपत्र 2014 ने स्वत: अनुबंधित किया कि सभी छूट के पश्चात प्रभार्य भाड़ा श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर से कम नही होना चाहिए। यह दोनों स्कीमों अर्थात आईएसआईटी और आईएसएफएफ के लिए उल्लिखित था। वही अनुच्छेद संशोधित मुख्य दर परिपत्र/ 2015 में दोहराया गया, जिसमें आईएसएफएफ के सिवाय सभी वर्तमान छूट स्कीमों को बंद कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त रेलवे ने स्वयं बताया कि आईएसआईटी स्कीम के अंतर्गत छूट के लिए करार मार्च 2016 तक वैध थे।

इस प्रकार, मुख्य दर परिपत्र 2014 और 2015 के अनुसार श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर के नीचे भाड़े का प्रभारण सही नहीं था।

2.7 पूर्व मध्य रेल (पू.म.रे): उच्च आयतनी बीटीपीएन वैगनों में कास्टिक सोडा लाई की कम लदाई

बीटीपीएन वैगनों में बीटीसीएम से 1.82 गुना की आयतनी क्षमता है ईसीआर में बीटीपीएन वैगनों को लगभग एक टन प्रति वैगन कम भारित किया गया। ये बीटीपीएन वैगन की स्टैंसिल ले जाने की क्षमता के अनुसार वसूल किए गए थे जो कि पीओएल यातायात के लिए था। हालांकि, बीटीपीएन वैगनों में अधिक कास्टिक सोडा ले जाने की गुंजाइश है, गैर-पीओएल उत्पाद जिसमें उच्च आयतनी क्षमता है। बीटीपीएन वैगनों की वहन क्षमता को संशोधित करने की आवश्यकता हैं, जो कास्टिक सोडा लाई ले जाने और तदनुसार माल भाडे को प्रभारित करने के लिए उपयोग किया जाता है।

पू.म.रे में, मुरी में दो साइडिंगस[97] में ग्रेसिम इंडस्ट्रीज लिमिटेड साइडिंग[98] /गारवा रोड़ द्वारा कास्टिक सोडा लाइ के परिवहन की नियमित मांग है। कास्टिक सोडा

[97] आदित्य बिरला कंपनी लिमिटेड द्वारा स्वामित्व

[98] हिंडाल्कों इंडस्ट्रीज लिमिटेड और मैसर्स उत्कल एल्युमिना इंटरनेशनल लिमिटेड

लाई को ढोने के लिए, साइडिंग मालिक ने बीटीसीएस[99] वैगनों का प्रयोग किया है। इसके अतिरिक्त, साइडिंग मालिक भी कास्टिक सोडा लाई के परिवहन के लिए बीटीपीएन[100] वैगनों के लिए रेलवे को प्रेरित कर रहा है। बीटीपीएन वैगन केवल पेट्रोलियम उत्पादों को ले जाने के लिए होता है, जो अत्यधिक ज्वलनशील होता है और इसमें कास्टिक सोडा की तुलना में कम विशिष्ट गुरूत्व होता है। इसके अलावा, बीटीपीएन वैगनों में पीओएल उत्पादों को ले जाने के लिए वैगनों की क्षमता का पांच प्रतिशत से कम स्थान वायु के लिए छोडना[101] आवश्यक नहीं है।

जून 2014 से, साइडिंग मालिक के अनुरोध के अनुसार, रेलवे द्वारा गारवा रोड और मुरी के बीच कास्टिक सोडा लाई ले जाने के लिए 30 से 36 बीटीपीएन वैगनों की एक रेक प्रदान की गई थी। बीटीसीएन वैगन की 38.75 सीयूएम की आयतनी क्षमता है और कास्टिक सोडा लाई 55.28 टन तक लोड किया जा रहा था। दूसरी ओर, बीटीपीएन वैगन की 70.40 सीयूएम की आयतनी क्षमता है, जो बीटीसीएम वैगन की आयतनी क्षमता का 182 प्रतिशत था हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि बीटीपीएन वैगनों में केवल[102] 54.28 टन तक कास्टिक सोडा लोड किया गया था। ऐसा इसलिए था क्योंकि बीटीपीएन वैगन की 54.28 टन स्टेंसिलड ले जाने की क्षमता (सीसी) थी। इसलिए, बीटीपीएन वैगनों के लिए माल भाडा बीटीपीएन वैगन के स्टैंसिल सीसी (54.28 टी) पर वसूला जा रहा है। इसके अलावा, इन वैगनों में लदाई के वजन की जांच करने के लिए रेलवे द्वारा कोई निरीक्षण नहीं किया और भेजने वाले द्वारा घोषित भार को स्वीकृत कर लिया था।

इस प्रकार, बीटीपीएन वैगनों, जिसमें बीटीसीएम वैगनों से 1.82 गुणा अधिक की आपतनी क्षमता है जिसे प्रति वैगन एक टन कम लोड किया जा रहा था। हालांकि, बीटीपीएन वैगनों में अधिक कास्टिक सोडा ले जाने की गुंजाइश है, एक गैर-पीओएल उत्पाद उच्च आयतनिक क्षमता रखता है।

---

[99] बोगिस टैंक कास्टिक सोडा वैगन का अर्थ कास्टिक सोडा लाई ले जाने हेतु

[100] पेट्रोल, नाफ्था और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की लोडिंग के लिए बोगी टैंक वैगन

[101] 16 अगस्त, 2000 से प्रभावी आईआरसीए रेड टैरिफ संख्या 20 के अनुसार पेट्रोलियम अत्यधिक ज्वलनशील होने के कारण टैंक वैगन की क्षमता के 5 प्रतिशत से कम एयर स्पेयर को ले जाने के लिए छोड़ दिया जाना अपेक्षित है।

[102] कास्टिक सोडा लाइ के लोड करने के लिए प्रेषक के घोषित वजन के अनुसार।

सितम्बर 2018 में मामले को रेलवे बोर्ड को संदर्भित करने पर, उन्हों बताया (फरवरी 2019) कि रोडवेज से लेकर रेलवे तक कास्टिक सोडा लाई यातायात से साथ ले जाने के लिए गरवा रोड-मुरी सेक्शन में बीटीपीएन वैगनों को शामिल किया गया है। उन्होंने आगे कहा कि जैसा कि कोई भी रेलवे कर्मचारी, साइडिंग में तैनात नहीं किया गया है, रेलवे कर्मचारियों द्वारा लोडिंग की निगरानी करना संभव नहीं है और पूरे भारतीय रेलवे में, बीटीपीएन वैगनों को लोड किया जाता है और केवल माल भाडा भेजने वाले के वजन पर ही शुल्क लिया जाता है।

हालांकि, रेलवे बोर्ड का जवाब बीटीसीएस के साथ-साथ बीटीपीएन की विशाल क्षमता के बारे में मूक है। बीटीपीएन वैगनों को स्टैंसिलड सीसी के अनुसार वसूल करने के लिए उन्होंने कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया है, जो पीओएल यातायात को ले जाने के लिए था। लेखापरीक्षा का विचार है कि लोड किए जाने और चार्ज किए जाने की तुलना में अधिक कास्टिक सोडा ले जाने की गुंजाइश है।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे बोर्ड इस मुद्दे की जांच करें और बीटीपीएन वैगनों के सीसी को संशोधित करें जो कास्टिक सोडा लाई ले जाने के लिए उपयोग किए जाते हैं। यह बीटीपीएन वैगनों का इष्टतम उपयोग और तदनुसार माल भाडा का शुल्क सुनिश्चित करेगा।

2.8 पूर्व मध्य रेल (पूमरे): शंटिंग, विलंब-शुल्क और अवरोधन प्रभार का गैर-उद्ग्रहण/संग्रहण

ईसीआर तीन कोयला साइडिंग पर ₹ 8.08 करोड़ के शंटिंग प्रभार के उद्ग्रहण में विफल हो गया। इन साइडिंगस से ₹ 21.51 करोड़ का विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभार अभी तक वसूल नहीं किया गया है।

नवम्बर 2004 में, रेलवे बोर्ड ने निर्णय किया कि वैगन जिसे लोडिंग प्वाइंट पर अनुमेय सीमा से अधिक लोड किया गया है, रेलवे रसीद (आरआर) जारी होने से पहले प्रेषकों द्वारा समायोजित किया जाएगा और विलंब शुल्क प्रभार तद्नुसार लगाए जाएंगे जब तक कि भार समायोजित नहीं किया जाता है।

रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश (मार्च 2007) दिया कि जहां लोड समायोजन/पृथकता का सहारा लिया जाना था, भार के पूरा होने के समय से अवरोधन प्रभारों के पूरा होने समय लोड समायोजन/पृथकता, विलंब शुल्क प्रभारों के अतिरिक्त वसूल किया जाएगा। रेलवे बोर्ड ने मूल बिंदू पर ओवर लोडिंग का पता लगाने के मामले

में प्रति ओवरलोडेड वैगन अवरोधन प्रभार के रूप में ₹ 5000 की शास्ति (सितम्बर 2011) तय की गई।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड के जुलाई 2014 के मुख्य दरों के परिपत्र के अनुसार, यदि एक रेलवे लोकोमोटिव को लोड समायोजन के लिए उपयोग किया जाता है, तो शंटिंग प्रभार विस्तारित दिशानिर्देशों के अनुसार आरोप्य भी किए जाएगें।

सेन्ट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल) और मोनेट डेनियल कोल वाशरी प्राइवेट लिमिटेड (एमडीसीडब्ल्यू) में पू.म.रे के धनबाद डिविजन के खलारी स्टेशन के तीन कोयला साइडिंग के संबंध में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित को पाया गया :

- फरवरी 2014 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान 1281 रेकों का संभालने के लिए लोड समायोजन किया गया था। नवंम्बर 2016 में स्टेशन अधीक्षक, खलारी (पू.म.रे) से सीसीएल और एमडीसीडब्ल्यू द्वारा विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभारों के प्रति ₹ 14.56 करोड़ के बिल को वरीयता दी गई थी। यह राशि पू.म.रे द्वारा प्राप्त की जानी थी।
- अप्रैल 2016 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान 846 रेकों को संभालने के लिए लोड समायोजन किया गया था। हालांकि, सीसीएल और एमडीसीडब्ल्यू पर पू.म.रे द्वारा विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभारों के लिए ₹ 6.95 करोड़ का बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर, स्टेशन अधीक्षक, खलारी (पू.म.रे) ने सितंबर 2018 में ₹ 6.95 करोड़ के बिल उठाया; और
- फरवरी 2014 से मार्च 2018 की अवधि के लिए रेकों का लोड समायोजन करने के लिए दो बहु विद्युत इंजन का उपयोग किया गया है। सीसीएल और एमडीसीडब्ल्यू पर पू.म.रे द्वारा शंटिंग प्रभारों के लिए ₹ 8.08 करोड़ के बिल को भी प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इस प्रकार, मई 2018 में पू.म.रे की ₹ 21.51 करोड़ की राशि के विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभार को अभी वसूल नहीं किया गया। इसके अलावा, फरवरी 2014 से मार्च 2018 की अवधि के लिए शंटिंग प्रभारों के लिए ₹ 8.08 करोड़ के बिल को पू.म.रे द्वारा अभी तक प्रस्तुत नहीं किया जा सका है।

विलंब शुल्क/अवरोधन और शंटिंग प्रभारों के बिलो के विलंबित/गैर-रैसिंग के लिए जिम्मेदार अधिकारियों पर जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। रेलवे को इस खाते पर बकाया की वसूली का प्रक्रिया में तेजी लाने की आवश्यकता है।

इस मामले को 18 सितंबर 2018 को रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया था. उनका प्रतिउत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019) ।

2.9 उत्तर रेलवे (उरे) कॉनकोर के स्वामित्व वाले फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभारों और स्थायी प्रभारों की गैर-प्राप्ति के कारण राजस्व की हानि

उरे ने कंटेनर संचालकों के फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभारों और स्थायी प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुसरण नहीं किया। परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 5.72 करोड़ के राजस्व की हानि उठानी पड़ी।

रेलवे बार्ड द्वारा निजी स्वामित्व वाले वैगनों में कंटेनरों की आवाजाही के लिए कॉनकोर (कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया) सहित सभी संचालकों से निर्धारित दरों पर ढुलाई प्रभारों की वसूली के निर्देश[103] (जुलाई 2008) जारी किए गए। खाली फ्लैट वैगनों[104] के लिए ढुलाई प्रभार भी तय है और समय-समय[105] पर रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधित किए जाते है। इसके अलावा, जब कोई पार्टी अनुमत अवधि से परे अपनी साइडिंग में निजी स्वामित्व वाले स्टॉक को प्राप्त करने में असमर्थ होता है या इस तरह के स्टॉक को अपनी साइडिंग में स्वीकार करने से इंकार करता है, तो स्थायी प्रभार उद्ग्रहित किया जाता है। यह चार घंटे[106] से अधिक रेलवे परिसर में निजी स्वामित्व वाले स्टॉकों के अवरोधन के लिए उदग्रहित किया जाता है। स्थायी प्रभार की वसूली के लिए दरे समय समय[107] पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की जाती है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कॉनकोर के स्वामित्व वाले 4,050 फ्लैट वैगन अक्टूबर 2008 और सितम्बर 2014 के बीच खानआलमपुरा गुड्स यार्ड/

---

[103]रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/टीटी-III/73/8 दिनांक 01.07.2008

[104] फ्लैट वैगन ऐसे वैगन हैं जिन पर कंटेनर ले जाया जाता है। एक बार कंटेनर उतार दिए जाते हैं, फ्लैट वैगनों को खाली लौटा दिया जाता है।

[105]मालभाड़ा दर परिपत्र संख्या. 37 को 2009 से प्रभावी 01.07.2009, 2010 के 32 से प्रभावी 01.01.2011, 2012 के 34 से प्रभावी 01.12.2012 और 2013 के 03 से प्रभावी 01.04.2013

[106] स्टेब्लिंग प्रभार केवल तभी लगाया जाएगा जहां रोलिंग स्टॉक को चार घंटे से अधिक की अवधि के लिए स्थिर किया जाता है। [रेलवे प्रशासन और रियायतदाता (2006) और रेलवे प्रशासन और विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर (2012) के बीच रियायत करार के 7.12.1 के बीच रियायत करार का पैरा 7.6.1 देखें]

[107]01.12.2006 से प्रभावी 2006 के माल भाड़ा दर परिपत्र संख्या 97 2006 के मालभाड़ा दर परिपत्र संख्या 97 के लिए शुद्धिपत्र 01.02.2008 और रेलवे बोर्ड के पत्र सं. टीसी-I/2005/201/2/पीटी. दिनांक 22.03.2013 और 01.04.2013 से प्रभावी

सहारनपुर/ उत्तरी रेलवे में प्राप्त किए गए थे। ये फ्लैट वैगन तीन जोनल रेलवे[108] के 91 स्टेशनों से बिना रेलवे की रसीदों (आरआर) को जारी किए ढोए गए थे। अग्रेषित[109] (मूल) स्टेशनों द्वारा खाली ढुलाई प्रभार भी एकत्रित नहीं किए गए थे। आरआर तैयार किए बिना फ्लैट वैगनों के प्रेषण के कारणों को रिकॉर्ड नहीं किया गया था। जब 'अग्रेषण स्टेशनों' ने खाली ढुलाई प्रभार वसूल नहीं किए है, तो प्राप्त करने वाले (गंतव्य) स्टेशन (अर्थात खानआलमपुरा गुड्स यार्ड) को इन फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभार वसूल करने चाहिए। हालांकि, खानआलमपुरा गुड्स यार्ड के अधिकारियों ने अक्टूबर 2008 और सितम्बर 2014 के दौरान फ्लैट वैगनों की ढुलाई के लिए कॉनकोर से खाली ढुलाई प्रभार की वसूली को डेबिट नहीं किया।

अग्रेषण और गतंव्य दोनों स्टेशनों द्वारा खाली ढुलाई प्रभार की वसूली नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 3.27 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि अक्टूबर 2008 से पहले और सितम्बर 2014 के बाद की अवधि के दौरान कॉनकोर से खाली ढुलाई प्रभारों का उद्ग्रहण और वसूली की गई थी।

इसके अलावा, यह भी पाया गया कि कॉनकोर के स्वामित्व वाले 2810 फ्लैट वैगन[110] खानआलमपुरा गुड्स यार्ड/सहारनपुर/उत्तरी रेलवे के रेलवे परिसर में स्थित थे। ये जनवरी 2008 से अप्रैल 2011 और जुलाई 2013 से जनवरी 2014 के दौरान चार घंटे के मुफ्त समय से अधिक एक से 307 दिनों के लिए स्थित थे। हालांकि, कॉनकोर के प्रति वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक/अम्बाला छावनी द्वारा फ्लैट वैगनों (मुक्त समय से अधिक) के लिए स्थायी प्रभार के बिल्स प्रस्तुत नहीं किए गए थे। उरे को ₹ 2.45 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ क्योंकि ये बिल प्रस्तुत नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि जनवरी 2014 के बाद स्थायी प्रभारों को कॉनकोर से वसूल किया जा रहा था।

प्रतिउत्तर में, यातायात लेखा/उत्तरी रेलवे ने बताया (जून 2014 और मई 2017) कि मूल (बुकिंग) स्टेशन, जहां रेकों को बिना आरआर के स्थान परिवर्तन की अनुमति दी गई थी, खाली ढुलाई प्रभारों के उदग्रहण के लिए जिम्मेदार थे। स्थायी प्रभारों के संबंध में, वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक/अम्बाला छावनी ने बताया (नवम्बर 2016) कि स्थायी प्रभारों की वसूली के लिए सहारनपुर गुडस

---

[108] उत्तर रेलवे-87 स्टेशन, उत्तर मध्य रेलवे-03 स्टेशन और पश्चिम रेलवे-एक स्टेशन

[109] वाणिज्यिक विभाग (खंड द्वितीय) के लिए भारतीय रेलवे मैनुअल के पैरा 1811

[110] उत्तर रेलवे के 84 स्टेशनों और उत्तर मध्य रेलवे के तीन स्टेशनों से प्राप्त किया

शेड से कोई स्पष्ट निर्देश नहीं दिए गए थे। हालांकि, उन्होंने स्वीकार किया कि जनवरी 2010 से अप्रैल 2011 तक की अवधि से संबंधित कुछ मामलों में ₹ 0.81 करोड़ के स्थायी प्रभारों की उगाही नहीं की गई थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि खाली ढुलाई प्रभारों से वसूली के लिए रेलवे बोर्ड के स्पष्ट निर्देश थे। जब मूल (बुकिंग) स्टेशन खाली ढुलाई प्रभारों के उद्ग्रहण में विफल रहें। तक कम वसूली को वसूल करने के लिए गंतव्य स्टेशनों की जिम्मेदारी थी, इस प्रकार, यातायात प्राधिकारियों द्वारा रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप खाली ढुलाई प्रभारों और कॉनकोर से स्थायी प्रभारों के लिए ₹ 5.72 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ।

मामले को 12 सितंबर 2018 को रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया था; उनका प्रतिउत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

2.10 उत्तर पूर्वी रेल (उपूरे) : साइडिंग मालिकों से स्टॉफ लागत की प्राप्ति न होना

उ.पू.रे प्रशासन रेलवे बोर्ड के निर्देशो और संविदात्मक प्रावधानों के उल्लंघन में सात साइडिंग मालिकों के खिलाफ बिलों को प्रस्तुत करने में विफल रहा था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2014 से जून 2018 तक की अवधि के लिए साइडिंग मालिकों से स्टॉफ लागत के लिए ₹ 6.91 करोड़ की प्राप्ति नहीं हुई।

प्रावधानों के अनुसार[111], साइडिंग मालिकों से रेलवे को स्टाफ लागत की वसूली अपेक्षित है। इसके अलावा, जनवरी 2012 में, साइडिंग नियमों के उदारीकरण में प्रावधान किया गया कि "इंजन ऑन लोड" के अलावा सभी निजी साइडिंग में, प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक स्टॉफ की लागत को छोडकर, रेलवे अन्य सभी रेलवे स्टाफ[112] की लागत वहन करेगा।

अगस्त 2016 में, रेलवे बोर्ड ने दोहराया[113] कि पार्टी (साइडिंग मालिक) प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक स्टाफ की लागत वहन करेगा या जैसा कि रेलवे ने निर्णय किया, जो कार्य भार पर निर्भर करेगा। रेलवे द्वारा साइडिंग की अधिसूचना के बाद, डिवीजनल अधिकारियों द्वारा पार्टी को 10 वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित वाणिज्यिक स्टाफ लागत जमा करने की सलाह दी जाएगी। इससे निजी साइडिंग के वाणिज्यिक कार्य में आसानी होगी।

---

[111] रेलवे बोर्ड परिपत्र संख्या.99 / टीसी (एफएम) / 26/1 दिनांक 20 सितंबर 2000

[112] रेलवे बोर्ड परिपत्र संख्या. 99 / टीसी (एफएम) / 26/1 पीटी II दिनांक 30 जनवरी 2012

[113] 2016 की रेलवे बोर्ड परिपत्र संख्या. 11 दिनांक 22 अगस्त 2016

साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की वसूली में कमियों के मुद्दे को पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्ट[114] में उठाया गया था। रेलवे मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में, बताया (जुलाई 2017) कि बिलों को नियमित रूप से प्रस्तुत किया गया और जोनल रेलवे को प्रावधानों के अनुसार सभी बकाया देयों की वसूली की सलाह दी गई थी। हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि बिलों को प्रस्तुत न करने/स्टाफ की लागत के लिए साइडिंग मालिकों से बकाया की वसूली न करने के संबंध में अनियमितताएं जारी है।

लेखापरीक्षा ने उ.पू.रे की सात साइडिंग के रिकॉर्डों की समीक्षा (मई 2017) की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि डिवीजन में संबंधित वाणिज्यिक विभाग के नियमों के अनुसार वाणिज्यिक स्टाफ की लागत के लिए बिलों को प्रस्तुत नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इन साइडिंग मालिकों से ₹ 6.91 करोड़ की स्टाफ लागत की गैर-वसूली का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.4 उ.पू.रे में सात साइडिंग के प्रति बकाया राशि का विवरण

क्र.सं.	साइडिंग का नाम	सेवारत स्टेशन/डिवीजन	अवधि	वसूली के लिए देय राशि (₹ करोड़ में)
1	सेन्चुरी पल्प एंड पेपर (सीपीपी) साइडिंग	लाल कुंआ	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	1.28
2	इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसी) साइडिंग	लाल कुंआ	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.93
3	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) साइडिंग	बैतालपुर	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	1.28
4	भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) साइडिंग,	गोंडा-कटचेहेरी	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.97
5	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीजी) साइडिंग	गोंडा-कटचेहेरी	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.97
6	भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) साइडिंग,	गोरखपुर कैंट	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.97
7	बजाज हिंदुस्तान लिमिटेड	पलियाकलां	अप्रैल, 2014 से दिसंबर, 2016	0.51
			कुल	**6.91**

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि बीपीसीएल, बैतलपुर से 2007 से 2015 की अवधि के लिए स्टाफ लागत के प्रति ₹ 1.23 करोड़ की राशि बकाया थी।

[114] 2015 (रेलवे) खंड 1 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 24 के अध्याय 2 में

हालांकि, उ.पू.रे में वाणिज्यिक विभाग ने साइडिंग मालिक से कुल स्टाफ लागत के प्रति केवल ₹ 22.69 लाख की वसूली[115] की। आगे, स्टाफ लागत के लिए प्रस्तुत किया गया बिल आंशिक था। रेलवे ने स्टाफ लागत[116] के सभी घटकों को ध्यान में रखने के बजाय, केवल वेतन और भत्तों और वाणिज्यिक स्टाफ की दो शिफ्टों को ध्यान में रखा था।

इसके प्रतिउत्तर में, सि. डीसीएम, इज्जत नगर मंडल ने सूचित किया कि साइडिंग परिसरों के अन्दर कोई वाणिज्यिक स्टाफ तैनात नहीं था और इसलिए वसूली का सवाल ही नहीं उठता है।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि वाणिज्यिक विभाग ने नियमित रूप से साइडिंगस में विभिन्न वाणिज्यिक गतिविधियों को कार्यान्वित किया है। यह वाणिज्यिक गतिविधियां[117] संबंधित सेवारत स्टेशनों पर तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की सहायता से की जा रही है। जैसेकि, सि. डीसीएम को बिल प्रस्तुत करना चाहिए और साइडिंग मालिकों से प्रति शिफ्ट में कम से कम एक वाणिज्यिक स्टाफ लागत की राशि वसूल करनी चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा इसे इंगित किये जाने (अगस्त 2018) पर मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि रेलवे द्वारा 2007-15 की अवधि के लिए स्टाफ लागत हेतु बिलों का प्रस्तुत किया गया और बीपीसीएल बैतलपुर, बगल वाली लाईन के मालिक से ₹ 1.38 करोड़ की राशि की वसूली की गई थी। रेलवे द्वारा वर्ष 2016-18 के लिए बिलों को प्रस्तुत भी किया गया है और पार्टी को उन्हें जमा कराने को कहा गया है। मंत्रालय ने आगे बताया कि नीति दिशा निर्देशों और करार के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए उपूरे द्वारा स्टाफ लागत की वसूली हेतु बिलों को प्रस्तुत करने के लिए संबंधित डिवीजनों को अनुदेश जारी किया गए हैं। हालांकि, वसूली ब्यौरें के सत्यापन से यह देखा गया कि वर्ष 2007-15 की अवधि के लिए बीपीसीएल, बैतलपुर साईडिंग से ₹ 1.38 करोड़ के प्रति ₹ 99.88 लाख की राशि वसूली की गई।

---

[115] सितंबर 2010 और जून 2013

[116] जैसे वेतन और भत्ता, छुट्टी वेतन, भविष्य निधि, ग्रेच्युटी आदि में योगदान ।

[117] रेलवे रसीद का संग्रहण, मालभाड़ा की जांच, दूरी, भार (वैगनों की संख्या और उनका वास्तविक भार), लागू प्रभारों की वसूली, माल की उतराई की व्यवस्था, लागू विलंब शुल्कों की वसूली आदि।

2.11 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) और उत्तर रेलवे (उरे) साइडिंग मालिकों पर साइडिंग प्रभारों का अनुद्ग्रहण

रेलवे बोर्ड के निदेशों/परिपत्रों के अनुसार, पूमरे और उरे में दो साइडिंग्स दूरी के आधार[118] पर माल भाड़े को वसूली के लिए अर्हक नहीं है। हालांकि, दो साइडिंग्स पर जोनल रेलवे द्वारा साइडिंग प्रभार की उगाही नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप जुलाई 2013 से मार्च 2018 तक की अवधि के लिए ₹ 19.74 करोड़ की हानि हुई।

रेलवे बोर्ड ने निम्नलिखित मानदंड निर्धारित (जून 2010) किए जिन पर साइडिंग्स को दूरी के आधार पर माल भाड़ा वसूलने के लिए अधिसूचित किया जाना था:

(i) यातायात ट्रेन लोड होना चाहिए,

(ii) यातायात को इंजन को खींचने या धकेलने के साथ प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से साइडिंग में जाना चाहिए,

(iii) इंजन के परिवर्तन को छोडकर इंजनों का कोई अवरोधन नहीं होना चाहिए, और

(iv) विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए किसी अलग शंटिंग स्टाफ की आवश्यकता नहीं है।

बोकारो थर्मल पॉवर साइडिंग (बीटीपीएस) पू.म.रे के धनबाद डिवीजन के जारंगडीह स्टेशन द्वारा संचालित दामोदर घाटी निगम (डीवीसी) की एक निजी साइडिंग है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- बीटीपीएस साइडिंग में, रेकों को शंटिंग स्टाफ की सहायता से लगाया/हटाया गया है। बोकारों थर्मल स्टेशन की मस्टर रोल (उपस्थिति नामावली) के अनुसार चार शंट मैन रेकों को लगाने/हटाने के लिए रखे गए है।
- रेकों को दो रेलवे इंजनों की मदद से रखा जाता है और साइडिंग में रेक लगाने के बाद एक इंजन को वापस सेवारत स्टेशन (जारंगडीह) पर लौटा दिया जाता है। एक अन्य इंजन को अनलोडिंग के लिए हॉपर की जगह पर

[118] रेक द्वारा यात्रा की गई दूरी के अनुसार साइडिंग्स को भाड़ा दिया जाता है। साइडिंग मालिकों को दूरदर्शी दरों का लाभ तब मिलता है जब उसे दूरी के आधार पर भाड़ा वसूला जाता है अर्थात मूल बिंदु से साइडिंग में गंतव्य तक, न कि सेवारत स्टेशन।

रेक को लगाने के लिए साइडिंग में लोड के साथ रेंक को संलग्न किया गया है।

- उपरोक्त साइडिंग में अनलोडिंग हॉपर पर की जाती है, जहां एक बार में केवल 11 वैगनों को ही अनलोड किया जा सकता है। एक बार जब 11 वैगन खाली हो जाते हैं, तो अन्य 11 लोडेड वैगन हॉपर में धकेल दिए जाते है। एक बार अनलोडिंग पूरी होने के बाद, इसे साइडिंग यार्ड की अन्य लाइन में धकेल दिया जाता है। रेक का बाकी एक तिहाई हिस्सा हॉपर में लाया जाता है और अनलोड किया जाता हैं। इस हिस्से को भी उसी लाइन पर धकेला जाता है जहां पिछले खाली वैगन खडे होते है। तत्पश्चात, साइडिंग से पूरा खाली रेक निकाला जाता है।

उपरोक्त प्रक्रिया में, रेक की स्थापना से शुरू होकर, साइडिंग के अंदर शंटिंग का कार्य और रेक को बाहर निकालने के लिए एक शंटिंग स्टाफ की सेवा का विशेष रूप से उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, बीटीपीएस साइडिंग को दूरी के आधार पर माल भाडा के प्रभार के लिए अर्हता प्राप्त नहीं है और साइडिंग प्रभार उद्ग्रहण योग्य है। हालांकि, माल भाडा प्रभार दूरी के आधार पर वसूल किया जा रहा था और वरि. डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक, धनबाद द्वारा साइडिंग प्रभार उद्ग्रहित नहीं किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने जुलाई 2013 से मार्च 2018 की अवधि के लिए साइडिंग प्रभार के उद्ग्रहण न होने के कारण ₹ 8.99 करोड़ के नुकसान का आंकलन किया गया है।

पूमरे प्रशासन ने अपने उत्तर में बताया (नवम्बर 2018) कि बोकारों थर्मल पावर स्टेशन पर शंटिंग स्टाफ, स्टेशन की आवश्यकता हेतु था। उसी समय उनको लोको अटैचमैंट/डीअटैचमेंट हेतु उपयोग में लागया गया, परन्तु उनको साइडिंग में विशेष रूप से केवल संटिंग प्रयोजन हेतु तैनात नहीं किया गया। उन्होनें आगे बताया साइडिंग प्राधिकरण के पास कोई इंजीनियर नहीं है और अनुरोध पर शंटिंग प्रभारों के भुगतान पर शंटिंग प्रयोजन हेतु रेलवे इंजीनियर का उपयोग किया। उसी रूप में, इस साइडिंग के लिए दूरी आधार माध्यम से माल भाड़ा शुल्य लागू नहीं था।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि साइडिंग के ले आउट के अनुसार रेक को शंटमैन की सहायता के बिना लगाया नहीं जा सकता। शंटिंग इंजिन का उपयोग साइडिंग लगाने जोडने हटाने, निकासी और वस्तुओं की अनलोडिंग के लिए भी हो

रहा था। उसी रूप में, जून 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेशों में दूरी के आधार पर माल भाड़े का शुल्क लगाने की आवश्यकता है।

उ.रे. में अन्य मामले में, गेटवे रेल फ्रेट लिमिटेड (जीआरएफएल) साइडिंग के लिए कंटेनर यातायात फिरोजपुर डिवीजन के सनावाल स्टेशन (साइडिंग का सेवारत स्टेशन) पर प्राप्त होता है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेकों को साइडिंग में लगाने से पहले अनुमये समय के बाद सेवारत स्टेशन में रोका गया था। सेवारत स्टेशन से साइडिंग तक रेक की आवाजाही के लिए अलग से स्टाफ शंटिंग शामिल है। छोर के परिवर्तन के कारण अवरोधन के अलावा इंजन को रोक दिया गया था। जैसे कि, निर्धारित मानदंडों के अनुसार, साइडिंग दूरी के आधार पर माल भाडा प्रभार करने के योग्य नहीं है और साइडिंग प्रभार उद्ग्रहण करना चाहिए। हालांकि, जीआरएफएल साइडिंग से यातायात को नियमित रूप से दूरी के आधार पर बुक किया गया और वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक, फिरोजपुर (उ.रे) द्वारा कोई साइडिंग प्रभार वसूल नहीं किया गया हैं।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि साइडिंग प्रभार के उद्ग्रहण के मामले पर विचार करने के लिए उ.रे प्रशासन द्वारा एक समिति का गठन किया गया था (फरवरी 2013)। इस समिति ने साइडिंग/शंटिंग प्रभार के उद्ग्रहण के लिए आधार की सिफारिश (मार्च 2013) की। उन्होंने सुझाव दिया कि साइडिंग/शंटिंग प्रभार साइडिंग में उद्ग्रहित होंगे जहां

- साइडिंग से/तक कोई प्रत्यक्ष प्राप्ति या प्रेषण नहीं है, और
- साइडिंग से/तक रेकों के लगाने/हटाने के लिए विशेषत: शटिंग स्टाफ अपेक्षित है।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि उ.रे प्रशासन द्वारा इस मामले में कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने जुलाई 2013 से मार्च 2018 की अवधि के लिए साइडिंग प्रभार के गैर-उद्ग्रहण के कारण ₹ 10.75 करोड़ के नुकसान का आकलन किया है।

इस प्रकार, पू.म.रे और उ.रे ने दो साइडिंग्स में जुलाई 2013 मे मार्च 2018 तक की अवधि के दौरान ₹ 19.74 करोड़ के साइडिंग प्रभार के परिहार्य नुकसान को वहन किया। साइडिंग प्रभारों हेतु बिल न बनाने के लिए जिम्मेदार अधिकारियों की जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। रेलवे को साइडिंग प्रभारों के उद्ग्रहण तथा वसूली के लिए तत्काल कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड को 30 अक्टूबर 2018 को मामला संदर्भित किया गया था, उनका प्रतिउत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

2.12 दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे)*:* कर योग्य सहायक सेवाओं पर सेवा कर का गैर-उद्ग्रहण और कम उद्ग्रहण

सितम्बर 2012 में रेलवे बोर्ड ने वस्तुओं के परिवहन, यात्रियों और सहायक सेवाओं पर सेवा कर के उद्ग्रहण और संग्रहण के मुद्दे पर निर्देश जारी किए। हालांकि, द.म.रे प्रशासन स्टेशनों पर पार्किंग ठेकों, कैटरिंग विभाग के पट्टे, स्टेशनों में स्टालों के वाणिज्यक पट्टे आदि को उनके द्वारा जारी किए गए संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश में पहचानी गई सहायक सेवाओं की सूची में शामिल करने में विफल हो गया। द.म.रे 'पार्सल वैनों में जगह के पट्टे' पर पूरा सेवा कर उद्ग्रहण करने में भी विफल हो गया। इसके परिणामस्वरूप अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 41.85 करोड़ के सेवा कर का उदग्रहण नहीं हुआ/कम उद्ग्रहण हुआ।

सेवा कर धारा 66डी के तहत निषेधात्मक सूची निर्दिष्ट में सेवाओं के अलावा अन्य सभी सेवाओं पर देय[119] है। तद्नुसार, रेलवे बोर्ड ने वस्तुओं, यात्रियों और रेलवे द्वारा प्रदान की जाने वाली सहायक सेवाओं[120] के परिवहन पर सेवा कर के उद्ग्रहण और संग्रहण के मुद्दे पर निर्देश (सितम्बर 2012) जारी किए। द.म.रे ने सहायक सेवाओं की पहचान करने के लिए अक्टूबर 2013 में एक संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश (2013 की संख्या 1) जारी किया जिन पर सेवा कर लगाया जाना था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि द.म.रे प्रशासन स्टेशनों पर पार्किंग ठेकों, कैटरिंग विभाग के पट्टे, स्टेशनों में स्टालों के वाणिज्यिक पट्टे आदि को उनके द्वारा जारी किए गए संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश में पहचानी गई सहायक सेवाओं की सूची में शामिल करने में विफल हो गया। ये सेवाएं दिनांक 20 जून 2012 की

---

[119]वित्त अधिनियम की धारा 66ख (1994 संशोधित) 1 जुलाई 2012 से प्रभावी

[120] विज्ञापनों के लिए स्थान या समय स्लॉट की बिक्री, आम जनता के लिए मोटर वाहन पार्किंग के माध्यम से सेवाओं, सार्वजनिक सुविधाओं के माध्यम से सेवाएं जैसे बाथरूम की सुविधाओं का प्रावधान, शौचालय, सार्वजनिक मूत्रालय या शौचालय, एक होटल, सराय, गेस्ट हाउस, क्लब, कैम्पिंग या आवासीय या आवास प्रयोजनों के लिए बने अन्य वाणिज्यिक स्थानों, के माध्यम से सेवाओं को किराए पर लेने, एक हजार रुपये प्रति दिन या समकक्ष से कम आवास की एक इकाई के टैरिफ की घोषणा की है।

अधिसूचना संख्या 25/2012- सेवा कर के अनुसार सेवा श्रेणी 'अचल सम्पत्ति के किराये अर्थात जगह के पट्टे' के तहत कर योग्य थी। इसके अलावा, यद्यपि जेपीओ के अनुसार ब्याज और अनुरक्षण कर योग्य थे, द.म.रे प्रशासन द्वारा सेवा कर नहीं लगाया गया था। लेखापरीक्षा ने अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 तक की अवधि के लिए इन सेवाओं के संबंध में ₹ 30.24 करोड़ के सेवा कर के गैर-उद्ग्रहण का आकलन किया गया।

इसके अतिरिक्त, 'पार्सल वैन में जगह के पट्टे' जो घोषित[121] सेवाओं का गठन करती है अर्थात मूर्त वस्तुओं की आपूर्ति को 'पार्सल के परिवहन' के रूप में गलत तरीके से लिया गया था। इसके परिणामस्वरूप 'पार्सलों के परिवहन' के लिए कम अनुमति प्रदान करने के कारण ₹ 11.61 करोड़ के सेवा कर का कम उद्ग्रहण हुआ।

इस प्रकार, वरि. डिवीजनल वित्त प्रबंधक/द.म.रे कर योग्य सहायक सेवाओं पर ₹ 41.85 करोड़ की सेवा कर राशि को एकत्रित करने में विफल रहा।

रेलवे बोर्ड ने प्रतिउत्तर में बताया (जनवरी 2019) कि पार्किंग ठेके लाइसेंसधारी को लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर, रेल उपयोगकर्ता को निर्धारित पार्किंग प्रभार के भुगतान पर पार्किंग सुविधाएं प्रदान करने हेतु दिए जाते हैं। जेपीओ 01/2013 के अनुसार पार्किंग ठेकों के लिए सेवा कर लागू नहीं है। इसलिए सेवा कर के उद्ग्रहण का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

हालांकि लेखापरीक्षा ने सूचित किया कि सेवा कर अधिनियम[122] की शर्तों में, अचल संपत्ति के किराए को सेवा के रूप में घोषित किया जाएगा। इसलिए रेलवे से संबंधित अचल संपत्ति का विभिन्न व्यक्तियों को पार्किंग केटरिंग बुक स्टॉल, एटीएम, एसटीडी-पीसीओ, प्लॉट के पट्टे पर देने और भवनों को किराए पर देने हेतु किराए/पट्टे/अनुबंध करना, अचल संपत्ति सेवा कर किराया' श्रेणी के अंतर्गत् आते है तथा वे सेवा कर के भुगतान हेतु उत्तरदायी है।

'पार्सल वैन में जगह के पट्टे' के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने बताया (जनवरी 2019) कि पार्सल पट्टे स्कीम से संबंद्ध किसी भी अवसंरचना का कोई 'अधिकार का स्थानांतरण' अथवा पट्टा नहीं था। बल्कि, एक निजी प्रचालक द्वारा 'पार्सल के

---

[121]वित्त अधिनियम, 1994 की धारा 65 ख के अनुसार, घोषित सेवाओं का अर्थ किसी व्यक्ति द्वारा किसी अन्य व्यक्ति के लिए किए गए किसी भी कार्यकलाप से होता है और धारा 66ई के अंतर्गत इस प्रकार घोषित किया जाता है।

[122] वित्त अधिनियम 1994, धारा, 66ई का अध्याय IV

परिवहन' के लिए केवल पार्सल क्षमता को आरक्षित रखा गया। उसी रूप में, रेलवे की 'पार्सल के पट्टा पर परिवहन' आधार पर निजी प्रचालक को पार्सल स्थान प्रदान करने संबंधी गतिविधियों सेवा कर के दायरे में नहीं आती है हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि इस प्रभार को 'पार्सल के परिवहन' के रूप में मानना सही नहीं है। 'पार्सल के परिवहन' अथवा सेवा पट्टे धारक द्वारा प्रदान की जाती है, रेलवे द्वारा नहीं। अत: रेलवे द्वारा संग्रहित राशि पट्टा प्रभार थे। दी गई छूट वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किसी भी आदेश पर आधारित नहीं थी। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क आयुक्तालय के आदेशों के अनुसार, पश्चिमी रेलवे के राजकोट मंडल की विभिन्न ट्रेनों में पार्स वैन और एसएलआर के लिए स्थान की बिक्री को 'मूर्त वस्तुओं की आपूर्ति' के तहत सही ढंग से वर्गीकृत किया गया था और सेवा कर लगाया गया था।

अध्याय 3 - इंजीनियरिंग

रेलवे बोर्ड में सदस्य इंजीनियरिंग भारतीय रेलवे की सभी अचल परिसंपत्तियों जैसे ट्रैक, पुल, भवन, सड़क के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है। इसके अतिरिक्त, नई परिसंपत्तियों का निर्माण जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार और विकास कार्य भी उसके द्वारा किए जाते हैं। उन्हें अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग), अतिरिक्त सदस्य (निर्माण) और सलाहकार (भूमि एवं सुविधाएं) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

जोनल स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है। उन्हें ट्रैक, पुल व भवन, सड़क आदि के अनुरक्षण के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। प्रत्येक जोनल रेलवे के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) की अध्यक्षता में एक निर्माण संगठन है जो जोनल रेलवे के मुख्य निर्माण कार्यो के लिए जिम्मेदार होता है। उन्हें विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

2017-18 में, भारतीय रेलवे द्वारा परिसंपत्तियों[123] की मरम्मत और अनुरक्षण पर कुल खर्च ₹ 13,947.38 करोड़[124] था। भारतीय रेलवे ने नई परिसंपत्तियों[125] के सृजन पर ₹ 38156.76 करोड़[126] का व्यय भी किया। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1746 कार्यालयो की लेखापरीक्षा की गई थी।

इस अध्याय में 19 पृथक पैराग्राफ शामिल है। इन पैराग्राफों में सीमित ऊँचाई के सबवे के निर्माण और उपयोग, ठेकेदारों से उपकर की कम वसूली, ठेकों के कार्यान्वयन में विसंगतियां, कार्यो के कार्यान्वयन में देरी और भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली न होना/कम वसूली से संबंधित मुद्दों का उल्लेख किया गया है।

---

[123] संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और निर्माण, पुल, सुरंगें, सड़कें, स्वच्छता और पानी की आपूर्ति आदि

[124] उप-शीर्ष 3002-3003 (02)-2017-18 के दौरान परमानेंट वे एंड वर्क्स के मरम्मत तथा रखरखाव और संयंत्रों एवं उपकरणों की मरम्मत एवं रखरखाव

[125] उप शीर्ष 5002-5003 - संपत्ति - अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन

[126] नई लाइन, दोहरीकरण, गेज रूपांतरण, यातायात सुविधा कार्य, ट्रैक नवीकरण कार्य, पुल का काम, लेवल क्रॉसिंग और यात्री सुविधाएं कार्य

3.1 दक्षिण पूर्व मध्य रेल (दपूमरे): सीमित ऊँचाई के सबवे का निर्माण और उपयोग

एलएचएस का निर्माण निर्धारित मानदंडों का पालन किए बिना किया गया था, जहां ट्रेन वाहन इकाई का घनत्व बहुत कम था। ये विपथन सड़क, अंडर/ओवर पुलों के बहुत पास की जगहों पर निर्मित किए गए थे और इस तरह उपयोग नहीं किए गए थे। इस प्रकार, रेलवे ने बिना किसी सार्थक परिणामों के ₹ 18.63 करोड़ का व्यय किया। बहुत से एलएचएस में जल निकासी प्रणाली का या तो निर्माण नहीं किया गया या आंशिक रूप से निर्मित की गई थी। इन एलएचएस के निर्माण से पहले उचित व्यावहारिकता अध्ययन नहीं किया गया था। इसके कारण जल जमाव हो गया और एलएचएस बंद हो गए/उपयोग में नहीं आए। रेलवे द्वारा संबंधित राज्य सरकारों को अनुरक्षण से संबंधित कार्यों की जिम्मेदारी सौंपी गई। हालांकि, इसे राज्य सरकारों द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया था और यह मुद्दा अनसुलझा रहा। कई स्थानों पर दुर्घटनाएं हुई, जहां पानी के जमाव के कारण एलएचएस अप्रयुक्त/बंद रहा और सड़क यात्रियों ने पटरियों को पार करने की कोशिश की।

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) एक विनियमित तरीके में यातायात को सुचारू रूप से चलाने की सुविधा प्रदान करता है। उन्होंने ट्रेनों के सुरक्षित संचालन के लिए एक बड़ी चुनौती भी सामने रखी है। मानव रहित लेवल क्रॉसिंग[127] पर दुर्घटनाओं के कारण रेलवे में सबसे अधिक मौतें होती है। भारतीय रेलवे विजन 2020 के अनुसार, रेलवे हादसों में लगभग 70 प्रतिशत मौतें यूएमएलसी में होती है। इस प्रकार, एलसी दुर्घटनाओं के लिए सुमेद्य है। रेलवे ने सड़क ओवर पुलों (आरओबी), सड़क अंडर पुलों (आरयूबी), सीमित/सामान्य ऊँचाई सबवे (एलएचएस/एनएचस) के निर्माण और अन्य निर्धारित पद्धतियों के माध्यम से यूएमएलसी को समाप्त किया।

नवम्बर 2006 में, रेलवे बोर्ड ने सीमित प्रयुक्त सबवे के निर्माण द्वारा लेवल क्रॉसिंग्स को समाप्त करने के संबंध में आदेश जारी किए। आदेश में कहा गया कि कई स्थानों पर, यातायात में हल्के वाहन, दो पहिया वाहन आदि शामिल है। इसे सीमित ऊँचाई के सबवे प्रदान करके पूरा किया जा सकता हैं, जो किफायती हैं। जोनल रेलवे ने ऐसे मानवरहित/मानवयुक्त लेवल क्रॉसिग्स की पहचान करने के निर्देश दिए थे, जिन्हें सीमित प्रयुक्त सबवे के निर्माण द्वारा समाप्त किया

[127] श्वेत पत्र-भारतीय रेल (फरवरी 2015)

जा सकता है। इन महत्वपूर्ण स्थानों पर महाप्रबंधक की व्यक्तिगत स्वीकृति के साथ चयन करके किया जाना था। निम्नलिखित मुद्दों पर विचार किया जाना था:

1. ***सुरक्षा कारण*** **:** दुर्घटना के लिए सुमेद्य एलसी स्थान, जहां दृश्यता खराब है और लेवल क्रॉसिंग के उन्मूलन से सुरक्षा बढ़ जाएगी।
2. ***एलसी की संख्या में कमी*** : ऐसे स्थान जहां एलसी के हटाने से पर्याप्त परिचालन लाभ मिलेगा जैसे जहां लेवल क्रॉसिंग की बडी संख्या है या उपनगरीय क्षेत्रों में होती है।
3. ***स्थल व्यवहार्यता*** : ऐसे स्थान जहां तटबंध की ऊँचाई (3एम) पर्याप्त है और पुल के नीचे एवं आसपास पानी को एकत्रित नहीं होने देगा। इन स्थानों पर जल स्तर कम होना चाहिए और पहुंच मार्ग उपयुक्त होना चाहिए।
4. ***ट्रेन वाहन इकाई***[128] ***(टीवीयू):*** ऐसे स्थान जहां टीवीयू कम है, लेकिन उनमें मानवयुक्त की क्षमता है या मैनिंग के लिए पहले ही योग्य हो चुके है।

द.पू.म.रे प्रशासन ने 2011 से 2016 की अवधि के दौरान बिलासपुर, नागपुर और रायपुर मंडलों में 159 स्थानों पर 159 एलएचएस का निर्माण किया। लेखापरीक्षा ने द.पू.म.रे के द्वारा आरंभ किए गए एलएचएस के निर्माण कार्यों की समीक्षा की। इसका उद्देश्य एलएचएस के निर्माण से पहले किए गए साइट व्यवहार्यता और औचित्य का अध्ययन करना था। इन एलएचएस के अनुरक्षण के लिए राज्य सरकार के साथ करार किया गया और एलएचएस के निर्माण में आने वाली समस्याओं की भी समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने यह भी अध्ययन किया कि क्या इन एलएचएस का समुचित प्रयोग किया जा रहा है और में दुर्घटनाओं की आवृत्ति को कम करने में सक्षम है। लेखापरीक्षा निष्कर्षों का विवरण निम्न है:-

3.1.1 एलएचएस के निर्माण का औचित्य

क. बहुत कम टीवीयू के साथ एलसी पर एलएचएस का निर्माण

प्रावधानों के अनुसार, ऐसे स्थानों जहां टीवीयू कम थे लेकिन मानवयुक्त होने की क्षमता है या पहले से ही मैनिंग के लिए योग्य हैं उन्हें एलएचएस के निर्माण के लिए चुना जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने आगे यूएमएलसी को बंद करने का निर्देश (अगस्त 2014) दिया, जिसमें टीवीयू शून्य/नगण्य है।

[128] टीवीयू-ट्रेन वाहन इकाइयों / दिन (ट्रेन इकाइयों एक्स सड़क वाहन इकाइयों)

लेखापरीक्षा ने द.पू.म.रे में देखा कि, निर्धारित मानदंडों का अनुपालन किए बिना एलएचएस का निर्माण किया गया था। परीक्षण जांच के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि सात एलएचएस[129] को ₹ 10.92 करोड़ की लागत से निर्मित किया गया था, जहां टीवीयू का घनत्व 68 और 321 के बीच था।

इसके जवाब में, द.पू.म.रे ने कहा (अक्टूबर 2017) कि एलएचएस के निर्माण के लिए न्यूनतम टीवीयू को लगाने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई दिशा निर्देश जारी नहीं किए गए। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने बहुत कम टीवीयू (500 या उससे कम) वाली एलसी का उन्मूलन करने, एक साथ बंद करने का जोनल रेलवे को निर्देश दिया था (सितम्बर 2011)।

ख. उन स्थानों पर एलएचएस का निर्माण जहां विपथन रोड़ पहले से मौजूद थी:

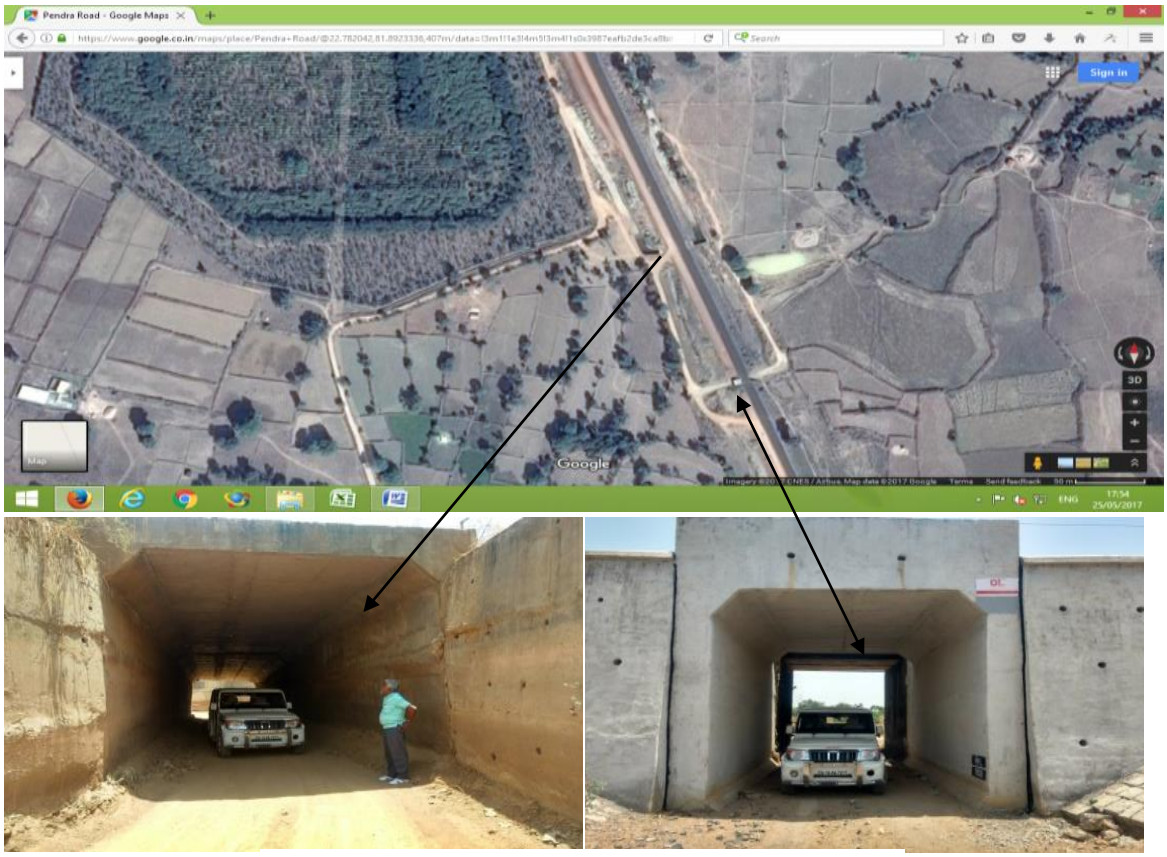
रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को यूएमएलसी के उन्मूलन के लिए एक मास्टर प्लान तैयार करने का निर्देश (मई 2010) दिया। यूएमएलसी के उन्मूलन के तरीकों में से एक अन्य एलसी के लिए सड़क का विपथन था। लेखापरीक्षा ने रेलवे अधिकारियों के साथ चुनिन्दा एलसी का संयुक्त निरीक्षण किया।

एलसी सं. बीके-39 में, वर्ष 2014 में ₹ 2.34 करोड़ की लागत से नया एलएचएस बनाया गया था। एक विपथित आरयूबी इस स्थान से केवल 134 मी. की दूरी पर पहले से ही मौजूद था। लेखापरीक्षा ने देखा कि बरसात के मौसम के दौरान जल जमाव के कारण एलएचएस के बेसमेंट में शोषित कीचड संचित हो गया था। वाहनों ने एलएचएस की तुलना में आरयूबी के प्रयोग करने को प्राथमिकता दी।

इसके जवाब में, द.पू.म.रे ने कहा (अक्टूबर 2017) कि एलसी संख्या बीके-39 को सुरक्षा बढ़ाने के लिए एक अंतरिम उपाय के रूप में पुल के माध्यम से विपथन सड़क के निर्माण से शुरू में समाप्त कर दिया था (मार्च 2013)। मानसून के दौरान, पुल में पानी के उच्च स्तर के कारण विपथन सड़क अनुपयोगी हो गई। इस प्रकार, सभी मौसम में सड़क उपयोगकर्ता की सुरक्षित आवाजाही के लिए, किसी भी दुर्घटना से बचने के लिए सबवे का निर्माण किया गया था। इस एलसी पर एलएचएस कार्य के साथ नियोजित व्यवस्था ठेकेदार द्वारा नहीं की गई थी। तदनुसार, ठेका निलंबित कर दिया था। हालांकि, इस सबवे में पानी और कीचड के जमाव की समस्या का 2017-18 में उचित पानी निकास व्यवस्था बनाने के द्वारा समाधान किया जा रहा है।

---

[129]एबी-67 (68), एबी-35 (110), एबी-44 (144), एबी-14 (80), जीसीएफ-51 (201), बीके-105 (296) और बीके-106 (321)



चित्र 3-1: घडीवार - बीके-39, आरयूबी और एलएचएस की सैटेलाइट छवि

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि एलसी पर एलएचएस का आधार मौजूदा पुल से कम था। पानी निकासी प्रणाली त्रुटिपूर्ण थी और मौजूदा आरयूबी की तुलना में एलएचएस की जल भराव की संभावना अधिक थी।

इसी प्रकार, एलसी सं. एबी-23, एबी-24, एबी-25 और एबी-35 पर एलएचएस ₹ 5.37 करोड़ की लागत से निर्मित किया गया था, जहां आरयूबी विपथन पहले से मौजूद था। सभी एलएचएस इन आरयूबी से 304 मी. से कम दूरी के अन्दर थे। इन सभी एलएचएस का निर्माण तर्कसंगत नहीं था और मई 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेश के उल्लंघन में था।

इसके जवाब में, द.पू.म.रे ने कहा (अक्टूबर 2017) कि एलसी सं. एबी-23, एबी-25, और एबी-35 का शुरू में 2012-13 के दौरान पास में पुलों के माध्यम से विपथन रोड के निर्माण से उन्मूलन कर दिया गया था।



चित्र 3-2: घड़ीवार - एलसी नं. एबी-23, आरयूबी और एलएचएस में एलएचएस की सैटेलाइट छवि

बाद में, स्थानीय लोगों द्वारा 300 मी. से 700 मी. की अतिरिक्त दूरी पर हस्तांतरित करने में कठिनाई के कारण सबवे के निर्माण की मांग का विरोध किया गया था। साथ ही, एलसी सं. एबी-23 के मामलें में, संयोजक विपथन रोड की ढलान बहुत खडी थी। मानसून की चरम सीमा में, जब पुल में पानी का स्तर बढ़ता है, पुल से गुजरना असुरक्षित हो जाता है। इस प्रकार, सभी मौसमों में सुरक्षा और अबाधित मार्ग प्रदान करने के लिए, उपर्युक्त एलसी में सबवे प्रदान करना अपेक्षित था।

उन्होंने आगे कहा कि एलसी सं. एबी-24 का 2.50 मी ऊँचाई की एलएचएम के निर्माण द्वारा उन्मूलन (फरवरी 2011) किया गया था। ऊँचाई कम रखी गई थी क्योंकि वहां से भारी वाहनों का आवागमन नहीं था। लेकिन, बाद में स्थानीय लोगों की मांग पर भारी वाहनों के लिए रास्ता दिया गया। तद्नुसार, शुष्क मौसम में आवागमन की सुविधा के लिए पास के पुल (लगभग 30 मी. की दूरी पर) के माध्यम से एक वैकल्पिक मार्ग प्रदान किया गया था।



चित्र 3.3: घड़ीवार - एलसी नं. एबी-25, एलएचएस और विपथन आरयूबी में एलएचएस की सैटेलाइट छवि



चित्र 3.4: एलसी सं. एबी-24 और आरयूबी विपथन में एलएचएस

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विपथन आरयूबी और बंद एलसी (सं. एबी-24, एबी-25 और एबी-35) के बीच की दूरी 24 मी से 210 मी के बीच है।

इसलिए, द.पू.म.रे का तर्क है कि 300 मी से 700 मी. की अतिरिक्त दूरी के परक्रामण करने में कठिनाई थी, उचित नहीं था। एलसी सं. एबी-23 पर आरयूबी की विपथन की दूरी 304 मी है। इसके अतिरिक्त, इसी खंड[130] में, या तो आरयूबी विपथन या एलएचएस के निर्माण द्वारा तीन एलसी को बंद कर दिया था। एलसी सं. एबी-40, एबी-48 और एबी-33 पर आरयूबी/एलएचएस विपथन से बंद एलसी की दूरी 400 मी से अधिक थी। इस प्रकार, एलएचएस को उनकी आवश्यकताओं के लिए बिना किसी औचित्य के निर्मित किया गया था।

[130] एलसी नंबर बीके-39, बिजूरी और अंबिकापुर को छोड़कर



चित्र 3.5: एलसी नं. एबी-35, एलएचएस और आरयूबी विपथन में एलएचएम

3.1.2 एलएचएस के निर्माण के बाद समस्या का सामना करना पड़ा

मार्च 2010 में, रेलवे बोर्ड ने टिप्पणी की कि तटबंध की पर्याप्त ऊँचाई उपलब्ध नहीं होने पर रेलवे एलएचएस का निर्माण नहीं कर रहा था। हालांकि, उन्होंने कहा कि वाटर प्रूफिंग व्यवस्था[131] के साथ, एलएचएस को अधिकांश लेवल क्रॉसिंग के बदले प्रदान किया जा सकता है। संयुक्त निरीक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

(क) **जल निकासी प्रणाली का गैर-प्रावधान –** रेलवे बोर्ड के पत्र (अप्रैल 2008) में इस बात की परिकल्पना की गई थी कि यदि आवश्यक हो तो रेलवे सीमा के बाहर पड़ने वाले पहुंच मार्ग की लागत संबंधित राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा वहन की जानी चाहिए। जल निकासी व्यवस्था आदि राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा प्रदान की जानी चाहिए। 18 एलएचएस[132] के संयुक्त निरीक्षण के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि 11 एलएचएस गैर-गुरूत्वाकर्षण के थे। इन एलएचएस से पानी अपने-आप बाहर नहीं निकलता था और नालियों, पंपों, हौदियों आदि के निर्माण से बाहर निकालने की जरूरत थी। इसके अलावा, या तो बरसात के मौसम या पूरे वर्ष के दौरान पानी का जमाव होता था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि इन 11 एलएचएस में से सात एलएचएस की जल निकासी प्रणाली या तो निर्मित ही नहीं थी या आंशिक रूप से निर्मित थी।

(ख) **एलएचएस में पानी का जमाव –** रेलवे बोर्ड के आदेशों (नवम्बर 2006) में तटबंध की 3 मी. ऊँचाई पर्याप्त मानी गयी थी, जहां पानी का स्तर कम था और पहुंच सड़क संभव थी। यह कहा गया था कि यह पुल और उसके आसपास पानी का संग्रह नहीं होने देगा। इसके अलावा, कोई आरयूबी/एलएचएस की योजना नहीं

[131] पहुँच रैंप, शीर्ष कवर, जल संचयन और अन्य स्थानीय उपायों के साथ दीवार को बनाए रखना
[132] बिलासपुर में 10 एलएचएस, रायपुर में चार एलएचएस और नागपुर में चार एलएचएस

बनाई गई थी जहां प्राकृतिक जल निकासी उपलब्ध[133] नहीं हैं। इस प्रकार, एलएचएस का निर्माण किया जाना था जहां पानी का जमाव नहीं था या पानी के रूकाव को दूर करने के लिए उपचारत्मक कार्रवाई की जा सकती है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि नागपुर मंडल की 39 एलएचएस, बिलासपुर मंडल की 11 एलएचएस, और रायपुर मंडल की सात एलएचएस में जल का जमाव था। इस प्रकार, एलएचएस के निर्माण के लिए सर्वेक्षण के समय साइट की परिस्थितियों की सही तरह से समीक्षा नहीं की गई थी। इसके अलावा, एलएचएस के निर्माण के बाद भी उचित उपचारात्मक कार्रवाई नहीं की गई थी।

द.पू.म.रे ने कहा कि उन्होंने हमेशा अतीत में जहां भी संभव हो, गुरूत्वाकर्षण जल निकासी प्रदान करने का प्रयास किया। इसके अलावा, सबवे में पानी के प्रवेश से बचने के लिए पहुंच सड़क के साथ दीवार को बनाए रखने, अप्रोच के ऊपरी कवर और जल निकासी प्रणाली जैसी व्यवस्थाएं प्रदान की गई थी। गुरूत्वाकर्षण जल निकासी के साथ एलएचएस का निर्माण करने में, द.पू.म.रे में बडी संख्या[134] में एलएचएस पर जल भराव की समस्या से बचा सकता था।



चित्र 3.6: ऊपर एलएचएस के आस-पास के क्षेत्र में तीन तालाब नीचे एलसी सं.डीडी-51 में एलएचएस

[133] सदस्य इंजीनियर और पीसीई संगोष्ठी (दिसंबर 2016)

[134] नागपुर डिवीजन में 39 एलएचएस, बिलासपुर डिवीजन में 11 एलएचएस और रायपुर डिवीजन में 7 एलएचएस

पहुंच सड़क के साथ रिटेनिंग दीवार के निर्माण के बाद भी एप्रोच के ऊपर कवरिंग आदि कई एलएचएस में जल भराव था। निर्माण के मुख्य उद्देश्य को छोड़ते हुए ये एलएचएस अधिकांश वर्ष बंद रहे। इस प्रकार, द.पू.म.रे प्रशासन ने उचित व्यवहार्यता अध्ययन के बिना एलएचएस का निर्माण किया।

संयुक्त निरीक्षण (अप्रेल 2017 से जून 2017) के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

- एलएचएस की दीवारों पर 1 फीट से 8 फीट तक पानी के जमाव के संकेत दिखाई दे रहे थे और 10 एलएचएस[135] के अंदर सुखा हुआ कीचड़ पडा हुआ था। बरसात के मौसम के दौरान, ये एलएचएस जल जमाव के कारण बंद रहते है।
- बिलासपुर मंडल में एलएचएस सं. सीजी-7 गर्म, शुष्क गर्म मौसम के दौरान भी पानी से भरा था। इसने संकेत दिया कि पानी के अधिक रिसाव के कारण पंपों के उपयोग के बाद भी बरसात के मौसम के दौरान जल निष्कासन संभव नहीं है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि लोग अपनी जान जोखिम में डालकर बंद की गई एलसी को पार कर रहे है।



चित्र 3.7: एलएचएस सीजी-7 एडीईएन/सीपीएच के तहत एक नहर की तरह पानी से भरा हआ (अप्रैल 2017)

[135] एलएचएस नं. बीके-12, टीटी-6, जीसीएफ-57, सीजी-1, बीके-39, 388, 358, डीडी-16, डीडी-5, एबी-16



चित्र: 3.8: दक्षिणावर्त-एलएचएस 295 (डोंग हा डेकेल-रायगढ); एलएचएस 286 (भिखरीमल-रायगढ़); एलएचएस 294 (प्रसाद-रायगढ़); और एलएचएस जीसीएफ-49 तरणताल की तरह किनारे तक जल भरा हुआ (मई 2017)

- दिसम्बर 2016 के महीने के दौरान बिलासपुर मंडल की एलएचएस सं. 286, 294 और 295 में कीचड के साथ पानी जमाव भी देखा गया था।
- नागपुर मंडल में, एलसी सं. जीसीएफ-49 को जल जमाव के कारण अधिकृत नहीं किया जा सका। रेलवे प्रशासन ने जवाब (नवम्बर 2014) दिया कि एलएचएस कार्यात्मक था, पंपिंग तब की जाती थी जब कभी आवश्यकता हो और एलसी बंद हो।
- संयुक्त निरीक्षण के दौरान (मई 2017) लेखापरीक्षा में पाया गया कि एलएचएस जल से भरा हुआ था और एलसी बंद नहीं था। रेलवे प्रशासन ने इसको स्वीकार किया कि जीसीएफ-49 पर एलएचएस के निकट एक सिंचाई नहर है। उनके द्वारा बताया गया कि समीप में नहर होने के कारण उप-सतह पर जल का भारी प्रवाह होता है जिसके परिणामस्वरूप एलएचएस में जल का ठहराव होता है। यद्यपि, पंपिग की व्यवस्था की गई थी, उप-सतह पर जल के भारी प्रवाह के कारण, जल की निकासी संभव नहीं थी। इस एलसी पर जल निकासी के मुद्दे का स्थाई रूप से समाधान करने के लिए 700 मीटर के लंबे नाले का निर्माण करके प्राकृतिक जल निकासी प्रदान करने के लिए एक कार्य संस्वीकृत किया गया था। नागपुर डिविजन में एलसी

सं.51 पर एक अन्य एलएचएस को ₹ 29.39 लाख की लागत पर बाक्सों और बेस स्लेबों की कास्टिंग के बाद, जल भराव के कारण समतल भूमि के घेराव के लिए संसाधित किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्य पर एक पर्याप्त राशि खर्च हो चुकी थी जिसके बाद जल भराव की समस्या के विषय में संबंधित वरीष्ठ अनुभाग इंजीनियर (निर्माण कार्य) के संज्ञान में लाया गया था। चूंकि एलएचएस की प्रमुख चिंताओं में से एक जल का संचय था; आकलन चरण के दौरान भू जल के स्तर का मापन किया जाना चाहिए।

इस प्रकार, उपयुक्त व्यवहार्य अध्ययन किए बिना एलएचएस विनिर्मित किए गए थे। कई एलएचएस में, जल निकासी की उचित सुविधा के लिए जल भराव किया गया था और इस प्रकार वे बंद पड़े रहे या उपयोग नहीं किये गए थे। रेल अधिकारियों की ओर से स्पष्ट रूप से ये चूक के मामले हैं और दोषी रेल अधिकारियों पर जवाबदेही नियत करना आवश्यक है।

3.1.3 एलएचएस के अनुरक्षण हेतु राज्य सरकार के साथ समझौते

अप्रैल 2012 में, रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को निदेशित किया था कि एलसी जो लागत सहभागिता आधार[136] पर आरयूबी की संस्वीकृति के लिए पात्र नहीं थे को यदि तकनीकी रूप से व्यवहार्य हो तो उपमार्ग के माध्यम से उनकी निकासी के लिए योजना बनाई जा सकती थी। रेलवे उपमार्ग के निर्माण की पूर्ण प्रारंभिक लागत और भविष्य में उपमार्ग के अनुरक्षण की लागत को वहन करना था। राज्य सरकार को जहां आवश्यक हो रेल क्षेत्र को अधिग्रहित और अतिक्रमण मुक्त नि:शुल्क भूमि प्रदान करना था। उपमार्ग से गुजरने वाली सड़क के रखरखाव, बिजली व्यवस्था जल निकासी व्यवस्था, मोड-मार्ग और अन्य संबद्ध निर्माण कार्य हेतु जवाबदेही, राज्य सरकार के पास ही निहित थी। द.पू.म.रे प्रशासन ने छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र, ओडिसा और मध्य प्रदेश सरकार के मुख्य सचिव को इस संबंध में लिखा था। उत्तर में, छत्तीसगढ़ राज्य सरकार ने स्पष्ट किया कि उपमार्ग से गुजरने वाली सड़क, लाइट लगाना, जल निकासी प्रणाली, पंथातरण सड़क और अन्य निर्माण कार्य केवल नगरपालिका क्षेत्रों में किए जायेगें। अन्य राज्य सरकारों से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि केवल एक[137] को छोड़कर चयनित एलएचएस में से कोई भी नगरपालिका क्षेत्रों के तहत नहीं पाये गए थे। राज्य

---

[136] भारतीय रेलवे स्थाई मार्ग नियमावली के पैरा 925 के संदर्भ में (आईआरपीडब्ल्यूएम)

[137] रायपुर डिवीजन के अंतर्गत एलएचएस डीडी-51 को छोड़कर

सरकार इस प्रकार का कोई अनुरक्षण कार्य करने के लिए प्रतिबद्ध नहीं थी। मई 2014 में, द.पू.म.रे. ने संबंधित राज्य सरकार के माध्यम से अनुरक्षण और अन्य व्यवस्थापनों के लिए शर्तों को वापस लेने का रेलवे बोर्ड से अनुरोध किया था। इसलिए, रेलवे बोर्ड प्रस्ताव से सहमत नहीं था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि बिलासपुर और रायपुर डिवीजनों में सात एलएचएस[138] के संबंध में क्षेत्रीय ठेकेदारों के द्वारा जल निकासी नहीं की गयी थी। नागपुर डिवीजन में, 20 उपमार्गों[139] हेतु ₹ 25.35 लाख की लागत पर जल निकासी का कार्य दिया गया था। अत: एलएचएस के निर्माण में चूक और राज्य सरकार के साथ किए गए समझौते में कमी के कारण द.पू.म.रे. को इन एलएचएस के अनुरक्षण का कार्य तथा जल निकासी पर आवर्ती व्यय करना पड़ा।

एलएचएस के निर्माण और अनुरक्षण हेतु रेलवे की भूमिका तथा जवाबदेही को फिर से देखना आवश्यक है। इन पर स्पष्ट रूप से विचार करने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड को इन लागतों को कम करने और उसके लिए एक मॉडल करार/समझौता ज्ञापन तैयार करने के लिए राज्य सरकार को बोर्ड में लाने के लिए प्रारम्भ से प्रयास करने चाहिए।

3.1.4 एलसी मे दुर्घटनाएं जहां निर्मित एलएसएस प्रयोग में नहीं था

लेखापरीक्षा ने पाया कि आरपीएफ की रिपोर्ट के अनुसार (30 दिसम्बर 2016), एलसी सं.-286 पर दिनांक 6 दिसम्बर 2016 को एक दुर्घटना घटी। रिपोर्ट में यह उल्लिखित था कि यद्यपि एलसी बंद थी, इसकी बाड़बंदी नहीं की गई। लेखापरीक्षा ने इस एलसी पर एक संयुक्त जांच का संचालन किया (7 दिसम्बर 2016) और पाया कि एलएचएस मुहाने तक पानी से भरा था।

एक दुर्घटना 13 सितम्बर 2016 को भी घटी जैसा कि रेलवे द्वारा रिपोर्ट (20 फरवरी 2017) किया गया। रिपोर्ट में यह उल्लिखित था कि दुर्घटना की तारीख पर भारी बारिश थी और एलएचएस पानी से जलमग्न था।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि आरपीएफ की रिपोर्ट (31 मई 2017) के अनुसार एलसी सं. बीके 12 पर 22 मई 2014 को एक दुर्घटना हुई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दुघर्टना के समय पर एलएचएस का निर्माण कार्य पूर्ण नहीं हुआ हालांकि एलएचएस के समापन की नियत तिथि 11.09.2013 थी।

---

[138] बिलासपुर डिवीजन में एलएचएस सं. बीके-11 और एलएचएस सं. 388, डीडी-11, डीडी-16 डीडी-29, डीडी-42 और डीडी-47 रायपुर डिवीजन

[139] गोंदिया-चंद्रा फोर्ट सेक्शन में एडीईएन/नागभीर के तहत

भारतीय रेलवे को मामलों की समीक्षा करना आवश्यक है जहां एलएचएस का उपयोग नहीं हो सका और लोगों को एलसी का उपयोग करने हेतु मजबूर होना पड़ा, जिससे सुरक्षा जोखिम उत्पन्न हुए।

3.1.5 निष्कर्ष

निर्धारित मानदडों का अनुपालन किए बिना एलएचएस निर्मित किए गए थे, जहां टीवीयू की सघनता बहुत कम थी। ये पथांतरण आरयूबी/आरओबी के बहुत निकट के स्थानों पर निर्मित किये गए थे, और इस प्रकार ये उपयोग में नहीं थे। अत:, रेलवे ने बिना किसी उपयोगी परिणामों के ₹ 18.63 करोड़ का व्यय वहन किया। अनेक एलएचएस में जल निकासी प्रणाली का या तो निर्माण नहीं किया गया अथवा आंशिक रूप से इनका निर्माण किया गया था। इन एलएचएस का निर्माण करने से पहले उपयुक्त व्यवहार्यता जांच नहीं की गई थी। इसके कारण जल भराव हुआ और एलएचएस बंद पड़े रहे/या उपयोग नहीं किये गए थे। रेलवे ने अनुरक्षण संबंधी कार्यों की जवाबदेही संबंधित राज्य सरकार को सौंपी थी। हालांकि, राज्य सरकार ने उसको स्वीकार नहीं किया और मुद्दा अनिर्णीत ही रहा। जहां जल भराव के कारण एलएचएस अप्रयुक्त/बंद पड़े हुए थे तथा सड़क यात्रियों के द्वारा ट्रैक को पार करने का प्रयास किया गया था वहां उस स्थान पर बड़ी संख्या में दुर्घटनाए हुई।

यह सिफारिश की गई है कि

1. ***द.पू.म.रे प्रशासन इन एलएचएस को प्रयोग करने योग्य बनाने के लिए कदम उठा सकता है, ताकि रेलवे द्वारा निवेश की गई राशि व्यर्थ नहीं हो और ट्रैनों तथा रेल ट्रैक पार करने वालो की सुरक्षा सुनिश्चित हो सके।***
2. ***एलएचएस जो निर्माणाधीन/अपूर्ण पड़े हुए हैं इनको शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए तथा संबंधित लेवल क्रासिंग को दुर्घटना से बचने के लिए बंद किया जाए।***
3. ***नगरपालिका क्षेत्रों के बाहर राज्य सरकार के द्वारा जल निकासी सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए राज्य सरकार और रेलवे के बीच कोई समझौता नहीं हुआ है। रेलवे इन लागतों की प्रतिबद्धता के लिए राज्य सरकार को साथ में लाने के लिए कार्यवाही कर सकता है।***

2 जुलाई 2018 को रेलवे बोर्ड को मामले के विषय में अवगत कराया गया था; उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.2 सभी क्षेत्रीय रेलवे: भवन और अन्य निर्माण कार्य कामगार कल्याण उपकर अधिनियम के अनुपालन में रेलवे द्वारा कामगार कल्याण उपकर का भुगतान

भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण अधिनियम और भवन तथा अन्य निर्माण श्रमिक कल्याण नियमावली को क्रमश: अगस्त 1996 और मार्च 1998 में अधिनियमित और अधिसूचित किया गया। एक नियोक्ता के रूप में यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरादायित्व था कि निर्माण की लागत का निर्धारित हिस्सा (एक प्रतिशत) अलग रखा जाए तथा उसे श्रमिक कल्याण बोर्डो के पास जमा किया जाए हालांकि, कुछ मामलों में रेलवे ने ठेकेदारों से इस राशि के केवल एक हिस्से की कटौती की थी (अर्थात् ठेके में मजदूरी की लागत का एक प्रतिशत तथा सामग्री पर नहीं) और उसको श्रमिक कल्याण बोर्ड में जमा किया गया था। तथापि, यह रेलवे का दायित्व था कि वह कार्य की कुल लागत का एक प्रतिशत (जिसमे मजदूरी, सामग्री इत्यादि को शामिल करते हुए) श्रमिक कल्याण बोर्डों के पास जमा करे। ठेकेदारों से उपकर की कम वसूली हुई चूंकि रेलवे ने ठेकेदारों द्वारा आपूर्ति की गई सामग्री की लागत पर उपकर की वसूली नहीं की थी। ठेकेदारों से वसूली किए गए उपकर रेलवे के द्वारा निर्धारित अवधि के अंतर्गत श्रमिक कल्याण बोर्डों में जमा ही नहीं किये गए थे। लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए मामलों में, ठेकेदारों से ₹ 10.24 करोड़ कम वसूली किए गए थे, ठेकेदारों से वसूली किए गए ₹ 2.28 करोड़ बोर्डों को हस्तान्तरित नहीं किया गया तथा ₹ 12.95 करोड़ अभी तक बोर्ड को रेलवे द्वारा हस्तांतरित किये जाने शेष थे।

भारत सरकार (जीओआई) ने बीओसीडब्ल्यू रोजगार विनियमन एवं सेवा की शर्ते, (आरईसीएस) अधिनियम, 1996 (मुख्य अधिनियम)[140] और बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 (उपकर अधिनियम) [141] को 19 अगस्त 1996 को अधिनियमित किया गया। विनिर्माण मे लगे श्रमिकों के रोजगार एवं सेवा की शर्तो को विनियमित करना और उनको सुरक्षा स्वास्थ्य और कल्याणकारी उपाय प्रदान करना उद्देश्य था। अधिनियम को लागू करने के लिए, भारत सरकार द्वारा मार्च 1998[142] में बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली 1998 का निर्माण किया गया।

[140]1996 के अधिनियम संख्या 27 (19 अगस्त 1996), 01 मार्च 1996 से लागू हुआ माना जाएगा

[141]1996 के अधिनियम सं. 28 (19 अगस्त 1996), 03 नवंबर 1995 से लागू हुआ माना जाएगा

[142] दिनांक 26 मार्च 1998 का जीएसआर 149(ई) देखें

प्रावधानों[143] के अनुसार, उपकर उस दर पर उद्ग्रहित किया जाना चाहिए जो दो प्रतिशत से अधिक नहीं हो परन्तु केन्द्र सरकार द्वारा निर्दिष्ट अनुसार नियोक्ता (रेलवे) के द्वारा वहन किए गए विनिर्माण लागत का एक प्रतिशत से कम नहीं होना चाहिए। इसके अतिरिक्त, कटौती किए गए/संग्रहित उपकर से हुआ मुनाफा इसके संग्रहण के 30 दिनों के अंतर्गत[144] भवन एवं अन्य विनिर्माण बोर्ड को हस्तांतरित किया जाएगा। विनिर्दिष्ट समय के अंतर्गत[145] ब्याज के उदग्रहण हेतु उपकर के गैर-भुगतान पर उपकर की राशि से अधिक नहीं होने के संबंध में भी नियमावली[146] में प्रावधान है।

इन अधिनियमों के प्रावधानों को लागू करने हेतु, रेल मंत्रालय ने निविदा सूचना/निविदा दस्तावेजों में एक नया खंड शामिल करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे को निदेशित किया था (जुलाई 2008)। नवंबर 2013 में, मंत्रालय ने रेलवे को इसको लागू[147] करने में सक्षम बनाने के लिए ठेके की सामान्य शर्तो में एक नया खंड जोड़ा। इस खंड के अनुसार, किसी प्रकार का विनिर्माण कार्य करने वाले निविदाकारों को पंजीकरण अधिकारियों[148] से अपने आप को पंजीकृत करना होगा। उनको संबंधित राज्य सरकार (श्रम विभाग) के पंजीकरण अधिकारियों द्वारा जारी किए गए पंजीकरण प्रमाणपत्र जमा कराने होगें। निविदाकर्ता को विनिर्माण कार्य की लागत पर एक प्रतिशत की दर से उपकर लगाया जाएगा जिसकी कटौती प्रत्येक बिल से की जायेगी, जब एक पृथक निर्धारित मद के तहत आपूर्ति किए गए माल की लागत उपकर के दायरे से बाहर होगी।

लेखापरीक्षा द्वारा ठेकेदारों से की गई उपकर की कटौती/संग्रहण और रेल उत्पादन इकाई सहित सभी क्षेत्रीय रेलवे में श्रमिक कल्याण बोर्ड (बोर्डो) को उनके प्रेषण की स्थिति की समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा निष्कर्ष पर आगामी पैराग्राफों में चर्चा की गयी है:

---

[143]बीओसीडब्ल्यू श्रमिक कल्याण उपकर अधिनियम,1996 का नियम 03

[144]बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली, 1998 के नियम 5

[145] बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 के नियम 8

[146] प्रत्येक महीने या एक महीने के हिस्से के लिए दो प्रतिशत की दर पर, जिस तिथि से ऐसा भुगतान देय है जब तक ऐसी राशि का वास्तव में भुगतान किया जाता है

[147] रेल मंत्रालय की पत्र सं. 2008/सीई-1(सीटी/6 दिनांक 29-11-2013 के माध्यम से भारतीय रेल मानक सामान्य अनुबंध शर्तो (जीसीसी) का खण्ड 55 सी

[148] बीओसीडब्ल्यू अधिनियम, 1996 की धारा 7 और संबंधित राज्य सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के अतिरिक्त

3.2.1 ठेकेदारों से उपकर की वसूली नहीं होना

जुलाई 2008 में रेल मंत्रालय ने यह बताते हुए निर्देश जारी किए थे कि निविदाकर्ता को विनिर्माण कार्य की लागत पर एक प्रतिशत की दर से उपकर का भुगतान किया जाना आवश्यक होगा जिसकी प्रत्येक बिल से कटौती की जायेगी।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपकर के दायरे से बाहर माल की लागत को बनाए रखना उपकर अधिनियम की भावना के विरूद्ध था। अधिनियम के अनुसार, एक श्रमिक या उसके परिजनों को भूमि की लागत और मुआवजे को छोड़कर विनिर्माण की लागत में नियोक्ता द्वारा किए गए सभी व्यय शामिल होंगे, इसलिए रेलवे ने विनिर्माण लागत से माल की लागत को अलग कर दिया था और इस राशि पर उपकर वसूल नहीं किया जैसा कि नमूना जांच में देखा गया था। रेलवे द्वारा जीसीसी में जोड़े गए खंड की क्षेत्रीय रेलवे द्वारा इसकी अलग तरह से व्याख्या की गई थी इसके परिणामस्वरूप एकसमान लागू नहीं हुआ।

लेखापरीक्षा ने 2017-18 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे मे 711 पूर्ण तथा चालू निर्माण कार्य ठेकों की नमूना जांच की तथा पाया कि:

- 13 क्षेत्रीय रेलवे के 74 मामलों[149] में, रेल प्रशासन द्वारा ठेकेदारों से कोई उपकर वसूला नहीं गया था। ठेकेदारों पर बकाया ₹ 1.85 करोड़ की राशि वसूली नहीं गई और न ही बोर्ड के पास जमा की गई।
- 351 मामलों[150] में सभी क्षेत्रीय रेलवे और आरडब्ल्यूएफ में ठेकेदारों से ₹ 8.39 करोड़ का कम उपकर वसूल किया गया था।
- 286 मामलों[151] में, सभी क्षेत्रीय रेलवे और आरडब्ल्यूएफ में नियमों के अनुसार ठेकेदारों से उपकर वसूला नहीं गया था।

---

[149] पूतरे-09, पूमरे-06, पूरे-04, उपूरे-05, उरे-7, दपूरे-17, मरे-05, उमरे-04, उसीरे-02, दपूमरे-06, दरे-02, परे-06, दपरे-01

[150]मरे-12 (₹ 0.15 करोड़), पूमरे-17 (₹ 0.37 करोड़), उमरे-20 (₹ 0.32 करोड़), उसीरे-12 (₹ 0.77 करोड़), उपरे-20 (₹ 1.19 करोड़), दपूमरे-33 (₹ 0.61 करोड़), दरे-27 (₹ 0.32 करोड़), परे-12 (₹0.36 करोड़), दपरे-01(₹ 0.0002 करोड़), पूतरे-22 (₹ 0.92 करोड़), मेट्रो रेल-11 (₹ 0.42 करोड़), उरे-21 (₹0.32 करोड़), दमरे-64 (₹ 0.42 करोड़), दपरे-16 (₹0.29 करोड़), परे-18 (₹0.38 करोड़), उपूरे-20 (₹0.13 करोड़), आरडब्ल्यूएफ-16 (₹0.03 करोड़), दपूरे-15 (₹1.47 करोड़)

[151] म.रे.-11, उ.म.रे.-16, उ.सी.रे.-23, उ.प.रे-18, द.पू.म.रे-01, द.रे.-09, द.प.रे.-16, प.रे.-22, पू.सी.रे.-10, पू.रे.-18, मेट्रो रेल-28, उ.पू.रे.-14, उ.रे.-09,आरडब्ल्यूएफ-04,द.म.रे.-35,द.प.रे.-04,डब्ल्यूसीआर-40,पू.म.रे.-09

3.2.2 श्रमिक कल्याण बोर्डो को ठेकेदारों से वसूले गए उपकर का हस्तांतरण नहीं होना

नियमावली में प्रावधान है कि कटौती किए गए/संग्रहित उपकर का मुनाफा इसके संग्रहण के 30 दिनों के अंतर्गत कल्याण बोर्ड को हस्तांतरित किया जाएगा। निर्दिष्ट समय[152] के अंतर्गत उपकर के गैर-भुगतान के लिए ब्याज भी उदग्राहय है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि

- 72 मामलों[153] में, आठ क्षेत्रीय रेलवे द्वारा ₹ 2.28 करोड़ की उपकर राशि हस्तांतरित नहीं की गई थी। परिणामस्वरूप जब तक बोर्डो को उपकर हस्तांतरित नहीं किया जाता है, तब तक ब्याज के साथ बकाया राशि का भुगतान करने के लिए रेलवे उत्तरदायी था।
- 99 मामलों[154] में, ₹ 3.03 करोड़ की राशि का उपकर ठेकेदारों से वसूला गया था। इसलिए, बोर्डो को इस राशि के हस्तांतरण के ब्यौरे अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। लेखापरीक्षा द्वारा वास्तविक प्रेषित उपकर का पता नहीं लगाया जा सका।

नवंबर 2012 में, रेल मंत्रालय ने निर्देश[155] जारी किये कि ठेकेदार के बिल की राशि संबंधित कार्य को डेबिट की जायेगी। ठेकेदारों को भुगतान की व्यवस्था करने से पहले वसूली योग्य उपकर की राशि उचन्त शीर्ष[156] के तहत जमा की जायेगी। उचन्त शीर्ष-चैक एवं बिल को जमा करके संबंधित निधि/बोर्ड को भुगतान के समय उचन्त शीर्ष को समाशोधित/डेबिट की जाएगी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के द्वारा इन निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया तथा बड़ी राशि को लंबी अवधि के लिए उचन्त के तहत रखा गया था।

- एनएफआर में, लुमडिंग डिवीजन में, ठेकेदारों के बिलों से उपकर वसूला गया था। इसलिए, बोर्ड के बैंक ब्यौरे उपलब्ध नहीं होने के कारण उस राशि को बोर्ड को भेजा नहीं गया था। राशि को उचन्त शीर्ष निक्षेप विविध/व्यय के

---

[152] प्रत्येक महीने या एक महीने के हिस्से के लिए दो प्रतिशत की दर पर जिस तिथि से ऐसा भुगतान देय है, तब तक ऐसी राशि का वास्तव में भुगतान किया जाता है।

[153] उ.प.रे.-07,द.रे.-02,प.रे-05,पू.रे.-04,उ.पू.रे.-27,उ.रे.-14,द.पू.रे-09,उ.सी.रे-04

[154] पू.रे-24, मेट्रो रेल-39, द.पू.रे-02,द.पू.म.रे.-34

[155] रेल अनुबंध–आवंटन शीर्ष में बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम, 1996 के कार्यान्वयन पर पत्र सं. 2008/सीई-1(सीटी/6 दिनांक 8-11-2012

[156] विविध जमा (बीओसीडब्ल्यू उपकर)

तहत रखा गया था। लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए रंगिया डिवीजन में, किसी भी पूर्ण ठेकों के संबंध में उपकर वसूले नहीं गए थे।

- एनईआर के, उचन्त शीर्ष के तहत 31 मार्च 2018 तक रेलवे प्रशासन के पास ₹ 2.04 करोड़ के उपकर थे। लेखापरीक्षा में इंगित करने पर रेलवे प्रशासन (वाराणसी मंडल) ने संबंधित बोर्डों को ₹ 6.07 लाख हस्तांतरित किए थे (अगस्त/सितंबर 2018)। ₹ 1.98 करोड़ की राशि का उपकर बोर्ड को प्रेषित नहीं किया गया था।
- डीएलडब्ल्यू में, ठेकेदारों से नियमित रूप से उपकर वसूले गए थे।
- मेट्रो रेल में, दिसंबर 2013 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान ठेकेदारों से ₹ 2.98 करोड़ के उपकर की कटौती की गई थी। यह श्रम आयुक्त/पश्चिम बंगाल के पास जमा नहीं किया गया और इसे उचन्त शीर्ष-विविध निक्षेप के तहत रखा गया। यह राशि 05 सितंबर 2018 को जमा किया गया था।
- एनडब्ल्यूआर में, जोधपुर, जयपुर और बीकानेर डिवीजनों में, ठेकेदारों से वसूले गए उपकर को 30 दिनों की अनुबंधित अवधि के अंतर्गत बोर्डो को हंस्तातरित नहीं किया गया था। इसमे एक माह से 29 महीनों का विलंब हुआ था। उपकर को जमा करने में हुआ विलंब ब्याज के भुगतान के प्रति रेलवे पर देयता को बढाएगा।
- पू.रे के मालदा डिवीजन में, चार ठेकों में ठेकेदारों से वसूले गए ₹ 2.40 लाख के उपकर को ''ठेकेदारों' से वसूले गए प्राइमरी शिक्षा उपकर शीर्ष' के तहत गलत ढ़ंग से दर्ज किया गया था।
- उ.रे में, लखनऊ डिवीजन में वसूला गया उपकर समग्र रूप में राज्य सरकार को प्रेषित किया गया था। हालांकि, ठेके के अनुसार वसूले गए और बोर्ड को प्रेषित किए गए उपकर के ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे।
- प.रे के राजकोट डिवीजन में, वसूले गए उपकर तिमाही आधार पर हस्तांतरित किए जा रहे थे। अहमदाबाद, भावनगर, मुम्बई सेन्ट्रल डिवीजनों में ठेकेदारों से कटौती[157] किए गए उपकर बोर्ड को जमा किये जाने बाकी थे। उपकर की राशि को उचन्त-शीर्ष-विविध निक्षेप के तहत रखा गया है।
- द.पू.म.रे में, ठेकेदारों के विनिर्माण संगठन द्वारा कटौती किए गए ₹ 5.20 करोड़ के उपकर मध्य प्रदेश और ओडिसा बोर्डो को हस्तांतरित नहीं किये गए

[157] क्रमश: 2016-17 से 2017-18, मई 2016 से जुलाई 2018 और जून 2016 से सितंबर 2018 की अवधि से संबंधित

थे। इसको उचन्त शीर्ष के तहत रखा गया था रेल प्रशासन ने बोर्डो को उपकर हस्तांतरित नहीं करने पर कोई टिपपणी नहीं दी है।

3.2.3 रेलवे द्वारा उपकर का कम भुगतान

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विनिर्माण लागत का निर्धारित हिस्सा (एक प्रतिशत) अलग रखना तथा श्रमिक कल्याण बोर्ड को जमा कराना यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरदायित्व था। हालांकि रेलवे ठेकेदारों से इस राशि का केवल एक हिस्सा काट रही थी। (अर्थात् ठेके में मजदूरी की लागत का एक प्रतिशत और माल पर नहीं)। रेलवे ने श्रमिक कल्याण बोर्डों में इसको जमा किया था। तथापि, यह रेलवे का उत्तरदायित्व था कि वह कार्य[158] की कुल लागत का एक प्रतिशत श्रमिक कल्याण बोर्डो को जमा करें, चाहे वह ठेकेदार से वसूल किया गया हो अथवा नहीं वसूल किया गया हो।

अभिलेखों (ठेकेदार खाता-बही, ठेके की फाइलों, ठेके करार) की समीक्षा से पता चला कि:

- भुगतान हेतु देय ₹ 26.87 करोड़ के उपकर के संबंध में, 2017-18 में 409 मामलों[159] में क्षेत्रीय रेलवे ने कल्याण बोर्डों को ₹ 13.92 करोड़ का भुगतान किया। इस प्रकार, ₹ 12.95 करोड़ भुगतान हेतु बकाया थे।
- 99 मामलों में, ₹ 4.65 करोड़ का उपकर बोर्ड को भुगतान हेतु बकाया था। इसके विपरीत, रेल प्रशासन ने ठेकेदारों से ₹ 3.03 करोड़ वसूल किए थे। हालांकि, प्रेषण के ठेकेवार ब्यौरों के अभाव में बोर्ड को प्रेषित इस राशि को अभिनिश्चित नहीं किया जा सका।
- 203 मामलों में[160] रेल प्रशासनों द्वारा उपकर का कोई अल्प भुगतान नही किया।

3.2.4 निविदा दस्तावेजों में ठेकेदारों द्वारा उपकर के भुगतान हेतु खण्ड को शामिल नहीं किया जाना

रेल मंत्रालय ने (9 जुलाई 2008) सभी क्षेत्रीय रेलवे को निविदाकर्ता के द्वारा उपकर के भुगतान हेतु अपने निविदा सूचना/निविदा दस्तावेजों में एक नए

---

[158] जिसमें मजदूरी, सामग्री आदि शामिल हैं।

[159] म.रे.-20,पू.म.रे.-17,उ.म.रे.-25,उ.सी.रे.-19,उ.प.रे.-21,द.पू.म.रे.-06,द.रे.-33,द.प.रे.-11,प.रे.-22,पू.त.रे.-30,पू.रे.-08,उ.पू.रे.-35,उ.रे.-31,आरडब्ल्यूएफ-16,द.म.रे.-67,द.पू.रे.-30,द.प.रे.-17

[160] म.रे.-10,पू.म.रे.-08,उ.म.रे.-15,उ.सी.रे.-18,उ.प.रे.-16,द.रे.-06,प.रे.-18,द.प.रे.-06,पू.त.रे.-10,पू.रे.-08,उ.पू.रे.-05,उ.रे.-04,आरडब्ल्यूएफ-04,द.म.रे.-32,द.प.रे.-03,प.म.रे.-40

खण्ड[161] को शामिल करने के लिए निदेशित किया था। नवंबर 2013 में, इसको लागू कराने में रेलवे को सक्षम बनाने के लिए भारतीय रेलवे में ठेके की मानक सामान्य शर्तों (जीसीसी) के लिए खण्ड 55 सी जोड़ा गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि तीन क्षेत्रीय रेलवे तथा सीएलडब्ल्यू[162] में 18 ठेकों में, निविदा दस्तावेजों में उपरोक्त खण्ड शामिल नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, ठेकेदारों से बकाया उपकर की राशि की वसूली नहीं की गई और बोर्डों को हस्तांतरित नहीं की गई।

3.2.5 निर्धारण अधिकारी को सूचना उपलब्ध नहीं कराना

प्रावधानों[163] के अनुसार, प्रत्येक नियोक्ता को कार्य प्रारंभ होने के 30 दिनों के अंतर्गत निर्धारण अधिकारी को प्रपत्र-1 में कार्य की सूचना प्रस्तुत करना अपेक्षित है। शुरू की गई निर्माण की योजना में आशोधन के मामलें में, जिसमें निर्माण की लागत को कम करने, कार्य को समय से पहले बंद करने आदि की सूचना प्रपत्र-II में प्रस्तुत की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- चार क्षेत्रीय रेलवे[164] तथा आरडब्ल्यूएफ में रेलवे द्वारा प्रपत्र-I और प्रपत्र-II में अपेक्षित सूचना निर्धारण अधिकारी को भेजी जा रही थी
- दो क्षेत्रीय रेलवे[165] में, प्रपत्र-I और II में अपेक्षित सूचना रेलवे द्वारा निर्धारण अधिकारी को नहीं भेजे जा रहे थे। इसके स्थान पर, इन क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारण अधिकारी को स्वीकृति पत्र की प्रति प्रेषित की गई थी।
- दो क्षेत्रीय रेलवे[166] तथा सीएलडब्ल्यू में, प्रपत्र-I और II में अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने के कोई संकेत अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थे।

---

[161] किसी भी निर्माण कार्य (राज्य का नाम) को करने के लिए निविदाकर्ता को बीओसीडब्ल्यू अधिनियम, 1996 की धारा-7 के तहत स्वंय को पंजीकरण कार्यालय से पंजीकृत कराना चाहिए और राज्य सरकार द्वारा (राज्य का नाम) इसके अलावा बनाई गई नियमावली और सरकार के श्रम विभाग के पंजीकरण अधिकारी द्वारा (राज्य का नाम) जारी पंजीकरण प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करना होगा। इस अधिनियम को अधिनियमित करने के लिए, निविदाकर्ता को प्रत्येक बिल से कटौती की जाने वाली निर्माण कार्य की लागत का एक प्रतिशत की दर से उपकर भुगतान करना होगा। सामग्री की लागत उपकर के दायरें से बाहर होगी, जब अनुसूची मद के तहत आपूर्ति की जाती है।

[162] सीएलडब्ल्यू-01, उ.पू.रे.-04, प.रे.-09, उ.म.रे.-04

[163] बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली, 1998 का नियम 6

[164] द.प.रे., उ.सी.रे., प.म.रे., द.रे.

[165] उ.पू.रे., उ.प.रे.

- तीन क्षेत्रीय रेलवे[167] में प्रपत्र-I और II में अपेक्षित सूचना निर्धारण अधिकारी को प्रषित नहीं की जा रही थी।

इस प्रकार, निर्धारण अधिकारी को निर्धारित प्रपत्रों में अपेक्षित सूचना प्रस्तुत करने हेतु बीओसीडब्ल्यू नियमावली 1998 के प्रावधानों का अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे में पालन नहीं किया जा रहा था।

3.2.6 अन्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष

द.म.रे में सभी छः डिवीजनों द्वारा दिए गए ठेकों की निविदा शर्तों में जीसीसी खण्ड के खण्ड-55 सी को शामिल किया गया था। हालांकि, विनिर्माण करने वाले संगठन ने 25 मई 2015 से लागू निविदा शर्तों से 'एक पृथक अनुसूची मद के तहत आपूर्ति की जाने वाली सामग्री की लागत उपकर के दायरे से बाहर होगी' यह वाक्य हटा दिया था। अतः, उसी क्षेत्रीय रेलवे के दो विभाग उपरोक्त खण्ड का अलग प्रकार से पालन कर रहे थे।

द.म.रे के सभी छः डिवीजनों और विनिर्माण संगठन में लेखापरीक्षा द्वारा ठेकों की समीक्षा की गई। यह पाया गया कि रेल प्रशासन ने केवल मजदूरी की लागत पर उपकर वसूल किया तथा विनिर्माण लागत पर वसूल नहीं किया। बीओसीडब्ल्यू अधिनियम और नियमों के प्रावधानों के अननुपालन के परिणामस्वरूप 2012-13 से 2016-17 की अवधि के दौरान 77 ठेकों में ₹ 0.84 करोड़ के उपकर की कम वसूली हुई। उपकर के उदग्रहण हेतु सामग्री की लागत का अपवर्जन बीओसीडब्ल्यू अधिनियम अथवा नियमावली के प्रावधानों का उल्लंघन था।

3.2.7 निष्कर्ष

बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम तथा बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर नियमावली अधिनियमन और अधिसूचना हेतु मुख्य उद्देश्य श्रमिक कल्याण बोर्डों को विनिर्माण लागत का एक हिस्सा प्रदान करना था। इस हिस्से से आशय श्रमिकों को सुरक्षा स्वास्थ्य और कल्याणकारी उपाय प्रदान करना था। हालांकि, रेलवे ने नियोक्ता के रूप में यह सुनिश्चित नहीं किया कि अधिनिमय में निर्धारित राशि श्रमिक कल्याण बोर्डो को जमा किए गए हैं। रेलवे ने सामग्री की लागत को उपकर के दायरे से बाहर रखा, जो उपकर अधिनियम की भावना के

---

[166] पू.रे.,द.पू.म.रे.

[167] प.रे., पू.त.रे., उमरे

विपरीत थी। इसके कारण ठेकेदारों से उपकर की कम वसूली हुई। रेलवे ने ठेकेदारों द्वारा आपूर्ति की गई सामग्री की लागत पर उपकर वसूले नहीं थे। कुछ मामलों में, ठेकेदारों से उपकर की कोई वसूली नहीं की गई थी। ठेकेदारों से वसुला गया उपकर रेलवे द्वारा अनुबंधित अवधि के अंतर्गत श्रमिक कल्याण बोर्डो को जमा नहीं किया था। इस प्रकार, बीओसीडब्ल्यू अधिनियम/नियमावली के प्रावधान का रेलवे में अति सतर्कतापूर्वक पालन नहीं किया जा रहा था।

3.2.8 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे

1. ***बीओसीडब्ल्यू अधिनियम के प्रावधानों को उचित ढंग से दर्शाने के लिए निविदा शर्तो को संशोधित किया जाए। बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनिमय के अनुरूप उपकर की वूसली के लिए उनके द्वारा सभी क्षेत्रीय विन्यासों को निर्देश भी जारी किए जा सकते है।***

2. ***यह सुनिश्चित करें कि रेलवे श्रमिक कल्याण बोर्डो को विनिर्माण की लागत पर निर्धारित दर पर उपकर प्रेषित करने के अपने उत्तरदायित्व को पूर्ण करे। यह ठेकेदारों से वसूली गई राशि के बावजूद किया जाना चाहिए, चूंकि नियोक्ता पर उपकर के भुगतान की जवाबदेही पूर्ण रूप से निहित है।***

3. ***यह सुनिश्चित करें कि ठेकेदारों से वसूले गए उपकर बीओसीडब्ल्यू कल्याण उपकर अधिनियम के अनुसार निर्धारित समय अवधि के अंतर्गत श्रमिक कल्याण बोर्डो को प्रषित किया जाए।***

4. ***सभी संबंधित विभागों के अधिकारियों के द्वारा श्रमिक कल्याण बोर्डो को अपेक्षित रूप से प्रपत्र प्रस्तुत किया जाना सुनिश्चित करें।***

मामले को रेलवे बोर्ड के साथ 16 मई 2019 को उठाया गया; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (30 सितम्बर 2019)।

3.3 पूर्व मध्य रेल (पू.म.रे): ठेकेदार के चालू खाता बिल से झारखंड वैट की कम कटौती के परिणामस्वरूप परिहार्य देयता

झारखंड सरकार ने 1 अप्रैल 2012 से लागू वैट की दर को 2 से 4 प्रतिशत तक संशोधित किया। निर्माण कार्य ठेकों के संबंध में अग्रिम में उसकी कटौती की जानी थी। पू.म.रे. के विनिर्माण संघटन ने दिसंबर 2012 तथा अप्रैल 2017 के बीच दिए गए 26 निर्माण कार्य ठेकों में संसोधित दर पर वैट की कटौती नहीं की थी। भुगतान हेतु संसोधित किए गए 346 चालू खाता बिलों के संबंध में ठेकेदारों से ₹ 12.14 करोड़ की राशि कम वसूली गई। अब रेलवे का दायित्व है कि वह जब कमी मांग की जाए, राज्य सरकार को उसका भुगतान करें।

झारखंड मूल्य वर्धित कर (वैट) अधिनियम, 2005 की धारा 44 के अनुसार, कर की प्रभावी वसूली हेतु, राज्य सरकार को ठेकेदारो अथवा किसी अन्य वर्ग अथवा वितरकों के वर्गो के संबंध में अपेक्षित है कि कोई भी व्यक्ति माल में संपत्ति के हस्तांतरण को शामिल करते हुए राज्य में एक निर्माण कार्य ठेके के निष्पादन के लिए उन्हें किसी भी महत्वपूर्ण प्रतिफल का भुगतान करता है तो भुगतान करते समय, अग्रिम में कर की कटौती करेगा, जिसकी संगणना राज्य सरकार द्वारा समय-समय पर निर्दिष्ट दरों के अनुसार की जाएगी।

इसके अतिरिक्त, अधिनियम प्रावधान करता है कि प्रत्येक व्यक्ति, जिससे पहले से ही कर कटौती अपेक्षित है, निर्धारित विवरणियां प्रस्तुत करेगा और निर्धारित ढंग से राज्य सरकार को इस प्रकार की विवरणियां के अनुसार कटौती किए गए कर का भुगतान करेगा। यदि कोई व्यक्ति कर के समग्र अथवा किसी भाग की कटौती करने में विफल रहता है या कर के समग्र अथवा किसी भी हिस्से का भुगतान करने में विफल रहता है तब प्राधिकारी किसी भी समय उस वर्ष के समाप्त होने के पांच वर्षों के अंतर्गत किसी भी समय जब वह ऐसा करने में विफल रहता है तो उसे अपनी बात रखने का एक उचित उवसर देने के बाद लिखित में आदेश देकर, कर की राशि के बराबर एक राशि का जुर्माने के रूप में भुगतान करने के लिए निर्देशित करेगा जिसकी पूर्वोक्त के अनुसार वह कटौती या भुगतान करने में विफल रहा था।

झारखंड सरकार के वाणिज्यिक कर विभाग ने दो प्रतिशत के रूप में झारखंड वैट की कटौती की दर अधिसूचित की थी (31 मार्च 2006)। 3 अक्टूबर 2012 को इसे 1 अप्रैल 2012 से लागू करते हुए आगे चार प्रतिशत के लिए संशोधित किया गया था। वाणिज्यिक कर विभाग, धनबाद सर्कल/झारखंड द्वारा वरिष्ठ वित्त

प्रबंधक/प.म.रे/धनबाद को अधिसूचना (9 अक्टूबर 2012) भेजी गई थी। उनके द्वारा अनुरोध किया गया कि 01 अप्रैल 2012 से निर्माण कार्य ठेके के बिलों से चार प्रतिशत की दर से वैट वसूल किया जाए।

लेखापरीक्षा ने झारखंड राज्य के क्षेत्राधिकार के अधीन चार निर्माणकार्य परियोजनाओं[168] में निर्माण कार्य ठेका कपट के अभिलेखों की समीक्षा की थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 9 अक्टूबर 2012 के बाद दिए गए 26 निर्माण कार्यों[169] में, ठेकेदारों के बिलों से दो प्रतिशत की पूर्व संशोधित दर से वसूली की गई। इन ठेकों में ठेकेदारों को भुगतान करने के लिए 346 चालू खाता बिल प्रोसेस किए गए थे, जिसमें चार प्रतिशत के स्थान पर दो प्रतिशत की दर से वैट की कटौती की गई थी। फलस्वरूप, ठेकेदारों से ₹ 12.14 करोड़ राशि की कम वसूली हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे का दायित्व है कि वह जब कभी मांग की जाए, राज्य सरकार को भुगतान करे।

उप मुख्य अभियंता/विनिर्माण/पू.म.रे. ने अपने उत्तर में बताया (मार्च 2018) कि संशोधित दर पर वैट की वसूली नहीं की गई, चूंकि संबद्ध वित्त के द्वारा ये इंगित नहीं किए गए थे। यह भी बताया गया कि वैट की दर के संशोधन से संबंधित अधिसूचना को उनके मुख्यालय के द्वारा अपनी ईकाइयों को संचारित नहीं किया गया था।

राज्य सरकार के प्राधिकारी के द्वारा 09 अक्टूबर 2012 को धनबाद रेलवे प्रशासन को अधिसूचना संचारित की गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 04 प्रतिशत की संशोधित दर पर वैट की कटौती का आदेश धनबाद डिवीजन (चालू लाइन) में लागू किया गया था। हालांकि, झारखंड राज्य के तहत पू.म.रे. के विनिर्माण विभाग के किसी भी कार्यालय में इसको लागू नहीं किया गया था। ऐसे सभी निर्माण कार्य अभी भी चल रहे थे और अंतिम बिल अभी तक संसाधित नहीं किए गए हैं। इस प्रकार, कार्य पूर्ण होने से पहले ठेकेदारों के अंतिम बिलों से वसूली जाने वाली राशि की कम वसूल होने की गुंजाइश है।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर में बताया (25 जून 2019) कि ठेका अनुबंध के अनुसार, निविदा के बंद होने के तारीख के बाद राज्य सरकार के सांविधिक करों की दर में बदलाव रेलवे के महत्व में होगा। उन्होने आगे बताया कि झारखंड सरकार

---

[168] तोरी-शिवपुर, हजारीबाग-बार्काकाना-रांची-कोडरमा- गिरिडीह और जारंगडीह से गोमिया के बीच दोहरीकरण परियोजना

[169] दिसंबर 2012 और अप्रैल 2017 के बीच प्रदान की गई निविदाएं

(वाणिज्यिक कर विभाग) ने संशोधित वैट दरों को जीएम/पूमरे/प्रधान इंजीनियर या मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/ निर्माण को परिचालित नहीं किया। व. डीएफएम/ धनबाद, जिसको संशोधित अधिसूचना भेजी गई, ओपन लाइन के पूमरे की एक इकाई है तथा ना ही निर्माण संगठन के नियंत्रण के अधीन एक इकाई। साथ ही, राज्य सरकार ने अल्प वसूली के संबंध में पूमरे के किसी प्राधिकारी के साथ मामला कभी नहीं उठाया।

हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि वैट की बढ़ी दर के उद्ग्रहण की अधिसूचना की तारीख निविदा के बंद करने की तिथि से पहले थी। उसी रूप में वैट दर में बढ़ी हुई दर पर संशोधन निविदाओ के बंद होने के समय पर ही किया जाना चाहिए था, जोकि नहीं किया गया। व.डीएफएम/ धनबाद भी जीएम/ पूमरे के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन पूमरे प्रशासन का भाग है। इस प्रकार, संशोधन वैट दर की अधिसूचना परिचालित न करने पर यह पूमरे की असफलता है।

3.4 उत्तर पूर्वी रेलवे (उ.पू.रे): अवमानक पिट लाइनों के निर्माण के परिणामस्वरूप मऊ में नए कोचिंग टर्मिनल के विकास में विलंब हुआ

ठेकेदारों को ड्राइंग तथा स्थाई ढंग से सामग्री प्रदान करने में हुए विलंब के कारण मऊ में पिट लाइनों की धुलाई करने के कार्य में विलंब हुआ था। ठेकेदार ने कार्य के निष्पादन में आरडीएसओ विनिर्देशों का अनुपालन नहीं किया और कार्य पहले ही बंद कर दिया गया था। कार्य अन्य ठेकेदार को दे दिया गया था। हालांकि, आरडीएसओ विनिर्देशों की गुणवत्ता और अनुपालन के मुद्दे का पता लगाए बिना कार्य पूर्ण किया गया था। जब ट्रेन को अनुरक्षण के लिए रखा गया था तब धुलाई पिट के खंभो में दरारें आ गई थी। प्रथम ठेकेदार को भुगतान किए गए ₹ 13.32 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया था, मऊ और गोरखपुर के बीच प्राथमिक अनुरक्षण हेतु कोचों की ढुलाई के कारण ₹ 3.80 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ, चूंकि मऊ में कौचिंग टर्मिनल पूर्ण नहीं हुआ था।

रेलवे बोर्ड ने समय-समय पर विनिर्देश जारी किए हैं ताकि उचित ठेका प्रबंधन कार्य-प्रणाली अपनाने की आवश्यकता को महत्व दिया जा सके। ठेकेदारों को समय पर ड्राइंग के ब्यौरे प्रस्तुत करके कार्य के निष्पादन में होने वाले विलंब से बचने पर जोर दिया गया है।

रेलवे बोर्ड ने उ.पू.रे. में उत्तर प्रदेश के मऊ कोचिंग टर्मिनल के विकास के कार्य को ₹ 14.60 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया था (2013-14)। यह बताते हुए कार्य को उचित ठहराया गया कि यात्री यातायात के दृष्टिकोण से

मऊ वाराणसी डिवीजन का महत्वपूर्ण श्रेणी ए स्टेशन था। लोगों की लगातार मांग रही थी कि इस स्टेशन से लंबी दूरी की ट्रेनें चलाई जाए। उ.पू.रे. ने तर्क दिया कि लंबी दूरी की ट्रेनों के अनुरक्षण हेतु एक कोचिंग टर्मिनल की आवश्यकता होगी।

अक्टूबर 2014 में, उ.पू.रे. के निर्माण विभाग ने ₹ 9.26 करोड़ की लागत पर मैसर्स सुनील कुमार जयसवाल को (पहले ठेकेदार) को स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किया था। जिसमे धुलाई पिट लाइन का निर्माण करने का कार्य तथा अन्य इंजीनियरिंग निर्माण कार्य[170] शामिल था। दिसंबर 2014 में, ठेकेदार के साथ ठेका करार किया गया था। कार्य को एक वर्ष के अंतर्गत अर्थात् नवंबर 2015 तक पूर्ण किया जाना निर्धारित किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि ठेकेदार ने कार्य एलओए जारी करने की तिथि से पांच महीने बीत जाने के बाद मार्च 2015 से कार्य प्रारंभ किया था। ठेकेदार को 11 अक्टूबर 2015 से 31 मार्च 2017 तक तीन बार समय में विस्तार दिया गया था। रेलवे द्वारा ठेकेदार को समय पर ड्राइंग उपलब्ध नहीं कराने के कारण दो बार विस्तार दिए गए थे। रेलवे के द्वारा स्थाई पथ सामग्री के निर्गम हेतु आदेश जारी करने में विलंब हुआ था। ठेकेदार को बिना किसी कारण का हवाला दिए अंतिम विस्तार अनुमत किया गया। ठेकेदार ने प्रशासनिक आधार पर कार्य को समय से पहले बंद करने का अनुरोध किया था (दिसंबर 2016), चूंकि निर्माण विभाग ड्राइंग समय पर उपलब्ध नहीं करा सका था। अन्ततः नवंबर 2017 में ठेकेदार को ₹ 13.32 करोड़ का भुगतान करने के बाद कार्य को समय से पहले बंद कर दिया था। इसके बाद, शेष कार्य को प्रारंभ करने के लिए मैसर्स कृष्णा दूबे, गोरखपुर (दूसरा ठेकेदार) के साथ मई 2018 में एक अन्य ठेका निष्पादित किया था। कार्य ₹ 3.58 करोड़ की लागत पर प्रदान किया गया और नवंबर 2018 तक कार्य पूर्णता का लक्ष्य निर्धारित किया गया था।

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि ठेका करार में उल्लिखित मात्रा की तुलना में इसमे बड़े अंतर थे। 150 प्रतिशित से अधिक की मात्रा में अंतरों के लिए महाप्रबंधक का अनुमोदन आवश्यक था। ऐसे अंतरों के लिए महाप्रबंधक के अनुमोदन अभिलेखित नहीं थे। ड्राइंग को उपलब्ध कराने में विलंब तथा रेलवे

[170] भंडारों और कार्यालय हेतु दो मंजिला इमारत के निर्माण, परिसीमा दीवार, भूमि संबंधी कार्य, रूग्ण लाइन, ब्लैंगकटिंग, गिट्टी की आपूर्ति और अन्य विविध कार्य

द्वारा अनेक बार परिवर्तनों के कारण ठेकेदार द्वारा किया गया कार्य अपेक्षित विनिर्देशों के अनुसार नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि आरडीएसओ ड्राइंग के अनुसार, टर्मिनल की पटरी को संभालने वाले स्तंभ का आकार 520x450 मीमी. होना चाहिए। कोचिंग डिपों में इन स्तंभो पर पटरियों को रखा जाता है। इसलिए, प्रथम ठेकेदार ने 460x300 मीमी. आकार की पटरी को संभालने वाले स्तभों का निर्माण किया था। उसके द्वारा कॉलमों पर पटरियों को कसने के लिए छेद भी उपलब्ध नहीं कराये थे। उप मुख्य अभियंता (निर्माण) ने मुख्य अभियंता निर्माण को बताया (फरवरी 2017) कि निर्माण कार्य प्रारंभ होने के समय से ही निर्धारित ड्राइंग का अनुपालन नहीं किया जा रहा था। उनके द्वारा आगे बताया गया कि 460x300 मिमी. के निर्मित पटरी होल्डिंग को खोलकर आरडीएसओ विनिर्देशों के अनुसार 520x450 मिमी. के पटरी होल्डिंग का निर्माण करने की आवश्यकता है। 460x300 मिमी. के निर्मित पटरी होल्डिंग 520x320 मिमी. की कड़ी को संभालने में सक्षम नहीं थे।

हालांकि, दूसरे ठेकेदार को दिए गए कार्य में आरडीएसओं अनुमोदित ड्राइंग के अनुसार पटरी को संभालने वाले स्तंभ का विनिर्माण शामिल नहीं था। विनिर्माण विभाग को पटरियों को कसने के लिए मौजूदा धुलाई योग्य एप्रन/पेडिस्टल में 32 मिमी. व्यास के, 150 मिमी. गहराई के छेदों की ड्रिलिंग करने से संबंधित कार्य दिया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्तंभों में ड्रिलिंग छेद स्तंभों के ऊपर निर्मित बीमों की मजबूती को प्रभावित करेगें, जो विनिर्देशों के अनुसार निर्मित नहीं थे।

उ.पू.रे. प्रशासन ने नवंबर 2013 से एक नई साप्ताहिक ट्रैन मऊ-आनंद विहार एक्प्रेस प्रारंभ की थी। इस ट्रेन का प्रारंभिक अनुरक्षण, 138 किमी. की दूरी पर गोरखपुर में किया जा रहा था, चूंकि मऊ में धुलाई पिट लाइन अभी तक पूर्ण नहीं हुई थी। उ.पू.रे. को जनवरी 2016 से जुलाई 2018 के दौरान मऊ और गोरखपुर के बीच कोचों की ढुलाई की लागत के प्रति ₹ 3.80 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा।

निर्माण विभाग ने अपने उत्तर में (जून 2018) ड्राइंग के अनुमोदन में विलंब तथा ठेका करार की तुलना में अत्यधिक विविधताओं को स्वीकार किया। उन्होंने बताया कि संबंधित रेलवे अधिकारियों और एजेंसी के द्वारा घोर तकनीकी त्रुटियों के कारण, कार्य पूर्ण नहीं हो सका तथा ठेके को नवंबर 2017 में बंद करना पड़ा।

उनके द्वारा आगे बताया गया कि जिम्मेदार अधिकारियों के विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई प्रारंभ कर दी गई थी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि धुलाई पिट लाइन को 06 मार्च 2019 को प्रारंभ किया गया था। जब ट्रेन (सं० 15071) को इस पिट लाइन पर परीक्षण हेतु रखा गया था, तब 39 खंभों में बड़ी दरारें पड़ गई तथा धुलाई करने वाले पिट को बंद करना पड़ा। आरडीएसओ के द्वारा जांच (17/18 मार्च 2019) की गई थी; जिसकी रिपोर्ट प्रतीक्षित थी।



चित्र 3.9 – मऊ में धुलाई पिट में ट्रेन को लगाने के बाद दरारें/क्षति (18 मार्च 2019)

इस प्रकार, ठेकेदार को समय पर ड्राइंग उपलब्ध कराने में हुए विलंब तथा आरडीएसओ विनिर्देशों के अननुपालन के कारण कार्य अवमान्य गुणवत्ता का हुआ। इसके परिणामस्वरूप ₹ 13.32 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ, जो प्रथम ठेकेदार को भुगतान किया गया था। इसके अतिरिक्त, उ.पू.रे. ने प्रारंभिक अनुरक्षण हेतु मऊ और गोरखपुर के बीच कोचों की ढुलाई पर ₹ 3.80 करोड़ का परिहार्य व्यय (जुलाई 2018 तक) वहन किया था।

मामले के विषय में रेलवे बोर्ड को 15 नवंबर 2018 को अवगत कराया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.5 उत्तर पूर्वी रेलवे (उ.पू.रे.): वाराणसी डिवीजन में ट्रैक नवीकरण कार्य के निर्माण कार्य रजिस्टरों के अनुरक्षण में विसंगतियां

लेखापरीक्षा द्वारा उ.पू.रे. के डिविजनों के निर्माण कार्य रजिस्टर तथा निर्माण कार्यालयों की समीक्षा की गई। आंतरिक नियंत्रणों में कमी थी और रजिस्टर उचित ढंग से अनुरक्षित नहीं किए गए थे। निर्माण कार्य रजिस्टरों को अनुरक्षित करने में यथोचित प्रयास नहीं किया गया था। वाउचरों की आंशिक प्रविष्टियों के मामले तथा निर्माण कार्य रजिस्टरों में गलत प्रविष्टियां देखी गई थी। लेखापरीक्षा समीक्षा में देखा गया कि अन्य कार्यों से संबंधित वाउचर पूरे ट्रैक नवीकरण कार्यों के निर्माण कार्य रजिस्टरों में अभिलेखित थे। समीक्षा किए गए कार्यों के डब्ल्यूआर में दर्ज राशि में विसंगतियां भी देखी गई थी। निर्माण कार्य व्यय की अनुपयुक्त समीक्षा/जांच कार्यकारी तथा लेखा अधिकारियों द्वारा निर्धारित कोडल प्रावधानों की पूर्ण अवहेलना का संकेत देती है। इस परिस्थिति में, आपूर्तिकर्ताओं को अनुचित भुगतान किए जाने की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

नियमावली[171] निर्माण कार्य के रजिस्टर के अनुरक्षण को निर्धारित करती है, जो व्यय का एक सामूहिक अभिलेख है जिसके लिए वह परिकल्पित किए गए:

क) प्रत्येक कार्य पर वहन किए गए व्यय और कार्य हेतु अनुमान के लिए किए गए विस्तृत प्रावधानों के बीच तुलना की सुविधा द्वारा, आकलनों के संदर्भ में निर्माण कार्य पर व्यय का नियंत्रण बनाना,

ख) कार्य हेतु बजट के आवंटन और वास्तविक व्यय के बीच तुलना की सुविधा द्वारा बजट नियंत्रण प्रभावी बनाना,

ग) चिहिन्त की जा रही किसी भी अशोधन सामग्री को सक्षम बनाना[172]

निर्माण कार्य के रजिस्टर में अन्य बातों के साथ-साथ संस्वीकृत राशि, बजट आवंटन तथा निधि आंवटन शामिल है। रजिस्टर में राशि के साथ रसीद संख्या, विस्तृत आकलन, पूर्णता तिथि और निष्पादित किए जाने वाले निर्माण कार्य के ब्यौरे भी शामिल होने चाहिए। इन रजिस्टरों को चालू लाइन तथा विनिर्माण विभाग दोनों के लिए लेखा कार्यालय में अनुरक्षित किया जाना अपेक्षित है।

---

[171] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1472

[172] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1109

लेखापरीक्षा में उ.पू.रे द्वारा 2001-02 से 2017-18 के दौरान अनुरक्षित किए गए कार्य रजिस्टरों (डब्ल्यूआर) की समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि ऐसे रजिस्टर उचित ढ़ंग से अनुरक्षित नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने तीन डिवीजनों (वाराणसी, लखनऊ तथा इज्जतनगर) तथा उ.पू.रे निर्माण विभाग द्वारा निष्पादित 523 निर्माण कार्य सहित 21 निर्माण कार्य रजिस्टरों की जांच की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- केवल 136 निर्माण कार्य के मामले में, डब्ल्यूआर पूर्ण पाए गए थे,
- 315 निर्माण कार्य के मामले में, डब्ल्यूआर आंशिक रूप से पूर्ण थे और उनमे सभी अपेक्षित ब्यौरे शामिल नहीं थे, और
- 72 निर्माण कार्य में, डब्ल्यूआर अनुरक्षित ही नहीं किए गए थे।

विस्तृत जांच के दौरान, वाराणसी डिवीजन द्वारा निष्पादित 301 निर्माण कार्य को शामिल करते हुए आठ डब्ल्यूआर की समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- 33 निर्माण कार्य के मामले में, 2017-18 के रजिस्टर में ₹ 11.37 करोड़ का व्यय दर्शाया गया था। हालांकि, 2017-18 हेतु विनियोजन लेखा में, ₹ 20.12 करोड़ के अंतर को दर्शाते हुए, ₹ 31.49 करोड़ के व्यय के विषय में बताया गया था।
- 222 निर्माण कार्य के मामले में, वाउचरों के ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे, और
- 109 निर्माण कार्य के मामले में, विस्तृत आकलनों के ब्यौरे उपलब्ध नहीं थे।

नियमावली[173] में यह भी प्रावधान है कि कार्यकारी अधिकारी को मासिक आधार अथवा इससे अधिक अंतराल पर निर्माण कार्य रजिस्टर की जांच करनी चाहिए और प्रत्येक कार्य के व्यय की प्रगति की निगरानी रखनी चाहिए। लेखा अधिकारी को व्यय की प्रगति को भी देखना चाहिए और जब भी ऐसी आवश्यकता हो कार्यकारी अधिकारी को पुन: विनियोजन की आवश्यकता के अनुसार सुझाव देना चाहिए। हालांकि, लेखापरीक्षा, में देखा गया कि पूर्वोक्त 532 निर्माण कार्यो में से, 448 निर्माण कार्य (86 प्रतिशत) की कार्यकारी अधिकारियों (संबंधित डिवीजन के वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर) द्वारा जांच नहीं की गई। इसके अतिरिक्त, संबंधित डिवीजन के लेखा अधिकारियों के द्वारा 460 निर्माण कार्यो की समीक्षा नहीं की गई थी।

[173] भारतीय रेल वित्त कोड़ (भाग-I) का पैरा 521-30

डब्ल्यूआर के गैर-अनुरक्षण/अपूर्ण अनुरक्षण के साथ ही बड़ी संख्या में कार्य की समीक्षा नहीं करना आंतरिक नियंत्रणों में कमियों का संकेत था।

लेखापरीक्षा में वाराणसी डिवीजन द्वारा निष्पादित दो ट्रैक नवीकरण के निर्माण कार्य के कार्य-रजिस्टरों और भुगतान वाउचरों/समायोजन ज्ञापनों की भी विस्तृत जांच (नवंबर 2017 तथा जुलाई 2018) की गई। लेखापरीक्षा में विनियोजन लेखे के तहत दर्ज किए गए व्यय के बीच महत्वपूर्ण अंतरों को देखा गया और जिनको निर्माण कार्य रजिस्टरों में दर्शाया गया था। लेखापरीक्षा को ₹ 31.40 करोड़ मूल्य के वाउचरों/समायोजन ज्ञापन नहीं मिले थे। इन दो ट्रैक नवीकरण के निर्माण कार्य[174] की समीक्षा के दौरान कमियां देखी गई जो निम्न प्रकार थी:

- ₹ 49.66 करोड़ की राशि के वाउचरों में से, ₹ 22.06 करोड़ मूल्य के 116 वाउचर समीक्षा हेतु लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं थे।
- लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तुत किए गए (नवंबर 2017) उपरोक्त दो निर्माण कार्य के कार्य रजिस्टर जिसमें 2011-12 से 2016-17 की अवधि हेतु ₹ 17.11 करोड़ के केवल 78 वाउचर शामिल थे। लेखापरीक्षा में (जुलाई 2018) मुद्दे को उजागर करने के बाद, लेखा अधिकारी के द्वारा कार्य रजिस्टरों में ₹ 32.55 करोड़ की 118 अतिरिक्त वाउचरों की प्रविष्टि की गई।
- दो निर्माण कार्य के ₹ 27.59 करोड़ के 80 वाउचर लेखापरीक्षा में जांच हेतु उपलब्ध कराये गए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपरोक्त निर्माण कार्य से संबंधित ₹ 2.55 करोड़ के केवल 13 वाउचर थे। ₹ 25.05 करोड़ के 67 अन्य वाउचर ट्रैक नवीकरण के निर्माण कार्य, विभिन्न अन्य सेक्शनों हेतु स्थाई पथ सामग्री की अधिप्राप्ति और विभिन्न अनुरक्षण निर्माण कार्य पर राजस्व व्यय से संबंधित थे।
- गोरखपुर कैंट-भटनी सेक्शन के ट्रैक नवीकरण का कार्य जून 2013 में पूर्ण किया गया था। तथापि, ₹ 4.57 करोड़ की राशि को कार्य के पूर्ण होने के बाद जारी किए गए 18 खरीद आदेशों के माध्यम से स्थाई पथ सामग्री की अधिप्रापित हेतु डेबिट किया गया था। इससे स्पष्ट होता है कि ₹ 4.57 करोड़ का व्यय इस कार्य से संबंधित नहीं था।

[174] गौरखपुर छावनी-भटनी स्टेशन के रेल नवीकरण (प्राथमिक) कार्य के माध्यम से और गोरखपुर छावनी-पनिहावा सेक्शन के गिट्टी नवीनीकरण कार्य के माध्यम से

- लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि गोरखपुर कैंट-भटनी सेक्शन के ट्रैक नवीकरण कार्य के निर्माण कार्य रजिस्टर में दर्ज राशि में काफी कमियां थी।
    - 19.309 मीट्रिक टन नई पटरियों की लागत से संबंधित[175] ₹ 11,85,073 के वाउचरों के संबंध में निर्माण कार्य रजिस्टर में ₹ 1,11,85,073 की प्रविष्टि की गई थी
    - इसी प्रकार, ₹ 39,50,182 के वाउचरों[176] के संबंध में, कार्य रजिस्टर में ₹ 1,39,50,182 की प्रविष्टि की गई थी।
    - दो समायोजन ज्ञापनों[177] से संबंधित ₹ 15 लाख और ₹ 4 लाख की राशि की दो वाउचरों की प्रविष्टियां दो बार की गई थी।

इस प्रकार, इन दो ट्रैक नवीकरण के कार्यों के संबंध में, विनियोजन लेखों में दर्ज व्यय तथा कार्य रजिस्टर में दर्शाये गए व्यय के बीच ₹ 5.49 करोड़ का अंतर परिलक्षित हुआ था। हालांकि, उ.पू.रे. द्वारा इन अंतरों का समाधान करने के लिए कोई प्रयास नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, इंजीनियरिंग तथा लेखा विभागों द्वारा इन निर्माण कार्यों के व्यय की आवधिक समीक्षा नहीं की गई थी।

इस प्रकार, उ.पू.रे. में कार्य रजिस्टर अनुरक्षित करने में यथोचित प्रयास नहीं किया गया था। डब्ल्यूआर में रसीदों की आंशिक प्रविष्टियों तथा गलत प्रविष्टियों के मामले देखे गए थे। समीक्षा किए गए अन्य निर्माण कार्य से संबंधित वाउचर ट्रैक नवीकरण निर्माण कार्य के डब्ल्यूआर में अभिलेखित थे। लेखापरीक्षा में समीक्षित कार्य के डब्ल्यूआर में दर्ज राशि में विसंगतियां भी देखी गई। कार्यकारी तथा लेखा अधिकारियों के द्वारा निर्माण कार्य व्यय की अनुपयुक्त समीक्षा/जांच को निर्धारित कोडल प्रावधानों की पूर्ण उपेक्षा का संकेत देती है। इस स्थिति में, आपूर्तिकर्ताओं को फर्जी भुगतान की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता है।

निर्माण कार्य रजिस्टर के रखरखाव में उत्तरदायी लापरवाही और निर्माण कार्य रजिस्टर में गलत प्रविष्टियां करने पर, अधिकारियों पर जिम्मेदारी निर्धारित करने की आवश्यकता है।

---

[175] क्रमांक सं. डब्ल्यू/78/2166/4बी दिनांक 23/06/2016

[176] सं.– पूंजी संयुक्त उद्यम सं. 5Xपी राजस्व. रसीद. सं. 24Xपी, सितंबर'12, समायोजन ज्ञापन सं. डब्ल्यू /39-1/पीटी-IX/ट्रैक/डब्ल्यू-3 दिनांक 12/10/2012

[177] डब्ल्यू/एफबीडब्ल्यूपी/5-3/2821 दिनांक 21/12/2015 और एफसीसी-VI/03/एसवी दिनांक 08/4/2016, डीआरएम/डब्ल्यू/55 दिनांक 02/06/2011

मामले के विषय में 13 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड को अवगत कराया गया था; उनके उत्तर प्राप्त नहीं हुए है। (30 सितम्बर 2019)

3.6 मैट्रो रेल, कोलकाता (एमआर): इस्पात की अधिप्राप्ति तथा कार्य निष्पादन हेतु दो अनुसूचियों में मजदूरी और मशीन प्रभारों को शामिल करने के कारण ठेकेदारों को दोहरा भुगतान

मैट्रो रेल द्वारा दिए गए दस ठेकों में, इस्पात की अधिप्राप्ति तथा कार्य निष्पादन हेतु दो अनुसूचियों में कटिंग तथा बेन्डिंग प्रभारों को दो बार शामिल किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इस संबंध में ठेकेदारों को ₹ 18.42 करोड़ का दोहरा भुगतान हुआ।

मदों की स्वीकार्य अनुसूची, मात्रा, दरें और राशि सहित कार्य की गुंजाइश रेलवे तथा ठेकेदार[178] के बीच एक ठेके का अभिन्न हिस्सा है। मैट्रों रेल, कोलकाता द्वारा जारी कार्य अनुबंधों में सामान्यत: पांच या छ: अनुसूचियां शामिल है। इनमे भूमि की खुदाई का कार्य, नींव और उप-संरचना कार्य, अधिरचना कार्य, सीमेंट की आपूर्ति, प्रबलित इस्पात की आपूर्ति और विविध कार्य आदि पर अनुसूची शामिल हैं। अंतिमरूप देने से पहले वित्त विंग द्वारा भी निर्माण कार्य ठेकों का पुनरीक्षण किया जाता है।

दस[179] निर्माण कार्य ठेकों में, मजदूरी और मशीन प्रभार यथा कटिंग, बेन्डिंग और स्ट्रेटनिंग दो स्थानों पर शामिल किए गए थे। श्रम और मशीन प्रभार प्रबलित इस्पात बनाने के लिए इस्पात को संसाधित करने के लिए उपयोग किए जाते हैं। ये प्रभार आपूर्ति अनुसूची (प्रबलित इस्पात की आपूर्ति) के अतिरिक्त कार्य के निष्पादन की अनुसूची में (उप-संरचना और अधिरचना) शामिल किये गए थे। दो भिन्न अनुसूचियों में समान कार्य हेतु श्रम और मशीन प्रभारों को दो बार शामिल करने के कारण ऐसे प्रभारों के भुगतान में जाली भुगतान हुआ।

लेखापरीक्षा द्वारा उपरोक्त दस ठेकों में जाली भुगतान गणना की गई थी। लेखापरीक्षा ने ऐसे दस ठेकों के चालू बिलों की समीक्षा के आधार पर ₹ 18.42

---

[178] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल कोड का पैरा 1281

[179] निविदा संख्या 1844/2011, 1882/2010, 1885/2010, 1936/2011, 1964/2011, 2071/2013, 2155/2015, 2169/2016, 2199/2016/। ये निविदाएं अधिरचना, उपसंरचना, भवनों के निर्माण, पंप हाऊस, भूमिगत जल भंडारण, आरओबी के निर्माण कार्य, मानव सहित लेवल क्रासिंग का प्रतिस्थापन से संबंधित कार्यों से संबंद्ध थे।

करोड़ के जाली भुगतान का निर्धारण किया था। ये सभी दस ठेका में चालू रहे और चालू खाता बिलों के माध्यम से जाली भुगतान करने जारी रहे थे।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने बताया (15 मई 2019) कि केवल तीन ठेकों में[180] श्रम और मशीन प्रभारों की द्विरावृत्ति हुई थी। उन्होंने बताया कि अन्य ठेकों में उसका जाली भुगतान नहीं हुआ था। अन्य सात ठेकों के मामलों से संबंधित रेलवे बोर्ड की प्रतिक्रिया और लेखापरीक्षा के तर्क नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.1 रेलवे बोर्ड की टिप्पणियां एवम् लेखापरीक्षा तर्क

निविदा सं. 1882/2010, 1885/2010, 1905/2010, 2071/2013, 2155/2015, 2199/2016	ऐसे ठेके के मामलों में, आपूर्ति इस्पात की मद में कटिंग, बेन्डिंग बाईडिंग, स्ट्रेटनिंग आदि मद शामिल नहीं थी।	दो निविदा मामलों[181] में, इस्पात की आपूर्ति हेतु कटिंग, बेन्डिंग, बाइडिंग आदि के घटको को शामिल करने के बाद मूल दर की गणना की गई थी। ऐसे प्रभार निर्माण कार्य[182] के निष्पादन में भी शामिल किए गए थे। चार मामलों[183] में, दो पूर्व ठेकों[184] की दरों के आधार पर मूल दर की गणना की गई थी। इन ठेकों में श्रम और मशीन प्रभारों का दोहरा समावेश भी शामिल था।
निविदा सं.2169/2016	इस मामले में कटिंग, बेन्डिंग बाईडिंग, स्ट्रेटनिंग प्रभारों को कार्यो के निष्पादन से संबंधित मदों में शामिल नहीं किया गया	इस मामले में निर्माण कार्य के निष्पादन में प्रबलित छडों का निर्माण शामिल था। निर्माण प्रक्रियाओं में प्रबलित इस्पात की कटिंग और बेडिंग शामिल है। अत:

[180] निविदा सं.1844/2011, 1964/2011 और 1936/2011

[181] निविदा सं. 1882/2010, 1885/2010

[182] अनुसूची-ई3 - स्टेशन के निर्माण कार्य का पूरा होना

[183] निविदा सं.1905/2010, 2071/2013, 2155/2015, 2199/2016

[184] निविदा संख्या 1882/2010 और 1936/2011 - इन निविदा मामलों में एमआर प्रशासन ने लेखा परीक्षा द्वारा बताए गए कटिंग बेंडिंग और बाईडिंग प्रभारों को दो बार शामिल करना स्वीकार किया।

तालिका 3.1 रेलवे बोर्ड की टिप्पणियां एवम् लेखापरीक्षा तर्क		
	था।	इन प्रभारों को पहले ही कार्य निष्पादन में शामिल किया गया था। ऐसे प्रभार जैसाकि मेट्रो रेल द्वारा बताया गया प्रबलित इस्पात की आपूर्ति की मद में भी प्रस्तुत किए गए थे।

इस प्रकार, मेट्रो रेल द्वारा दस निर्माण कार्य ठेकों की दो अनुसूचियों में श्रम एवं मशीन से संबंधित जाली प्रभारों के दोहराव के कारण ठेकेदारों को ₹ 18.42 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान किया गया। निविदा दस्तावेजों को तैयार करने और निर्माण कार्य ठेकों का पुनरीक्षण करने वाले अधिकारियों की जवाबदेही नियत करना आवश्यक है जिसके परिणामस्वरूप जाली भुगतान हुआ था।

3.7 दक्षिण पूर्व रेलवे (द.पू.रे.) और दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे.): यार्ड निर्माण कार्य के पूरा में विलंब और प्रत्याशित लाभ की प्राप्त न होना

द.पू.रे. ने टाटानगर और आदित्यपुर यार्ड में बढ़ते हुए यातायात से निपटने के लिए तथा अवरोधन को कम करने के लिए यार्ड को पुन: तैयार करने का कार्य निष्पादित किया। आदित्यपुर यार्ड में अवरोधन में सुधार हुआ। हालांकि, टाटानगर यार्ड में, ₹ 21.66 करोड़ खर्च करने के बावजूद परिस्थितियां और खराब हो गई थी क्योंकि स्थान तथा अन्य बाधाओं का पता नहीं लगाया गया था। इसी प्रकार, द.पू.म.रे. में भिलाई एक्सचेंज यार्ड को पुन: तैयार करने का कार्य चालू किया गया था और मरोड़ा में नए एक्सचेंज यार्ड का निर्माण किया जाना निष्फल रहा था। कार्य-स्थल पर अतिक्रमण तथा खराब योजना बनाने के कारण कार्य को पूर्ण नहीं किया जा सका था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 31.15 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

क. दक्षिण पूर्व रेलवे

मेसर्स टाटा आयरन एण्ड स्टील कंपनी (टीआईएससीओ) के आवक और जावक यातायात के प्रबंधन दक्षिण पूर्व रेलवे (द.पू.रे.) के टाटानगर यार्ड और आदित्यपुर यार्ड में किये जाते हैं।

टीआईएससीओ ने 2005 में 4 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) से 2010 में 10 एमटीपीए तक अपने उत्पादन में वृद्धि करने की योजना बनाई थी। इस

तथ्य को देखते हुए, भारतीय रेल को 2010-11 तक 14 मिट्रिक टन से 35 मिट्रिक टन तक यातायात में अनुमानित वृद्धि प्रत्याशित थी। तदनुसार संवर्द्धित यातायात के लिए द.पु.रे. ने टाटानगर और आदित्यपुर यार्ड[185] दोनों के यार्ड को पुन: तैयार करने के लिए प्रस्ताव (अक्टूबर 2005) दिया था। सेक्शन को पूर्ण रूप से समाप्त करने के लिए और रेकों के अवरोधन को कम करने के लिए कार्य को उचित माना गया। द.पू.रे. ने यातायात के उचित प्रबंधन करने के लिए केवल आंतरिक आशोधन का प्रस्ताव दिया था, चूंकि टाटानगर यार्ड के विस्तार के लिए कोई गुंजाइश नहीं थी। आदित्यपुर यार्ड में, विस्तार के साथ-साथ अशोधन का कार्य प्रस्तावित था। दो चरणों में अपेक्षित सुविधाओं को विकसित करने का निर्णय लिया गया था। इनको टीआईएससीओ के विस्तार कार्यक्रम तथा यातायात संवृद्धि के साथ पूरा करने के लिए लक्षित किया गया था। विनिर्माण संगठन/द.पू.रे. ने ₹ 39.82 करोड़[186] की अनुमानित लागत पर 2006-07 में कार्य को निष्पादन हेतु शुरू किया गया था। दिसंबर 2009 के लक्ष्य के विपरीत कार्य अक्टूबर 2014[187] में पूर्ण किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आदित्यपुर यार्ड[188] में स्थिति में सुधार हुआ, रीमाडलिंग कार्य के पूर्ण होने के बाद भी टाटानगर यार्ड में अवरोधन में कोई सुधार नहीं हुआ था। यार्ड में तीन हिस्से शामिल होते है, वर्गीकरण यार्ड, मुख्य यार्ड और माल निकासी यार्ड। टाटानगर यार्ड में 2012-13 से 2014-15[189] के दौरान रैक का औसत अवरोधन प्रति रैक 17 घंटे 56 मिनट था1 2015-16 से 2017-18 के दौरान (रीमाडलिंग कार्य के बाद), प्रति रैक औसत अवरोधन 19 घंटे 18 मिनट तक बढ़ गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि स्थान की बाधाओं के कारण यार्ड में विस्तार की कोई गुजांइश नहीं थी। इसलिए, द.पू.रे. के डिवीजनल इंजीनियरिंग विभाग ने ₹ 18.45 करोड़ के व्यय को वहन करते हुए यार्ड का रीमाडलिंग कार्य किया था।

---

[185] 2005-06 के लिए निर्माण कार्यक्रम में

[186]टाटानगर यार्ड के लिए ₹ 26.11 करोड़ हेतु अनुमान सं.1340डब्ल्यू/2006 और आदित्यपुर यार्ड रीमॉडलिंग के लिए ₹ 13.71 करोड़ रुपए के लिए अनुमान सं.1323 डब्ल्यू /2006

[187]जैसा कि भारतीय रेल परियोजनाओं की मंजूरी और प्रबंधन (आईआरपीएसएम) में दर्ज किया गया है

[188]प्री-रिमॉडलिंग अवधि अवरोधन बीओएक्सएन रेकों के लिए 27 घंटे 29 मिनिट और बीओबीएसएन रेकों के लिए 11 घंटे और 26 मिनिट और काम पूरा होने के बाद आदित्यपुर यार्ड में अवरोधन क्रमश: 10.06 घंटे और 2.58 घंटे तक कम हुआ।

[189] निर्माण कार्य पूर्ण होने से पहले

इसका कोई उपयोगी परिणाम नहीं हुआ था। निर्मित चार नई लाइनों में से तीन को वर्गीकरण यार्ड में पूर्ण लंबाई तक बढ़ाया गया था। तथापि, इससे कोई सहायता नहीं मिली चूंकि मुख्य यार्ड में लाइनों को पूर्ण रेक लंबाई को संभालने के लिए बढ़ाया नहीं जा सकता था। मुख्य यार्ड और साइडिंग के बीच जोड़ने वाली लाइनों का विद्युतीकरण भी नहीं किया गया था। रेकों के स्थानन/आहरण हेतु एक एकल रेल के डीजल इंजन का उपयोग किया जा रहा था। माल उतारने वाले कर्मचारी की अनउपलब्धता एक अन्य कारण था जिसके कारण रेकों का अवरोधन हुआ था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि टाटानगर गोदाम शेड में ये मुख्य बाधाएं थी जिसके कारण पहले स्थान पर एक नया गोदाम शेड विकिसत करने की आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि रेलवे स्थल की बाधाओं से अवगत था और तथ्य यह था कि शेड बनाने की कोई गुजाइंश नहीं थी। तथापि, उनके द्वारा टाटानगर में माल ढुलाई टर्मिनल बनाने का निर्णय लिया गया। ₹ 10.19 करोड़ का विस्तृत आकलन दिसंबर 2009 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य को दिसंबर 2012[190] में पूर्ण किया जाना लक्षित था। इसलिए, ₹ 3.21 करोड़ के व्यय को वहन करते हुए कार्य को बीच में ही (नवंबर 2012) बंद कर दिया गया। महाप्रबंधन ने अधिक भीड़ के आधार पर शेड को अन्य स्थान (हलुदपुकुर[191]) में हस्तांतरित करने का निर्णय लिया था, जिसको कार्यान्वित नहीं किया गया।

इस प्रकार, द.पू.रे. टाटानगर यार्ड में रेकों के अवरोधन को कम करने के मुख्य उद्देश्य को प्राप्त करने में विफल रहा चूंकि वहां योजनागत कमियां/जगह की बाधाएं थी। उसी रूप में, ₹ 21.66 करोड़[192] का निवेश निष्फल रहा। यार्डों की योजना बनाने और बड़े निष्फल व्यय को शामिल करते हुए अधिकारियों पर जवाबदेही नियत करना आवश्यक है।

ख. दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

परिचालन विभाग/द.पू.म.रे. ने दो यातायात सुविधा कार्य अर्थात् भिलाई एक्सचेंज यार्ड (2009-10) को पुन: तैयार करना और मरोड़ा में एक नए एक्सचेंज यार्ड के विनिर्माण का प्रस्ताव दिया था (2010-11)। 4 से 7 एमटीपीए से भिलाई इस्पात

---

[190] भारतीय रेल परियोजना मंजूरी तथा प्रबंधन (आईआरपीएसएम) में अभिलिखित अनुसार

[191] टाटानगर से 20 किमी. दूर

[192] टाटानगर में रिमॉडलिंग पर ₹ 18.45 करोड़ और माल ढुलाई टर्मिनल को विकसित करने पर ₹ 3.21 करोड़

संयंत्र के विस्तार को ध्यान में रखते हुए और वैंगनों तथा ईंजनों के अवरोधन को कम करने के लिए कार्य प्रस्तावित किए थे। मरोडा में नए एक्सचेंज का उद्देश्य यातायात में होने वाली वृद्धि से निपटना था जिसके परिणामस्वरूप भिलाई इस्पात संयंत्र में विस्तार किया गया। किए गए कार्यो के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.2 – यातायात सुविधा कार्यों हेतु ब्यौरे

क्र.सं.	कार्य का नाम	मंजूरी का वर्ष	लागत (₹ करोड़ में)	पूरा होने की लक्षित तिथि
1	भिलाई एक्सचेंज यार्ड को पुन: तैयार करना	2009-10	5.95	31 दिसंबर 2014
2	मरोड़ा मे नए एक्सचेंज यार्ड का निर्माण	2010-11	12.32	31 दिसंबर 2013

मार्च 2009 में, इंजीनियरिंग विभाग/द.पू.म.रे. ने स्पष्ट किया कि भिलाई एक्सचेंज यार्ड का कार्य निष्पादित नहीं किया जा सका। इस कार्य के लिए दो केबिनों[193] से संबंधित संकेतन और दूर संचार कार्यों का निष्पादन अपेक्षित था। तदुनसार, उनके द्वारा ₹ 14.98 करोड़ की लागत पर केबिन के आरएम में सिग्नल गियर के हस्तांतरण हेतु 2010-11 में एक नया कार्य[194] शुरू किया गया। पूर्णता का लक्ष्य जून 2012 था। मई 2018 तक इस कार्य पर ₹ 16.35 करोड़ की राशि वहन की जा चुकी थी। वास्तविक प्रगति केवल 60 प्रतिशत हुई थी। वर्तमान में ₹ 19.12 करोड़ की अनुमानित लागत पर मार्च 2020. तक कार्य पूर्ण होने की संभावना है। जब तक यह कार्य पूर्ण नहीं होगा, भिलाई एक्सचेंज यार्ड को पुन: तैयार करने का कार्य निष्पादित नही किया जा सकता।

मरोड़ा में नए एक्सचेंज यार्ड के निर्माण का कार्य को पूर्ण करने का लक्ष्य दिसंबर 2013 था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि चूंकि कार्य स्थल अतिक्रमण के अधीन था, इसलिए कार्य में प्रगति संतोषपूर्ण नहीं थी। सात विस्तार देने के बाद, सिविल इंजीनियरिंग ठेके को अंत में मार्च 2017 में समय से पहले बंद कर दिया गया था। इसका अनुपालन करते हुए, विद्युत तथा सिग्नल और दूर संचार कार्य ठेके दोनों को समय से पहले बंद करना पड़ा। ₹ 8.62 करोड़ का व्यय वहन किया गया और जून 2018 तक, वास्तविक प्रगति केवल 50 प्रतिशत हुई थी। यातायात सुविधा कार्य में पहले ही साढ़े चार सालों का विलंब हो चुका है।

---

[193] केबिन के और एम

[194] रायपुर डिवीजन के ई मार्ग पर 02 स्टेशनों पर (के और एम केबिन) संकेतों और सिग्नलों के विद्युतीय परिचालन द्वारा सिग्नल गियर का प्रतिस्थापन

उत्तर में, उप मुख्य इंजीनियर, निर्माण (रायपुर)/द.पू.म.रे. ने बताया (फरवरी/मार्च 2018) भिलाई एक्सचेंज यार्ड में यातायात सुविधा कार्य पूर्ण नहीं किया जा सका। यह केवल नए मार्ग रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) के प्रतिस्थापन/ चालू होने के बाद ही पूरा किया जा सकता है। मरोडा में यातायात सुविधा कार्य में विलंब के संबंध में, द.पू.म.रे. ने बताया कि यह राज्य सरकार द्वारा अतिक्रमण हटाने में विलंब के कारण हुआ था।

तथापि, तथ्य यह है कि यातायात सुविधा कार्यों के क्रियान्वयन में विलंब के परिणास्वरूप ₹ 31.15 करोड़[195] की पूंजी का अवरोधन हुआ। इसके परिणामस्वरूप अपेक्षित बचतों की प्राप्ति नहीं हुई जैसाकि वैगन तथा लोको के अवरोधन में कमी के आधार पर दपूमरे[196] द्वारा पूर्वानुमानित था। उन यार्डों की योजना में शामिल अधिकारियों की जवाबदेही सुनिश्चित करने की आवश्यकता है जिनके कारण पूंजी का अवरोधन हुआ।

इस मामले को 13 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड के पास भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.8 पूर्व तट रेलवे (पूतरे): रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की पूर्व अनुमति के बिना कार्य के निष्पादन के कारण अनुत्पादक व्यय

पूर्व तट रेल प्रशासन ने 2004 के भारतीय रेल की परिमाप अनुसूची में निर्धारित की अपेक्षा स्टीपर ढलान के साथ लूप लाइन के विस्तारण का कार्य किया। हालांकि, रेलवे सुरक्षा कमिश्नर का पूर्व अनुमोदन नहीं लिया गया था। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर ने स्टीपर ढलान के उल्लंघन पर ध्यान नहीं दिया। इसके कारण ₹ 6.56 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की स्वीकृति के अभाव में कार्य को पूरा करने और लूप लाइन को उपयोग करने की संभावना कम थी।

[195] भिलाई एक्सचेंज यार्ड की रिमॉडलिंग पर ₹ 6.18 करोड़ का व्यय, दो स्टेशनों (केएण्डएम) पर सिंगल गीयर के प्रतिस्थापन पर ₹ 16.35 करोड़ का व्यय और मरोदा में नए एक्सचेंज यार्ड के निर्माण पर ₹ 8.62 करोड़ का व्यय

[196] निर्माण कार्यों का प्रस्ताव रखते समय दपूमरे को वैगनो/लोकोमोटिव के परिहार्य अवरोधनों से भिलाई एक्सचेंज यार्ड से ₹ 1.84 करोड़ प्रतिवर्ष तथा मरोदा न्यू एक्सचेंज यार्ड से ₹ 3.98 करोड़ प्रति वर्ष की उम्मीद थी।

2004 की भारतीय रेल परिमाप अनुसूची में मौजूदा कार्यों[197] के लिए स्टेशन यार्डों में 400[198] में 1 की अधिकतम ढलान निर्धारित की गई है। (एसओडी-2004) एसओडी 2004 में किए गए संशोधनों (मई 2013) में अन्य बातों के साथ-साथ उल्लेख किया गया था कि 260 में से 1 की अपेक्षा ग्रेड स्टीपर पर न तो किसी स्टेशन यार्ड का निर्माण किया जाना चाहिए और न ही किसी साइडिंग को यात्री लाइन से जोड़ा जाना चाहिए। जहां यह अपरिहार्य हो वहां रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) के माध्यम से रेलवे बोर्ड की पूर्व संस्वीकृति प्राप्त की जानी चाहिए।

पूतरे के विजयनगरम-पालसा सेक्शन मे, जो संतृप्त बिंदु से आगे पहूँच गया था, पूर्व तट बेल्ट में यातायात में वृद्धि की आवश्यकताओं का ध्यान रखने के लिए क्षमता निर्मित करने की आवश्यकता महसूस की गई थी। इस सेक्शन में सेक्शन क्षमता अवरोध को कम करने के लिए वाल्टेयर डिवीजन ने परीक्षण आधार पर लंबी ढुलाई ट्रेनें चलानी शुरू की थी। इसमें दो पूर्ण लंबाई के रेक, सामान्यत: पायथन रेक के रूप में जाना जाता है, मिले हुए थे। हालांकि इन ट्रेनों को चलाने में सामने आई बाधा अन्य ट्रेनों के साथ क्रोसिंग या अग्रगमन था। पारंपरिक यार्ड अभिन्यास में पायथन रेकों को नहीं रखा जा सकता और अन्य ट्रेनों के (यात्री और माल दोनों) को अग्रगमन देने के लिए बीच में नहीं रूक सकती थी। अत: यह ट्रेनें गन्तव्य स्थल तक सीधे चलती थी। इनसे अन्य यातायात को काफी समय हानि होती थी। इस मुश्किल पर काबू पाने के लिए पूतरे ने कुछ स्टेशन यार्डों को रूपांतरित करने का प्रस्ताव रखा ताकि इन पायथन रेकों को समायोजित किया जा सके।

डिवीजनल इंजीनियर/वाल्टेयर ने जनवरी 2014 में चिपुरूपल्ली यार्ड[199] में मौजूदा आर/4 लाइन के रूपांतरण और विस्तारण के लिए कार्य का प्रस्ताव रखा। पायथन रेकों के समायोजन हेतु सामान्य लूप स्थिति को बाधित किए बिना लूप लाइन को लंबी लूप लाइन में विस्तारित करने का प्रस्ताव रखा गया था। रेलवे बोर्ड ने ₹ 8.13 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2014 में इस यातायात सुविधा कार्य को अनुमोदित किया। यह कार्य मार्च 2016 तक पूर्णता हेतु लक्षित था। चिपुरूपल्ली

---

[197] मौजूदा निर्माण कार्यों का तात्पर्य उन कार्यों से है जो संशोधित परिमाप अनुसूची (2004) के जारी होने से पूर्व मौजूद थे और यह किसी स्थान पर पालन किए गए पूर्व परिमापों के बारे में सूचना प्रदान करने हेतु क्षेत्रीय इंजीनियरों की सहायता करेंगे।

[198] प्रत्येक 400 मीटर की लंबाई में 1 मीटर का आरोह/अवरोह

[199] जो एक सामान्य लूप था।

स्टेशन पर प्रस्तावित लंबी लूप लाइन में 400 में 1 की निर्धारित सुरक्षा सीमा से अधिक स्टीपर ढलान (291 में 1) शामिल थे।

कार्यों के निष्पादन हेतु मार्च 2015 से जून 2015 के दौरान ₹ 5.31 करोड़ के चार ठेके[200] दिए गए। तथापि, इसके लिए आहरणों को उस समय अनुमोदित नहीं किया गया था। यह ठेके अनुमोदित आहरणों के बिना दिए गए थे। कार्य को शुरू करने से पहले रेलवे बोर्ड और सीआरएस की पूर्व स्वीकृति आवश्यक थी क्योंकि ढलान निर्धारित की अपेक्षा स्टीपर था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर/वाल्टेयर ने ढलान के उल्लंघन हेतु दोषमार्जन के लिए सीआरएस[201] को कहा था (दिसम्बर 2015)। दोषमार्जन इस स्पष्टीकरण के साथ मांगा गया था कि 400 में 1 के सिफारिश किए गए ग्रेड में काफी रूपांतरण शामिल होंगे। इसमें ₹ 6.07 करोड़ की लागत पर भूमिकार्य, विस्तारण तथ पुलों का दोबारा निर्माण ओवर हैड उपस्कर (ओएचई) तथा सिग्नलिंग प्रतिष्ठानों में मुख्य बदलाव शामिल होंगे। इसके अलावा, व्यस्त मार्गों पर यातायात अवरूद्ध होगा। सीआरएस ने बिना स्वीकृति के 31 दिसम्बर 2015 को प्रस्ताव वापस कर दिया था। सीआरएस ने बताया कि लूप के विस्तारण की योजना उस स्टेशन यार्ड पर बनाई जानी चाहिए जहां इससे परिमाप अनुसूची का उल्लंघन न हो। मुख्य पुल इंजीनियर/पूतरे ने यह कहते हुए क्षमता हेतु उनके प्रस्ताव को दोहराया[202] कि 400 में 1 की ढलान प्रदान करना व्यवहार्य नहीं था। हालांकि सीआरएस ने क्षमा प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया और बताया (मार्च 2018) कि 1:291 डाऊन से 1:200 अप तक ग्रेड के तीव्र बदलाव की अनुमति नहीं दी गई थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि पूतरे ने न केवल सीआरएस संस्वीकृति के बिना कार्य शुरू किया अपितु इस अवधि के दौरान कार्य को जारी भी रखा था। सितम्बर 2018 तक कार्य की प्रत्यक्ष प्रगति 75 प्रतिशत थी और ₹ 6.56 करोड का व्यय हुआ था। तथापि, अवसंरचना की पूर्णता तथा उपयोग सीआरएस संस्वीकृति के लंबन के कारण अनिश्चित था।

रेलवे बोर्ड ने जवाब में कहा कि (फरवरी 2019) कि 400 में 1 की मौजूदा ढलान के लिए, कई यातायात अवरोधनों सहित काफी व्यय की आवश्यकता होगी। अत:

---

[200] वाल्टेयर डिवीजन के सिविल इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल, और सिग्नल तथा दूरसंचार विभाग

[201] दक्षिण पूर्वी सर्कल/कोलकाता

[202] 27 जून 2016, 20 सितंबर 2017 और 3 नवंबर 2017

400 में 1 की बजाय 291 में 1 की ढलान प्रदान करने का प्रस्ताव रखा गया था। जिसके लिए क्षमा मांगी गई थी। सीआरएस की संस्वीकृति की प्राप्ति पर कार्य को पुन: आरंभ किया गया था और लंबे लूप की अभीष्ट सुविधा को उपयोग में लाया जाएगा। यहां कोई अनुत्पादक व्यय नहीं होगा।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कोडल प्रावधान[203] में स्पष्ट रूप से अनुबंधित है कि विनिदेश तथा आरेखण निविदा दस्तावेज का भाग होते है और इसे ठेका में शामिल किया जाना चाहिए। तथापि, वर्तमान मामले में अनुमोदित आरेखण के बिना ठेके दिए गए थे। क्षमा हेतु सीआरएस की मंजूरी अभी प्राप्त की जानी थी (दिसम्बर 2018)। कार्य को 75 प्रतिशत प्रत्यक्ष प्रगति के बाद रोक दिया गया था। इसके कारण ₹ 6.56 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ था। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर की संस्वीकृति के अभाव में कार्य को पूरा करने और लूप लाइन को उपयोग करने की संभावना कम है। इसी बीच पायथन रेकों के चालन को रोक दिया गया था।

सीआरएस की संस्वीकृति प्राप्त किए बिना कार्य को शुरू करने और व्यय करने, जिसका कोई परिणाम नहीं हुआ, के लिए उत्तरदायी अधिकारियों की जवाबदेही निर्धारित करने की आवश्यकता है।

3.9 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (उपूसीरे): कार्यों को शुरू करने से पूर्व खाली साइट की पूर्ण उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफलता के कारण निष्फल व्यय

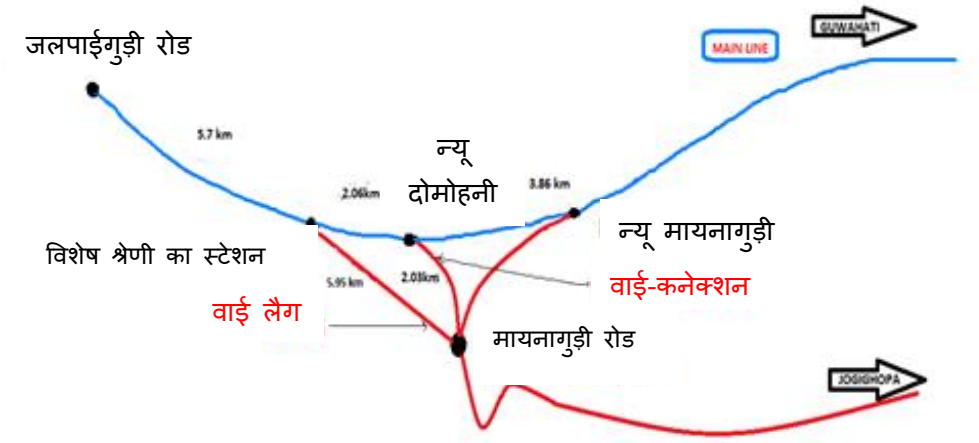
उपूसीरे द्वारा जोगीघोपा के रास्ते नई मायनागुड़ी को गुवाहाटी से जोडने के लिए नई मायनागुडी से जोगीघोपा तक नई लाइन परियोजना शुरू की जा रही थी। हालांकि, रेलवे ने समस्त भूमि अधिग्रहण को पूरा करने से पहले कार्य का निर्माण शुरू कर दिया था। तत्पश्चात भूमि अधिग्रहण फलित नहीं हुआ। उपूसीरे ने जलपाइगुडी-गुवाहाटी मेन लाइन पर मायनागुडी रोड से विशेष श्रेणी के स्टेशन से जोड़ने के लिए उनकी स्वयं की मौजूदा भूमि पर वैकल्पिक व्यवस्था की थी। उपूसीरे ने अब भूमि अधिग्रहण प्रस्ताव को छोड़ दिया था। आरंभ में निर्धारित मार्ग पर बडे/छोटे पुलों, पुलिया, जलमार्गों के निर्माण, भूमि कार्य आदि पर किया गया ₹ 25.13 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में समय-समय पर विभिन्न कार्यों के लिए ठेके देने से पूर्व रेलवे द्वारा किए गए प्रारंभिक कार्यों को पूरा न करने का मामला दर्शाया गया था। रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2006 में दोहराया कि साइट की मंजूरी और योजनाएं तथा

[203] इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1219

आरेखण की तैयारी जैसे पूर्व अपेक्षित कार्यों को समय पर पूरा किया जाए तथा ठेकेदार को सौंपा जाए ताकि कार्य की प्रगति प्रभावित न हो। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया कि ऐसा करने में विफलता को गंभीरता से देखा जाए तथा किए गए अधिक व्यय के लिए जिम्मेदारी निर्धारित की जाए। इसके अलावा, परियोजनाओं, जहां भूमि अधिग्रहण आवश्यक घटक है, के लिए निविदाएं भूमि अधिग्रहण के बाद या इसके संपूर्ण टाईड-अप[204] के बाद ही जारी की जानी चाहिए।

पश्चिम बंगाल और असम राज्यों के अन्तर्गत आने वाली नई लाइन परियोजना न्यू मायनागुडी -जोगीघोपा को रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 733.09 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत किया गया था। यह लाइन जोगीघोपा स्टेशन से गुजरते हुए न्यू मायनागुडी से गुवाहाटी को जोड़ने के लिए थी। यह नई लाइन बांगलादेश की सीमा सहित पश्चिम बंगाल तथा असम के दूरवर्ती स्थानों में काफी बडी जनसंख्या की सेवा हेतु अभिप्रेत थी।



चित्र 3.10 परियोजना का रूट मानचित्र (स्केल पर नहीं)

जून 2004 में महत्वपूर्ण आशोधन के रूप में 2.03 कि.मी. लंबाई की दूसरी लाइन प्रस्तावित थी। इस लाइन से न्यू मायनागुडी-जोगीघोपा लाइन पर मायनागुड़ी रोड स्टेशन के साथ न्यू जलपाईगुड़ी -न्यू बोंगाईगांव पर न्यू दोमोहनी स्टेशन को जोड़ने के लिए थी रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 2.39 करोड़ की लागत पर इस परियोजना को संस्वीकृति दी गई थी (सितम्बर 2004)। इस लाइन को 'वाई-संपर्क' नाम दिया गया था क्योंकि यह नई लाइन परियोजना के न्यू मायनागुड़ी-

[204] रेलवे बोर्ड का पत्र अक्टूबर 2017

मायनागुड़ी रोड स्टेशन के क्षेत्र पर 'वाई' की आकृति बनाती थी। इस नई लाइन के निर्माण को जोगीघोपा से गुजरते हुए न्यू दोमोहनी से गुवाहाटी तक वैकल्पिक मार्ग के रूप में उचित सिद्ध किया गया था।

'वाई-संपर्क' हिस्से में बडे/छोटे पूलों, पुलिया, जलमार्गो, भूमिकार्य, ट्रैक लिंकिंग आदि के निर्माण हेतु ₹ 25.13 करोड़ का व्यय किया गया था (जनवरी 2010)। हालांकि, 'वाई-संपर्क' से संबंधित 62.43 एकड़ भूमि का अधिग्रहण शेष था। भूमि के मालिक राज्य सरकार द्वारा निर्धारित मुआवजे की अपेक्षा अधिक की मांग कर रहे थे। चूंकि, 'वाई-संपर्क' का समस्त कार्य अब तक पूरा नहीं हुआ था। यथा स्थिति जारी रहीं तथा जून 2015 में महाप्रबंधक/उपूसीरे ने वैकल्पिक मार्ग पर निर्माण प्रस्ताव का अनुमोदन किया था। रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) द्वारा जोगीघोपा की ओर जाने वाले मायनागुड़ी रोड से ट्रैक के पहले से प्रमाणित हिस्से का उपयोग करने के लिए वैकल्पिक मार्ग 'वाई-लेग' का अनुमोदन किया गया था। यह जलपाईगुड़ी रोड और न्यू दोमोहनी के बीच एक स्थान पर मुख्य लाइन को जोड़ने के लिए किया गया था जो न्यू दोमोहनी स्टेशन से 2.06 कि.मी. पश्चिम में था। 'वाई-लेग' के अधिकतम उपयोग के लिए निर्दिष्ट स्थान पर नए विशेष श्रेणी के स्टेशन का निर्माण किया गया था। 5.950 कि.मी. लंबे 'वाई-लेग' को पूर्ण रूप से उपूसीरे के पास लंबे समय तक अधिकृत भूमि पर बिछाया गया। लेखापरीक्षा ने नोट किया कि न्यू मायनागुडी-जोगीघोपा मार्ग को मुख्य लाईन से जोड़ने के मुद्दे को हल कर लिया गया था। हालांकि, मूल परियोजना इसमें महत्वपूर्ण आशोधन हिस्से सहित अपूर्ण रह गई।

इस प्रकार अनुपयुक्त योजना और रेलवे बोर्ड के अनुदेशो के अननुपालन के कारण ₹25.13 करोड़ का व्यय अवरोधन हुआ। यह व्यय मायनागुड़ीरोड़ -नयू दोमोहनी और मायनागुड़ी रोड-न्यू मायनागुड़ी हिस्से (वाई-कनेक्शन) पर बडे/छोटे पुलों, पुलिया, जल मार्गो आदि के निर्माण पर किया गया था।

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा टिप्पणी को स्वीकार (जनवरी 2019) किया और कहा कि ''वाई-कनेक्शन'' जो पहले योजनाबद्ध था और ₹26.42 करोड़ की लागत से कुछ हिस्सों को क्रियान्वित किया गया था, अब आवश्यकता नहीं है क्योंकि एक वैकल्पिक मार्ग ''वाई-लेग'' का निर्माण किया और चालू किया है। हालांकि, भूमि अधिग्रहण की समस्या ने रेलवे को जलपाईगुड़ी रोड़ और न्यू डोमोहिनी के बीच वाई-लेन के रूप में एक अतिरिक्त 'एसपीएल' श्रेणी स्टेशन शुरू करने के लिए बाध्य किया था ताकि न्यू मयनागुडी में जोगीघोपा परियोजना पर बड़े निवेश का लाभ प्राप्त किया जा सके। उन्होनें कहा कि भूमि अधिग्रहण का

अभी भी मुख्य सचिव स्तर तक अनुसंरण किया जा रहा था। इसके बाद, महाप्रबंधक की अनुमति से इस नये संरेखण को खंड के संपूर्ण फैलाव को जोड़ने के लिए चुना गया था। वे इस बात पर सहमत है कि वर्तमान में निर्मित परिसंपत्तियों पर होने वाला व्यय निष्फल हो गया है।

निष्फल व्यय करने में भूमि अधिग्रहण सुनिश्चित किए बिना कार्य शुरू करने हेतु उत्तरदायी अधिकारियों की जवाबदेही सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

3.10 दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे) : संत्रागाची में इलेक्ट्रिक लोको शेड के क्षमता संवर्धन करने में विफलता के कारण लोको का अवरोधन

दक्षिण पूर्वी रेलवे ने लोको की बढी हुई संपत्ति को समायोजित करने के लिए इलेक्ट्रिक लोको शेड (ईएलएस), संत्रागाची का विस्तारण कार्य करने का प्रस्ताव रखा। उन्होंने शेड में पहिया बदलने के लिए पिटव्हील लैथ शुरू करने की भी योजना बनाई थी। क्षमता संवर्धन का कार्य शुरू नहीं किया जा सका क्योंकि विभिन्न विभाग करार नहीं कर सके। पिट व्हील लैथ मशीन को भी संत्रागाची लोको शेड पर अपर्याप्त स्थान के कारण अन्य स्थान पर प्रतिष्ठापित किया गया था। तथापि, भारी कार्यभार के कारण लोको को लंबे घंटो तक रोका गया था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 8.33 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे) का इलेक्ट्रिक लोको शेड संत्रागाची, मुम्बई तथा भुवनेश्वर की ओर जाने वाली मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की विद्युत आवश्यकता के निमित्त सेवारत था। उपलब्ध स्थान और अवसंरचना के साथ पहले शेड की योजना बनाई गई और 35 लोको के रख-रखाव हेतु सज्जित किया गया था। संवर्धित संपत्ति की आवश्यकताओं का ध्यान रखने के लिए इसे बाद में बढ़ाकर 50 लोको कर दिया गया था। तत्पश्चात, नई ट्रेनें[205] शुरू की गई थी और अतिरिक्त लोकोमोटिव को शेड को आबंटित कर दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप्, ईएलएस, संत्रागाची अतिरिक्त लोकोमोटिव की रख-रखाव आवश्यकता को पूरा करने में असमर्थ था।

दपूरे ने दिसम्बर 2009 में दैनिक परिचालनों के सुगम चालन हेतु ईएलएस, संत्रागाची के विस्तारण का प्रस्ताव रखा था। उक्त हेतु साइट योजना अधिकारियों की समिति[206] द्वारा तीन विभागों से तैयार की गई थी और डिवीजनल रेलवे

[205] जैसे हावड़ा से दुरंतो

[206] क्षेत्र प्रबंधक (एआरएम), संत्रागाची, वरिष्ठ सीनियर डिवीजनल इलेक्ट्रिकल इंजीनियर (वरिष्ठ डीईई) / टीआरएस, संत्रागाची और वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर (वरिष्ठ डीईएन), खड़गपुर

प्रबंधक, खड़गपुर द्वारा अनुमोदित की गई थी। समिति ने संत्रागाची में डीजल लोको में इंधन भरने के लिए बनाए गए इंडियन ऑयल कार्पोरेशन लि. के रेलवे उपभोक्ता डिपो (आरसीडी) के टैंको के स्थानांतरण का सुझाव दिया था। परिचालन विभाग ने भी इस प्रस्ताव पर सहमति दी थी। तथापि, इंडियन ऑयल द्वारा उठाई गई आपत्ति[207] के मद्देनजर मैकेनिकल विभाग ने इस प्रस्ताव पर सहमति नहीं दी थी।

इस मुद्दे को इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, तथा इंजीनियरिंग विभाग के प्रतिनिधियों की समिति द्वारा संयुक्त सर्वेक्षण के माध्यम से दोबारा विचार किया गया था (अप्रैल 2011)। तथापि, इसे मैकेनिकल विभाग की आपत्तियों के कारण निपटाया नहीं जा सका था। इसके पश्चात इलेक्ट्रिकल विभाग ने धारण क्षमता पहले चरण में 75 लोकों और दूसरे चरण में 100 लोको तक बढाने का प्रस्ताव रखा (अगस्त 2011)।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2012 में निर्णय लिया[208] कि शेड के विस्तारण की योजना पहले बनाई जानी चाहिए थी और सभी सुविधाओं को अद्धतित करने की आवश्यकता थी। डीजल लोको के रख-रखाव को खड़गपुर में हस्तांतरित करने की भी सलाह दी गई (जून 2012) क्योंकि डीजल लोको की संख्या में कमी आई थी। रेलवे बोर्ड ने कुछ डीजल लोको के संत्रागाची में रख-रखाव करने का भी परामर्श दिया था। इस मामले पर निर्णय महाप्रबंधक, दपूरे द्वारा लिया जाना था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि दपूरे प्रशासन ने अब तक इस विकल्प का उपयोग नहीं किया है।

जोनल स्तर पर संबंधित रेलवे विभागों ने बिना किसी परिणाम के मामले पर चर्चा जारी रखी (दिसम्बर 2015)। अंत: लोको शेड के क्षमता संवर्धन का मुद्दा अनिर्णीत रह गया।

लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि पहिये बदलने[209] के लिए जुलाई 2012 में संत्रागाची में शेड हेतु पिट व्हील लैद मशीन संस्वीकृत की गई थी। तथापि, इसे

---

[207] आईओसीएल ने क्षेत्र का सर्वेक्षण किया और स्थानों का प्रस्ताव रखा और देखा कि प्रस्तावित स्थान अनधिकृत आवास गृह से घिरे हुए थे, हाई टेंशन लाइन उस स्थान से गुजर रही थीं जिससे सुरक्षा और संरक्षा का खतरा था। इसलिए, उन्होंने रेलवे से उसी स्थान पर आरसीडी स्थापना को बनाए रखने का अनुरोध किया और विघटन बिंदु में केवल संशोधन पर विचार किया।

[208] रेलवे बोर्ड में मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजीनियरों के सम्मेलन में चर्चा के दौरान

[209] टर्निंग मशीनिंग का एक रूप है, एक सामग्री हटाने की प्रक्रिया, जिसका उपयोग अवांछित सामग्री को काटकर घूर्णी भागों को बनाने के लिए किया जाता है। टर्निंग प्रोसेस के लिए टर्निंग मशीन या खराद और कटिंग टूल की आवश्यकता होती है।

स्थान की सीमाओं के कारण शुरू भी नहीं किया जा सका था। तत्पश्चात, इस मशीन को जनवरी 2017 में इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) कार शेड में शुरू किया गया था जो 5 कि.मी. दूर है। वर्तमान में, इलेक्ट्रिक लोको तथा ईएमयू रेको के पहिये बदलने का काम अधिकतर ईएमयू कार शेड, टिकियापाड़ा[210] और अन्य शेडों पर किया जाता है। लोको के पहिये बदलने हेतु 16 घंटे के निर्धारित समय के प्रति ईएमयू कार शेड, टिकियापाड़ा[211] तथा अन्य शेडों पर पहिये बदलने में लिया गया औसत समय 51 घंटे[212] था। यह इन शेडों पर भारी कार्य बोझ के कारण था। संत्रागाची में पिट व्हील लैद मशीन के प्रतिष्ठापन की संभावना का अभी पता लगाया जा रहा था। अधीनस्थ अधिकारियों[213] की समिति ने पाया कि कुछ आशोधनों के साथ ईएलएस/एसआरसी में मशीन के प्रतिष्ठापन हेतु उपयुक्त स्थान उपलब्ध कराया गया था (सितम्बर 2018)।

इस मामले को जुलाई 2018 में प्रमुख मुख्य इलेक्ट्रिक इंजीनियर/दपूरे के समक्ष उठाया गया था। प्रतिउत्तर में उन्होंने बताया (जुलाई 2018) कि शेड के विस्तारण की और अधिक गुज़ाइश नहीं थी। उन्होंने बताया कि कोचिंग लोकोमोटिव की यातायात आवश्यकता दिन प्रति दिन बढ़ रहीं थी।

अत: दपूरे में विभिन्न रेलवे विभागों के बीच समन्वय के अभाव में लोको शेड में क्षमता संवर्धन कार्य नहीं किया जा सका था। टिकियापाड़ा ईएमयू कार शेड पर लोको के भारी अवरोधन के कारण रेलवे को ₹ 8.33 करोड़ की परिहार्य हानि उठानी पड़ी।

यह मामला फरवरी 2019 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था। उनके जवाब में (सितम्बर 2019), यह कहा गया है कि जगह की कमी के बावजूद, ईएलएस/एसआरसी को दपूक्षे में कोचिंग ट्रेनों के प्रबंधन के लिए कोलकाता क्षेत्र में रणनीतिक रूप से स्थित है। रेलवे बोर्ड ने आगे कहा कि कार्शेड/ टिकियापारा में पिट व्हील लैथे का प्रावधान में विद्यमान जगह के दबाव में एक बुद्धिमान निर्णय था। वर्तमान में, इस पिट व्हील लैथे में इलेक्ट्रिक लोको और ईएमयू रेक

---

[210] जनवरी 2017 में स्थापित नई मशीन के अलावा, ईएमयू कार शेड, टिकियापाड़ा में पूराने पिट व्हील लैद के प्रतिस्थापन के विरूद्ध रेलवे बोर्ड (2018-19) द्वारा हाल ही में एक पिट व्हील लैद को मंजूरी दी गई है।

[211] लगभग 83 प्रतिशत पहियों को व्हील टर्निंग के लिए टिकियापाड़ा भेजा जाता है, बाकी टाटानगर (244 किलोमीटर), खड़गपुर (109 किलोमीटर), बोकारो (307 किलोमीटर) और रामनगर (109 किलोमीटर) पर अन्य शेडों को भेजा जाता है।

[212] 2 घंटे 30 मिनट और 220 घंटे के बीच

[213] इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल विभागों से

के व्हील को बदला जा रहा है। 2018-19 में, कार्शेड/टिकियापारा के लिए एक पिट व्हील लैथे को स्वीकृति दी गई थी, जिसे अब कवर शेड, संशोधित आरसीडी परिसर आदि के डिजाइन को इष्टतम बना कर ईएलएस/ एसआरसी में चालू किया जा रहा है।

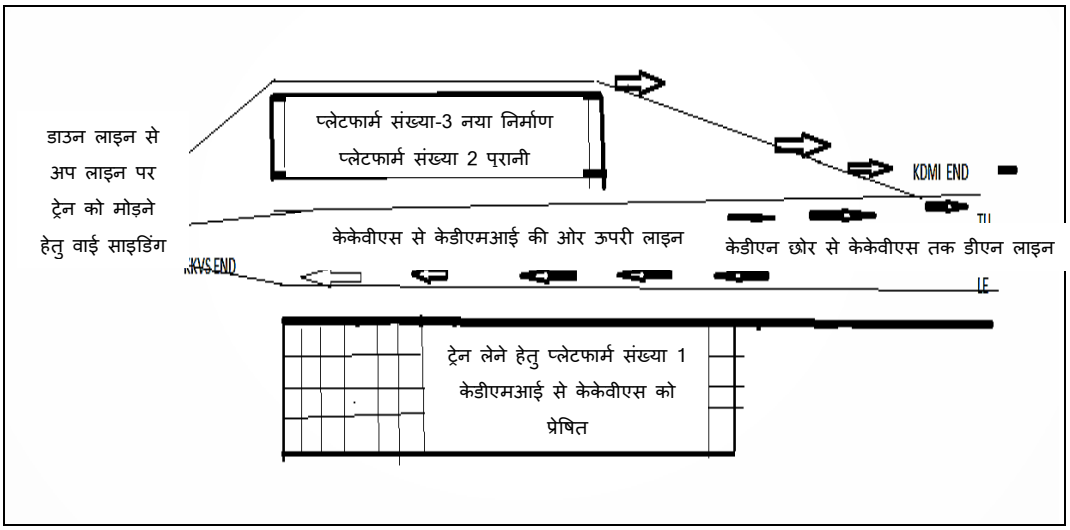
रेलवे बोर्ड का उपर्युक्त जवाब स्पष्ट रूप से इस तथ्य को स्थापित करता है कि पिट व्हील लैथे, जो ईएलएस/ एसआरसी के लिए जुलाई 2012 में स्वीकृत किया गया था, को आवश्यक आंतरिक संशोधन के साथ वहां ही चालू किया जा सकता था क्योंकि ईएलएम/ एसआरसी के कार्शेड/ टिकियापारा के लिए स्वीकृत किए गए पिट व्हील लैथे को बाद में संस्थापित किया गया था। ईएलएस/ एसआरसी में पिट व्हील लैथ को संस्थापना के पहले घटना में अन्य शेड में उनकी अनावश्यक देरी के साथ-साथ लोको की ढुलाई से बचा जा सकता था।

3.11 मेट्रो रेलवे (एमआर): मेट्रो रेलवे, कोलकाता के महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण में लिया गया अविवेकपूर्ण निर्णय

मेट्रो रेलवे/कोलकाता के इंजीनियरिंग विभाग ने महानायक उत्तम कुमार स्टेशन पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण का प्रस्ताव रखा था। इसका उद्देश्य इस स्टेशन से/तक ट्रेन सेवाओं को शुरू/समाप्त करना था। जांच करने पर परिचालन विभाग ने बताया कि प्रस्तावित तीसरे प्लेटफार्म का सीमित उपयोग था और इससे केएमयूके से /तक संक्षिप्त ट्रेन सेवाओं को मदद नहीं मिलेगी। तथापि, परिचालन विभाग द्वारा बताई गई कमियों को दूर किए बिना तीसरे प्लेटफार्म/लाइन का निर्माण किया गया था। जैसे कि तीसरे प्लेटफार्म तथा लाइन का योजनानुसार ट्रेनों को शुरू/समाप्त करने हेतु उपयोग नहीं किया जा सकता था तथा ₹ 11.27 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

मेट्रो रेलवे, कोलकाता के इंजीनियरिंग विभाग ने महानायक उत्तम कुमार स्टेशन (केएमयूके) पर तीसरे प्लेटफार्म/लाइन के निर्माण का प्रस्ताव रखा (सितम्बर 2011)। मौजूदा दो[214] प्लेटफार्मों का कबि सुभाष और दमदम स्टेशनों के बीच सेवाओं के माध्यम से उपयोग किया जाता है। तीसरी लाइन का प्रस्ताव केएमयूके से/तक शुरू होने वाली/समाप्त होने वाली ट्रेन सेवाओं के उद्देश्य के साथ किया गया था। केएमयूके कबि सुभाष तथा दमदम स्टेशनों के बीच मध्यवर्ती स्टेशन है जो कोलकाता के मेट्रो रूट के दो अंतिम छोर है।

[214] डाउन - कबि सुभाष (केकेवीएस) छोर और यूपी - दमदम (केडीएमआई) छोर



चित्र 3.11: महानायक उत्तम कुमार स्टेशन का नक्शा

मेट्रो रेलवे के परिचालन विभाग ने अक्टूबर 2011 में प्रस्ताव की जांच की तथा निम्नलिखित बताया:

- इस कार्य का कार्यक्षेत्र केवल तीसरे प्लेटफार्म से दमदम की ओर ट्रेनों को भेजने की अनुमति देता है जो केएमयूके कार शेड (वाई साइडिंग) से आ रही है।
- उस मामले में जहां दमदम से आने वाली ट्रेन केएमयूके स्टेशन पर समाप्त होती है तो दमदम छोर से तीसरे प्लेटफार्म पर ट्रेन को सीधे लेने और तीसरे लाइन से ही भेजने के लिए कोई प्रावधान नहीं है।
- कबि स्टेशन छोर से तीसरे प्लेटफार्म पर ट्रेन को सीधे लेने और दमदम की ओर भेजने के लिए भी कोई प्रावधान नहीं है। यह केवल केएमयूके कार शेड से ही तीसरे प्लेटफार्म पर जा सकती थी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कार्य का उपरोक्त कार्यक्षेत्र केयूएमके की प्लेटफार्म सं.3 से सेवाओं को शुरू करने और समाप्त करने की अनुमति नहीं देता जैसा परिकल्पित था। परिचालन विभाग ने यह भी बताया कि मौजूदा कार्यक्षेत्र में प्रस्तावित तीसरे प्लेटफार्म का सीमित उपयोग था और इससे केएमयूके से/तक संक्षिप्त ट्रेन सेवाओं को मदद नहीं मिलेगी। उन्होंने प्रस्ताव को छोडने का सुझाव दिया क्योंकि मौजूदा कार्यक्षेत्र में यह परिचालनात्मक बाधाओं को दूर नहीं करता।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि परिचालन विभाग के उपरोक्त सुझाव /मत के बावजूद इंजीनियरिंग विभाग ने यह कार्य किया। तीसरे प्लेटफार्म/लाइन का निर्माण ₹ 11.27 करोड़ की कुल लागत पर किया गया था और इसे 3 जुलाई

2016 को यातायात हेतु खोला गया था। 9 सितम्बर 2016 से दमदम और कबि सुभाष के बीच सेवाएं बदलते हुए ग्यारह जोडी नई ट्रेन केएमयूके से/तक शुरू /समाप्त हो रही थी। हालांकि, सेवाओं को 3 अक्टूबर 2016 से वापस ले लिया गया था। संक्षिप्त सेवाओं को वापस लेने के कोई कारण अभिलिखित नहीं पाए गए थे। जैसे कि केएमयूके पर तीसरे प्लेटफार्म /लाइन को केएमयूके पर ट्रेनों को शुरू करने/समाप्त करने हेतु उपयोग नहीं किया गया था जैसी मूल योजना बनाई गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि प्लेटफार्म सं.1 पर पहुंचने वाली दमदम से आने वाली ट्रेनों की ओर यात्रा शुरू करने के लिए प्लेटफार्म सं.3 पर परिनियोजन से पूर्व यार्ड में जाना पड़ता था। इससे कबि सुभाष से आने वाली और दमदम की ओर जाने वाली ट्रेनों का आगमन प्रभावित हुआ जिन्हें केएमयूके की प्लेटफार्म सं. 2 पर खड़ा किया गया था।

इस प्रकार, परिचालन विभाग द्वारा बताई गई बाधाओं का समाधान नहीं किया गया था। इंजीनियरिंग विभाग ने तीसरी लाइन के माध्यम से ट्रेनों को सीधी लेने/भेजने के प्रावधान को सुनिश्चित किए बिना तीसरी लाइन का निर्माण किया था। तीसरी लाइन और प्लेटफार्म के निर्माण पर किए गए ₹ 11.27 करोड़ का व्यय अक्तूबर 2016 से निष्फल हो गया।

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने कहा (मई 2019) कि तीसरी लाइन के प्रस्ताव और मंजूरी के समय पर केएमयूके कार्शेड का पूरी तरह से संचालन किया था। लेकिन समय के साथ, केएमयूके कार्शेड का कार्य भार को नौपारा और कवि सुभाष कार्शेडों में स्थानांतरित कर दिया गया था। इस प्रकार, अतिरिक्त रेक की अनुपलब्धता के साथ-साथ केएमयूके शेड के कार्य न करने से केएमयूके से रैंक के इंजेक्शन को रोका गया, जिससे तीसरे प्लेटफॉर्म का उपयोग प्रतिबंधित हो गया। उन्होनें आगे कहा कि केएमयूके कार्शेड के पुनरूद्धार को आगामी परियोजनाओं के हिस्से के रूप में रखा जा रहा है। एक बार शेड को पुनर्जीवित करने के बाद तीसरे प्लेटफॉर्म का उपयोग सेवाओं की उत्पत्ति के लिए किया जाएगा।

उपयुक्त जवाब में डाऊन लाइन से सीधे ट्रेन प्राप्त करने के लिए प्रावधान की गैर-उपलब्धता के दवाब को संकेत नहीं है, अर्थात दमदम अंत में तीसरे प्लेटफॉर्म तक और इसे अपलाइन को प्रेषण किया है। इसके अलावा, रेल प्रशासन की खराब नियोजन और इसके कुशल उपयोग का निर्धारण किए तीसरी लाइन के निर्माण के कारण किया गया व्यय निष्फल रहा है।

3.12 मध्य रेलवे (मरे): कॉर्ड लाइनों का निर्माण न होने के कारण लंबें मार्ग से मालगाड़ियों की ढुलाई और रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि

मध्य रेलवे ने उरान तथा रोहा लाइनों से आने वाली तथा पनवेल-कारजत लाइन को पार करने वाली ट्रेनों के लिए पनवेल स्टेशन से बाहर-बाहर निकलने के लिए कॉर्ड लाइनों का निर्माण नहीं किया गया था, यद्यपि मूल विस्तृत अनुमान में इसका प्रावधान किया गया था। कॉर्ड लाइन के अभाव में, उरान तथा रोहा लाइनों से उदभूत अधिकतर मालभाड़ा यातयात को 55 किमी. लंबे मार्ग से गुजारा जा रहा था। स्थिति और भी खराब हो गई, जब इन मालगाड़ियों को कल्याण माल शेड पर रोककर रखा गया। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2015 से मार्च 2018 में दौरान ₹ 68.57 करोड़ की हानि हुई।

पनवेल-कारजात नई लाइन को वर्ष 1997 में संस्वीकृत तथा मार्च 2005 में पूरा[215] किया गया था। इसका उद्देश्य इस लाइन पर माल, यात्री और उपनगरीय यातायात को गुजारना, कुरला-कल्याण तथा कल्याण-कारजत लाइनों के व्यस्त सेक्शन को विसंकुलित करना और तीव्र यातयात उपलब्ध कराना और परिसंपत्तियों का इष्टतम उपयोग करना था। दो कॉर्ड लाइनें[216] अर्थात उरान से आप्टा और आप्टा से कारजत (कुल दो कि.मी.) भी परियोजना के विस्तृत अनुमान[217] में उपलब्ध कराई गई थी। कॉर्ड लाइनों का निर्माण जंक्शन पर किया गया था, जहां रेलगाडियों को जंक्शन से दिशा बदलनी होती है। यदि यहां कोई कॉर्ड लाइन नहीं होती तो दिशा बदलने के लिए इंजन को रेलगाड़ी के दूसरे हिस्से पर जोड़ने के लिए पीछे की ओर घूमाना पड़ता। इसे इंजन व्युत्क्रमण कहा जाता है। कॉर्ड इंजन के व्युत्क्रमण के बिना रेलपथ बदलने की सुविधा देता है। तथापि, नई लाइन पनवेल-कारजत को कॉर्ड लाइन के निर्माण, जैसा विस्तृत अनुमान में अनुबंधित था, के बिना 2007 में यातायात हेतु खोल दिया गया था। कॉर्ड लाइनों का निर्माण न करने के कारण अभिलिखित नहीं थे। इस संबंध में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया।

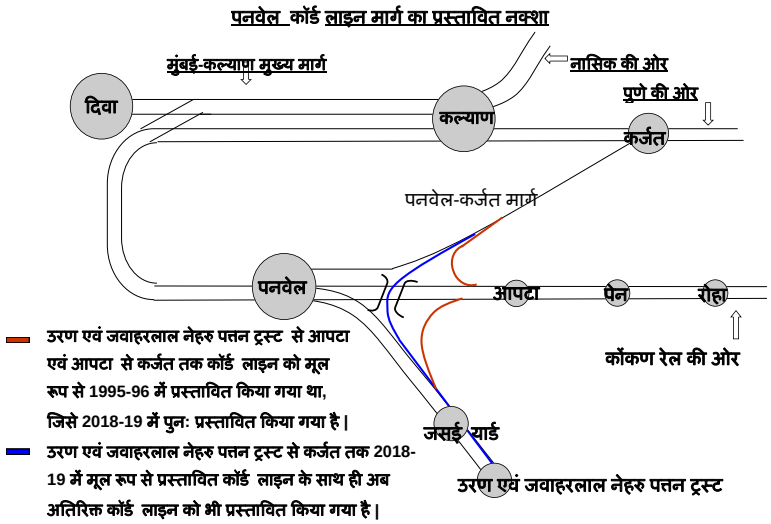
---

[215] संस्वीकृत लागत ₹106.90 करोड़, संशोधित अनुमानित लागत ₹137.44 करोड़

[216] कॉर्ड लाइन एक लाइन सिगमेंट है जो एक वक्र पर दो बिंदुओं को जोड़ती है। कॉर्ड लाइन बिना इंजन के व्युत्क्रमण के पटरियों को बदलने की सुविधा देती है।

[217] एक संक्षिप्त अनुमान में शामिल कोई भी कार्य तब तक शुरू नहीं किया जाना चाहिए जब तक कि इसके लिए एक विस्तृत अनुमान तैयार नहीं किया जाता है और स्वीकृत और पर्याप्त धन सक्षम प्राधिकारी द्वारा आवंटित नहीं किया जाता है। विस्तृत अनुमान में कार्य की अनुमानित लागत, वित्तीय औचित्य और निधि आवंटन का विवरण शामिल होगा।

1. पनवेल- कारजत लाइन के निर्माण के साथ उरान/जेएनपीटी[218] क्षेत्र और कोंकण रेलवे से पुणे और उससे आगे के माल यातायात को इस छोटे रूट सें बुक किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न स्थानों[219] को जाने वाले मालभाड़ा यातायात[220] को छोटे रूट (पनवेल-कारजत) के माध्यम से बुक किया गया था। तथापि, अधिकतर यातायात लंबे रूट से (पनवेल-दिवा -कल्याण-कारजत) और कुछ यातायात छोटे रूट से किया गया था। लंबे रूटों से यातायात का संचालन कॉर्ड लाइनों का निर्माण न करने के कारण पनवेल में इंजन के व्युत्क्रमण से बचने के लिए किया जा रहा था।



चित्र 3.12 पनवेल स्टेशन से बाहर-बाहर गुजरने के लिए कॉर्ड लाइन सहित पनवेल-कारजत लाइन दर्शाता रूट मानचित्र

लेखापरीक्षा में मार्च 2018 के लिए नमूना जांच के दौरान पाया गया कि 254 रेकों (ट्रेनों) जो पनवेल से कारजत से आगे जाने हेतु नियत थे, में से 148 रेकों[221] में पनवेल पर इंजन का व्युत्क्रमण आवश्यक था। पनवेल पर इंजन के व्युत्क्रमण में 2.42 घंटे लगते है। इन 148 रेकों में से अठासी (59 प्रतिशत) को लंबे रूट से (पनवेल-दिवा-कल्याण-कारजत) चलाया गया था और शेष 60 रेको (41 प्रतिशत) को छोटे रूट (पनवेल-कारजत) से चलाया गया था। लंबे रूट

[218]जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट

[219] राष्ट्रीय रसायन और उर्वरक, थाल (पेन), पीपीडीपी-धर्मात्र से लोहा और इस्पात और पीपीडीपी-धर्मात्र से आयातित कोयला

[220] पश्चिमी महाराष्ट्र में अर्थात् पुणे, सतारा, सांगली, कोल्हापुर, सोलापुर और मराठवाड़ा अर्थात औरंगाबाद, जालना, हिंगोली, बीड, परबानी, नांदेड़, उस्मानाबाद और लातूर।

[221]वसई रोड के माध्यम से पश्चिमी रेलवे से प्राप्त 106 रेक में, इंजन के व्युत्क्रमण की आवश्यकता नहीं थी।

(पनवेल-दिवा-कल्याण-कारजत) से यातायात के परिचालन ने 55 कि.मी. के लिए ट्रेनों के अतिरिक्त मालढुलाई खर्चे को अपरिहार्य बना दिया था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2015 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान ही ₹ 39.15 करोड[222] का परिहार्य व्यय हुआ।

2. कल्याण स्टेशन पर अन्य बाधा देखी गई। कल्याण बहुत व्यस्त स्टेशन है जहां से 780[223] यात्री और उपनगरीय ट्रेनें प्रतिदिन गुजरती है। कल्याण स्टेशन से मालगाड़ियॉ नहीं गुजर सकती। यात्री यार्ड से गुजरने वाली मालगाडियों के लिए कोई प्लेटफॉर्म उपलब्ध नहीं है और यदि इन्हें विपथित किया जाता है तो इससे यात्री और उपनगरीय ट्रेनों की समयनिष्ठा प्रभावित होगी। कल्याण से लंबे रूट (अर्थात पनवेल-दिवा-कल्याण-कारजत) से भेजी जा रही मालगाडियों को निरपवाद रूप से कल्याण माल यार्ड पर रोककर रखा जाता है। कल्याण माल यार्ड पर मालगाडियों के अवरोधन से कल्याण से होकर गुजरने वाले लंबे रूट से चलाए जा रहे रेकों का और अधिक अवरोधन हुआ। अप्रैल 2015 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान ही कल्याण माल यार्ड पर 33,451 वैगन दिनों के अवरोधन के परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 29.42 करोड़ की अर्जन हानि हुई।

3. पनवेल कॉर्ड लाईन[224] के लिए प्रारंभिक इंजीनियरिंग -सह-यातायात सर्वेक्षण करने के कार्य को हाल ही में रेलवे हेतु विस्तृत अनुदान मांग (2018-19)[225] में शामिल किया गया है। चूंकि यह कार्य शुरूआती स्तर पर है, अत: यातायात का लंबे रूट से गुजरना जारी रहेगा जब तक कि कॉर्ड लाइन का निर्माण कार्य पूरा नहीं हो जाता।

अत: मध्य रेलवे ने उरान तथा रोहा लाइनों से आने वाली तथा पनवेल-कारजत लाइन को पार करने वाली ट्रेनों के लिए पनवेल स्टेशन से बाहर-बाहर निकलने के लिए कॉर्ड लाइनों का निर्माण नहीं किया गया था, यद्यपि मूल विस्तृत अनुमान में इसका प्रावधान किया गया था। कॉर्ड लाइन के अभाव में, उरान तथा रोहा लाइनों से उदभूत अधिकतर मालभाड़ा यातयात को 55 किमी. लंबे मार्ग से गुजारा जा रहा था। स्थिति और भी खराब हो गई, जब इन मालगाड़ियों को

---

[222] कंटेनर ट्रेनें (₹24.83 करोड़) और मालगाड़ियॉ (₹ 14.32 करोड़)

[223] कल्याण स्टेशन पर प्रतिदिन आने / जाने वाली यात्री ट्रेनों की संख्या

[224]पनवेल कॉर्ड लाइन सर्वेक्षण में निम्नलिखित को जोड़ने वाली कॉर्ड लाइने शामिल है। (i) पनवेल स्टेशन से गुजरते हुए जसई- पनवेल लाइन से पनवेल-रोहा लाइन (।।) पनवेल स्टेशन से गुजरते हुए जसई-पनवेल लाइन से पनवेल-करजत (।।।) पनवेल स्टेशन से गुजरते हुए रोहा-पनवेल लाइन से पनवेल-करजत लाइन

[225] पिंक बुक मद संख्या 40

कल्याण माल शेड पर रोककर रखा गया। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2015 से मार्च 2018 के दौरान ₹ 68.57 करोड़ की हानि हुई।.

मामले को 13 फरवरी 2019 को रेलवे बोर्ड को भेजा गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

3.13 उत्तर रेलवे (उरे): नगरपालिका निकायों को जल प्रभार का अनियमित भुगतान

उरे ने नई दिल्ली में उनकी कालोनियों में जलापूर्ति प्राप्त किए बिना नगरपालिका निकायों को ₹ 10.43 करोड़ का अनियमित भुगतान किया था। उन्होंने छ: कनेक्शनों से संबधित भुगतान रोक दिया था जो मौजूद नहीं थे। तथापि, उन्होंने अन्य छ: जल कनेक्शनों के लिए भुगतान जारी रखा, जहां कम जलापूर्ति की जा रही थी या जलापूर्ति नहीं की जा रही थी। 20 कनेक्शनों से संबंधित जल के मीटरों में खराबी को अभी ठीक किया जाना था। उरे ने नगरपालिका प्राधिकरणों द्वारा औसत आधार पर भेजे गए बिलों का भुगतान जारी रखा।

उरे ने नई दिल्ली में स्थित रेलवे कालोनियों[226] में जलापूर्ति हेतु नई दिल्ली नगरपालिका निगम (एनडीएमसी) तथा दिल्ली जल बोर्ड (डीजेबी) से जल के कनेक्शन लिए थे। उनके पास बोरवेल से स्वयं की जलापूर्ति की भी व्यवस्था थी। एनडीएमसी और डीजेबी ने रेल प्रशासन के प्रति प्रत्येक जल कनेक्शन के लिए जल के बिल भेजे थे। जल के बिलों का भुगतान रेल प्रशासन द्वारा बिलों की यथावत जांच के बाद किया जाना था। वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (निर्माण कार्य)/ हजरत निजामुद्दीन को रेलवे कालोनियों में जल के कनेक्शनों को संबंधित जल के बिलों की जांच के लिए नामित किया गया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि डिवीजनल इंजीनियर, दिल्ली 21 जल कनेक्शनों[227] से संबंधित जल प्रभारों का भुगतान कर रहा था। वरिष्ठ सेक्शन इंजीनियर (निर्माण कार्य)/ हजरत निजामुद्दीन द्वारा अप्रैल 2016 में किए गए एक सर्वेक्षण में केवल 15 जल कनेक्शन मौजूद पाए गए थे। छ:[228] जल कनेक्शन

[226]सरोजिनी नगर, हज़रत निज़ामुद्दीन, सेवा नगर, लाजपत नगर, गुलाबी बाग, लोधी रोड, दिल्ली सफदरजंग स्टेशन पर

[227]एनडीएमसी से लिए गए सात पानी के कनेक्शन और डीजेबी से लिए गए 14 पानी के कनेक्शन

[228]एनडीएमसी का पानी कनेक्शन संख्या 36174, 34124, 34039 (सरोजनी नगर कॉलोनी), डीजेबी का पानी कनेक्शन संख्या 13579-क (हजरत निजामुद्दीन कॉलोनी), 18977, 18978 (सेवा नगर कॉलोनी)

मौजूद नहीं थे। इसके अलावा छ:[229] जल कनेक्शनों में पाइपलाइनों में या तो जल नहीं था या बहुत कम जल था। इन 12 कनेक्शनों के ब्यौरे[230] रेलवे के अभिलेखों में नहीं पाए गए थे।

डिवीजनल इंजीनियर, दिल्ली/उरे ने डीजेबी और एनडीएमसी प्राधिकारियों को सूचना दी[231] कि इन जल कनेक्शनों में बहुत ही कम जल था और यह लगभग रूके हुए थे। डीजेबी तथा एनडीएमसी द्वारा जल प्रभारों के लिए बिल 20 जल कनेक्शनों में औसत आधार पर सृजित किए जा रहे थे क्योंकि यहां कोई जल के मीटर नहीं थे या मीटर काम नहीं कर रहे थे। केवल एक कनेक्शन के संदर्भ में वास्तविक मीटर रीडिंग के आधार पर बिल तैयार किया गया था। डिवीजनल इंजीनियर, दिल्ली/उरे को जानकारी थी कि छ: कनेक्शनों पर जल के कनेक्शन मौजूद नहीं थे और अन्य छ: कनेक्शनों में जल की कोई आपूर्ति नहीं थी या कम आपूर्ति की गई थी। तथापि, उसने सभी 21 कनेक्शनों के संबंध में जल प्रभारों का भुगतान जारी रखा। छ: कनेक्शनों के संबंध में ₹ 3.87 करोड़[232] का अनियमित भुगतान किया गया था जो अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2016 के दौरान मौजूद नहीं थे। इसके पश्चात भुगतान रोक दिया गया था। रेलवे अब भी डीजेबी को बिना जलापूर्ति वाले अन्य छ: कनेक्शनों के लिए भुगतान कर रहा है। इस आधार पर दिसम्बर 2017 तक ₹ 6.56 करोड़ का भुगतान किया गया है।

उरे के इंजीनियरिंग विभाग ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017) कि

- बुनियादी स्तर पर यह अभी स्पष्ट नहीं था कि कनेक्शन उपलब्ध है या नहीं, क्योंकि एनडीएमसी/डीजेबी के अधिकारियों ने नियमित अनुसरण के पश्चात रेलवे के प्रतिनिधियों के साथ संयुक्त निरीक्षण आंशिक रूप से किया था।
- अंतरिम उपाय के रूप में संदेहास्पद कनेक्शनों के लिए जल के बिलों को अब रोक दिया गया था।
- खराब जल मीटरों वाले जल कनेक्शनों में एनडीएमसी/डीजेबी द्वारा औसत आधार पर बिल सृजित किए जा रहे थे और खराब जल मीटरों को ठीक करने के लिए उनसे अनुरोध किया गया है।

---

[229]डीजेबी के पानी कनेक्शन संख्या 1910731000, 5910731000 (सेवा नगर कॉलोनी), 6300731000, 5300731000, 4300731000, 7300731000 (हज़रत निज़ामुद्दीन कॉलोनी)

[230] अवधि जिसके लिए कनेक्शन मौजूद नहीं था और पानी उपलब्ध नहीं था

[231] जून 2006, जून 2010 और अगस्त 2011 में

[232]एक कनेक्शन संख्या 36174 (अप्रैल 2016 तक), चार कनेक्शन संख्या 34124, 34039, 18977, 18978 (जून 2016 तक) और एक कनेक्शन नंबर 13579-ए (दिसंबर 2016 तक) के लिए भुगतान किया गया था।

रेलवे प्रशासन ने जलापूर्ति फिर से शुरू करने या जल के मीटरों को ठीक करने के लिए कोई सुधारात्मक उपाय किए बिना नगरपालिका निकायों को जल प्रभारों का भुगतान जारी रखा। उरे प्रशासन जल के कनेक्शनों/पाइपलाइनों में बाधाओं की जांच एवं इन्हें दूर करने हेतु संयुक्त निरीक्षण करने के लिए एनडीएमसी तथा डीजेबी के साथ मामले का सक्रियता से अनुसरण करने में विफल रहा।

अत: उरे ने 12 जल के कनेक्शनों[233] के संबंध में अप्रैल 2008 से दिसम्बर 2017 के दौरान जलापूर्ति प्राप्त किए बिना नगरपालिका निकायों को ₹ 10.43 करोड़ का अनियमित भुगतान किया था।

जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2019) के जिस आधार पर लेखापरीक्षा ने छह पानी के कनेक्शनों का अस्तित्व न होने का मुद्दा एसएसई निर्माण/ एचएनजेडएम की रिपोर्ट में उठाया था, जिसे उन्होनें स्वयं आयोजित किया था। यह डीजेबी/एनडीएमसी और रेलवे के साथ संयुक्त निरीक्षण नहीं किया था। विभिन्न अवसंरचना विकास/मरम्मत कार्यों के लिए विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए गए उत्खनन के दौरान क्षति हुई और इसको खोजा नहीं जा सका। छह अन्य पानी के कनेक्शनों में, पानी आपूर्ति केवल कुछ अवधि के लिए अनियमित पाई गई और बाद में लगातार प्रयासों से पानी की आपूर्ति में सुधार हुआ था पानी के 21 कनेक्शनों में से, पानी के 10 कनेक्शनों में पानी के मीटर उलपब्ध है। मीटर देने/खराब मीटरों को बदलने के लिए उचित स्तर पर पत्राचार किया जा रहा था।

मंत्रालय ने अपने जवाब में, अपने ही अधिकारी की सर्वेक्षण रिपोर्ट को संज्ञान में नहीं लिया, जो पानी के बिलों के सत्यापन हेतु नामित इंजीनियर है। डीजेबी/ एनडीएमसी के साथ संयुक्त निरीक्षण करने के उनके सुझाव पर कोई कार्रवाई नहीं की गई। जून 2006, जून 2011 और अगस्त 2011 के दौरान डीजेबी/ एनडीएमसी अधिकारियों को बिना किसी परिणाम के कोई पानी या कम पानी और अवरूद्ध पानी के कनेक्शन की भी सूचना नही दी गई। लेखापरीक्षा में मामला उठाने के बाद (जून 2016) रेल प्रशासन ने पानी के छह कनेक्शनों के संबंध में पानी के बिलों का भुगतान रोक दिया जो मौजूद नहीं थे।

[233] नई दिल्ली में सरोजिनी नगर, हज़रत निज़ामुद्दीन, सेवा नगर और लाजपत नगर में रेलवे कॉलोनियाँ

3.14 पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) ठेकेदार द्वारा घटिया पुल निर्माण कार्य का क्रियान्वयन

उपूरे में वाराणसी मंडल के छपरा-उनरिहार खंड पर घाघरा नदी के आर-पार पुल के पुननिर्माण के लिए कार्य को सितम्बर 2011 में अनुमोदित किया गया था। उपसंरचना कार्य के क्रियान्वयन के दौरान दो कुंओं को अनुमेय सीमा से अधिक सुझाव विकसित किए गए। हालांकि, कार्य को न तो घटिया घोषित किया न ही ठेकेदार द्वारा कमियों को सुधार गया। सुपर-स्ट्रक्चर के लिए बनाए गए ओपन वेब ब्रिज गिर्डेर्स भी अप्रयुक्त रहें, क्योंकि उप-संरचना का कार्य अभी भी पूरा नहीं हुआ था। इसके चलते ₹67.54 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

रेलवे बोर्ड ने ₹ 204.68 करोड़ की लागत से वाराणसी मंडल उपूरे में छपरा-उनरिहार खंड में घाघरा नदी पर आर-पार पुल[234] के पुनर्निर्माण के कार्य को मंजूरी (सितम्बर 2011) दी। पुल के पुनर्निर्माण कार्य में शामिल

- उप-संरचना (नींव, फर्श बेड ब्लॉक्स आदि शामिल है)
- अधि रचना (गिर्डेर्स, आर्च, पाइप, स्लैब आदि शामिल)
- इसके ऊपर ट्रैक संरचना

उप-संरचना का कार्य मैसर्स एकेएस-एचसीआईएल (जेवी), लखनऊ को दिया (मार्च 2012) गया था और नवम्बर 2013 तक पूरा करने का लक्ष्य दिया गया था। उपसंरचना के पूरा होने के बाद, अधिरचना का कार्य शुरू किया जाना था। अधिरचना के लिए कुल अनुमानित लागत ₹ 62.07 करोड़ सहित 4,107 एमटी मात्रा के 18 ओपन वेबब्रिज गिर्डेर्स (ओडब्ल्यूबीजीएम)[235] की आवश्यकता थी। इन ओडब्ल्यूबीजी के लिए आदेश पुल कार्यशाला और एक निजी फर्म को दिए गए थे। पुल के नींव का कार्य नवंबर 2013 तक पूरा किया जाना था, ताकि इन गिर्डेर्स का उपयोग किया जा सके।

---

[234] पुल संख्या 16 (18*61 मी), सिंगल लाइन बीजी सेक्शन

[235] बड़ी नदियों और घटियों पर ट्रैक पुलों के लिए ओपन वेब गिर्डेर्स का उपयोग किया जाता है; गिर्डेर्स के निर्माण और आपूर्ति के लिए आदेश उप मुख्य अभियंता (निर्माण/ पुल) मई 2011 द्वारा पुल कार्यशाला, गोरखपुर (वास्तविक लागत आधार पर आठ ओडब्ल्यूबीजी के लिए) पर दिया गया था। शेष दस ओडब्ल्यूबीजी के लिए आदेश कए निजी फर्म (दिसम्बर 2014) को ₹ 21.62 करोड़ की कुल कीमत पर दिया गया था और दिसम्बर 2018 तक इनकी आपूर्ति की जानी थी। पुल कार्यशाला गोरखपुर ने ₹ 50.25 करोड़ की लागत से मार्च 2016 तक आठ ओडब्ल्यूबीजी का निर्माण पूरा किया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नवम्बर 2013 से मई 2018 के बीच ठेकेदार को पांच विस्तार देने के बावजूद उप संरचना का निर्माण अभी भी अधूरा है। प्रशासनिक आधार[236] पर ठेकेदार को चार विस्तार दिए गए थे। ठेकेदार के खाते पर ₹ 1 लाख की टोकन शास्ति के साथ एक विस्तार दिया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कार्य के क्रियान्वयन के दौरान दो कुंए पी-3 (वाराणसी की ओर) और पी-4 (छपरा की ओर) अनुमेय सीमा से अधिक झुकाव विकसित किया गया। इनमें ठेकेदार द्वारा सुधार की आवश्यकता है। निरीक्षण के दौरान, मुख्य अभियंता (निर्माण) गोरखपुर ने ठेकेदार को झुकाव को ठीक करने के निर्देश दिए थे, लेकिन ऐसा नहीं किया गया। ठेका करार के अनुसार, यदि झुकाव उनुमेय सीमा से अधिक हो गया तो कार्य को घटिया के रूप में वर्गीकृत किया जाना और नामंजूरी को उत्तरदायी है। हालांकि, उपूरे ने प्रावधानों के तहत ठेकेदार के खिलाफ कार्रवाई करने के बजाय ठेकेदार को विस्तार प्रदान किया।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि पुल की उपसंरचना (नींव का कार्य) और ओडब्ल्यूबीजी की बनावट के बीच तुल्यकालन की कमी थी। पुल की नींव का कार्य पूर्ण होने की निर्धारित तारीख (नवम्बर 2013) से चार वर्षों के बाद भी अधूरा है। परिणामत: मार्च 2016 से मार्च 2018 के बीच आपूर्ति किए गए ओडब्ल्यूबीजी का उपयोग नहीं किया जा सका। आपूर्ति किए गए 16 ओडब्ल्यूबीजी में से, केवल चार ओडब्ल्यूबीजी के संयोजन और प्रमोचन को 31 मई 2018 तक पूरा किया जा सका। शेष ओडब्ल्यूबीजी बिना किसी उपयोग के पुल के कार्य स्थल पर पड़े थे।



चित्र 3.13 एनईआर की वर्कशॉप में पडे ओपन वेब ब्रिज गिर्डेर्स

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने कहा (नवम्बर 2018) कि उप संरचना के निर्माण के दौरान सामने आयी अप्रत्याशित परिस्थितियों के कारण सभी निर्मित गिर्डेर्स को

[236] ड्राईगि और डिजाइन प्रदान करने में देरी, निधि कमी, जल स्तर में वृद्धि, चिकनी भूमि-स्तर के कारण कुएं की खुदाई, भारी बाढ़ और नदी में दल दल के कारण पथ में रूकावट आदि।

शुरू नहीं किया जा सका । उन्होनें यह भी कहा कि पी-3 और पी-4 कुंए खोदने की मध्यम चरण में थे। कुंए को संतुलित खोदने के दौरान झुकाव और बदलाव को स्वीकार्य सीमा के तहत लाया जाएगा और ठेकेदार को समस्या को सुधारने के लिए पहले ही निर्देशित कर दिया गया था। यह जोड़ा कि पुल के सुरक्षित निर्माण को सुनिश्चित करने के लिए सभी आवश्यक सुधारात्मक कदम उठाए जा रहे है।

हालांकि, ठेका करार के प्रावधानों के अनुसार उपूरे प्रशासन द्वारा कोई सुधारात्मक कार्यवाई नहीं की गई। इस कार्य को न तो घटिया किया गया और न ही ठेकेदार की कीमत की खामियों को सुधारा गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 67.54 करोड़ पूंजी अवरूद्ध हो गई, इसके अलावा, बताए गए उद्देश्यों की उपलब्धि न हो सकी।

घाटिया कार्य के क्रियान्वयन के लिए जिम्मेदार अधिकारियों पर जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। रेलवे को ठेकेदार की कीमत पर खामियों को दूर करने की जरूरत है।

3.15 मेट्रो रेलवे (एमआर): नौपाड़ा -बारासात मेट्रो विस्तारण परियोजना के लिए इलेक्ट्रिक केबल तथा उच्च वाहकता पटरियों की अग्रिम खरीद के कारण पूंजी अग्रिम का अवरोधन

मेट्रो रेलवे, कोलकाता ने नौपाड़ा-बारासात मेट्रो विस्तारण परियोजना के लिए ₹46.28 करोड़ मूल्य की इलेक्ट्रिक केबल तथा उच्च वाहकता पटरियों की अग्रिम खरीद की थी। इन मदों की आवश्यकता परियोजना के सिविल कार्यों के पूरा होने के बाद ही थी। तथापि, सिविल कार्यो को भूमि के अतिक्रमण के कारण खरीद के सात वर्ष के बाद भी पूरा नही किया जा सका था। खरीदी गई इलेक्ट्रिकल केबल तथा उच्च वाहकता पटरियॉ मार्च 2012 से बेकार पडी थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 28.90 करोड़ का पूंजी अवरोधन हुआ।

मेट्रो रेलवे (एमआर) ने ₹ 2582.55 करोड़ की अनुमानित लागत पर नौपाड़ा से बारासात (एयरपोर्ट से गुजरते हुए) तक मेट्रो रेलवे के विस्तारण की परियोजना शुरू की थी। इस परियोजना में ₹ 184.83 करोड़ की अनुमानित लागत पर दमदम-टोलीगंज मेट्रो परियोजना में महत्वपूर्ण आशोंधन (एमएम) भी शामिल थे। परियोजना के विस्तृत अनुमान और इसके एमएम को क्रमश: जून और नवम्बर 2010 में संस्वीकृत किया गया था।

एमआर के निर्माण विभाग ने परियोजना के विस्तारण हेतु अक्तूबर 2011 से मार्च 2012 के दौरान सिविल कार्यों हेतु चार ठेके दिए थे। सिविल कार्यों[237] को अक्तूबर 2013 से मार्च 2014 तक पूरा किया जाना था। तथापि, इन कार्यों को नौपाडा-बारासात सेक्शन में भूमि अतिक्रमण के कारण पूरा नहीं किया जा सका था। एमआर प्रशासन ने नवम्बर 2010 में विस्तृत अनुमान की संस्वीकृति से पूर्व भूमि के अतिक्रमणों के बारे में जानकारी होने के बावजूद सिविल कार्य के लिए ठेके दिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि नौपाडा से बारासात मेट्रो परियोजना में 18.13 किमी. (नौपाड़ा-एयरपोर्ट- 6.4 किमी तथा एयरपोर्ट-बारासात-11.73 कि.मी.) की लंबाई को कवर किया गया है। इसमें से 10.85 कि मी. की परियोजना भूमि पर परियोजना की संस्वीकृति के समय अतिक्रमण था। जून 2018 तक भूमि अधिग्रहण प्रगति शून्य थी। परियोजना की प्रत्यक्ष और वित्तीय प्रगति मार्च 2018 तक केवल 15 प्रतिशत थी।

इसी बीच, एमआर आगे बढी और 2011 और 2012 में नौपाडा -बारासात विस्तारण परियोजना के लिए इलेक्ट्रिकल केबल (गैर-स्टॉक मदें) और उच्च वाहकता पटरियॉ (एचसीएल) खरीदी। यह केबल स्टेशन के विद्युतीकरण के अलावा रोलिंग स्टाक, सिग्नलिंग प्रणाली आदि के लिए सेक्शन में विद्युत तथा कनेक्टिविटी के लिए थी। हालांकि केबल की आवश्यकता सिविल कार्य के पूरा होने की बाद ही थी। इसी प्रकार, एचसीआर की आवश्यकता मेट्रो रेकों के परिचालन करने हेतु दो नियमित ट्रैक पटरियों के साथ ट्रैक लिंकिंग के लिए थी। इन्हें सिविल ठेकों के माध्यम से मार्ग सेतु के निर्माण के बाद ही बिछाया जाना था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि एमआर ने ₹ 29.09 करोड़ मूल्य की इलेक्ट्रिकल केबल खरीदी थी (दिसम्बर 2011 से मार्च 2012)। परियोजना का सिविल कार्य पूरा नहीं हो सका था। अत: ₹ 15.81 करोड़ मूल्य की केबलों का उपयोग मार्च 2018 तक विभिन्न उदेश्य (आगामी परियोजना के अलावा) के लिए किया गया था। ₹ 13.28 करोड़ मूल्य की शेष केबल मार्च 2012 से अप्रयुक्त पड़ी रही।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि मार्च 2012 में ₹ 17.19 करोड़ मूल्य की खरीदे[238] गए कुल एचसीआर में से ₹ 15.62 करोड़ के एचसीआर[239] अप्रयुक्त पड़े

[237] नींव का कार्य उप संरचना और ऊपरी संरचना और ट्रैक बिछाना

[238] 2415.55 एमटी

रहे। एचसीआर की केवल 220.222 एमटी (9.11 प्रतिशत) की कम मात्रा का रख-रखाव कार्य हेतु उपयोग किया गया था। शेष मात्रा मार्च 2012 से खुले स्थान पर असुरक्षित पड़ी थीं। अत: इन एचसीआर का उचित उपयोग कम था।

रेलवे बोर्ड ने उत्तर में बताया (15 मई 2019) कि उच्च वाहकता की इस्पात पटरियों को और केबल को सामान्यत: स्टोर के माध्यम से अग्रिम में खरीदा जाता था। यह सुनिश्चित करना था कि जैसे ही साइट तैयार होगी, कार्य ठेका के माध्यम से कार्य शुरू करने हेतु सामग्री उपलब्ध होगी। उन्होंने आगे कहा कि केबल और पटरियों का कार्य[240] की प्रगति के अनुसार और आवश्यकतानुसार ओएण्डएम तथा यातयात सुविधा कार्यों के लिए भी उतरोत्तर प्रयोग किया जा रहा था। उन्होंने बताया कि पटरियों के बेहतर संरक्षण हेतु पटरियों की रंगाई के एक दौर की पहले ही व्यवस्था कर दी गई है।

कार्य की प्रगति के संदर्भ में, रेलवे बोर्ड ने कहा कि उच्च स्तर पर कई बैठकों के बावजूद अतिक्रमण हटाने का कार्य नहीं किया जा सका था। इसके परिणामस्वरूप एयरपोर्ट-बारासात सेक्शन के ठेकों को रोकना पडा। नौपाड़ा और एयरपोर्ट के बीच कार्य पूर्ण गति से चल रहा था।

हालांकि, पटरियॉ और केबल सात वर्ष पहले अग्रिम में खरीदी गई थी। एमआर खरीदी गई केवल 54 प्रतिशत केबलों का ही उपयोग कर सका था और वह भी दूसरे कार्य में। इसके अलावा, केवल नौ प्रतिशत एचसीआर का ही रख-रखाव कार्यों में उपयोग किया जा सका था।

अत: सिविल कार्य पूरा होने से पहले एमआर प्रशासन द्वारा इलेक्ट्रिक केबलों तथा एचसीआर की अग्रिम खरीद के कारण मार्च 2012 से ₹ 28.90 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध रह गई। इसके अलावा, इन मदों के विशेष रूप से केबलों के ह्रास को खारिज नहीं किया जा सकता क्योंकि यह पिछले सात वर्षों से खुले में पडी थी। रेलवे द्वारा पटरियों की रंगाई द्वारा, यदि की गई, संरक्षण से अतिरिक्त लागत आएगी।

---

[239] 2195.328 एमटी

[240] नोपाड़ा से एयरपोर्ट तक मेट्रो के विस्तार के लिए

3.16 उत्तर रेलवे (उरे): लेवल क्रासिंग पर स्टाफ की तैनाती की लागत के प्रति राज्य सरकारों/रक्षा प्राधिकारियों से वसूली ना होना

उरे लेवल क्रासिंग (एलसी) की मैनिंग हेतु राज्य सरकारों/रक्षा प्राधिकारियों के साथ करार करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप इन एलसी की मैनिंग हेतु तैनात स्टाफ की लागत के प्रति ₹ 97.06 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

जहां राज्य सरकार/स्थानीय निकायों के अनुरोध पर रेलवे द्वारा एलसी उपलब्ध कराई जाती है, वहां इसके लिए नियम[241] निर्धारित किए गए है। रेलवे को एक करार करना चाहिए जिसमें कार्य शुरू करने से पूर्व एलसी की मैनिंग तथा रख-रखाव के लिए निबंधन एवं शर्तें शामिल की गई हो। राज्य सरकारों/स्थानीय प्राधिकारियों से एलसी के रख-रखाव प्रभारों की वसूली न होने के मुद्दे को समय-समय पर लेखापरीक्षा द्वारा उठाया गया था। रेलवे बोर्ड ने जुलाई 1999 में उन सभी मामलों में नए करार करने के लिए महाप्रबंधक/उरे को निर्देश[242] दिया था जहां करार नहीं किए गए थे या जिनका पता नही लगाया जा सकता। उरे को बकाया देयताओं की वसूली करने का भी अनुदेश दिया गया था।

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी[243] में बताया (जनवरी 2011) कि

(i) राज्य सरकारों से रख-रखाव प्रभारों और स्टाफ की लागत हेतु बकाया देयताओं की वसूली हेतु लगातार प्रयास किए जा रहे थे, और

(ii) करार की प्रतियों को संबंधित राज्य सरकारों को हस्ताक्षर हेतु भेजा गया था क्योंकि उनके साथ हुई बैठक के दौरान इस पर हस्ताक्षर नहीं किए जा सके थे।

लेखापरीक्षा में डिवीजनल प्राधिकारियों (अंबाला और फिरोजपुर) द्वारा राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकारियों के साथ नए करारों की क्रियान्वयन स्थिति की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा में एलसी में तैनात स्टाफ की लागत के प्रति वसूली देयताओं की स्थिति की भी जांच की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि राज्य सरकारों (पंजाब और हरियाणा) के साथ नए करार अभी किए जाने थे और देयताओं की भी वसूली नहीं हुई थी। इसके अलावा, नए करार करने और

---

[241] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड का पैरा 1819 और 1851

[242] सदस्य इंजीनियरिंग/रेलवे बोर्ड के डी.ओ. पत्र क्रमांक 92-बीसी- लेखापरीक्षा/33 (पुनर्निर्माण) दिनांक 19 जुलाई 1999

[243] राज्य सरकार से रख-रखाव प्रभारों और स्टाफ की लागत के अनुदग्रहण पर 2008 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. सीए 6 (रेलवे) का लेखापरीक्षा पैरा सं. 5.16

एलसी पर बकाया देयाताओं के भुगतान के मुद्दे को बैठक[244] की कार्यसूची में शामिल नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि इंजीनियरिंग विभाग ने नए करार पर हस्ताक्षर करने और डेबिट को स्वीकारने के लिए राज्य सरकारों से संपर्क किया था। हालांकि वह किसी अभिलेख के अभाव के बारे में बताते हुए इस चरण पर नए करार पर हस्ताक्षर करने के लिए सहमत नहीं हुए कि राज्य सरकार के अनुरोध पर लेवल क्रॉसिंग को खोला गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि मार्च 2018 तक अंबाला डिवीजन में 51 एलसी[245] के लिए राज्य सरकारों से ₹ 52.84 करोड़ की वसूली लंबित थी। फिरोजपुर डिवीजन में 53 एलसी पर तैनात स्टाफ की लागत के प्रति राज्य सरकारों[246] से ₹ 39.27 करोड़ की वसूली अभी की जानी थी। इसके अलावा, छ: एलसी पर तैनात स्टाफ की लागत के प्रति रक्षा मंत्रालय[247] से ₹ 4.95 करोड़ की वसूली अभी की जानी थी। राज्य सरकारें/रक्षा प्राधिकारी इन एलसी पर करारों के निष्पादन के अभाव में रेलवे को देयताओं का भुगतान नहीं कर रहे थे।

वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर, अंबाला ने अपने उत्तर में बताया (अगस्त 2017/मई 2018) कि उनके पास एलसी के निर्माण, अनुमान और योजना के लिए राज्य सरकार के अनुरोध से संबंधित कोई अभिलेख मौजूद नहीं थे। इसके अभाव में राज्य सरकार/प्राधिकारी नए करारों पर हस्ताक्षर नहीं करना चाहते थे।

अत: वरिष्ठ डिवीजनल इंजीनियर (निर्माण)/अंबाला नए करार करने और राज्य सरकारों से देयताओं की वसूली करने में विफल रहा। तथापि, ₹ 97.06 करोड़ की रेलवे देयताओं की वसूली की संभावना काफी कम है।

सरकारों/स्थानीय प्राधिकारियों द्वारा अपने देयों का भुगतान न करना जारी रहा। ज़ोनल रेलवे द्वारा उच्च स्तर पर मामले को उठाए जाने की आवश्यकता थी ताकि इस मुद्दे को सम्बोधित किया जा सके।

---

[244] 2015-16 और 2016-17 के दौरान महाप्रबंधक / उत्तर रेलवे और राज्य सरकारों (पंजाब, हरियाणा और हिमाचल प्रदेश) के मुख्य सचिव के बीच

[245] स्थायी मार्ग निरीक्षकों-आरपीएआर -23, एसआईआर -18, बीएनएन -01, पीटीए -02, बीटीआई -01, डीयूआई -03, आरपीजे -03 के अधिकार क्षेत्र में आने वाले एलसी की संख्या। 50 एलसी पंजाब राज्य सरकार के अधीन और एक एलसी हरियाणा राज्य सरकार के अधीन थे।

[246] जम्मू और कश्मीर (01 एलसी के लिए, `अप्रैल 1998 से मार्च 2018 की अवधि के लिए ₹ 0.74 करोड़), पंजाब (47 एलसी के लिए,` अप्रैल 1997 से मार्च 2018 की अवधि के लिए ₹ 30.63 करोड़), हिमाचल प्रदेश (11 एलसी के लिए, ₹7.90 करोड़ मार्च 2004 से मार्च 2018 की अवधि से संबंधित)

[247] सीडीए पश्चिमी कमांड, मेरठ 06 एलसी के लिए

मामला 21 अगस्त 2018 को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया मामला था: उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। (30 सितम्बर 2019)।

3.17 मध्य रेलवे (सीआर); निजी साइडिंग मालिकों को निर्माण करने के लिए लाइसेंस पर दी गयी रेलवे की भूमि के लिए लाइसेंस फीस की उगाही न होना

दिसम्बर 2010 में रेलवे ने सभी लम्बित लाइसेंस करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम चलाने के लिए महाप्रबन्धक/सीआर को अनुदेश दिया। तथापि सीआर ने 14 साइडिंगों के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस करार निष्पादित नहीं किए और कोई साइडिंग प्रभार उद्गृहीत तथा संगृहीत नहीं किए गए। नौ अन्य साइडिंग में जहां करार निष्पादित किए गए वहां सीआर द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किए गए। लेखापरीक्षा द्वारा 31 मार्च 2018 तक इन 23 साइडिंगों से वसूली हेतु बकाया लाइसेंस फीस की ₹ 127.15 करोड़ की राशि का निर्धारण किया गया।

लोक लेखा समिति (7वीं लोकसभा) ने लाइसेंस आधार पर दी गयी भूमि के सभी मामलों से सम्बन्धित पार्टियों के साथ करार के निष्पादन की सिफारिश की। तदनुसार रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को दिशानिर्देश जारी किए (नवम्बर 1982)। यह बताया गया कि किसी भी हालत में उचित करार निष्पादित किए बिना भूमि अनुज्ञप्त नहीं होनी चाहिए। उन्होंने आगे बताया कि बाह्य पार्टियों को पहले से अनुज्ञप्त भूमि के मामलों में, जहां किसी करार पर हस्ताक्षर नहीं किए गए थे, बिना और विलम्ब किए करार निष्पादित किए गए जाने चाहिए। फरवरी 2005 में रेलवे बोर्ड ने पुन: दोहराया कि अनुज्ञप्तिधारी को भूमि/ प्लाट का कब्जा देने से पहले रेलवे प्रशासन और अनुज्ञप्तिधारी के बीच उचित करार निष्पादित किया जाना चाहिए।

मौजूदा प्रावधानों[248] और फरवरी 2005 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार प्राइवेट साइडिंग बिछाने के लिए रेलवे की भूमि अनुज्ञप्त की जा सकती है। भूमि की लाइसेंसिंग और प्राप्यों की उगाही के लिए लाइसेंस करारों के निष्पादन की स्थिति की रेलवे बोर्ड द्वारा समीक्षा की गयी। उन्होंने नोट किया कि करारों पर हस्ताक्षर करने की स्थिति में सुधार नहीं हुआ था। उगाही के लिए देय भूमि की लाइसेंस फीस की बड़ी राशि बकाया थी। दिसम्बर 2010 में अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड ने महाप्रबंधक/सीआर को अनुदेश दिया कि सभी लम्बित लाइसेंस करारों पर

[248] भारतीय रेलवे कार्य नियमावली, पैरा 1023, 1024 और इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के 1025 पैरा 821

हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम चलाई जाए। उन्हें 31 मार्च 2011 तक सभी लम्बित करारों पर हस्ताक्षर होने को सुनिश्चित करने का भी निर्देश दिया गया।

सीआर के नागपुर मंडल में भूमि लाइसेंस करारों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा की गयी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 14 साइडिंगों के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस करार अभी भी निष्पादन किए जाने थे। इसमें से वेस्टर्न कोलफील्डस लिमिटेड (डब्ल्यूसीएल)[249] 11 साइडिंगों का मालिक है और तीन साइडिंग रक्षा विभाग के स्वामित्व मे हैं। रक्षा साइडिंगों के लिए समझौता ज्ञापन पर सीआर प्रशासन और रक्षा विभाग के बीच हस्ताक्षर किए गए। भूमि लाइसेंसिंग करार निष्पादित नहीं किए गए थे और भूमि सौंपने से लेकर इन साइडिंगों से भूमि लाइसेंस फीस संगृहीत नहीं की गयी थी।

नौ अन्य साइडिंग के सम्बन्ध में भूमि लाइसेंस के करार किए गए। तथापि कोई बिल नहीं बनाए गए और रेलवे प्रशासन द्वारा पार्टियों से किसी लाइसेंस फीस की वसूली नहीं की गयी। इन 23 साइडिंगों[250] से वसूली के लिए बकाया लाइसेंस फीस का 31 मार्च 2018 तक ₹127.15 करोड़ का निर्धारण किया गया **(अनुबंध 3.1)।**

उत्तर में, सीनियर डिवीज़नल इंजीनियर/नागपुर ने बताया (दिसम्बर 2016) कि कुछ साइडिंगों के सम्बन्ध में साइडिंग करार में कोई भूमि अनुज्ञप्ति खंड शामिल नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट द्वारा भूमि अनुज्ञप्ति करार निष्पादित नहीं किया जा सका। मंडल प्राधिकारियों ने आगे बताया (सितम्बर 2017)। कि नागपुर मंडल में सभी प्राइवेट साइडिंग करार निष्पादित किए गए थे सिवाय डब्ल्यू सीएल के स्वामित्व वाली साइडिंग के लिए करार के। डब्ल्यूसीएल प्राधिकारी करारों पर हस्ताक्षर करने पर सहमत नहीं हुए और मामला रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया। रेलवे प्रशासन ने नौ मामलों के सम्बन्ध में उत्तर नहीं प्रेषित किया, जहां भूमि अनुज्ञप्ति करार निष्पादित किए गए परन्तु लाइसेंस फीस के बिल प्रस्तुत नहीं किए गए।

इस प्रकार, साइडिंग मालिकों के साथ भूमि लाइसेंस करार करने में सीआर प्रशासन की विफलता और भूमि लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत प्रस्तुत न करने के परिणामस्वरूप ₹ 127.15 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

---

[249] कोल इंडिया लिमिटेड की एक सहायक कंपनी

[250] वर्ष 1908 से 2007 के दौरान सौंपी गई रेलवे भूमि

प्राइवेट साईडिंग मालिका से रेलवे भूमि लाइसेंस शुल्क न वसूलने के लिए अधिकारियों का उत्तरदायित्व नियत करने की आवश्यकता है। रेलवे को भी बकायों की वसूली की प्रक्रिया में तेजी लाने की जरूरत है।

मामला अक्टूबर 2018 में रेलवे मंत्रालय के सामने लाया गया था। मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (अगस्त 2019) कि,

- मंडल नागपुर में, 11 डब्ल्यूसीएल साइडिंग के संबंध में भूमि लाइसेंस करार जो अधिकतर ब्रिटिश काल के थे, मुख्य साइडिंग करार के अभाव में नहीं किए जा सके थे। रेलवे के साथ भूमि लाइसेंस करार के लिए और बकाया शुल्क का भुगतान करने हेतु अपनी सहायक कोयला कंपनियों को निर्देश देने के लिए इस मामले को पहले की कोल इंडिया लिमिटेड को भेजा जा चुका है। भूमि लाइसेंस करार को शुरू करने हेतु एक विशेष अभियान चलाया गया है।
- तीन रक्षा साइडिंग के संबंध में, रेलवे प्रशासन द्वारा लाइसेंस करार को निष्पादित करने की प्रक्रिया शुरू की गई है। भूमि लाइसेंस फी पर काम किया जा रहा है और पार्टियों के सामने बिल प्रस्तुत किए जाएंगे।
- नागपुर मंडल में नौ अन्य साइडिंग के संबंध में बिल प्रस्तुत किए जा चुके है और कुछ मामलों में भुगतान प्राप्त किए गए है।
- जोनल रेलवे मुख्यालय और रेलवे बोर्ड स्तर पर साइडिंग करार और बकाया लाइसेंस शुल्क के निष्पादन की निगरानी की जा रही है।

इस प्रकार, लंबित लाइसेंसिंग करारों पर हस्ताक्षर करने के लिए एक मुहिम शुरू करने के लिए रेलवे बोर्ड के निदेर्श (दिसम्बर 2010) के बावजूद, आठ साल बाद भी कई भूमि लाइसेंस करारों का निष्पादन किया जाना बाकी है। लाइसेंस करारों को निष्पादित/ क्रियान्वित करने में रेलवे प्रशासन की विफलता के कारण लाइसेंस शुल्क की ₹ 127.15 करोड़ रूपये की वसूली नहीं हुई।

3.18 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर): इलेक्ट्रिक लोको शैड (ईएलएस) के निर्माण में विलम्ब और परिणामी अधिक लागत का होना

ईएलएस के निर्माण की अवस्थितियों का सुझाव देने के लिए गठित समिति द्वारा चिन्हित बाधाओं को एसईसीआर ने संज्ञान नहीं दिया। उन्होनें बिलासपुर में ईएलएस का निर्माण किया, जहाँ समिति ने परिचालन बाधाओं को स्वीकार किया था। इन बाधाओं के कारण ₹ 27.95 करोड़ रूपये की अधिक लागत और पांच साल की देरी के बावजूद, एसईसीआर को अभी तक ईएलएस का संचालन करना था। दिसंबर 2018 तक, ईएलए अपने 100 लोको की धारण क्षमता का सिर्फ 10-15 प्रतिशत भाग उपयोग करने में सक्षम था।

अगस्त 2006 में एसईसीआर के इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट ने इलेक्ट्रिक लोको शेड (ईएलएस) के निर्माण के लिए उपयुक्त अवस्थिति का पता लगाने के लिए इंजीनियरों की एक समिति गठित की। समिति की रिपोर्ट (अक्टूबर 2007) ने ईएलएस के निर्माण के लिए पाँच अवस्थितियों का पता लगाया, ये अवस्थितियाँ मिलाई मार्शलिंग यार्ड, बिलासपुर, अनुपपुर, रायगढ़ और कोरबा-शेवरा रोड थी। इनमें से मात्र दो अवस्थतियाँ यथा कोरबा और रायगढ़ को ईएलएस निर्माण के लिए उपयुक्त पाया गया। समिति ने रायगढ़ में ईएलएस का निर्माण करने की सिफारिश की। विस्तृत अनुमान की राशि ₹ 36.86 करोड अक्टूबर 2009 में महाप्रबंधक एसईसीआर द्वारा संस्वीकृत किया गया जो 31 मार्च 2013 को पूर्ण होने की लक्ष्यित तारीख के साथ था। तथापि भूमि का अधिग्रहण नहीं किया जा सका क्योंकि यह रायगढ़ के अधिसूचित आदिवासी क्षेत्र का भाग था और ग्रामीणों ने प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण का विरोध किया था। जुलाई 2010 में एसईसीआर ने प्रचालनात्मक आवश्यकता के आधार पर ईएलएस की अवस्थति को बिलासपुर में स्थानांतरित करने का प्रस्ताव किया। बिलासपुर में भूमि उपलब्ध थी। प्रस्ताव पर अगस्त 2010 में रेलवे बोर्ड द्वारा सहमति प्रदान की गई।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जबकि समिति ने बिलासपुर को एक संभावित अवस्थिति के रूप में माना था तथापि इसने कुछ प्रचालनात्मक बाधाओं के कारण इसकी सिफारिश नहीं की। समिति ने मत व्यक्त किया कि अवस्थिति उपयुक्त नहीं थी क्योंकि यह मुख्य लाईन और सेन्ट्रल इंडस्ट्रियल कोलफील्ड सेक्शन का जंक्शन था। लगभग 90 मालगाडियाँ गुजरती थी (प्रत्येक दिशा में 45), परंतु कुछ ही मालगाड़ियों बिलासपुर से प्रारंभ होती थी। जिससे लाकों की सहज वापसी और प्रारंभ संभव नहीं था। समिति ने यह भी बताया कि बिलासपुर

लोको शेड को यार्ड के साथ संयोजन की आवश्यकता होगी। इस आवश्यकता से बिलासपुर यार्ड से पहले से सामना की जा रही गंभीर रूकावटें और बदतर हो जाएगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि समिति के मत को ध्यान में नहीं रखा गया और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) को बिलासपुर में ईएलएस का निर्माण का कार्य सौंपा गया। सिविल कार्यों के लिए निविदा 12 महीने की समापन अवधि के साथ ₹ 13.79 करोड़ के लिए जनवरी 2011 में एक ठेकेदार को दी गयी। तथापि ईएलएस/बिलासपुर के स्थल पर भूमि के हस्तक्षेप के कारण कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी। ₹ 8.55 करोड़ का व्यय करने के बाद ठेका अगस्त 2015 में अंतिम रूप से समाप्त कर दिया गया। शेष कार्य ₹ 9.74 करोड़ पर जनवरी 2016 में अन्य ठेकेदार को दिया गया जो पूरा होना बाकी था । उसके बाद फरवरी 2018 में एसईसीआर इंजीनियरों ने मुख्य रेलवे ट्रैक के साथ ईएलएस के संयोजन के लिए स्थल (बिलासपुर यार्ड) का सर्वेक्षण किया। उन्होंने पाया कि बिलासपुर यार्ड के साथ लोको शैड के संयोजन के लिए मूल योजना विभिन्न मुद्दों के कारण संभव नहीं थी जैसा कि, समिति द्वारा भी परिकल्पना की गयी। उन्होंने दो चरणों में कार्य लेने का तब प्रस्ताव दिया और समापन की लक्ष्यित तारीख को बढ़ाकर 31 दिसम्बर 2018 कर दिया गया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि समिति के विचारों का संज्ञान लिए बिना परियोजना को बिलासपुर में स्थानांतरित करना विवेकपूर्ण नहीं था। भूमि के अतिक्रमण के अलावा, परिचालन संबंधी बाधाएं कार्य की प्रगति को प्रभावित करती रहीं। इलेक्ट्रिक लोको शेड, बिलासपुर में 100 लोको की होल्डिंग क्षमता के प्रति अक्टूबर से दिसंबर 2018 के मध्य केवल 15 लोको का निरीक्षण किया जा सका। केवल चरण 1 का काम पूरा किया गया था और ईएलएस केवल माल लोको का निरीक्षण कर रहा था। जब तक रूट रिले के प्रतिस्थापन का काम पूरा नहीं हो जाता, तब तक ईएलएस यात्री लोको का सुधार नहीं सकता था। ईएलएस के निर्माण में पाँच वर्ष से अधिक का विलंब के साथ ₹ 27.95 करोड की अधिक लागत आई।

उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने स्वीकार (अप्रैल 2019) किया कि इलेक्ट्रिक लोड शेड के हिस्से के लिए सिविल टेंडर को अतिक्रमण मुक्त भूमि की उपलब्धता के बाद ही अंतिम रूप दिया गया था। उन्होनें आगे बताया कि तकनीकी और वित्त विभाग के प्रमुखों (विभागाध्क्षयों) द्वारा रायगढ़ से बिलासपुर तक नए इलेक्ट्रिक लोको

शेड के स्थान परिवर्तन पर सहमति व्यक्त की गई थी। उन्होनें आगे कहा कि रूटरिले इंटरलाकिंग के प्रतिस्थापन कार्य में सिग्नलिंग संचालन की योजना बनाई गई है जिसके लिए निविदा पहले की आमंत्रित की जा चूकिं हैं।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि जेएजी अधिकारियों की समिति ने परिचालन बाधाओं के कारण बिलासपुर को ईएलएस के लिए उपयुक्त स्थल के रूप में अनुशंसित (अक्टूबर 2007) नहीं किया था। ये आशंका तब सच हुई जब एसईसीआर को मुख्य ट्रैक के साथ ईएलएस की कनेक्टिविटी में कठिनाईयों का सामना करना पड़ा। इस प्रकार, नए ईएलएस के निर्माण में भारी निवेश से अपेक्षित लाभ प्राप्त नहीं हुए।

3.19 पूर्व रेलवे (ईआर); आन्तरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता के परिणामस्वरूप हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड से लाइसेंस फीस की उगाही नहीं हुई

1987 में रेलवे ने एक प्राइवेट साइडिंग बिछाने के लिए रूपनारायनपुर में हिन्दुस्तान के बल्स लिमिटेड को 15.66 एकड़ भूमि मुहैया करायी। तब से लेकर न तो पूर्व रेलवे प्रशासन ने लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत किए और न ही हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड ने इसे प्रदत्त किया। 2016 में आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के अनुमोदन के फलस्वरूप हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड को बंद कर दिया गया। तथापि रेलवे निर्धारित समय सीमा के अन्दर अपने देयों का दावा करने में विफल रहा। रू 39.47 करोड़ की लाइसेंस फीस की हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड से वसूली नहीं की जा सकी।

पट्टे पर देने या अनुज्ञप्ति[251] के माध्यम से सर्वाधिक लाभ हेतु सारी रेलवे भूमि के इसके उपयोग द्वारा प्रबन्धन के लिए इंजीनियरिंग विभाग उत्तरदायी है। तदनुसार, वे पट्टा या लाइसेंस के तहत बाहर वालों या अन्य विभागों के उपलब्ध भूमि के सम्बन्ध में अधिकार और सुविधाएं प्रदान करते हैं। प्राइवेट पार्टी के साथ करार पर इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट द्वारा हस्ताक्षर किए जाते हैं।

रेलवे भूमि की लाइसेंसिग के सभी मामलों में, लाइसेंस करार में अधिभोग फीस[252] की वसूली का प्रावधान होना चाहिए। सही बिलिंग और सम्बन्धित पार्टियों का इसका शीघ्र जारी करना लेखा अधिकारी का कार्य होता है। बिलों को तैयार करने में कोई बिलम्ब नहीं होना चाहिए तथा देयों की समय पर उगाही सुनिश्चित की जानी चाहिए। रेलवे को देय राशियों की शीघ्रता से उगाही

[251] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1009, 1010 और 1013

[252] इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1025

सुनिश्चित करने में हर संभव सहायता प्रदान करने के लिए कार्यकारी अधिकारी उत्तरदायी होते हैं। लेखा अधिकारी को प्रतिमाह बकाया बिलों की स्थिति के बारे में कार्यालय के कार्यकारी अध्यक्ष को सलाह देनी चाहिए। उसे प्रत्येक तिमाही की स्थिति के बारे में वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी को भी सूचित करना चाहिए[253]।

1987 में इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट/ईआर ने एक प्राइवेट साइडिंग बिछाने के लिए रूपनारायणपुर, जिला बर्दवान, पश्चिम बंगाल में हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड (एचसीएल) को 15.66 एकड भूमि पट्टे पर दी। एक प्राइवेट साइडिंग करार पर मई 1987 में एचसीएल के साथ हस्ताक्षर किए गए। आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति के सितम्बर 2016 में एचसीएल को बंद करने के निर्णय के फलस्वरूप एचसीएल प्राधिकारियों ने अपने सभी लेनदारों के साथ उनके देयों के समायोजन के लिए एक मीटिंग आयोजित की। ईआर के प्रतिनिधियों ने भी मीटिंग में भाग लिया जहां वसूली योग्य राशि का परिकलन करने और उसे एचसीएल को प्रस्तुत करने के लिए लिए उनको 15 दिन का समय अनुमत किया गया। ईआर ने साइडिंग पर भूमि और अन्य परिसम्पत्तियों को वापस लेने की प्रक्रिया प्रारम्भ की।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आसनसोल मंडल के इंजिनियरिंग डिपार्टमेंट ने साइडिंग के प्रारम्भ होने से एचसीएल के प्रति कभी भी कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया। सीनियर डिवीजनल इंजीनियर, आसनसोल ने बताया कि चूंकि एचसीएल से सम्बन्धित कोई भी दस्तावेज उनके पास उपलब्ध नहीं थे अत: एचसीएल प्राधिकारियों से किसी भी लाइसेंस फीस का दावा नहीं किया जा सकता था। उपरोक्त मिटिंग के बाद बकाया देयों के निर्धारण की प्रक्रिया शुरू हुई। सीनियर डिवीजनल इंजिनियर, आसनसोल ने एचसीएल के प्रति रू 39.47[254] करोड़ की बकाया राशि निर्धारित की। देयों के निर्धारण के विवरण बिल प्रस्तुत करने के लिए प्रदान किए गए 15 दिन के समय के बीतने के बाद ही ज़ोनल अकाउंटस डिपार्टमेंट को भेजे गए। उसके बाद ज़ोनल अकाउंटस डिपार्टमेंट ने सम्बन्धित बिल चीफ जनरल इंजीनियर को एचसीएल के सभी देयों की उगाही करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने के अनुरोध के साथ भेजे। उन्होंने साइडिंग पर भूमि और

[253] लेखा विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1141 (भाग 1)

[254] 1988 से 2016 तक 29 वर्षों के लिए 38.20 करोड़ रुपए का भूमि लाइसेंस शुल्क और एचसीएल की सहायता प्राप्त साइडिंग में ट्रैक (स्क्रैप) की लागत के रूप में 1.27 करोड़ रुपए।

अन्य परिसम्पत्तियों को वापस लेने का भी अनुरोध किया जोकि अभी भी एचसीएल के अधिकार में थीं।

नवम्बर 2017 में एचसीएल ने अपने लेनदारों को बुलाया और पूरे तथा अंतिम निपटान के लिए आवश्यक समर्थक दस्तावेजों के साथ दावे प्रस्तुत करने के लिए कहा। उन्होंने अपने सभी लेनेदेरों को 1 जनवरी 2018 का समय दिया और इस तारीख के बाद प्राप्त हुए दावे स्वीकार नहीं किए गए हैं। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईआर प्रशासन अपने दावे प्रस्तुत करने में पुन: विफल रहा।

जवाब में, सीनियर डिविज़नल इंजीनियर/आसनसोल ने उत्तर दिया (मई 2018) कि उन्होंने 1988 से 2016 तक की अवधि के लिए एचसीएल से देयों का परिकलन किया था। उन्हें वसूली हेतु मंडल लेखा कार्यालय को भेज दिया गया था। वे लाइसेंस फीस का दावा नहीं कर सके चूंकि उनके पास कोई सुसंगत दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे। दूसरी ओर लेखा विभाग ने सूचित किया कि प्रथानुसार कार्यकारी कार्यालय द्वारा लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत और दावा किए गए थे। लेखा विभाग केवल उगाही के अभिलेखों का रखरखाव करता है। इस प्रकार लेखा कार्यालय के पास एचसीएल से किसी देयों के सम्बन्ध में कोई सूचना नहीं थी चूंकि इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट द्वारा कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इस प्रकार 1987 से एचसीएल को भूमि पट्टे पर देने के लिए लाइसेंस फीस के प्रति बिल प्रस्तुत करने में इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट विफल रहा। उनके पास अपेक्षित दस्तावेज भी उपलब्ध नहीं थे। इसके परिणामस्वरूप वे देयों के अंतिम लेनदारों को दिए गए अवसर का लाभ नहीं उठा सके। इस प्रकार रेलवे ने एचसीएल से रू 39.47 करोड़ की दावा न की गयी लाइसेंस फीस की वसूली करने का अवसर गंवा दिया।

इन अधिकारियों का उत्तरदायित्व नियत करने की आवश्यकता है जो लाइसेंस फीस के लिए बिल प्रस्तुत करने और देयों की वसूली के लिए दावे प्रस्तुत करने में विफल रहे।

मामला 8 नवम्बर 2018 को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

अध्याय 4 - रोलिंग स्टॉक

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य, रोलिंग स्टॉक कार्यशालाओं तथा उत्पादन इकाईयों (लोकोमोटिव के अलावा) सहित यांत्रिकी विभाग का समग्र प्रभारी होता है। इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू/ एमईएमयू) से संबंधित कार्यों तथा सभी कोचिंग स्टॉक के इलेक्ट्रिकल अनुरक्षण का उत्तरदायित्व भी सदस्य रोलिंग स्टॉक का है।

जोनल स्तर पर, मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) सभी कोचों, वैगनों आदि के समग्र पर्यवेक्षण तथा अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई) कार्यशालाओं का प्रभारी होता है जो रोलिंग स्टॉक तथा सबंधित मदों का अनुरक्षण करता है। उत्पादन इकाईयों को महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित किया जाता है जो रेलवे बोर्ड पर सदस्य, रोलिंग स्टॉक को रिपोर्ट करते हैं।

कार्यशाला में 2017-18 के दौरान रोलिंग स्टॉक[255] की मरम्मत तथा अनुरक्षण पर कुल राजस्व व्यय ₹ 15396.25 करोड़[256] था। 2017-18 के दौरान रोलिंग स्टॉक तथा उपकरण पर परिचालन व्यय ₹ 12690.96 करोड़[257] था। इसके अलावा, कोचों की उत्पादन इकाईयों पर 2017-18 के दौरान पूंजीगत व्यय ₹ 10,795.27 करोड़[258] था। वर्ष के दौरान, वाउचरों तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, यांत्रिकी विभाग के 811 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में भारतीय रेल में कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाऊ) द्वारा खरीदी गई प्रमुख मशीनरियों तथा संयंत्रों को चालू करने तथा उनके उपयोग की स्थिति पर एक अखिल भारतीय दीर्घ पैराग्राफ शामिल है। इसके अलावा, रेल व्हील प्लांट (आरडब्ल्यूपी), बेला के कार्यचालन तथा मशीनों के चालू न होने तथा कम उपयोग होने से संबंधित तीन पृथक पैराग्राफ है।

---

[255] कैरिज और वैगन, संयंत्र और उपकरण सहित

[256] उप शीर्ष 3002-3003 (4) - 2017-18 के लिए कैरिज और वैगनों का अनुरक्षण और मरम्मत और उप शीर्ष 3002-3003 (5) का लघु शीर्ष 300 - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण

[257] उप शीर्ष 3002-3003 (6) – परिचालन व्यय - 2017-18 के लिए रोलिंग स्टॉक और उपकरण

[258] आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला और एमसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलाहंका

4.1 सभी जोनल रेलवे: भारतीय रेलवे में काफमाऊ द्वारा खरीदी गई प्रमुख मशीनरियों और संयंत्रों को चालू करने सौर उपयोग करने की की प्रास्थिति

4.1.1 प्रस्तावना

कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाऊ) को भारतीय रेल की एक केन्द्रीकृत एजेंसी के रूप में 1978 में स्थापित किया गया था। यह रेलवे कार्यशालाओं तथा उत्पादन इकाईयों के आधुनिकीकरण के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों से प्राप्त मांग के आधार पर, काफमाऊ ने विनिर्देश बनाए तथा मशीनरी और संयंत्र (एमएंडपी) की खरीद की। यह विशेषज्ञता प्राप्त एमएंडपी की खरीद भी करता है तथा यह आधुनिक कार्यशाला प्रौद्योगिकियों को शामिल करने के लिए भी उत्तरदायी है। काफमाऊ के उत्तरदायित्वों में चयनित विनिर्माण प्रौद्योगिकी द्वारा एमएंडपी की खरीद, विस्तृत तकनीकी विनिर्देश तैयार करना तथा ऑन-साइट कमीशनिंग के लिए परामर्श देना शामिल है। यह विनिर्माताओं के साथ वारंटी सेवाओं के समन्वय तथा प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टीओटी) के लिए निर्मित विशेष प्रयोजन एमएंडपी की खरीद आदि के लिए भी उत्तरदायी था। काफमाऊ द्वारा खरीदे गए एमएंडपी का निरीक्षण सामान्य तौर पर रेल इंडिया तकनीकी तथा आर्थिक सेवा (राइट्स) द्वारा किया जाता है। आयातित मदों के लिए, ये निरीक्षण लंदन, बर्लिन तथा पेरिस में भारतीय उच्चायोग/दूतावासों में भारतीय रेल के प्रतिनिधियों द्वारा किए जाते है।

लेखापरीक्षा ने अपने पूर्व प्रतिवेदनों में विभिन्न चरणों[259] पर महत्वपूर्ण विलंब के मामलें दर्शाए थे। पूर्व प्रतिवेदनों में मशीनों में खराबियों, महंगें एमएंडपी के उपयोग न होने/कम उपयोग होने आदि जैसे मामलें भी सम्मिलित है।

काफमाऊ की अध्यक्षता मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) द्वारा की जाती है जो रेलवे बोर्ड पर सदस्य (रोलिंग स्टॉक) को रिपोर्ट करता है। सीएओ की सहायता तीन मुख्य यांत्रिक इंजीनियरों (सीएमई), एक मुख्य विद्युत इंजीनियर (सीईई), दो स्टोर नियंत्रकों (सीओएस), दो वित्तीय सलाहकारों एवं मुख्य लेखा अधिकारियों (एफएएंडसीएओ) द्वारा की जाती है। प्रस्तावों का तकनीकी मूल्यांकन सीएमई/उप सीएमई तथा सीईई/उप सीईई द्वारा उनके संबंधित विभागों के लिए किया जाता है। सीएमई/पश्च ठेका प्रबंधन (पीसीएम) मशीनों की समय पर

[259] उपयोगकर्ताओं द्वारा सीओएफएमओडब्ल्यू को मांगपत्र प्रस्तुत करना, विनिर्देशों को अंतिम रूप देना, निविदाओं को मंगाना और अंतिम रूप देना।

आपूर्ति, संस्थापन, चालू करना सुनिश्चित करने के लिए परेषिती तथा आपूतिकर्त्ता फर्मो के साथ समन्वय हेतु उत्तरदायी है।

जोनल रेलवे में, मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (योजना) काफमाऊ के साथ एमएंडपी की खरीद का समायोजन करता है। उत्पादन इकाईयों में, मुख्य संयंत्र इंजीनियर (सीपीई) स्पष्टीकरण तैयार करने, इंडेंट करवाने, संस्थापन/चालू करने के लिए व्यवस्थाएं करने हेतु उत्तरदायी है। वह एमएंडपी की समय पर आपूर्ति, संस्थापन, चालू करना तथा निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए काफमाऊ तथा आपूर्तिकर्ता फर्मो के साथ समन्वय हेतु भी उत्तरदायी है। आपूर्तिकर्ता/परेषिती खरीदे गए एमएंडपी को समय पर चालू करने तथा उचित उपयोग करने के लिए व्यवस्थाएं करने हेतु उत्तरदायी है।

4.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह समीक्षा यह निर्धारित करने के लिए की गई थी कि क्या

- निर्धारित अनुसार एमएंडपी का संस्थापन तथा उसे चालू किया गया था?
- एमएंडपी में खराबियों को समय पर सही करने के लिए काफमाऊ तथा जोनल रेलवे/पीयू के बीच प्रभावी समन्वय प्रणाली स्थापित की गई थी?
- एमएंडपी का इष्टतम उपयोग किया गया था तथा उनका प्रदर्शन संतोषजनक था?

4.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति तथा मानदंड

वर्तमान लेखापरीक्षा ने 2014-15 से 2017-18 (नवबंर 2017[260] तक) तक की समयावधि के दौरान काफमाऊ द्वारा खरीदे गए तथा जोनल रेलवे/पीयू द्वारा प्राप्त एमएंडपी को कवर किया। एमएंडपी के संस्थापन, चालू करने तथा उपयोग के संदर्भ में जोनल रेलवे/पीयू में उपलब्ध अभिलेखों की जांच की गई थी। रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों, परिपत्रों तथा आपूर्तिकर्ताओं और काफमाऊ के बीच किए गए करारों की भी जांच की गई। संबंधित संहिताओं और नियमावली[261] में निर्धारित नियमों और प्रावधानों का उपयोग लेखापरीक्षा मानदण्ड के अनुसार

[260] सामान्य तौर पर, मशीनों को चालू करने के लिए तीन से चार महीने का प्रावधान किया जाता है। इसलिए, 2017-18 में, नवंबर 2017 तक प्राप्त मशीनों को वर्तमान अध्ययन में शामिल किया गया है।

[261] यांत्रिक विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, सामग्री खरीद नियमावली, भारतीय रेल वित्तीय संहिता, लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता

किया गया था। ठेकों की मानक शर्तों, ठेको की सामान्य शर्तों, बोली दस्तावेजों का उपयोग भी लेखापरीक्षा मानदण्डों के संसाधनों के रूप में किया गया था।

4.1.4 नमूना आकार

भारतीय रेल ने काफमाऊ के माध्यम से 2014-15 से 2017-18 तक के दौरान ₹ 1,675.41 करोड़ की लागत की 2,299 मशीनों की खरीद की। 2,299 मशीनों में से ₹ 1,552.89 करोड़ की 2,041 मशीनों को अप्रैल 2014 से नवबंर 2017 के दौरान प्राप्त किया गया था। नमूने के चयन हेतु मानदण्ड तथा नमूने में विस्तृत समीक्षा हेतु चयनित मशीनों की संख्या नीचे दी गई है:

तालिका 4.1- चयनित नमूने का मानदण्ड तथा विवरण

क्र.सं.	एमएंडपी की लागत	काफमाऊ द्वारा 2014-18 के दौरान खरीदे गए एमएंडपी की कुल संख्या (नवम्बर 2017 तक)	चयन प्रतिशतता	चयनित एमएंडपी की संख्या
1.	**₹ 5 करोड़ से अधिक**	102	100	102
2.	**₹ एक करोड़ से अधिक अथवा बराबर परन्तु ₹ पांच करोड़ से कम अथवा बराबर**	163	75	138
3.	**₹ एक करोड़ से कम**	1,776	10	258*
	कुल	**2,041**		**498**

**मशीनों की संख्या अधिक है क्योंकि न्यूनतम 20 मशीनों (अथवा मशीनों की वास्तविक संख्या यदि समीक्षा अवधि के दौरान खरीदी गई कुल मशीनें 20 से कम है) को प्रत्येक जेड़आर/पीयू में चयनित किया गया था।*

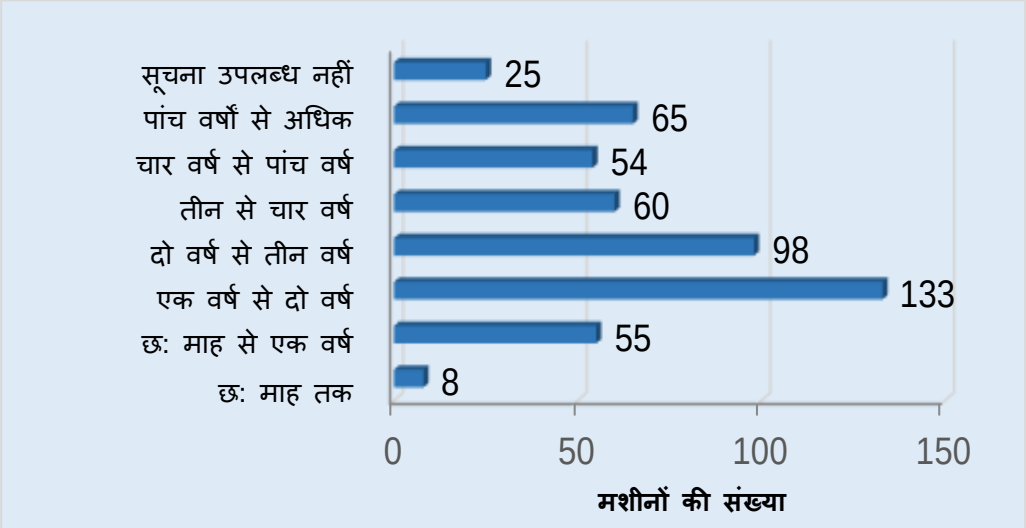
एमएंडपी की 2,041 संख्या में से, ₹ 1,130.99 करोड़ की लागत के 498 एमएंडपी (24.40 *प्रतिशत*) का चयन लेखापरीक्षा में नमूना जांच हेतु किया गया था। खरीदी गई तथा अध्ययन हेतु चयन की गई कुल मशीनों का जेड़आर/पीयू वार विवरण **संलग्नक 4.1** में दिया गया है। लेखापरीक्षा ने पाया कि उक्त 498 मशीनों में से 70 मशीनों (14 *प्रतिशत*) की खरीद आयात के माध्यम से की गई थी तथा 428 मशीनों (86 *प्रतिशत*) की खरीद स्वदेशी स्रोत से की गई थी।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

4.1.5 जोनल रेलवे तथा उत्पादन इकाईयों में एमएंडपी का संस्थापन तथा चालू करना

एमएंडपी को इसकी प्राप्ति के पश्चात् निर्धारित समय (तीन से चार माह) के अन्दर संस्थापित/चालू किया जाना चाहिए। इसके पश्चात्, चालू की गई प्रत्येक मशीन के लिए रेलवे द्वारा प्रमाणित जांच प्रमाणपत्र (पीटीसी) यह सत्यापित करने के लिए जारी किया जाता है कि मशीन परिभाषित क्षमता के अनुसार कार्य करने में सक्षम है।

लेखापरीक्षा ने उनके द्वारा काफमाऊ को दी गई इंडेंट के प्रति जोनल रेलवे/पीयू द्वारा मशीनों की प्राप्ति में लिए गए समय की समीक्षा की। डाटा ने दर्शाया कि उपयोगकर्ताओं द्वारा केवल 12.65 *प्रतिशत* (498 में से 63) मशीनों को इंडेंट देने की तिथि से एक वर्ष के अन्दर प्राप्त किया जा सका। शेष मशीनों को उपयोगकर्ताओं द्वारा इंडेंट देने की तिथि से एक से पांच वर्षों अथवा अधिक के



आरेख 4.1: इनडेंट की तारीख से मशीन की प्राप्ति तक लिया गया समय

पश्चात प्राप्त किया गया था। उपयोगकर्ताओं/परेषितियों द्वारा मशीनों की प्राप्ति में अधिक विलंब इंडेंट के संसाधन में काफमाऊ द्वारा अनुसरित की जा रही दीर्घ प्रक्रिया का सूचक था।

एग्जिट कान्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, मंत्रालय इस बात पर सहमत हुआ कि मशीनों की खरीद में विलंब के मामले थे। उन्होंने यह कहा कि काफमाऊ द्वारा खरीदी गई अधिकतर मशीनें अधिक परिष्कृत थी तथा विनिर्देश बनाने के लिए विस्तृत बाजार अनुसंधान की आवश्यकता थी। परेषितियों द्वारा कार्यस्थलों

को तैयार करने के अभाव की वजह से भी कुछ मामलों में फर्मो को मशीनों की आपूर्ति रोकनी पड़ी तथा सुपुर्दगी पुन: निर्धारित करनी पड़ी।

रेल मंत्रालय को विनिर्देशों को तैयार करने, बाजार अन्वेषण तथा विक्रेता विकास में सम्मिलित अपने कार्यो को सरल एवं कारगर बनाने के लिए काफमाऊ तथा जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों (परेषितियों) को निर्देश देने की आवश्यकता है। परेषितियों को मशीनों के शीघ्र संस्थापन, चालू करने तथा उपयोग करने के लिए कार्यस्थल की तैयारी सुनिश्चित करने की भी आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों में 498 मशीनों के संस्थापन तथा उन्हें चालू करने की स्थिति की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि कुछ मशीनों को प्राप्ति के पश्चात संस्थापन/चालू न करने/विलंब से करने की वजह से इष्टतम रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। चालू करने के पश्चात् मशीनों की जांच करने में विलंब भी पाया गया। इसके परिणामस्वरूप अनुत्पादक/ निष्फल व्यय अथवा पूंजी का अवरोधन हुआ। मशीनों के संस्थापन, चालू करने तथा जांच करने की स्थिति निम्नानुसार है:

तालिका 4.2- मशीनों के संस्थापन, चालू करने तथा जांच करने की स्थिति

विवरण	संख्या	लागत (₹ करोड़ में)
लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई मशीनों की कुल संख्या	498	1130.99
मशीनें प्राप्त की गई परन्तु संस्थापित/चालू[262] नहीं की गई	16	97.81
मशीनें संस्थापित की गई लेकिन चालू[263] नहीं की गई	8	54.88
मशीनों के संस्थापन में देरी	39	178.14
मशीनों को चालू करने में देरी	154	358.81
मशीनों की जांच न होना	14	25.50
मशीनों की जांच करने में देरी	275	538.52

[262] मशीनें जिन्हें उसी तारीख को संस्थापित और चालू किया जाना था लेकिन उन्हें संस्थापित और चालू नहीं किया गया था।

[263] मशीनें जिन्हें विभिन्न तिथियों पर संस्थापित और चालू किया जाना था लेकिन उन्हें संस्थापित और चालू नहीं किया गया था।

इन मशीनों का विवरण आगामी पैराग्राफों में दिया गया है:

4.1.6 मशीनों को प्राप्त किया गया परन्तु संस्थापित/चालू नहीं किया जा सका

498 चयनित मशीनों में से ₹ 97.81 करोड़ की 16 मशीनों को उपयोगकर्ताओं द्वारा उनकी प्राप्ति के चार से 27 माह बीत जाने के पश्चात भी संस्थापित/चालू नहीं किया जा सका। इन मशीनों में व्हील लेथ मशीन, पेंटिंग सिस्टम, इलेक्ट्रिक ओवरहेड ट्रैवल (ईओटी) क्रेन, सिम्युलेटर-इन-मोशन आदि शामिल थे। संस्थापना/चालू करने में विलंब के कारण निम्नलिखित थे:

- अवसंरचना के निर्माण हेतु निधि की अनुपलब्धता,
- सिविल प्राधिकारियों से अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी) प्राप्त करने की प्रक्रिया आरंभ करने में विलंब,
- वन विभाग से पेड़ काटने की अनुमति में विलंब,
- खाली स्थल की अनुपलब्धता,
- लिंकेज का पता लगाने के लिए सामग्री प्रदान न करना आदि।

ये सभी कारण प्रमुख रूप से रेलवे की वजह से थे तथा उन्होंने ऐसी अधिक मूल्य की मशीनों के समय पर संस्थापन/चालू करने को प्रभावित किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि चयनित 498 मशीनों में से ₹ 54.88 करोड़ की लागत वाली आठ[264] मशीनों को संस्थापित किया गया था परन्तु चालू नहीं किया जा सका। संस्थापन की तिथि से एक माह (27 दिन) से 37 माह के बीच विलंब हुआ। इसके कारण निविदा शर्तों के अनुसार परीक्षणों के दौरान मशीन की जांच न करना, फर्म द्वारा मशीन के पुर्जों की अपूर्ण फिटमेंट करना, अवसंरचना कार्य का पूर्ण न होना आदि थे।

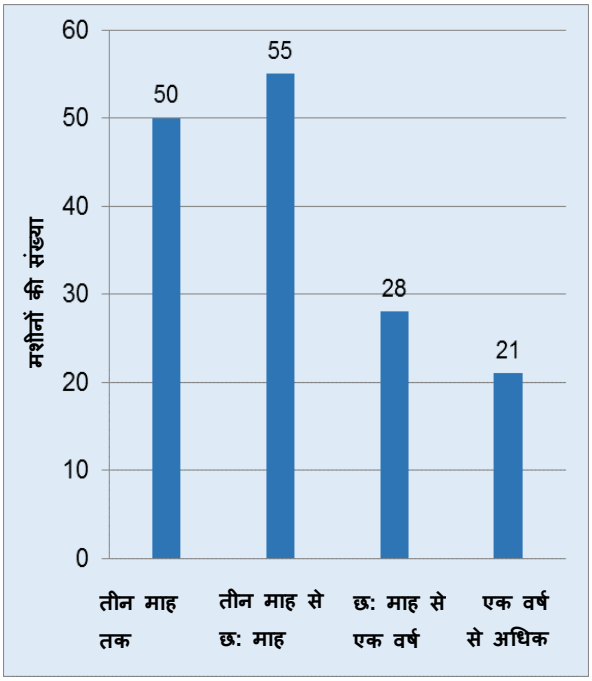
चयनित 498 मशीनों में से, ₹ 178.14 करोड़ की लागत वाली 39 मशीनों (7.83 *प्रतिशत*) में 34 दिनों से 19 माह के बीच संस्थापन में विलंब हुआ था।

- 15 मामलों में, मशीनों के संस्थापन में विलंब के लिए फर्मों को उत्तरदायी ठहराया गया। मुख्य कारणों में उपकरण की आपूर्ति न होना, इंजीनियरों का न आना, कार्य की धीमी प्रगति तथा कार्यस्थल की तैयारी में विलंब होना शामिल थे।

[264] डीएमडब्ल्यू-1, डीएलडब्ल्यू-1, आरसीएफ-2, दपूमरे-2, दपूरे-1 और परे-1

- 12 मामलों में, मशीनों के संस्थापन में विलंब हेतु रेलवे उत्तरदायी था। रेलवे मशीनों की संस्थापन हेतु अपेक्षित स्थल, विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था और सामग्री/अवसंरचना प्रदान करने में विफल रहा।
- छह मामलों में, मशीनों के संस्थापन में विलंब हेतु फर्म और रेलवे दोनों उत्तरदायी थे।
- छह मामलों में, मशीनों के संस्थापन में विलंब हेतु कारण रिकार्ड में नहीं पाए गए।

इसके अतिरिक्त, मशीनों के संस्थापन के पश्चात ₹ 358.81 करोड़ की लागत वाली 154 मशीनों (30.92 *प्रतिशत*) को चालू करने में एक से 38 माह का विलंब हुआ था। 49 मशीनों में छह माह से अधिक का विलंब हुआ था, जैसाकि **ग्राफ 4.2** देखा जा सकता है।



ग्राफ 4.2 मशीनों को चालू करने में देरी

लेखापरीक्षा ने पाया कि मशीनों के संस्थापन तथा चालू होने की प्रगति का पता लगाने के लिए काफमाऊ में कोई ऑनलाईन अथवा नियमित निगरानी तंत्र नहीं है। उन्हें मशीनों के विलंब/संस्थापन न होने/चालू न होने की जानकारी केवल संबंधित उपयोगकर्ताओं से रिपोर्टों की प्राप्ति के बाद ही होती है।

154 मशीनों के चालू होने में विलंब हेतु कारणों की समीक्षा में दर्शाया गया कि:-

- 70 मामलों में, मशीनों के चालू होने में विलंब हेतु फर्म उत्तरदायी थे। मुख्य कारणों में कार्यस्थल की तैयारी में विलंब, मशीनों में खराबी, खराबी को दूर करने में विलंब, इंजीनियरों का न आना शामिल थे।
- 40 मामलों में, मशीनों के चालू होने में विलंब हेतु रेलवे उत्तरदायी था। रेलवे समय पर खाली स्थल उपलब्ध कराने, शेड के निर्माण में विलंब, विद्युत आपूर्ति में विलंब, परीक्षण हेतु सामग्री उपलब्ध करवाने में विफल रहा।

- 30 मामलों में, मशीनों को चालू करने में विलंब के लिए फर्म और रेलवे दोनो ही उत्तरदायी थी।
- 14 मामलों में, मशीनों को चालू करने में विलंब के कारण रिकॉर्ड में नहीं पाए गए।

एक्ज़िट कॉन्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, मंत्रालय ने कहा कि लेखापरीक्षा द्वारा निर्दिष्ट की गई अधिकांश मशीनों को अब चालू कर दिया गया है। उन्होंने कहा कि अब अधिक से अधिक मशीनें वार्षिक रखरखाव अनुबंध के साथ टर्नकी आधार पर खरीदी जा रही थीं। इससे भविष्य में देरी नहीं होगी। वित्तीय आयुक्त (रेलवे) ने कहा कि मशीन की खरीद का संपूर्ण उद्देश्य पूरा नहीं होता है यदि इसे संस्थापित नहीं किया जाता है और निर्धारित समय में चालू और प्रमाणित नहीं किया जाता है। इसलिए, मशीन की चरण-वार उचित निगरानी की आवश्यकता है और इसे ई-प्रोक्योरमेंट सिस्टम (आईआरईपीएस) के माध्यम से सुनिश्चित किया जाना चाहिए। यह कहा गया था कि मशीनों को इंडेंटिंग से चालू करने और उपयोग करने तक के विभिन्न चरणों की निगरानी के लिए एक कम्प्यूटरीकृत प्रणाली विकसित की जा रही है और 2019 के अंत तक काम करना शुरू कर देगी।

4.1.7 बेहतर उपयोग जांच प्रमाणपत्र जारी न करना/विलंब से जारी करना

चालू तथा संतोषजनक कार्य करने वाली प्रत्येक मशीन के लिए परेषिती द्वारा प्रमाणित जांच प्रमाणपत्र (पीटीसी) जारी किया जाना अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 25.50 करोड़ की 14 मशीनों को एक माह से 21 माह पूर्व चालू किया गया था परन्तु पीटीसी जारी नहीं किया गया (31 मार्च 2018)। इसके अलावा, लगभग 55 *प्रतिशत* मशीनों (समीक्षा की गई चयनित 498 में से 275 मशीन) में, एक माह से 23 माह की विलंब अवधि के पश्चात पीटीसी जारी किया गया था। ये कारण घटको की बार-बार विफलता तथा फर्म द्वारा खराबियों/मरम्मत कार्यो को करने में विलंब के थे। कई मामलों में, रेलवे खाली जगह/पूर्ण अवसरंचना कार्य अथवा पीटीसी जारी करने से पूर्व अवलोकन/निगरानी प्रदर्शन के तहत मशीन रखना आदि प्रदान नहीं कर सकी।

सभी चरणों अर्थात् संस्थापन, चालू करने तथा पीटीसी जारी करने में विलंब के फलस्वरूप मशीनरियों का प्रभावी उपयोग नहीं किया जा सका। फर्मो/आपूर्तिकर्ताओं ने भी अपने उत्तरदायित्वों का अनुपालन नहीं किया। सीओएफएमओडब्ल्यू ने विलंब/संस्थापन न होने/चालू न होने तथा मशीनों की

खराबियों के सुधार से संबंधित मामलों पर विचार किया। तथापि, निर्णीत हर्जाने की वसूली अथवा चूककर्ता फर्म को काली सूची में डालने जैसी कोई ठोस दंडात्मक कार्यवाही नहीं की गई थी।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में यह कहा (8 अप्रैल 2019) कि कुछ मशीनों की पहले ही सफलतापूर्वक जांच की गई थी तथा पीटीसी जारी किया गया था। कुछ मामलों में उन निर्धारित आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पीटीसी को लंबित रखा गया था जिसके लिए फर्म को पहले ही परामर्श दिया गया था। फर्म की वजह से हुए विलंबों के मामले में, पीटीसी में विलंब की पुष्टि उचित रूप से की गई थी तथा एलडी का उद्ग्रहण ठेके के नियमों तथा शर्तों के अनुसार किया गया था।

पूरे में, लेखापरीक्षा ने यह पाया कि पीटीसी में चरण-वार विलंब को उचित रूप से दर्ज नहीं किया गया था। 10 मशीनों के संदर्भ में विलंब पाया[265] गया परन्तु इसे सभी मशीनों में दर्ज नहीं किया गया था। आपूर्तिकर्ता की ओर से विलंब की उचित रिकॉर्डिंग एलडी की वसूली हेतु अनिवार्य है। उचित रिकॉर्ड के अभाव में, एलडी का उद्ग्रहण नहीं किया जा सकता था।

4.1.8 संस्थापित/चालू मशीनों में खराबियों का सुधार

4.1.8.1 चालू करते समय अथवा इसके तुरन्त पश्चात खराबियों का पता लगाना

नियमों तथा शर्तों[266] के अनुसार, ठेकेदार माल (मशीन) अथवा उसके ऐसे भाग को प्रतिस्थापित अथवा उसकी मरम्मत मुफ्त में करेगा जिसे खरीदार द्वारा अस्वीकृत किया गया है। खराबियों को वारंटी अवधि के दौरान उन्हें प्रथम बार देखे जाने से तीन माह के अन्दर ठेकेदार को बताया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 31 मार्च 2019 तक

- ₹ 227.96 करोड़ की लागत की 498 चयनित मशीनों में से 85 मशीनें (17.07 *प्रतिशत*) चालू होने के तुरन्त पश्चात तथा उससे छः माह में खराब हो गई थी।

[265] नींव कार्य पूरा होने में एक से 201 दिनों तक, 14 मशीनों को चालू करने में सात से 753 दिनों की देरी

[266] बोली दस्तावेज (भाग I) के अनुबंध की सामान्य शर्तों के खंड 3401 से 3410

- 11 मामलों में, ₹ 16.03 करोड़ की लागत की मशीनें खराबियों का सुधार न होने की वजह से एक माह से साढ़े तीन वर्ष तक खराब रही (मार्च 2018 तक)।
- परेषिती तथा सीओएफएमओडब्ल्यू के बीच समन्वय तंत्र खराबियों के समय पर संशोधन को सुनिश्चित करने हेतु प्रभावी नहीं था।
- ₹ 290.88 करोड़ की लागत की चयनित 498 मशीनों में से 65 मशीनें (13.05 *प्रतिशत*) समीक्षावधि के दौरान कई बार खराब हुई। इन मशीनों में उनको चालू करने के पश्चात बार-बार ब्रेकडाउन (दो से 18 बार[267] के बीच) हुआ था।

लेखापरीक्षा ने मशीनों के समय पर तथा उचित संस्थापन/चालू होने और खराबियों का सुधार न होने/विलंब से होने में फर्मो की विफलता के मामलों में सीओएफएमओडब्ल्यू की भूमिका की जांच की। लेखापरीक्षा ने पाया कि निर्णीत हर्जाने का उद्ग्रहण या चूककर्त्ता फर्मों को कालीसूची में डालने आदि जैसी कोई ठोस दंडात्मक कार्यवाही नहीं की गई। फर्मो ने मशीनों की आपूर्ति के पश्चात उक्त मामलों पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी/सीओएफएमओडब्ल्यू/रेलवे से अनुरोध किया। मशीनों की 80 *प्रतिशत*[268] लागत का उपयोगकर्ता/परेषिती द्वारा मशीन की प्राप्ति पर फर्म को पहले ही भुगतान किया जा चुका था।

4.1.8.2 अनुबंधित समय के अन्दर खराबियों का सुधार न होना

नियमावली[269] यह अनुबंधित करती है कि आपूर्तिकर्ता दो सप्ताह[270] के भीतर वारंटी के तहत नए एमएंडपी के सभी प्रतिस्थापन तथा मरम्मत को कवर करेगा। लेखापरीक्षा ने पाया कि

[267]मशीनों, जहां ब्रेक डाउन दस या उससे अधिक बार हुआ, में जेयूडीडब्ल्यू/उरे में व्हील लेथ भूतल सीएएमसी (18 बार), जमालपुर कार्यशाला/पूरे में सीएनसी भूतल व्हील लेथ (14 बार), डीएमडब्ल्यू/उरे में दो स्पिंडल फाइन बोरिंग मशीन (14 बार) और भोपाल/पमरे में कोच पुनर्वास कार्यशाला में गिलोटिन शियरिंग मशीन डबल कॉलम, (10 बार) शामिल थे

[268] बोली दस्तावेजों (भाग I) के संविदा की सामान्य शर्तों के खंड 1801 और 1802

- चयनित 498 मशीनों में से 74 मशीनों के संदर्भ में 124 मामलों में दो सप्ताह की निर्धारित अवधि के अन्दर खराबियों को ठीक नही किया गया था।
- 30 मामलों में, फर्म को खराबियों की सूचना देने की तिथि से तीन माह से अधिक में सुधार किया गया था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर में कहा (8 अप्रैल 2019) कि चालू करते समय अथवा इसके तुरन्त बाद देखी गई खराबियां शुरूआती समस्याएं हैं जो तब होती हैं जब मशीनों को चालू किया जाता है। सीओएफएमओडब्ल्यू मशीनों को देखने/ठीक करने के लिए फर्मो से सम्पर्क करता है। ठेके के नियमों तथा शर्तों के अनुसार खराबियों को सुधारने में विफलता के लिए फर्मों के विरूद्ध दण्डात्मक कार्यवाही आरंभ की गई है। बाहरी स्रोत द्वारा खराबियों को ठीक करवाने तथा रेलवे के पास आपूर्तिकर्ताओं की 20 *प्रतिशत* देयताओं से लागत की कटौती करने के लिए परेषितियों को निर्देश भी जारी किए गए थे।

4.1.9 संयंत्र तथा मशीनरी की अस्वीकृति

नियमावली अस्वीकृति, यदि कोई हो, तो उसके लिए मशीन[271] के चालू होने से 90 दिनों के अन्दर प्रावधान करती है। इसके अलावा, ठेकेदार स्टोरों[272] की अस्वीकृति के विषय में परेषिती से सूचना की प्राप्ति के 21 दिनों के अन्दर अस्वीकृत स्टोरों के सम्बन्ध में उसके द्वारा प्राप्त किए गए किसी अग्रिम/आंशिक भुगतान को वापिस करेगा। चूक के रूप में, खरीदार ऐसे मूल्य की वसूली के लिए ठेकेदार के विरूद्ध कार्रवाई कर सकता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि

- चालू होने के तुरन्त बाद अथवा कुछ समय पश्चात् मशीनों की एक बड़ी संख्या में (लगभग 17 *प्रतिशत*) खराबियां विकसित हुई। तथापि, रेलवे ने कई मामलों में मशीन को अस्वीकृत करने के विकल्प का उपयोग नहीं किया।

---

[269] अनुबंध की सामान्य शर्तों का पैरा 3405

[270] कुछ अनुबंधों में एक सप्ताह

[271] स्वीकृत निविदा के बोली दस्तावेज (भाग-I) का खंड 2102

[272] बोली दस्तावेज (भाग I) का खंड 2105

- ₹ 4.70 करोड़ की लागत की तीन सीएनसी वर्टिकल टर्निंग लेथ मशीनें[273] चालू करने के समय बेहतर उपयोग जांच उत्तीर्ण करने में विफल हुई। अन्ततः, मशीनों को परेषितियों द्वारा चालू करने की तिथि से 15 से 31 माह पश्चात अस्वीकृत किया गया तथा ये प्रतिस्थापन के बिना परेषिती के परिसर में पड़ी रही। जैसाकि मशीनों को अस्वीकृत करने के लिए समय पर कार्रवाई न करके, रेलवे ने निष्पादन बैंक गारंटी की वसूली के अलावा आपूर्तिकर्ता फर्म से राशि को वसूल करने का अवसर गंवा दिया।

चालू होने के तुरन्त बाद अधिकतर नई चालू मशीनों में खराबियों ने निरीक्षण प्राधिकारियों की ओर से उचित निरीक्षण के अभाव को दर्शाया। जब निरीक्षण किया जाता है तब उपयोगकर्ता/परेषितियों का कोई प्रतिनिधि उपस्थित नहीं होता। जैसाकि वे खराबियों/समस्याओं को पहचानने में केवल तभी सक्षम होते है जब मशीन अपने परिसर में पहुंच जाती है तथा संस्थापित और चालू हो जाती हैं। दण्डात्मक खण्ड को लागू करने में रेलवे की ओर से सावधानी के अभाव की वजह से फर्म/आपूर्तिकर्ता ने खराबियों को ठीक करने के अपने उत्तरदायित्व को नहीं स्वीकारा।

इसके परिणामस्वरूप, खराबियों को ठीक करने की फर्म की/आपूर्तिकर्ता की अक्षमता के कारण काफी विलंब के पश्चात बड़ी संख्या में मशीनों को उपयोग किया गया है। सीओएफएमओडब्ल्यू/ रेलवे प्रशासन मशीनों को समय पर अस्वीकृत करने में भी विफल हुआ जिसके फलस्वरूप आपूर्तिकर्ता से लागत की वसूली नहीं की जा सकी।

एग्जिट कान्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, मंत्रालय ने कहा कि राइट्स निरीक्षण के दौरान विनिर्देशों, घटकों आदि की मुख्य रूप से जांच की जाती है। तथापि, संस्थापन के बिना फर्म के परिसरों में मशीनों का वास्तविक कार्यचालन संभव नहीं है। निरीक्षण दल में परेषिती के प्रतिनिधि के समावेश हेतु, मंत्रालय ने कहा कि यह संभव नहीं है क्योंकि उपयोगकर्ता अपेक्षित तकनीकी विशेषज्ञता के अधिकारी नहीं हो सकते। तथापि, उपयोगकर्ताओं को कुछ विशिष्ट मामलों में निरीक्षण हेतु भेजा जाता है।

हालांकि, यह अनुभव किया गया है कि संस्थापन तथा चालू करने के तुरन्त पश्चात हुई खराबियां किए गए निरीक्षण की गुणवत्ता पर प्रश्न उठाती है। रेलवे को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि ऐसे मामलें किसी योग्य व्यक्ति

[273] डीएलडब्ल्यू-1, डब्ल्यूसीआर-1 और डीएमडब्ल्यू-1

द्वारा उचित निरीक्षण के अभाव की वजह से उत्पन्न न हो। मंत्रालय को भी बोली दस्तावेजों की शर्तो के अनुसार मशीनों को अस्वीकृत करने तथा उसकी लागत की वसूली करने हेतु समय पर कार्रवाई करने के लिए परेषितियों को समझाने की आवश्यकता है।

4.1.10 खरीदी गई मशीनों का उपयोग तथा कार्य-निष्पादन

लेखापरीक्षा ने यह निर्धारित किया कि क्या मशीनों का अभीष्ट प्रयोजन हेतु उचित प्रकार से उपयोग किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए है:

4.1.10.1 एमएंडपी का इसके चालू होने के पश्चात निष्क्रिय रहना- जांच की गई 498 मशीनों में से ₹ 222.20 करोड़ की लागत की 61 मशीनें चालू होने के बाद से निष्क्रिय पड़ी थी। 2014-18 के दौरान, इन 61 मशीनों को 2,75,793 घंटो के लिए निष्क्रिय रखा गया था। इन मशीनों को निष्क्रिय रखने हेतु कारण प्रमुख रूप से निम्नलिखित थे

- पर्याप्त कार्यभार की अनुपलब्धता (कुल निष्क्रिय घंटों का 58.94 *प्रतिशत*);
- मशीन को परिचालित करने के लिए कुशल श्रमबल की अनुपलब्धता (कुल निष्क्रिय घंटो का तीन *प्रतिशत*);
- विद्युत की अनुपलब्धता, मशीन ब्रेकडाउन, अपूर्ण कार्यस्थल आदि जैसे अन्य कारक।

4.1.10.2 मशीन की रेटिड क्षमता के संदर्भ में उत्पादन में कमी

चयनित 498 मशीनों में से 122 मशीनों (24.50 *प्रतिशत*) का निर्माण उत्पादन के प्रयोजनों के लिए किया गया था जिसके उत्पादन की मात्रा को उनकी रेटिड क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किया जा सकता था। लेखापरीक्षा ने पाया कि नई खरीदी गई अधिकतर मशीनों का उनकी रेटिड क्षमता से कम उपयोग किया जा रहा था। 2014-18 के दौरान 122 मशीनों में से 81[274] में गणना किए गए उत्पादन मे कमी की वजह से हुई हानि ₹ 37.49 करोड़ थी। 122 मामलों में से 89[275] में रेटिड क्षमता के संदर्भ में कमी हेतु कारण अपेक्षित कार्यभार की

[274] 41 मामलों में, हानि की गणना नहीं की जा सकी क्योंकि मशीनों का उपयोग विभिन्न कार्यो के लिए किया गया था।

[275]इन मशीनों में कुछ ब्रॉड गेज सीएनसी सतह व्हील लेथ (पूरे), सीएनसी सतह व्हील लेथ (दरे), सीएनसी वर्टिकल टर्निंग लेथ (दमरे), सीएनसी एक्सल टर्निंग लेथ (पूतरे), व्हील प्रेस -500टी (परे), कुंडल स्प्रिंग स्क्रागिंग और लोड डिफ्लेक्शन टेस्ट मशीन (पमरे) शामिल थे

अनुपलब्धता था। उत्पादन में कमी हेतु अन्य कारण मशीनों का बार-बार ब्रेकडाउन, पुरानी मशीनों का साथ-साथ परिचालन, नई मशीनों के परिचालन के लिए अपर्याप्त प्रशिक्षण तथा अन्य कारक थे।

इस प्रकार, बड़ी संख्या में मशीनों की खरीद उनके लिए कार्यभार के पर्याप्त स्पष्टीकरण लिए बिना की गई थी। इसके फलस्वरूप इन्हें दीर्घ अवधियों तक निष्क्रिय रखा गया तथा उन प्रयोजनों हेतु उपयोग नहीं किया गया जिसके लिए उन्हें खरीदा गया था।

इस प्रकार, बड़ी संख्या में मशीनों का पर्याप्त कार्यभार की अनुपलब्धता की वजह से इष्टतम उपयोग नहीं किया जा सका। रेटिड क्षमता के संदर्भ में नई संस्थापित मशीनों के उत्पादन में कमी थी क्योंकि मशीनों का इष्टतम उपयोग नहीं किया जा रहा था। कई मशीनें समय पर सहायक मशीनों की खरीद न होने, सामग्री के अभाव, कुशल श्रमबल/परिचालकों की अनुपलब्धता आदि जैसे विभिन्न अन्य कारणों से निष्क्रिय पड़ी थी।

रेल मंत्रालय ने उत्तर में कहा (8 अप्रैल 2019) कि मशीनों के कार्यकारी घंटे विशिष्ट कच्चे माल की अनुपलब्धता, श्रमबल, विद्युत आपूर्ति की उपलब्धता, पर्याप्त लोड, ब्रेकडाउन अवधि आदि जैसे कई कारकों पर निर्भर करते है। इस प्रकार, कार्यभार की अनुपलब्धता की वजह से अधिकतर मशीनों का कम उपयोग किया गया था। यह प्रमाणित करता है कि मशीनों की खरीद के लिए औचित्य तैयार करते समय, सृजित किए जाने वाले कार्यभार के स्केल को उचित रूप से निर्धारित नहीं किया गया।

एग्जिट कान्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, मंत्रालय ने यह स्वीकार किया कि परिष्कृत मशीनों के लिए कच्ची सामग्री की अनुपलब्धता चिंता का विषय था। उन्होंने कहा कि रोबोटिक मशीनों जैसी परिष्कृत मशीनों के इष्टतम उपयोग हेतु इनपुट कच्ची सामग्री की गुणवत्ता तथा विशिष्टता पर अधिक ध्यान दिया जाएगा।

4.1.11 निष्कर्ष

उपयोगकर्ताओं/परेषिती द्वारा इसके लिए मांग करने की तिथि से मशीनों की प्राप्ति में महत्वपूर्ण विलंब थे। सभी चरणों अर्थात् संस्थापन, चालू करने तथा पीटीसी जारी करने में विलंब की वजह से मशीनरियों का प्रभावी उपयोग नहीं

किया जा सका। रेलवे ने आवश्यक कार्यस्थल तथा अवसरंचना की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की। इसके परिणामस्वरूप कई मामलों में मशीनों को समय पर संस्थापित तथा चालू नहीं किया जा सका। फर्मो/आपूर्तिकर्ताओं ने भी अपने उत्तरदायित्वों का पालन नहीं किया तथा मशीनों के संस्थापन तथा उन्हें चालू करने में विलंब हुआ।

सीओएफएमओडब्ल्यू के पास मशीनों के संस्थापन तथा चालू करने की प्रगति का पता लगाने के लिए कोई तंत्र नहीं है। उन्हें विलंब का पता तभी चलता है जब उपयोगकर्ता उन्हें सूचित करते है। इसके अलावा, जब निरीक्षण किया जाता है तब उपयोगकर्ता/परेषितियों का कोई भी प्रतिनिधि उपस्थित नहीं होता। इसके फलस्वरूप रेलवे उन खराबियों/समस्याओं की पहचान करने में केवल तभी सक्षम होता है जब मशीन उनके परिसरों में पहुचंती है तथा संस्थापित/चालू होती है। चालू की गई अधिकतम नई मशीनों में चालू करने के तुरन्त पश्चात खराबियां देखी गई थी। रेलवे ने बोली शर्तो के अनुपालन में फर्मो/आपूर्तिकर्ताओं द्वारा खराबियों का समाधान कराने के लिए उचित कार्यवाही नहीं की। उन्होंने दंडात्मक खण्ड लागू/उपयोग नहीं किए। रेलवे द्वारा आपूर्तिकर्ताओं को उपयोगकर्ता/ परेषितियों द्वारा मशीनों की प्राप्ति पर 80 *प्रतिशत* भुगतान पहले ही कर दिया गया था, इसलिए फर्म/आपूर्त्तिकर्ता ने खराबियों को खत्म करने में रुचि नहीं दिखाई। परिणामस्वरूप, खराबियों को सुधारने में फर्म/आपूर्त्तिकर्ता की असमर्थता के कारण काफी विलंब के बाद बड़ी संख्या में मशीनों का उपयोग किया गया। सीओएफएमओडब्ल्यू/रेलवे प्रशासन ने भी मशीनों को समय पर अस्वीकार करने के लिए कार्रवाई नहीं की और आपूर्तिकर्ताओं से लागत वसूल करने में असफल रहे।

पर्याप्त कार्यभार की अनुपलब्धता के कारण बड़ी संख्या में मशीनों का इष्टतम उपयोग नहीं किया जा सका। निर्धारित क्षमता के संदर्भ में नव संस्थापित मशीनों की कार्य-मात्रा में कमी थी क्योंकि मशीनों का इष्टतम उपयोग नहीं किया जा रहा था। समय पर सहायक मशीनों की खरीद न करना, सामग्री की कमी और कुशल श्रमबल/प्रचालकों की अनुपलब्धता जैसे विभिन्न कारणों से कई मशीनें भी बेकार पड़ी थीं।

4.1.12 सिफारिशें

1. ***केंद्रीकृत खरीद ऐजेंसी, सीओएफएमओडब्ल्यू, समयानुसार मशीनों की खरीद/संस्थापन/चालू करने में विफल रही। रेलवे को यह विश्लेषण करने की***

आवश्यकता है कि क्या प्रमुख मशीनरी और संयंत्रों की खरीद के लिए केंद्रीकृत खरीद का तंत्र कार्य कर रहा है।

2. *रेलवे प्रायोगिक आधार पर कुछ चयनित क्षेत्रीय कार्यालयों में संयंत्र और मशीनरी की खरीद की प्रक्रिया का विकेंद्रीकरण कर सकती है। रेलवे यह निर्धारण करने के लिए लागत की तुलना कर सकती है कि क्या विकेंद्रीकृत खरीद से सीओएफएमओडब्ल्यू की तुलना में कीमत में फायदा हुआ या नहीं।*

4.2 रेल व्हील संयंत्र (आरडब्ल्यूपी), बेला की कार्य प्रणाली

4.2.1 प्रस्तावना

रेलवे में रोलिंग स्टॉक के लिए पहियों की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए रेल पहिया संयंत्र (आरडब्ल्यूपी), बेला की स्थापना की गई थी। यह संयंत्र बिहार के सारण जिले के बेला में स्थित है और 295 एकड़ के भूमि क्षेत्र में फैला हुआ है। इस संयंत्र की स्थापना ₹ 1417.23 करोड़ की अनुमानित लागत से की गई थी। 1,00,000 कास्ट स्टील बॉक्स'एन वैगन व्हील डिस्क प्रति वर्ष के निर्माण की क्षमता के साथ, संयंत्र को 1 अगस्त 2014 से एक उत्पादन इकाई के रूप में घोषित किया गया था।

जोनल रेलवे द्वारा लूज़ पहियों के लिए रेलवे बोर्ड को मांगपत्र भेजे गए थे। इस आधार पर, आरडब्ल्यूपी को उक्त की आपूर्ति के लिए निर्देश प्राप्त हुए। तदनुसार, आरडब्ल्यूपी/बेला में निर्मित लूज़ पहियों को इन जोनल रेलवे की कार्यशालाओं में भेजा गया था। आरडब्ल्यूपी में कोई एक्सल शॉप और व्हील सेट असेंबली शॉप नहीं है। बेला से उत्पादित भारतीय रेल की कार्यशाला की आवश्यकता से अधिक लूज़ पहियों को व्हील सेटों के संयोजन के लिए रेल व्हील फैक्टरी, येलहंका (आरडब्ल्यूएफ) को भेजा जाता है।

रेलवे बोर्ड ने पहियों के उत्पादन के लिए वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किए। यह संयंत्र की क्षमता, उपलब्ध जनशक्ति और उत्पादन इकाइयों और क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त आवश्यकता पर आधारित था। इसके अतिरिक्त, दुर्गापुर इस्पात संयंत्र (डीएसपी), स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) की एक इकाई, सरकारी सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम, भी भारतीय रेल के लिए पहियों का विनिर्माण और बिक्री करता है। आरडब्ल्यूपी रेलवे बोर्ड स्तर पर सदस्य अभियांत्रिकी के प्रशासनिक नियंत्रण में है और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी की अध्यक्षता में है।

डीपीआर में 801[276] ग्रुप सी श्रेणी के कर्मचारियों के अनुमान के प्रति, मार्च 2018 तक आरडब्ल्यूपी में 708[277] कर्मचारी तैनात थे। पिछले तीन वर्षों के दौरान कुल कर्मचारी लागत ₹ 137.44 करोड़ थी।

लेखापरीक्षा ने 2015-16 से 2017-18 की तीन वर्ष की अवधि के दौरान बेला में संयंत्र की स्थापना के लिए योजना, उत्पादन के लक्ष्यों की प्राप्ति और संयंत्र के कामकाज की दक्षता का मूल्यांकन किया, इस उद्देश्य के लिए, लेखापरीक्षा ने समीक्षा की

- राईट्स द्वारा तैयार आरडब्ल्यूपी की स्थापना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर);
- रेलवे बोर्ड में आयोजित व्हील टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) की तिमाही बैठकों के कार्यवृत्त;
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए संयंत्र के नियोजन और निष्पादन से संबंधित विभिन्न अनुदेश/दिशानिर्देश।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

4.2.2 आरडब्ल्यूपी की स्थापना का औचित्य

छपरा (बिहार) के बेला में ₹ 470.09 करोड़ की अनुमानित लागत से रेल व्हील प्लांट, बेला (जुलाई 2005) की स्थापना की योजना बनाई गई थी। आरंभ में, संयंत्र से वार्षिक रूप से 50,000 लूज बॉक्स'एन पहियों का उत्पादन किया जाना था। इस संयंत्र के लिए राईट्स द्वारा डीपीआर तैयार किया गया था (अक्टूबर 2004)। डीपीआर में वर्ष 2011-12 तक रखरखाव के उद्देश्य के लिए 51,226 कास्ट बॉक्स'एन लूज पहियों की आवश्यकता का आकलन किया गया। इस संयंत्र की स्थापना के लिए, आरडब्ल्यूएफ को आवश्यक प्रौद्योगिकीय और प्रबंधकीय सहायता प्रदान करनी थी। उन्हें कर्मचारियों को प्रारंभिक प्रशिक्षण देना था। पहियों की आपूर्ति में कमी की परिकल्पना करते हुए, जनवरी 2006 में संयंत्र क्षमता को बढ़ाकर 1,00,000 पहिये प्रतिवर्ष करने का प्रस्ताव किया गया था।

योजना स्तर पर, आरडब्ल्यूपी की स्थापना के समर्थन में मुख्य जोर बॉक्स'एन लूज पहियों के आयात से बचकर लागत में बचत पर रहा था। तथापि, लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि संयंत्र परियोजना की योजना के बाद से बॉक्सएन पहियों

[276] 641 प्रत्यक्ष कर्मचारी और 160 अप्रत्यक्ष कर्मचारी

[277] 541 प्रत्यक्ष स्टाफ और 167 अप्रत्यक्ष कर्मचारी

का कोई आयात नहीं किया गया था। 2016-17 से आरडब्ल्यूपी ने कोचिंग बीजी पहियों का उत्पादन भी शुरू कर दिया है।

लेखापरीक्षा ने 2015-16 से 2017-18 के दौरान जोनल रेलवे को आरडब्ल्यूपी और अन्य दो उत्पादन इकाइयों (आरडब्ल्यूएफ और डीएसपी) के माध्यम से लूज़ पहियों (बॉक्स'एन और बीजी कोचिंग) की आपूर्ति का विश्लेषण किया।

तालिका 4.3 - आरडब्ल्यूएफ डीएसपी और आरडब्ल्यूपी द्वारा पहियों की मांगपत्र और आपूर्ति

ईकाई	2015-16			2016-17			2017-18		
	मांगपत्रित	*की गई आपूर्ति*	*अधिक/ कम आपूर्ति की प्रतिशतता*	*मांगपत्रित*	*की गई आपूर्ति*	*अधिक/ कम आपूर्ति की प्रतिशतता*	*मांग-पत्रित*	*की गई आपूर्ति*	*अधिक/कम आपूर्ति की प्रतिशतता*
आरडब्ल्यूएफ	61107	63789	4.39	35299	36462	3.29	45535	45937	0.88
डीएसपी	28545	20442	-28.39	30975	27522	-11.15	34261	26583	-22.41
आरडब्ल्यूपी	14590	12071	-17.27	14261	12593	-11.70	5453	5523	1.28
कुल	**104242**	**96302**	**-7.62**	**80535**	**76577**	**-4.91**	**85249**	**78043**	**-8.45**

उपरोक्त आंकड़े दर्शाते हैं की:

- तत्कालीन मौजूदा उत्पादन इकाई, आरडब्ल्यूएफ भारतीय रेल की समग्र मांग को पूरा करने में सक्षम थी।
- तीन वर्षों के दौरान, डीएसपी ने मांगपत्रित मात्रा के प्रति 11 से 28 *प्रतिशत* तक कम आपूर्ति की थी। दूसरी ओर, आरडब्ल्यूएफ ने एक से चार *प्रतिशत* की अतिरिक्त आपूर्ति की।
- रेलवे बोर्ड ने प्रत्येक पहिया संयंत्र द्वारा मांग पत्रित मात्रा का वितरण करके उनके बीच उत्पादन की हिस्सेदारी करने का निर्णय लिया। लेखापरीक्षा में देखा कि आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्पादित पहियों का हिस्सा 2015-16 की तुलना में 2016-17 (42 *प्रतिशत*) और 2017-18 (25 *प्रतिशत*) के दौरान काफी कम हो गया था। आरडब्ल्यूएफ की उत्पादन क्षमता प्रति वर्ष दो लाख पहिये थे। तथापि, मांगपत्रित मात्रा इसकी क्षमता से 69 *प्रतिशत* से 82 *प्रतिशत* कम थी।

इस प्रकार, लूज़ पहियों के लिए भारतीय रेल की आवश्यकता मौजूदा उत्पादन इकाइयों (आरडब्ल्यूएफ) द्वारा आसानी से पूरी की जा सकेगी। इस प्रकार, नये पहिया संयंत्र की स्थापना का औचित्य उपयुक्त नहीं था।

4.2.3 आरडब्ल्यूपी की स्थापना

संयंत्र की स्थापना की योजना टर्नकी/अभियांत्रिकी, अधिप्राप्ति और निर्माण (ईपीसी) आधार पर बनाई गई थी। संयंत्र की स्थापना की अनुबंध ₹ 1047.59 करोड़[278] की कुल लागत पर मै. लार्सन एंड टुब्रो (एल एंड टी) को सौंपा गया था (अगस्त 2008)। फर्म को अनुबंध सौंपने की तिथि से 24 माह (अर्थात जुलाई 2010 तक) की अवधि के भीतर संयंत्र स्थापित करना अपेक्षित था। तथापि, फर्म द्वारा कार्य पूरा करने में विलंब हुआ। सितंबर 2018 तक फर्म को नौ समय विस्तार दिए गए थे, जिनमें से आठ समय विस्तार रेलवे द्वारा दिए गए थे।

फर्म को पूरे संयंत्र की निष्पादन गारंटी जांच (पीजीटी) देनी थी। इसे लगातार छह दिनों तक एकीकृत तरीके से साबित किया जाना था। एल एंड टी के साथ कार्यान्वित संविदा की शर्त के अनुसार, पीजीटी के दौरान पाई गई किसी भी दोष/कमियों को अंतिम स्वीकृति प्रमाणन से पहले पूरा कर लिया जाएगा। पीजीटी के लिए, ठेकेदार को अधिकतम तीन मौके दिए जाने थे, जिनके असफल होने पर निर्णित हर्जाना लगाया जाना था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जुलाई 2012 में की गई पहली पीजीटी कुछ मशीनों के कार्य न करने के कारण विफल रही। तथापि, एल एंड टी द्वारा अगले पीजीटी के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि पीजीटी को पूरा करने के लिए आरडब्ल्यूपी ने मै. मैकॉन[279] को काम सौंपा और सितम्बर, 2013 में पीजीटी की गई। पीजीटी के लिए तीसरे पक्ष को नियुक्त करने के लिए कोई कारण रिकॉर्ड में नहीं पाए गए। रेलवे ने मैकॉन द्वारा एल एंड टी की गई पीजीटी की स्वीकृति की सूचना दी और ₹ 1092.73 करोड़ का भुगतान किया। इसके अतिरिक्त, रेलवे द्वारा संयंत्र का अंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र जारी नहीं किया गया था। आरडब्ल्यूपी/बेला को अगस्त 2014 से उत्पादन इकाई के रूप में घोषित किया गया था।

इस प्रकार, आरडब्ल्यूपी को अंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र जारी किए बिना उत्पादन इकाई घोषित किया गया।

आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने उत्तर में कहा (अप्रैल 2019) कि आरडब्ल्यूपी की स्थापना की प्रासंगिकता रेलवे बोर्ड स्तर पर लिया गया निर्णय था और कार्यान्वयन एजेंसी कार्यशाला परियोजना/पटना थी। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि इस संबंध में

[278] संशोधित ₹ 1133.09 करोड़

[279] इस्पात मंत्रालय के अंतर्गत भारत सरकार के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

आरडब्ल्यूपी की कोई भूमिका नहीं है। रेलवे बोर्ड ने 20 जून, 2019 तक इस संबंध में कोई उत्तर नहीं दिया है।

4.2.4 मशीनरी और संयंत्रों के खरीद

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मूल फर्म द्वारा किए गए निष्पादन परीक्षण की अपेक्षा, आरडब्ल्यूपी ने मेकॉन के माध्यम से ऐसा कराया। इसके अतिरिक्त, अंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र जारी किए बिना संयंत्र को उत्पादन इकाई घोषित कर दिया गया। इससे संकेत मिलता है कि संयंत्र की स्थापना का कार्य व्यापक रूप से पूरा नहीं किया गया था। उचित कार्य परिस्थिति में आवश्यक संयंत्र और मशीनरी सुनिश्चित किए बिना संयंत्र को प्रचालित घोषित कर दिया गया था। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित का अवलोकन किया:

(i) संयंत्र चालू करने से पहले ही एम एंड पी की वारंटी समाप्त हो गई

जब भी मशीनें संयंत्र में स्थापित की गई थीं तब मशीनों को चालू करने का प्रमाण पत्र दिया गया था। मशीनों की वारंटी चालू करने का प्रमाण पत्र जारी करने की तारीख से शुरू हो जानी थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि संयंत्र के चालू होने से पहले ही 136 संयंत्र और मशीनरी में से 114 की वारंटी समाप्त हो गई। अगस्त 2014 से दिसंबर 2014 के बीच 19 संयंत्र और मशीनरी की वारंटी समाप्त हो गई। शेष तीन के विवरण एम एंड पी के विवरण रिकॉर्ड में नहीं मिले।

इस प्रकार, 2015-16 से पहियों का उत्पादन आरडब्ल्यूपी में शुरू किया गया था और सभी मशीनों की वारंटी 2015-16 से पहले समाप्त हो गई थी।

उत्तर (अप्रैल 2019) में, संयंत्र के चालू होने से पहले एम एंड पी की वारंटी की अवधि समाप्त होने के संबंध में आरडब्ल्यूपी प्रशासन द्वारा कोई विशिष्ट प्रतिक्रिया नहीं दी गई है।

(ii) आवश्यकता से अधिक खरीदी गई मशीनें

एचवाईटी इंजीनियरिंग कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, पुणे से चार स्प्रूस ग्राइंडिंग (एसपीजी) मशीनों की खरीद की गई और चालू की गई (मार्च 2013)। मशीन की लागत ₹ 80.39 करोड़ थी और वारंटी मार्च 2014 तक थी। मशीन को कास्ट स्टील व्हील पर प्लेट, स्प्रुस और राईजर पैड पीसने के लिए इस्तेमाल किया जाना था। एसपीजी मशीन की कार्य कुशलता 90 सेकंड/व्हील थी। संयंत्र की 1,00,000 पहियों की संस्थापित क्षमता के साथ, एसपीजी के लिए

आवश्यक मशीन घंटे अपनी निर्धारित क्षमता के आधार पर 2,500 घंटे[280] रहे होंगे। तथापि, मशीनों की उपलब्धता के अनुसार उपलब्ध कुल वार्षिक मशीन घंटे 26400 घंटे[281] के रूप में पाए गए थे। इस प्रकार, एक अतिरिक्त मशीन के साथ एक एसपीजी मशीन संस्थापित क्षमता के अनुसार संयंत्र के उत्पादन लक्ष्य को पूरा करने के लिए पर्याप्त होगी। इस प्रकार, दो अतिरिक्त एसपीजी मशीनों की खरीद वारंटीड नहीं थी। इन मशीनों पर ₹ 40.19 करोड़[282] का व्यय निष्फल था।

(iii) एम एंड पी का खराब प्रदर्शन

लेखापरीक्षा में पाया गया कि जुलाई 2015 से एक एसपीजी मशीन लगातार खराब चल रही थी। 2017-18 के दौरान, तीन एसपीजी मशीनों की खराब रहने की अवधि कुल 17760 घंटे (11.49 *प्रतिशत*) में से 2042 घंटे थे। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि इन मशीनों के रखरखाव के लिए किसी एएमसी को अंतिम रूप नहीं दिया गया था। आरडब्ल्यूपी ने कहा (जून 2018) कि ओईएम द्वारा प्रस्तुत की गई उच्च दर के कारण, एएमसी शुरू नहीं किया गया था। मशीनों के लगातार खराब होने के लिए मुख्य कारण उत्पाद विनिर्देश ड्राइंग और स्पेयर पार्ट्स के डिजाइन के अभाव और ओईएम द्वारा स्पेयर्स प्रदान करने की रूचि में कमी थी।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि दो मशीनों, अर्थात्, एसपीजी और सीएनसी हब कटिंग मशीनों[283] ने मानक के अनुसार कार्य नहीं किया था और प्रक्रियाबद्ध पहियों पर पुन: कार्य करने की आवश्यकता थी। इसके परिणामस्वरूप 2015-16 से 2017-18 के दौरान 19017[284] पहियों के पुन:कार्य पर ₹ 1.63 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2019) कि कार्यशाला परियोजना/पटना एसपीजी मशीनों की खरीद एजेंसी थी। इन मशीनों के लिए एएमसी को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। आरडब्ल्यूपी/बेला, स्वयं रखरखाव का

---

[280] 100000 पहिये x 90 सेकंड /3600 प्रति पहिये

[281] 275 दिन x 24 घंटे x 4 मशीनें

[282] ₹ 80.39 करोड़/4 x 2

[283] अच्छी संरचना पहिये मशीनों/उपकरण के पश्च चरण पर पहिया परिष्करण के लिए मोल्ड कक्ष में प्रयुक्त

[284] ₹ 857.60 की दर पर पहियों के पुन: कार्य की लागत और 2015-16, 2016-17 और 2017-18 में क्रमशः 3323, 6368 और 9326 पहियों पर पुन: कार्य किया गया।

प्रबंधन कर रही थी और सभी चार मशीनें कार्याशील थी। आरडब्ल्यूपी ने स्वीकार किया कि एसपीजी मशीनों की विश्वसनीयता संतोषजनक नहीं थी। उन्होंने कहा कि उन्होंने स्प्रू वॉश खरीद की योजना बनाई जैसा कि आरडब्ल्यूएफ, येहलंका में उपलब्ध है।

तथापि, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने अपनी आवश्यकता से अधिक एसपीजी मशीनों की खरीद का उत्तर नहीं दिया। उन्होंने एसपीजी और सीएनसी हब कटिंग मशीन के कम निष्पादन के लिए कारण नहीं बताया।

(iv) अपनी आवश्यकता का निर्धारण किए बिना प्रणाली की खरीद

एक स्वचालित भंडारण और पुन: प्राप्ति प्रणाली (एएसआरएस) में निर्दिष्ट भंडारण स्थानों से स्वचालित प्रतिस्थापन और पुन: लोड लेने के लिए कंप्यूटर नियंत्रित प्रणाली का एक स्वरूप है। एएसआरएस का खरीद आदेश अप्रैल 2012 में ₹ 2.43 करोड़ की लागत पर जारी किया गया था। नवंबर 2012 में उक्त को सुपुर्द किया गया था। 90 *प्रतिशत* से अधिक संस्थापन कार्य के पूरा होने के बाद, आरडब्ल्यूपी/बेला ने निर्णय लिया (नवंबर 2015) कि एएसआरएस सुविधा आरडब्ल्यूपी के लिए अधिक प्रभावी नहीं होगी।

आरडब्ल्यूपी/बेला ने कहा (नवम्बर 2015) कि कार्यशाला परियोजना संगठन/पटना द्वारा एएसआरएस की खरीद को अंतिम रूप दिया गया था। उन्होंने कहा कि इस मशीन को रेलवे की अन्य उत्पादन इकाइयों में स्थानांतरित करने का प्रयास किया जा रहा है। हालांकि, स्थानांतरण नहीं किया गया। यह प्रणाली आज तक (जुलाई 2018) तक असंस्थापित/अप्रयुक्त रही।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2019) कि एएसआरएस जून 2018 में आरंभ किया गया था। तथापि, यह स्पष्ट नहीं किया गया था कि क्या उक्त का उपयोग इस उद्देश्य के लिए किया जा रहा था।

4.2.5 विद्युत का अधिक उपयोग

प्रारंभिक स्वीकृति परीक्षण (पीएटी) के प्रयोजन के लिए, एल एंड टी को एकीकृत रूप से पूरे संयंत्र के संचालन को साबित करना था। तदनुसार, उन्होंने बिहार राज्य विद्युत बोर्ड (बीएसईबी) के माध्यम से विद्युत की व्यवस्था के लिए मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ)/कार्यशाला परियोजना से अनुरोध किया। वे यूनिट सबस्टेशन के सभी एलटी पैनलों में पहले से ही स्थापित केडब्ल्यूएच मीटर के

माध्यम से उपभोग की गई वास्तविक बिजली की लागत की प्रतिपूर्ति करने पर सहमत हुए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरडब्ल्यूपी ने विद्युत की वास्तविक जरूरत/आवश्यकता का मूल्यांकन नहीं किया था। उन्होंने एचटीएस (III) श्रेणी (132 केवीए) के अंतर्गत अधिकतम अनुबंध मांग 26.67 एमवीए के लिए संयंत्र को बिजली की आपूर्ति के लिए बीएसईबी के साथ एक समझौता किया (जून 2011)। फर्म (मै. एल एंड टी) कुछ संयंत्र और मशीनरी के परीक्षण के लिए विद्युत आपूर्ति की मांग कर रही थी। तथापि, बीएसईबी से आरडब्ल्यूपी द्वारा प्राप्त कनेक्शन लगभग पूरी क्षमता पर संयंत्र चलाने के लिए पर्याप्त था। जुलाई, 2011 और दिसंबर, 2012 के दौरान, रेलवे ने बिजली की खपत के लिए बीएसईबी को ₹ 51.17 करोड़ की राशि का भुगतान किया। इसके प्रति वास्तविक रूप से खपत[285] की गई यूनिट के लिए मै. एल एंड टी से केवल ₹ 4.70 करोड़ की राशि प्राप्त हुई थी। इस प्रकार जुलाई, 2011 से दिसंबर 2012 के दौरान आरडब्ल्यूपी को बिना किसी वास्तविक आवश्यकता के अतिरिक्त बिजली लेने के कारण ₹ 46.48 करोड़[286] की हानि हुई।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2019) कि बिजली की अधिक खपत के कारण थे:

- रेलवे बोर्ड द्वारा कम लक्ष्य आवंटन के कारण संस्थापित क्षमता से नीचे संयंत्र का संचालन,
- संयंत्र में कार्य की दो शिफ्ट,
- कुशल कर्मचारियों की कम उपलब्धता

यह इंगित करता है कि संस्थापित क्षमता से बहुत कम लक्ष्यों का आबंटन और तदनुसार पहियों का उत्पादन संयंत्र के कम उपयोग और बिजली की अधिक खपत के मुख्य कारणों में से एक था। इससे संयंत्र की स्थापना के औचित्य पर भी प्रश्न उठता है।

---

[285] संविदा करार के अनुसार पीएटी के दौरान संयंत्र में खपत की गई विद्युत को मै. एल एंड टी को डेबिट किया जाना चाहिए।

[286] बीएसईबी को भुगतान की गई राशि और एल एंड टी से वसूल की गई राशि का अंतर (₹ 51.17 - ₹ 4.70 करोड़)

4.2.6 बीजी पहियों के आरंभिक उत्पादन में विलम्ब

आरंभ में, बॉक्स'एन पहियों के निर्माण के लिए एक एकल उत्पाद कारखाने के रूप में आरडब्ल्यूपी की योजना बनाई थी (सितम्बर 2005)। प्रति वर्ष 25,000 से 30,000 से अधिक बॉक्स'एन पहियों की मांग नहीं थी। तदनुसार, व्हील टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) की बैठक के दौरान, रेलवे बोर्ड ने (अगस्त 2012) आरडब्ल्यूपी/बेला को बीजी कोचिंग पहियों का उत्पादन करने की संभावनाओं का पता लगाने की सलाह दी।

लेखापरीक्षा में देखा कि आरडब्ल्यूपी केवल कुछ उपकरण और टैकल खरीदते हुए मौजूदा उपकरणों के साथ बीजी कोचिंग पहियों का उत्पादन शुरू करने में सक्षम था। हालांकि, आरडब्ल्यूपी ने जनवरी 2016 में बीजी कोचिंग पहियों के उत्पादन के लिए उपकरण और टैकल खरीदने की प्रक्रिया शुरू की। ये जून 2016 से आरडब्ल्यूपी में प्राप्त हुए थे और सितंबर 2016 से बीजी कोचिंग पहियों की कास्टिंग शुरू हुई थी।

लेखापरीक्षा में पाया कि

(i) संयंत्र संस्थापना चरणों में बॉक्स'एन लूज पहियों की वार्षिक आवश्यकता में भारी कमी आई थी। इससे संकेत मिलता है कि डीपीआर स्तर पर और संस्थापित क्षमता में वृद्धि के समय किए गए मूल्यांकन उचित नहीं थे।

(ii) डब्ल्यूटीए ने बॉक्स' एन पहियों की कम मांग के कारण बीजी कोचिंग पहियों का उत्पादन करने के लिए बदलाव करने के लिए बार-बार सलाह दी है। हालांकि, आरडब्ल्यूपी में असामान्य देरी के बाद उक्त हेतु प्रक्रिया शुरू की गई।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2019) कि बीजी कोचिंग पहियों के लिए आबंटन रेलवे बोर्ड द्वारा 2016-17 की दूसरी तिमाही में ही किया गया था। आरडब्ल्यूपी ने 2015-16 में बीजी पहियों का निर्माण शुरू किया और सितंबर 2016 में प्रेषण शुरू कर दिया।

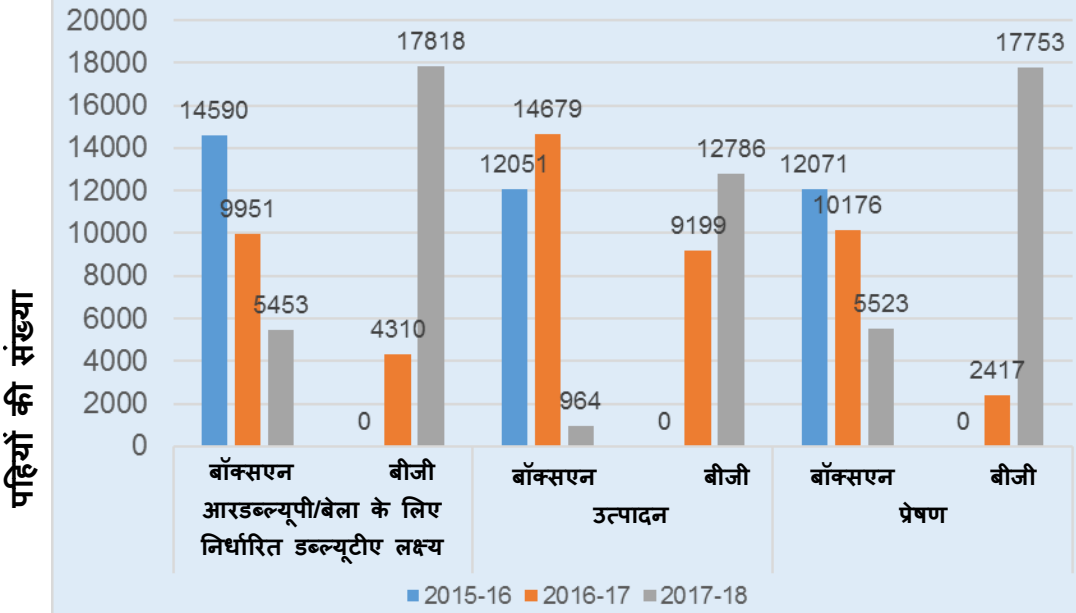
उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि यद्यपि रेलवे बोर्ड ने आरडब्ल्यूपी/बेला को अगस्त 2012 में बीजी कोचिंग पहियों का उत्पादन करने की संभावनाओं का पता लगाने की सलाह दी थी, फिर भी उत्पादन के लिए आबंटन 2016-17 में ही किया गया था। रेलवे बोर्ड द्वारा आवंटन के अभाव में आरडब्ल्यूपी ने भी अपनी तैयारी में विलम्ब किया।

4.2.7 उत्पादन लक्ष्य और उपलब्धियां

जोनल रेलवे ने पहियों के लिए यह मांग पिछले वर्ष की 31 जुलाई तक रेलवे बोर्ड के स्टोर निदेशालय को भेज दी थी। इसके आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा प्रत्येक वर्ष आरडब्ल्यूपी का उत्पादन लक्ष्य निर्धारित किया गया था। व्हील टाइप एक्सल (डब्ल्यूटीए) आबंटन बैठकें आरडब्ल्यूपी के प्रतिनिधित्व में अतिरिक्त सदस्य/उत्पादन इकाई (रेल बोर्ड) द्वारा प्रत्येक तिमाही में आयोजित की जाती हैं। उत्पाद प्रक्रिया में आरडब्ल्यूपी द्वारा सामना की जाने वाली बाधाओं के साथ आरडब्ल्यूपी की आवश्यकताओं पर बैठक के दौरान प्रकाश डाला गया है।

वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान डब्ल्यूटीए आबंटन और लक्ष्य तथा उपलब्धियों की वर्षवार स्थिति इस प्रकार थी:

ग्राफ 4.3: आबंटन उत्पादन और प्रेषण का विवरण



उपर्युक्त डेटा से लेखापरीक्षा में पाया कि

i) संयंत्र की उत्पादन योजना के अनुसार लक्ष्य 25,000 पहिये था। तथापि, डब्ल्यूटीए बैठक में 2015-16 के दौरान लक्ष्य 42 *प्रतिशत* (14590 पहिये) तक कम कर दिया गया था। संयंत्र 17 *प्रतिशत* तक कम किये गये लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहा और पहियों का वास्तविक उत्पादन 12,051 रहा।

ii) 2016-17 के दौरान भी, उत्पादन योजना (12,500 बॉक्सएन पहिये और 10,000 बीजी पहिये) के प्रति संयंत्र का लक्ष्य 9,951 बॉक्सएन और 4,310 बीजी पहियों तक कम कर दिया गया था। बॉक्सएन पहियों में लक्ष्य में कमी कम मांग

के कारण की गई थी। इस बार, आरडब्ल्यूपी ने 48 *प्रतिशत* (14,679 पहियों) तक अतिरिक्त बॉक्सएन पहियों का निर्माण किया। इसके परिणामस्वरूप उपयोग हेतु 10,176 पहियों के वास्तविक प्रेषण के बाद 4503 बॉक्सएन पहियों का स्टॉक जमा हो गया। इसी प्रकार, बीजी पहियों का उत्पादन 4,310 पहियों के कम लक्ष्य के प्रति 113 *प्रतिशत* अधिक था। इसके परिणामस्वरूप उपयोग हेतु 2,417 पहियों के वास्तविक प्रेषण के बाद भी 6,782 बीजी पहियों का स्टॉक जमा हो गया।

iii) 2017-18 के दौरान, संयंत्र ने 23,271 पहियों (दोनों बॉक्स'एन और बीजी) के डब्ल्यूटीए आवंटन के प्रति 13,750 पहियों (41 *प्रतिशत* तक कम) का उत्पादन किया। बॉक्सएन और बीजी पहियों के लिए, यह क्रमशः 82 *प्रतिशत* और 28 *प्रतिशत* तक कम था।

इस प्रकार, संयंत्र ने डब्ल्यूटीए द्वारा निर्धारित लक्ष्य/आबंटन का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप एक वर्ष में स्टॉक जमा हो गया और बाद के वर्ष में कम उत्पादन हुआ। इसके अतिरिक्त, आरडब्ल्यूपी द्वारा पहियों के उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य इसकी उत्पादन क्षमता (प्रति वर्ष 50,000 पहिये) की तुलना में 70 *प्रतिशत* से 89 *प्रतिशत* तक कम था। इस प्रकार संयंत्र की संस्थापित क्षमता का कम उपयोग किया गया। दूसरी ओर, पहियों को लगातार बाहरी एजेंसियों (डीएसपी) से खरीदा जा रहा था और मौजूदा संयंत्र (आरडब्ल्यूएफ) में भी इसका उत्पादन किया जा रहा था।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी ने कहा (जून 2018 और नवंबर 2018) कि मौजूदा श्रमबल 50,000 पहिये कास्ट करने के लिए पर्याप्त है। तथापि, पहियों का उत्पादन पूरी तरह से रेलवे बोर्ड द्वारा किये गये आवंटन पर निर्भर करता है। अधिक आवंटन की मांग के बावजूद डब्ल्यूटीए द्वारा कम आवंटन के कारण आरडब्ल्यूपी/बेला के रिकॉर्ड में उपलब्ध नहीं थे। श्रम की अल्प-उपयोगिता का कारण क्षमता की तुलना में डब्ल्यूटीए बैठकों में पहियों का कम आवंटन हो सकता है।

4.2.8 पहियों के उत्पादन के लिए इनपुट सामग्री और बिजली की अधिक खपत

क) 2004 में तैयार आरडब्ल्यूपी की डीपीआर में, पहियों के उत्पादन के दौरान विभिन्न सामग्रियों का उपयोग किए जाने वाली मात्रा का अनुमान लगाया गया था। इसमें स्क्रैप स्टील, ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैंक, तरल ऑक्सीजन, तरल पेट्रोलियम गैस आदि शामिल थे। इन सामग्रियों की अनुमानित मात्रा आरडब्ल्यूएफ/येहलंका के उत्पादन आंकड़ों पर आधारित थी। लेखापरीक्षा ने 2015-16 से 2017-18 के

दौरान आरडब्ल्यूपी में पहियों के उत्पादन के दौरान इन सामग्रियों की खपत की मात्रा का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा में पाया कि सामग्री सामान्यत अनुमानित मात्रा से अधिक प्रयुक्त की गई जैसा कि नीचे वर्णित किया गया है:

तालिका 4.4 - पहियों की कास्टिंग के दौरान सामग्री की अधिक खपत

सामग्री	मानकों/डीपीआर के अनुसार अपेक्षित	वास्तविक खपत	अधिक खपत	टिप्पणियां
स्क्रैप स्टील	प्रत्येक हीट को 27 कास्टिंग के लिए 21 एमटी स्क्रैप स्टील की आवश्यकता है। इस प्रकार, विगत तीन वर्षों के दौरान 75940 पहियों की कास्टिंग के लिए 41848 एमटी स्टील की आवश्यकता है।	49608 एमटी	6922 एमटी	यह प्रयुक्त अतिरिक्त स्क्रैप स्टील अतिरिक्त 14596 पहिये उत्पादित कर सकते थे।
ग्रेफाइट मोल्ड ब्लेंक्स (जीएमबी)	1000 बॉक्सएन पहियों की कास्टिंग हेतु 1.88 जीएमबी (48.5" जीएमबीएस) अपेक्षित था।	2.60 से 3.03 जीएमबी प्रति 1000 बॉक्सएन पहिये	0.72 से 1.15 जीएमबी प्रति 1000 बॉक्सएन पहिये	प्रयुक्त अधिक जीएमबी की लागत - ₹ 1.53 करोड़
	1000 बीजी कोचिंग पहियों की कास्टिंग हेतु 3.60 जीएमबी (43.5" जीएमबीएस) अपेक्षित था।	3.80 से 4.37 जीएमबी प्रति 1000 बीजी कोचिंग पहिये	0.20 से 0.77 जीएमबी प्रति 1000 बीजी कोचिंग पहिये	प्रयुक्त अधिक जीएमबी की लागत - ₹ 1.02 करोड़
तरल ऑक्सीजन (एलओएक्स)	20 लीटर अर्थात 22.8 केजी का एलओएक्स प्रति पहिया। इस प्रकार तीन वर्षों के दौरान 75940 पहियों की कास्टिंग के लिए 1731 एमटी लॉक्स अपेक्षित था।	2936 एमटी	1205 एमटी	प्रयुक्त अधिक लॉक्स की लागत - ₹ 1.65 करोड़
तरल पेट्रोलियम गैस (एलपीजी)	एलपीजी प्रति पहिये का 24 केजी। इस प्रकार तीन वर्षों के दौरान 75940 पहियों की कास्टिंग के लिए एलपीजी 1822.560 एमटी एलपीजी अपेक्षित था।	5007.355 एमटी	3184.795 एमटी	प्रयुक्त अधिक एलपीजी की लागत - ₹ 17.49 करोड़

उत्पादन में इनपुट सामग्री की अधिक खपत आरडब्ल्यूपी द्वारा शुरू की गई प्रक्रियाओं में अक्षमताओं को ईंगित करती है। इससे पूंजी भी अवरुद्ध हुई।

ख) डीपीआर में, यह आकलन[287] किया गया था कि आरडब्ल्यूपी को वार्षिक रूप से 50,000 पहियों के निर्माण के लिए 385 लाख केडब्ल्यूएच बिजली की आवश्यकता होगी। इसमें से, 80 *प्रतिशत* का उपभोग व्हील प्रोसेसिंग शॉप और शेष 20 *प्रतिशत* संबद्ध सेवाओं/सुविधाओं के लिए किया जाना था। केवल व्हील शॉप के फर्नेस में 60 *प्रतिशत* अर्थात खपत के 231 लाख केडब्ल्यूएच शामिल था। यह भी अनुमान लगाया गया था कि प्रत्येक पहिया ढालने के लिए भट्टी में 463[288] केडब्ल्यूएच बिजली की आवश्यकता होगी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पहिया उत्पादन प्रयोजन (शॉप-वार) और गैर-उत्पादन प्रयोजनों के लिए ऊर्जा खपत के रिकॉर्ड आरडब्ल्यूपी द्वारा नहीं रखे गए थे। वर्ष 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान आरडब्ल्यूपी/बेला में तीनों भट्टियों में बिजली की वास्तविक खपत 351.6 लाख[289] केडब्ल्यूएच के मानदंडों की तुलना में 500.73 लाख केडब्ल्यूएच थी। इस प्रकार, पिछले तीन वर्षों के दौरान इन भट्टियों में 149.13 लाख केडब्ल्यूएच ऊर्जा का अधिक उपभोग किया गया। इसके अतिरिक्त खपत के लिए वित्तीय निहितार्थ ₹ 11.79 करोड़ था।

ग) सहायक सेवाओं पर बिजली की खपत का मानदंड 108.45[290] केडब्ल्यूएच प्रति पहिया खपत थी। तथापि, वर्ष 2015-16 से 2017-18[291] के दौरान आरडब्ल्यूपी/बेला में प्रति पहिया वास्तविक खपत 110 केडब्ल्यूएच से 212 केडब्ल्यूएच तक भिन्न थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि इस अवधि के दौरान प्रति पहिया ऊर्जा की औसत खपत 883.80 केडब्ल्यूएच प्रति पहिया थी, जो प्रति पहिया 108.45 केडब्ल्यूएच के मानदंड से भी काफी अधिक थी। 2015-16 से 2017-18 के दौरान बिजली की इस अतिरिक्त खपत का वित्तीय निहितार्थ ₹ 35.68 करोड़ था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने आकलन किया कि भले ही बिजली की समान मात्रा का उपभोग करते हुए, आरडब्ल्यूपी ने प्रति वर्ष 1,00,000 पहियों का उत्पादन किया था, प्रति पहिया खपत अभी भी 171

---

[287] आरडब्ल्यूएफ/येलहंका, बैंगलोर में बिजली की खपत की प्रवृत्ति के आधार पर,

[288] 23140019.4 केडब्ल्यूएच/50000 पहिये

[289] तीन वर्षों की अवधि के दौरान 463 केडब्ल्यूएच प्रति पहिये की दर पर

[290] संदर्भ विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (तालिका 8.3.4)। तीन वर्षों की अवधि के दौरान पहिये के 110000 अनुमानित उत्पादन के आधार पर गणना की गई दर।

[291] आरडब्ल्यूपी/बेला में भट्ठी के लिए अलग-अलग मीटर की व्यवस्था की गई थी लेकिन अन्य शॉप (भट्ठी के अलावा) में बिजली की खपत के लिए कोई मीटर रीडिंग दर्ज नहीं की गई थी। इस प्रकार, डीपीआर में बताए गए मानदंडों के 20 *प्रतिशत* (100-80) को ध्यान में रखते हुए, लेखा परीक्षा ने व्हील शॉप (फर्नेस को छोड़कर) में बिजली की खपत का आंकलन किया।

केडब्ल्यूएच होगी। यह आरडब्ल्यूएफ/येलहंका में सहायक सेवाओं पर वास्तविक खपत पैटर्न के आधार पर तैयार किए गए 108.45 केडब्ल्यूएच प्रति व्हील के मानदंड से बहुत अधिक है।

आरडब्ल्यूपी ने समीक्षा की अवधि के दौरान 47,901 पहियों का उत्पादन किया, लेकिन सभी प्रमुख इनपुट सामग्री के साथ-साथ बिजली की खपत मानदंड से अधिक की गई थी। यह आरडब्ल्यू द्वारा पालन की जा रही प्रणाली और प्रक्रियाओं में अक्षमताओं को दर्शाता है। आरडब्ल्यूपी द्वारा अपनाई जा रही प्रक्रियाओं और कार्यविधियों की समीक्षा करने की आवश्यकता है। आरडब्ल्यूपी को पहियों के उत्पादन के लिए इनपुट सामग्री और बिजली की अधिक मात्रा लेने के कारणों का विश्लेषण करने और इसका समाधान करने की आवश्यकता है। देश में पहियों के उत्पादन की लागत हमेशा बाजार से खरीदे गए पहियों की लागत से कम होनी चाहिए।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2019) कि सामग्री की अधिक खपत के कारण इस नवोदित संयंत्र के प्रारंभिक चरण में अतिरिक्त अस्वीकृति का होना था। उन्होंने कहा कि उत्पादन लक्ष्य, स्टाफ की विशेषज्ञता में वृद्धि के साथ इसमें कमी आएगी। उन्होंने यह भी कहा कि अस्वीकृत पहिए पुन: काटने और विद्युत आर्क भट्टी में कबाड़ के लिए प्रयोग होने हेतु भेज दिए गऐ थे। 2015-16 से 2017-18 के दौरान, कुल ढाले गऐ पहियों का लगभग 17 *प्रतिशत* अस्वीकृत कर दिया गया और पुन: काटने के लिए भेज दिया गया। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि आरडब्ल्यूपी में अस्वीकृति दर काफी अधिक थी क्योंकि लेखापरीक्षा ने इसी प्रकार के पहिया संयंत्र (रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका) में पाया था कि पिछले तीन वर्षों के दौरान औसत अस्वीकृत दर केवल 5.80 *प्रतिशत* थी।

4.2.9 पर्यावरणीय मामले

क. राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से मंजूरी

आरडब्ल्यूपी ने सक्षम प्राधिकारियों से पर्यावरण के संबंध में सभी आवश्यक सांविधिक स्वीकृतियां प्राप्त की थीं। हालांकि, संग्रह, प्राप्ति, उपयोग, भंडारण, परिवहन और खतरनाक अपशिष्ट के निपटान के लिए स्वीकृति 26 जून 2017 को समाप्त हो गई। आरडब्ल्यूपी को इसे नवीकृत करना था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा में पाया गया कि आरडब्ल्यूपी को अभी तक निम्नलिखित मुद्दों पर कार्रवाई करनी थी:

(i) भट्टी धुएं का उत्सर्जन करती है जो प्रदूषण पैदा करती है। इसे रोकने के लिए ₹ 21.48 करोड़ की लागत से एक धूआँ निष्कर्षण प्रणाली स्थापित की जानी थी। अभी उसे भी संस्थापित किया जाना था (जुलाई 2018)।

(ii) मै. एलएंडटी द्वारा 500 एम^3/दिन क्षमता के सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट (एसटीपी) का निर्माण और संस्थापन किया गया था और इसका परीक्षण भी किया गया था। तथापि, पूर्ण लोड क्षमता न होने के कारण यह निष्क्रिय रहा क्योंकि आवासीय क्वार्टरों का निर्माण अभी किया जाना था। आरडब्ल्यूपी/बेला में पर्याप्त प्रशोधन के बाद अपशिष्ट जल का पुन: चक्रण और पुन: उपयोग नहीं किया जा रहा था। संयंत्र/शॉप तल एसटीपी से नहीं जुड़ा था और संयंत्र से निकलने वाले बहिस्त्राव के बहिस्त्राव प्रशोधन के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई थी।

(ख) खतरनाक अपशिष्ट का निपटान न करना

आरडब्ल्यूपी को खतरनाक अपशिष्ट के संग्रहण, भंडारण, परिवहन, बिक्री हेतु प्राप्ति और निपटान के लिए एक सुविधा का संचालन करना था। उन्हें 90 दिनों से अधिक की अवधि के लिए खतरनाक अपशिष्ट को स्टोर करने की आवश्यकता नहीं थी। उन्हें ऐसे अपशिष्ट के बिक्री परिवहन, भंडारण, पुन:चक्रण और पुन: संसाधन के रिकॉर्ड बनाए रखने और निरीक्षण के लिए रिकॉर्ड बनाने की भी आवश्यकता थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि संयंत्र के चालू होने के बाद से आरडब्ल्यूपी ने खतरनाक अपशिष्ट के निपटान के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। 2010-11 में हाइड्रोलिक तेल, इंजन तेल, गियर तेल 2580 लीटर और 136 केजी मापन के एस्बेस्टोस जैसे खतरनाक अपशिष्ट संयंत्र के आरंभ किये जाने के बाद से बिना निपटान के ही पड़ा था। यह बिहार राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (बीएसपीसीबी) द्वारा प्राधिकृत प्रदूषण मानदंडों के प्रावधान के खिलाफ था।

उत्तर में, आरडब्ल्यूपी प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2019) कि धूआं निष्कर्षण प्रणाली की स्थापना प्रस्ताव चरण (अप्रैल 2019) में थी। उन्होंने आगे कहा कि खतरनाक सामग्री बिना निपटान के पड़ी हुई है क्योंकि बिहार में कोई एजेंसी उपलब्ध नहीं थी। इस मुद्दे को नवंबर 2016 से जनवरी 2019 के दौरान आरडब्ल्यूपी प्रशासन द्वारा बीएसपीसीबी के साथ बताया गया है। तथापि, बीएसपीसीबी से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है। रेलवे बोर्ड को संयंत्र में खतरनाक अपशिष्ट सामग्री के

भंडारण से बचने के लिए हस्तक्षेप करने और इस मुद्दे को हल करने की आवश्यकता है।

4.2.10 निष्कर्ष

आरडब्ल्यूपी की स्थापना से पहले, तत्कालीन मौजूदा उत्पादन इकाई, आरडब्ल्यूएफ और दुर्गापुर इस्पात संयंत्र द्वारा लूज पहियों के लिए भारतीय रेल की आवश्यकता को पूरा किया जा रहा था। आरडब्ल्यूएफ स्वयं भारतीय रेल आवश्यकताओं के लिए पहियों के उत्पादन को संभालने में सक्षम था। हालांकि आरडब्ल्यूपी, बेला पर्याप्त औचित्य के बिना स्थापित की गई थी। पिछले तीन वर्षों के दौरान, रेल बोर्ड द्वारा आरडब्ल्यूपी को सौंपे गए उत्पादन की मात्रा इसकी संस्थापित क्षमता से काफी कम थी। इसे ध्यान में रखते हुए, आरडब्ल्यूपी को 2012 में कोचिंग बीजी पहियों का उत्पादन शुरू करने के लिए कहा गया था। उन्होंने 2016 में ही बीजी पहियों का उत्पादन शुरू किया।

एल एंड टी की संयंत्र की स्थापना का कार्य सौंपा गया था। तथापि, वे समय पर कार्य पूरा नहीं कर सके। मूल फर्म की अपेक्षा आरडब्ल्यूपी ने निष्पादन जांच मैकोन के माध्यम से की गई थी। संयंत्र को अंतिम स्वीकृति प्रमाण पत्र जारी किए बिना उत्पादन इकाई के रूप में घोषित किया गया था। इस प्रकार, संयंत्र लगाने का कार्य बड़े पैमाने पर पूरा नहीं हुआ था। आवश्यक संयंत्र और मशीनरी उचित कार्यशील स्थिति में थे यह सुनिश्चित किए बिना संयंत्र को परिचालन योग्य घोषित किया गया था। जब 2015-16 से आरडब्ल्यूपी में पहिया का उत्पादन शुरू हुआ था, सभी मशीनों की वारंटी समाप्त हो गई थी।

आरडब्ल्यूपी ने 2015-16 से 2017-18 के दौरान 47901 पहियों का उत्पादन किया, लेकिन उपर्युक्त निर्धारित मानकों से अधिक बिजली के साथ-साथ सभी मुख्य आगत सामग्री का उपभोग किया गया। इससे आरडब्ल्यूपी द्वारा अनुसरण की गई प्रणालियों और प्रक्रियाओं में कमियों का संकेत मिलता है। इसने वायु, जल और भूमि प्रदूषण और खतरनाक कचरे के निपटान के समाधान के लिए पर्याप्त कार्रवाई भी नहीं की।

4.2.11 सिफारिशें

1. ***आरडब्ल्यूपी की क्षमता का इष्टतम उपयोग संयंत्र स्थापित करने में होने वाले व्यय को ध्यान में रखते हुए सुनिश्चित किया जाना आवश्यक है।***

2. *आरडब्ल्यूपी को पहियों के उत्पादन में इनपुट सामग्री (स्क्रैप इस्पात, ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैंक्स, तरल ऑक्सीजन, एलपीजी) और विद्युत की अतिरिक्त मात्रा के उपभोग के कारणों का विश्लेषण करना चाहिए। इसके समाधान हेतु सुधारात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए।*
3. *आरडब्ल्यूपी को निर्धारित मानकों के अनुसार खतरनाक कचरे के निपटान सहित पर्यावरणीय प्रदूषण के समाधान के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।*

यह मामला 9 जनवरी 2019 को रेलवे बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत किया गया; उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। (30 सितंबर 2019)

4.3 सीओएफएमओडब्ल्यू और आरसीएफ: कट टू लेंथ मशीन चालू न होने के कारण निष्फल व्यय

रेल कोच फैक्ट्री ने अक्टूबर 2012 में सीओएफएमओडब्ल्यू के माध्यम से कट-टू लेंथ मशीन का आयात किया। मशीन को मई 2013 में संस्थापित किया गया था। इसके बाद परीक्षण किए गए थे। हालांकि, चालू करने के लिए किए गए परीक्षण सफल नहीं हुए थे क्योंकि मशीनें बोली के अनुसार निर्धारित सटीकता से कॉइल्स को काटने में सक्षम नहीं थी और ठेका के निर्धारित मानकों को पूरा नहीं करती थी। मार्च 2014 में, मशीन को अस्वीकार करने के लिए आरसीएफ ने सीओएफएमओडब्ल्यू को प्रस्ताव दिया। हालांकि, सीओएफएमओडब्ल्यू ने फर्म के साथ लंबे पत्राचार को चुना और मशीन को समयबद्ध तरीके से अस्वीकार करने के लिए ठेका संबंधी प्रावधानों का पालन नहीं किया। उन्होंने फर्म द्वारा आपूर्ति की गई मशीन की लागत की वसूली करने का अवसर खो दिया। रेलवे के पास बैंक गारंटी के नकदीकरण के अलावा कोई कानूनी उपाय उपलब्ध नहीं था। इस प्रकार मशीन की खरीद पर खर्च किए गए ₹ 12.05 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला ने वर्कशॉप के आधुनिकीकरण का केन्द्र (सीओएफएमओडब्ल्यू) के साथ प्रतिस्थापन के कारण कट-टू लेंथ मशीन[292] की खरीद के लिए एक मांगपत्र (मार्च 2008) रखा। रेलवे बोर्ड ने मई 2008 में खरीद के प्रस्ताव को अनुमोदित किया। सीओएफएमओडब्ल्यू द्वारा आमंत्रित वैश्विक

[292] मशीन धातु की शीटों को काटने के लिए प्रयुक्त होती है जिसका उपयोग डिब्बों के निर्माण में किया जाता है।

निविदाएं जुलाई 2010 में खोली गई थी। स्वदेशी लागतों के प्रति यूरो 16,91,000 प्लस ₹ 1.44 करोड़ की लागत से अपने भारतीय एजेंट के माध्यम से डिमेको एलीप्रेस्से फ्रांस, को स्वीकृति पत्र (अक्टूबर 2011) जारी किया था।

आयातित मदों के लिए ठेके के निबन्धन एवं शर्तो में निरीक्षण प्रमाणपत्र और प्रेषण दस्तावेजों के प्रस्तुतिकरण के प्रति अप्रतिहस्तांतरणीय साख पत्र के माध्यम से निवल एफओबी मूल्य के 80 *प्रतिशत* भुगतान को निर्धारित किया गया। लदाई प्रेषण दस्तावेजों की प्राप्ति के 30 दिनों के भीतर की जानी थी। शेष 20 *प्रतिशत* भुगतान संस्थापन, चालू करने और प्रमाणित जांच प्रमाण पत्र जारी होने के बाद बैंक हस्तांतरण के माध्यम से किया गया था।

मशीन अक्टूबर 2012 में प्राप्त हुई थी और आरसीएफ ने फर्म को ₹ 12.05 करोड़ का भुगतान किया था। मशीन का संस्थापन और चालू करना आरसीएफ में इसकी प्राप्ति के 120 दिनों के अन्दर अर्थात फरवरी 2013 तक किया जाना था। हालांकि, मशीन मई 2013 में संस्थापित की गई थी। इसके बाद परीक्षण किए गए थे। हालांकि, चालू करने का परीक्षण सफल नहीं हुआ था। मशीन बोली के अनुसार निर्धारित सटीकता से कोइल्स को काटने में सक्षम नहीं थी और इसने ठेका में तय मानकों को प्राप्त नहीं किया। मार्च 2014 में, आरसीएफ ने मशीन को अस्वीकार करने के लिए सीओएफएमओडब्ल्यू को प्रस्ताव दिया। हालांकि, सीओएफएमओडब्ल्यू ने त्रिदलीय बैठक (जून 2014) के लिए व्यवस्था की और बिना किसी सफल परिणामों के जून 2016 तक लगातार परीक्षण जारी रखे। अंतत, आरसीएफ ने मशीन को अस्वीकार (सितम्बर 2016) किया और फर्म, उनके भारतीय एजेंट और सीओएफएमओडब्ल्यू को अस्वीकृति की सलाह भेजी। सीओएफएमओडब्ल्यू ने पुन: संयुक्त निरीक्षण (जनवरी 2017 और अप्रैल 2017) करने की कोशिश की। यह सफल नहीं हुआ क्योंकि फर्म सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए आगे नहीं आई।

स्वीकृत निविदा का खंड 2102 (बोली दस्तावेज भाग-I) परेषितियों के अस्वीकृति अधिकार से संबंधित है। खंड में अनुबंधित किया गया कि यदि कोई अस्वीकृति होती है तो मशीन के चालू होने के 90 दिनों के अंदर दी जानी चाहिए। मशीन का परीक्षण (जो फरवरी 2013 से संस्थापित और चालू होनी चाहिए) मई 2013 से प्रारंभ होना चाहिए था। ठेके के संदर्भ में रेलवे द्वारा इस तिथि (मई 2013) तक मशीन को अस्वीकृत किया जाना चाहिए था। हालांकि, सीओएफएमओडब्ल्यू ने फर्म के साथ लंबा पत्राचार करना चुना था। मशीन ठेका दस्तावेजों में नियत

किए गए अपेक्षित मानकों के अनुरूप नहीं थी। अत: मशीन को वर्तमान तिथि तक शुरू नहीं किया जा सका।

अप्रैल 2013 में, रेलवे बोर्ड ने आपूर्ति के बाद मशीन को अस्वीकार करने के मामलों का प्रबंधन करने के लिए प्रक्रिया का अनुपालन करने के संबंध में विनिर्देश जारी किए थे। यहां तक कि यह सीओएफएमओडब्ल्यू और आरसीएफ द्वारा लागू नहीं किया जा सका, चूंकि ठेके के अनुसार नियत तिथियां पहले ही बीत चुकी थी। वर्तमान में, रेलवे के पास मशीन को अस्वीकार करने का कोई वैध कारण नहीं है। अब इस विलंब स्तर पर पांच वर्ष बीत जाने के बाद मशीन को अस्वीकार करना कानूनी रूप से तर्कसंगत नहीं है। सीओएफएमओडब्ल्यू ने एकतरफा तौर पर मशीन को इसके बावजूद अगस्त 2017 में चालू घोषित कर दिया था कि आरसीएफ, अंतिम उपयोगकर्ता द्वारा इसको अस्वीकार कर दिया गया था। सितंबर 2018 में लेखापरीक्षा द्वारा की गई जांच के अनुसार, मशीन को अभी तक चालू नहीं किया गया था।

खंड 2105 (बोली दस्तावेज भाग-I) अस्वीकृत भंडारों के संबंध में ठेकेदारों द्वारा प्राप्त किए गए अग्रिम/आंशिक भुगतान के प्रतिदाय के नियमों को निर्धारित करता है। खंड के अनुसार ठेकेदार भंडारों की अस्वीकृति के संबंध में परेषिती से सूचना प्राप्त होने के 21 दिनों के अंदर क्रेता को राशि प्रतिदाय करेगा। चूक के कारण, क्रेता ऐसे मूल्य की वसूली करने हेतु ठेकेदार के विरुद्ध कार्रवाई कर सकता है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे ने इस प्रकार की कार्यप्रणाली का प्रयोग नहीं किया। तदनुसार, उन्होंने आपूर्तिकर्ता फर्म से राशि वसूल करने का अवसर खो दिया। रेलवे के पास यूरो 169,100 प्लस ₹ 14.4 लाख हेतु बैंक गारंटी को भुनाना ही एकमात्र उपाय था जो 30 जून 2019 तक मान्य है।

प्रतिक्रिया में, मुख्य संयंत्र इंजीनियर/आरसीएफ (जुलाई 2016 और अप्रैल 2017) सहमत हुए कि मशीन अभी तक चालू नहीं हुई थी। रेलवे ने फर्म द्वारा आपूर्ति की गई मशीन की लागत को वसूल करने का अवसर खो दिया, क्योंकि उनके द्वारा समयबद्ध तरीके से इसको अस्वीकार नहीं किया था। मशीन को अभी तक चालू नहीं किया गया है और बैंक गारंटी को भुनाने के अतिरिक्त रेलवे के पास कोई और कानूनी उपाय उपलब्ध नहीं है। इस प्रकार कट-टू-लैंथ मशीन की खरीद पर खर्च किया गया ₹ 12.05 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया।

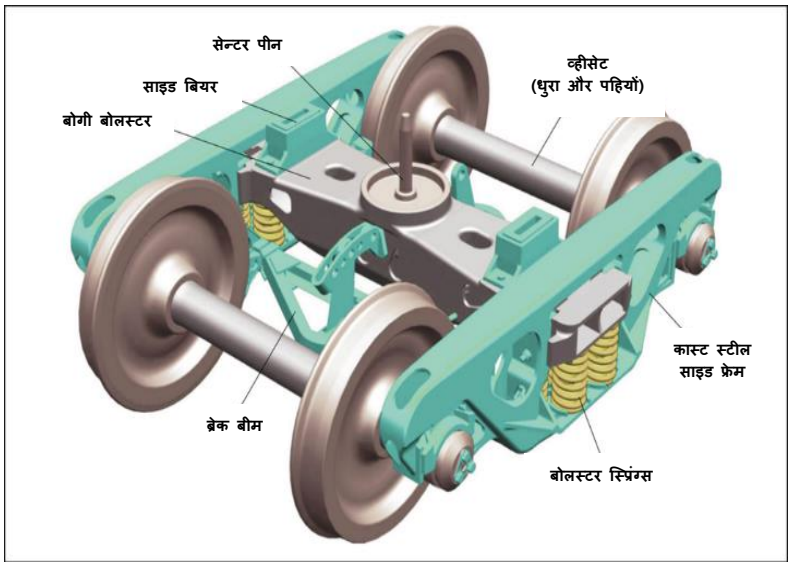
मशीनों के चालू नहीं होने के लिए जिम्मेदार अधिकारियों की जवाबदेही नियत करना आवश्यक है। इसके अलावा, मशीन के समय पर अस्वीकार करने में विफल होने पर जवाबदेही भी नियत की जा सकती है।

उत्तर में, लेखापरीक्षा आपत्तियों के प्रत्युत्तर में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्रस्तुत नहीं की गई (जून 2019) हैं। उन्होंने कहा कि मशीन को चालू करने के लिए प्रयास किए जा रहे है। यह तथ्य फिर भी शेष रह जाता है कि प्राप्ति के छः वर्षों के पश्चात भी मशीन को अभी चालू करना शेष है।

4.4 उत्तर रेलवे (उरे): बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम वेल्डिंग हेतु विशेष रूप से प्रस्तावित मशीन की खरीद पर निरर्थक व्यय

अप्रैल 2013 में यांत्रिकी कार्यशाला/अमृतसर (उरे) में बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम की रोबोटिक वैल्डिंग के लिए विशेष प्रयोजन मशीन प्राप्त की गई थी। उक्त को मार्च 2015 में चालू कर दिया गया था। लेखापरीक्षा में पाया कि मशीनों को उपलब्ध 993 दिनों में से केवल 211 कार्यकारी दिनों (21.25 प्रतिशत) हेतु प्रयुक्त किया गया। मशीन बोगी साईड फ्रेम, बोडी बोल्स्टर सब असेबली की रोबोटिक वैल्डिंग के लिए थी। यद्यपि, चूँकि इनपुट सामग्री अपेक्षित आवश्यकताओं के अनुसार नहीं था, अधिकतर वैल्डिंग कार्य हस्त्य रूप से किया गया था। परिणामस्वरूप, विशिष्ट प्रयोजन मशीन की खरीद पर ₹ 4.81 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया था।

बोगी कोच और वैगन का महत्वपूर्ण भाग हैं। यांत्रिकी अमृतसर कार्यशाला, उत्तर रेलवे वैगन (बॉक्सएनएचएल और बीवीसीएम), वैगन और कोचों के बोगी फ्रेम, मध्य बफर कपलर, हैड स्टॉक और कोचों की साईड वॉल आदि का निर्माण करती है। सितम्बर 2006 में,



चित्र 4.1: बोगी बोलस्टर फ्रेम

कार्यशाला ने बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम की वेल्डिंग हेतु एक विशिष्ट उद्देश्य रोबोटिक मशीन की खरीद का प्रस्ताव रखा। मशीन कोचों और वैगन के निर्माण हेतु आईसीएफ बोगी फ्रेम की बढ़ी हुई आवश्यकता को पूरी करने के लिए थी।

प्रस्ताव वर्ष 2007-08[293] हेतु मशीनरी और संयंत्र कार्यक्रम में संस्वीकृत किया गया था। अमृतसर कार्यशाला ने कार्यशालाओं (सीओएफएमओडब्ल्यू) के आधुनिकीकरण हेतु केंद्रीय संगठन को एक मांग पत्र (मई 2007) दिया। मई 2010 में, सीओएफएमओडब्ल्यू ने मशीन की आपूर्ति हेतु एक भारतीय फर्म[294] को आदेश दिया। मशीन अप्रैल 2013 में यांत्रिकी कार्यशाला/अमृतसर को प्राप्त हुई तथा मार्च 2015 में चालू की गई थी। जुलाई 2015 में प्रमाणित परीक्षण प्रमाण पत्र जारी किया गया। लेखापरीक्षा ने मशीन को चालू करने में 436 दिनों का विलम्ब पाया। इसमें से, 408 दिनों का विलम्ब रेलवे की तरफ से था। उन्होंने समय पर फ्लोरिंग का कार्य पूरा नहीं किया था। उन्होंने बाद में कार्य में ब्रेक बीम एसेंबली और एलएचबी बोगी फ्रेम में सर्कूलर वेल्डिंग भी जोड़ दी थी।

मशीन के चार कार्य स्टेशन[295] हैं और रोबोटिक रूप से पांच विभिन्न प्रकार की मदों को वेल्ड कर सकती है। मशीन की लॉग बुक से ज्ञात हुआ कि अप्रैल 2015 से जुलाई 2018 के दौरान, मशीन को उपलब्ध 993 दिनों में से केवल 211 कार्यकारी दिनों (21.25 *प्रतिशत*) के लिए प्रयुक्त किया गया था। कार्यशाला में किये गये कुल कार्य के साथ मशीन के आऊटपुट की तुलना यह दर्शाती है कि मशीन द्वारा किया गया कार्य काफी कम था। मशीन बोगी साईड फ्रेम, बोडी बोल्स्टर सब एसेंबली की रोबोटिक वेल्डिंग के लिए थी। यद्यपि, अधिकतर मशीन कार्य हस्त्य रूप से किया गया था। विभिन्न वेल्डिंग कार्यों हेतु मशीन की उपयोगिता नगण्य थी, जैसाकि नीचे तालिका से देखा जा सकता है:

---

[293] ₹ 3.55 करोड़ हेतु 2007-08 की मद सं. 1001

[294] मै. प्रीसीजन ओटोमेशन और रोबोटिक्स इंडस्ट्रीज/पुणे

[295] 13 टन नॉन-एसी के लिए बोगी बोल्स्टर का वेल्डिंग कार्य, एयर स्प्रिंग बोगी के लिए बोगी बोल्स्टर व्यवस्था, लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) बोगी साइड फ्रेम (एलएच और आरएच), बोगी साइड फ्रेम (13 टन आईसीएस बोगी का) और स्टेनलेस का बोगी बोल्स्टर स्टील बॉक्सएनएचएल वैगनों को चार कार्य स्टेशनों पर किया जा सकता है।

तालिका 4.5				
कार्य की मद	अवधि	कार्यशाला की कुल उत्पादन (संख्या में)	विशेष प्रयोजन मशीन से उत्पादन (संख्या में)	कुल का *प्रतिशत*
बोगी साईड फ्रेम (13 टन आईसीएफ बोगी का)	अप्रैल 2015 में जुलाई 2018	4044	66	1.63
बीओएक्सएनएचएल वैगन के लिए बोल्स्टर	अप्रैल, 2015 से जुलाई, 2018	2728	05	0.18
लिंक हॉफमेन बुश (एलएचबी)डिब्बों के लिए बोगी बोल्स्टर	अगस्त, 2017 से जुलाई 2018	30	07	23.33

मशीन के कम-उपयोग के मुख्य कारक निम्नानुसार है:

क. रेलवे द्वारा वेल्डिंग के लिए दी गई इनपुट टैक वेल्डेड[296] सामग्री आवश्यक विनिर्देशों के अनुरूप नहीं थी। ± 1 मि.मी. की सहयता सीमा के प्रति इनपुट टैक वेल्डेड अवयव 4 से 5 मि.मी. तक सहयता से बाहर थे। इससे मशीन की उत्पादकता पर प्रभाव पड़ा और दिये गये समय में अवयव प्रभावकारी सिद्ध नहीं हो पाये।

ख. रेलवे ने बाद में कार्यक्षेत्र में ब्रेक बीम असेंबली तथा एलएचबी बोगी फ्रेम में चक्राकार वेल्डिंग जोड़ दी। फर्म द्वारा इसके लिए पूर्ण प्रोग्रामिंग नहीं की गई और यह कार्य मानवीय रूप से किया गया।

ग. अवयवों की वेल्डिंग के लिये प्रयुक्त गैसों के दाब की जांच गैस सेंसर करते है। ये सेंसर अभी संस्थापित किए जाने थे;

घ. तीन शिफ्टों में मशीन परिचालन करने हेतु न्यूनतम तीन परिचालकों की आवश्यकता होती है। तथापि, मशीन के परिचालन हेतु केवल एक परिचालक उपलब्ध था।

जनवरी 2017 में मुख्य निर्माण कार्य प्रबंधक, अमृतसर कार्यशाला में कम उपयोग का मामला उठाया गया था। उत्तर में, रेलवे ने कहा (जुलाई 2017) कि

[296]एक साथ वेल्ड की जाने वाली वस्तुओं को यथा आवश्यक स्थिति में रखने के पश्चात् सामान्यतया समुचित फिक्सचर पर चढ़ा कर, जब तक अंतिम वेल्डिंग पूर्ण न हो जाऐ तब तक टैक वेल्ड्स अवयवों को उचित स्थान पर सीध और उचित दूरी पर बनाए रखने हेतु अस्थायी रूप से प्रयोग किये जाते है।

मशीन का प्रयोग आरसीएफ के लिए पूर्ण हो चुकी एलएचबी बोगी फ्रेम और एलएचबी बोगी बोल्स्टर के निर्माण हेतु किया जाएगा। लेखापरीक्षा ने जुलाई 2017 के पश्चात मशीन की लॉग बुक की समीक्षा की और उपयोग में कोई सुधार नहीं पाया। जुलाई 2017 और जुलाई 2018 के बीच कार्यशाला में एलएचबी डिब्बों के लिए कुल 30 एलएचबी बोगी बोल्स्टर निर्मित हुई। इनमें से, केवल सात बोगी बोल्स्टर और चार एलएचबी साईड फ्रेम ही इस रोबोटिक वेल्डिंग मशीन पर वेल्ड किये गये।

नवंबर 2018 में यह मामला रेल मंत्रालय को भेजा गया था। मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (जुलाई 2019) कि

- टच सेंसिंग कार्यक्रम, जो रोबोटिक वेल्डिंग में उपलब्ध नहीं था, अब फर्म द्वारा जोड़ा गया है। इससे सामग्री घटको की टैक वेल्डिंग के दौरान सहयता की समस्या का समाधान हो जाएगा।
- गैस सेंसर, जिसका स्वीकृत संविदा में प्रावधान नहीं था, अब संस्थापित की जा चुकी है।
- वर्तमान में, रोबोटिक वेल्डिंग पर केवल एक शिफ्ट में कार्य हो रहा है। तीन शिफ्टों में मशीन के परिचालन हेतु अधिक स्टाफ को प्रशिक्षित किया जा रहा है।
- मशीन की कार्य मात्रा में इजाफा हो रहा है। अधिकांश आईसीएफ बोगी फ्रेम और सभी एलएचबी फ्रेम इस मशीन पर वेल्ड किए जा रहे है। मशीन की उपयोगिता की निगरानी की जा रही है और इसके पूर्ण उपयोग के लिए प्रयास किए जा रहे है।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि अगस्त 2018 से अप्रैल 2019 तक, 13 टन बोगी साइड फ्रेम, एलएचबी साइड फ्रेम और एलएचबी बोगी बोल्स्टर की वेल्डिंग में इस मशीन की केवल 19 *प्रतिशत* क्षमता का उपयोग हो सका। इस प्रकार, ₹ 4.81 करोड़ की लागत से खरीदी गई मशीन का अभी भी समग्रत: कम उपयोग हो रहा है।

अध्याय 5 - संकेतन और दूरसंचार

रेलवे बोर्ड स्तर पर, महानिदेशक (एस एंड टी) संकेतन और दूरसंचार (एस एंड टी) के संपूर्ण प्रभारी हैं। अप्रैल 2019 में यह पद सदस्य (एस एंड टी) के रूप में पुनर्निर्मित किया गया। वह अध्यक्ष रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करता है। ज़ोनल स्तर पर, एस एंड टी परिसंपत्तियों के समस्त पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए मुख्य संकेतन और टेलीकॉम इंजीनियर (सीएसटीई) जिम्मेदार है।

ट्रेन संचालन में दक्षता और सुरक्षा बढ़ाने के लिए, आधुनिक संकेतन बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। संकेतन विभाग संकेतन प्रणालियों के समावेशन और रखरखाव को संभालता है। दूरसंचार विभाग रेलवे में दूरसंचार सेवाओं के लिए जिम्मेदार है।

एसएंडटी विभाग के संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर वर्ष 2017-18 के दौरान ₹ 2879.56 करोड़[297] व्यय हुआ था। एसएंडटी परिसंपत्तियों के निर्माण पर ₹ 1256.82 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान, वाउचर और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, विभाग के 183 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में 'भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) के कार्यान्वयन' की समीक्षा शामिल है। इस पैराग्राफ में, लेखापरीक्षा ने टीपीडब्ल्यूएस के परीक्षणों के परिणामों के नियोजन, कार्यान्वयन मूल्यांकन की समीक्षा की। टीपीडब्ल्यूएस के साथ काम करने के लिए नामांकित ट्रेनों के वर्तमान प्रदर्शन का भी अध्ययन किया गया था

5. भारतीय रेल में ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) का कार्यान्वयन

5.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल के लिए सुरक्षा उपाय एक निरंतर चलने वाली प्रक्रिया है जो दुर्घटना की रोकथाम और शमन की परिकल्पना करती है, जो अपने ग्राहकों के लिए जोखिम के स्तर में निरंतर कमी के प्रति निदेशित है। यह नई प्रौद्योगिकियों को अपनाकर और मनुष्यों पर निर्भरता को कम करके परिसंपत्ति की विश्वसनीयता में सुधार लाकर किया जाता है। एक नई प्रौद्योगिकी, ट्रेन

[297] लघु शीर्ष 500,600 और 700 के उप शीर्ष 3002 और 03 (5) - संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव

सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) को तेज गति से और खतरा होने पर सिग्नल पास करने के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए शुरू किया गया है।

टीपीडब्ल्यूएस का उद्देश्य रोलिंग स्टॉक, रेल अवसंरचना और यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करना है। यह प्रणाली यूरोपीय ट्रेन कंट्रोल सिस्टम (ईटीसीएस)[298] के यूरोपीय मानकों पर आधारित है। यह सहायक चेतावनी प्रणाली (एडब्ल्यूएस) का एक प्रकार, अर्थात् विशेष रूप से यूनाइटेड किंगडम (यूके) रेल नेटवर्क में यूरोपीय देशों में प्रचलित एक ट्रेन सुरक्षा प्रणाली है। इस प्रणाली में घटक होते हैं, जो पटरियों के साथ-साथ इंजनों में भी लगाए जाते हैं। यह चलायमान ट्रेनों के लिए स्वचालित सुरक्षा उपाय प्रदान करता है। यह किसी भी ट्रेन के ब्रेक को सक्रिय करता है जो निर्धारित गति से अधिक पर किसी सिग्नल को पास करती है। इससे खतरे की स्थिति में होने का आकलन किया जाता है। टीपीडब्ल्यूएस का उद्देश्य ओवर-स्पीड सेंसर और ट्रेन स्टॉप की सुविधाएं प्रदान करके दुर्घटनाओं की संख्या को कम करना है और खतरे के समय पास किये गए सिग्नल (एसपीएडी) की घटनाओं को कम करना है। जब ट्रेन खतरे में सिग्नल पास करती है या ओवर-स्पीडिंग होती है तब प्रणाली में दिए गए सेंसर असामान्य परिस्थितियों में सक्रिय हो जाते हैं और ब्रेक लगाए जाते हैं। इससे दुर्घटनाओं और पटरी से उतरने से बचने में मदद मिलती है। प्रणाली के दो मुख्य घटक हैं:

क) ट्रैक साइड उपकरण, जो पटरियों के साथ संस्थापित होते हैं और जिसमें शामिल होते हैं

- बालीज़[299]; और
- लाइन साइड इलेक्ट्रॉनिक यूनिट (एलईयू)

ख) ऑन-बोर्ड उपकरण, जो इंजन पर लगाए जाते है और इसमे शामिल हैं

- ऑन बोर्ड कंप्यूटर (ओबीसी)

---

[298] यूरोपियन ट्रेन कंट्रोल सिस्टम (ईटीसीएस) यूरोपीय रेल ट्रैफिक मैनेजमेंट सिस्टम (ईआरटीएमएस) का संकेतन और नियंत्रण घटक है। यह विरासत ट्रेन सुरक्षा प्रणालियों के लिए एक प्रतिस्थापन है और यूरोपीय रेलवे द्वारा वर्तमान में उपयोग किए जाने वाली कई असंगत सुरक्षा प्रणालियों को बदलने के लिए डिज़ाइन किया गया है।

[299] एक बालीज़ एक इलेक्ट्रॉनिक बीकन या ट्रांसपोंडर है जो रेलवे की पटरियों के बीच स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली के एक हिस्से के रूप में रखा जाता है।

- लोको के ड्राइवर को मैन मशीन इंटरफेस (एमएमआई) प्रदान किया गया है, जिसमें आपात स्थिति में उपयोग के लिए नियंत्रण कक्ष पर लगे स्विच, पुश बटन, इंडिकेशन लैम्प और हॉर्न/हूटर शामिल हैं।
- एंटीना और उसके बालीज़ ट्रांसमिशन मॉड्यूल पटरियों के साथ लगे उपकरणों से संकेत प्राप्त / संचारित करने के लिए लगे हैं।
- गति और दूरी माप इकाई (सेंसर); तथा
- ब्रेक इंटरफ़ेस

ईटीसीएस स्तर I - ईटीसीएस स्तर I में, ट्रैक साइड उपकरण सिग्नल के साथ इंटरफेस किया जाता है। ढलान, स्थायी गति प्रतिबंध, अगले स्टॉप सिग्नल की दूरी जैसे विवरण सिग्नल में कोडित हैं। ये पटरियों के मध्य में स्लीपर पर लगे बालीज़ से डेटा केबल के माध्यम से प्रेषित किए जाते हैं। जब किसी भी लोकोमोटिव पर बालीज़ पर एंटीना लग जाता है, तो यह कोडित संदेश को प्रसारित करना शुरू कर देता है। रेडियो फ्रीक्वेंसी लिंक के जरिए लोको के नीचे लगे एंटीना द्वारा कोडित संदेश को लिया जाता है। संदेश को डेटा संसाधित करने के लिए ऑनबोर्ड कंप्यूटर पर बालीज़ ट्रांसमिशन मॉड्यूल के माध्यम से भेजा जाता है। कोडित संदेश से प्राप्त गति की रुपरेखा को अनुमत गति और यात्रा करने की दूरी के रूप में एमएमआई में प्रदर्शित किया जाता है। किसी मामले में, चालक अनुमेय गति से अधिक बढाता है, तो गति को नियंत्रित करने के लिए चालक को सलाह देने वाले सिस्टम द्वारा एक ऑडियो विजुअल चेतावनी दी जाती है। टीपीडब्ल्यूएस आपातकालीन ब्रेक लगाकर हस्तक्षेप करता है। प्रणाली लगातार चालक के लिए कैब संकेतन के साथ प्रत्येक ट्रेन के लिए सुरक्षित अधिकतम गति की गणना करता है। जब चालक पूर्व निर्धारित मानक द्वारा अनुमेय गति से अधिक बढ़ा देता है, तो ट्रेन को आवश्यक रूप से रोक दिया जाता है।

ईटीसीएस स्तर II - ईटीसीएस स्तर II में, मोबाइल संचार के लिए वैश्विक प्रणाली-रेलवे (जीएसएम-आर) अर्थात सुरक्षा प्रदान करने के लिए डिजिटल मोबाइल रेडियो संचार द्वारा डाटा का निरंतर प्रेषण किया जाता है। यह एक रेडियो-आधारित प्रणाली है जो कैब में संचार अधिकारियों को संकेतन और संचलन प्रदर्शित करती है। ट्रेन लगातार अपनी स्थिति और दिशा की सूचना देने के लिए रेडियो ब्लॉक सेंटर (आरबीसी) को डाटा भेजती है। यूरो बालीज़ का उपयोग

निष्क्रिय स्थितिकरण बीकन के रूप में किया जाता है। ट्रेनें एक्सेलेरोमीटर, ओडोमीटर या रडार जैसे अतिरिक्त सेंसर के साथ अपनी स्थिति को परिष्कृत करती हैं। आरबीसी पटरियों के किनारे पर उद्देश्य हेतु कवर किए गए क्षेत्र में सभी ट्रेन संचालनों को नियंत्रित करती है।

5.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा का उद्देश्य ट्रेन सुरक्षा के लिए प्रणाली के रूप में टीपीडब्ल्यूएस की उपयुक्तता का आकलन करने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों का मूल्यांकन करना था। लेखापरीक्षा ने टीपीडब्ल्यूएस के परीक्षणों के परिणामों की योजना, कार्यान्वयन मूल्यांकन की समीक्षा की। टीपीडब्ल्यूएस के साथ काम करने के लिए नामांकित ट्रेनों के वर्तमान प्रदर्शन का भी अध्ययन किया गया था।

5.3 लेखापरीक्षा मानदंड

लेखापरीक्षा ने समीक्षा के लिए लेखापरीक्षा मानदंड के रूप में निम्नलिखित स्रोत का उपयोग किया:

- समय-समय पर जारी टीपीडब्ल्यूएस से संबंधित रेलवे बोर्ड और आरडीएसओ के निर्देश, पत्र और परिपत्र।
- आरडीएसओ द्वारा जारी उच्च स्तरीय समिति की सिफारिश (इलेक्ट्रिक इंजनों पर ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली शुरू करने से संबंधित मुद्दों पर रिपोर्ट)।
- टीपीडब्ल्यूएस कार्य के लिए संबंधित जोनल रेलवे के लिए भारतीय रेल का वार्षिक कार्यों का कार्यक्रम।
- रेलवे बोर्ड द्वारा जारी कार्य योजना 2022 (संकेतन और दूरसंचार)।

5.4 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

ट्रेन सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) को उत्तर मध्य और दक्षिणी रेलवे (उमरे और दरे) में 1999 से 2005 के दौरान मंजूरी के बाद परीक्षण के आधार पर लागू किया गया था। नीचे दिए गए लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर चर्चा की गई है:

5.4.1 टीपीडब्ल्यूएस के परीक्षणों की योजना और कार्यान्वयन

दिल्ली-मथुरा खंड में गंभीर रेल दुर्घटनाओं के बाद, रेल सुरक्षा आयुक्त (सीएसआर) ने दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उच्च घनत्व वाले मार्गों में सुरक्षा

उपकरण उपलब्ध कराने की सिफारिश की। 1998 में, तीन विभागाध्यक्षों की एक समिति ने इन दुर्घटनाओं के कारणों की जांच की और खंड में सुरक्षा उपकरणों को लगाने की सिफारिश की। तदनुसार, ईटीसीएस प्रणाली के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने उत्तर मध्य रेलवे (उमरे) और दक्षिण रेलवे (दरे) में टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन के लिए निम्नलिखित खंडों में काम को मंजूरी दी:

तालिका 5.1 - उन खंडों का विवरण जहां टीपीडब्ल्यूएस परीक्षण किए गए थे

क्र.सं.	खंड का नाम	मार्ग किमी
उत्तर मध्य रेलवे		
1	दिल्ली - मथुरा (हज़रत निज़ामुद्दीन - आगरा छावनी पर कार्य किया गया)	188
2	गाजियाबाद - टूंडला-कानपुर	414
3	कानपुर - मुगलसराय	351
4	आगरा - ग्वालियर	125
दक्षिण रेलवे		
5	चेन्नई सेंट्रल - गुम्मीदिपुंडी सेक्शन	**50**

एनसीआर के चार खंडों में, टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन के कार्यों को 1999-2012 के दौरान ₹ 47.88 करोड़ की कुल लागत पर मंजूरी दी गई थी। दिल्ली-मथुरा में, भौतिक रूप से जनवरी 2018 में कार्य पूरा हो गया था और प्रणाली एएमसी के अधीन है। हालांकि, अन्य तीन खंडों में, काम शुरू होना बाकी है, क्योंकि निविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया गया है। भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई (आईआरपीएमयू)[300] इन खंडों में चयनित लोको और ट्रैक साइड उपकरणों में टीपीडब्ल्यूएस के निष्पादन के लिए नामित एजेंसी थी। दरे के चेन्नई सेंट्रल - गुम्मिदिपुंडी खंड के संदर्भ में, फरवरी 2005 में अनुबंध प्रदान किया गया था और टीपीडब्ल्यूएस को मई 2008 में आरंभ किया गया था।

[300] आईआरपीएमयू (भारतीय रेल परियोजना प्रबंधन इकाई) ने इसका नाम बदलकर एनसीआरपीयू (उत्तर मध्य रेलवे परियोजना इकाई) कर दिया।

जहां काम पूरा हो चुका है, वहां दो खंडों[301] में टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन की स्थिति का लेखापरीक्षा द्वारा विश्लेषण किया गया था। परिणाम बाद के पैराग्राफ में दिए गए हैं।

5.4.1.1 दिल्ली-मथुरा खंड

क) कार्य के क्षेत्र में बदलाव के कारण अनुमानित लागत में वृद्धि हुई और समयसीमा में लगातार बदलाव हुआ

लेखापरीक्षा ने दिल्ली-मथुरा खंड में टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन से संबंधित रिकॉर्ड की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में पाया कि जून 1998 से अगस्त 2017 के दौरान रेलवे बोर्ड ने कई बार कार्य के क्षेत्र को संशोधित किया। इससे लागत ₹ 48.98 करोड़ से बढ़कर ₹ 87.44 करोड़ हो गई और जून 2006 से जनवरी 2018 तक प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए समयसीमा को भी स्थानांतरित कर दिया गया। कार्य के क्षेत्र को बंद करने में रेलवे की ओर से देरी हुई। ये देरी परिहार्य और अच्छी तरह से उनके नियंत्रण में थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि

- जून 1998 में, रेलवे बोर्ड ने ईटीसीएस स्तर II[302] प्रणाली के साथ टीपीडब्ल्यूएस के परीक्षण के लिए अपने निर्णय से अवगत कराया। कार्य[303] ₹ 48.98 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ मध्य रेलवे के लिए वर्ष 1999-2000 के लिए कार्य कार्यक्रम में शामिल किया गया था। कार्य के क्षेत्र में प्राथमिकता से जीपीएस आधारित प्रणाली फिटेड उपकरणों के साथ ईटीसीएस स्तर II का प्रावधान शामिल है। दिल्ली-मथुरा खंड पर परीक्षण के लिए 30 इलेक्ट्रिक और पांच डीजल इंजनों में प्रणाली को लगाया जाना था।
- जनवरी/फरवरी 2004 में, रेलवे बोर्ड ने अपने निर्णय को संशोधित किया। यह निर्देश दिया कि टीपीडब्ल्यूएस का कार्य ईटीसीएस स्तर I[304] प्रणाली के साथ किया जा सकता है और आगरा तक बढाया जा सकता है।

---

[301] उमरे का दिल्ली - मथुरा खंड और दरे का चेन्नई सेंट्रल - गुम्मिदिपुंडी खंड

[302] ईटीसीएस स्तर 2 एक रेडियो-आधारित प्रणाली है जो कैब में संकेतन और संचलन अधिकारियों को प्रदर्शित करता है। ट्रेन अपनी सटीक स्थिति और दिशा की रिपोर्ट करने के लिए लगातार रेडियो ब्लॉक सेंटर (आरबीसी) को डाटा भेज रही है।

[303] दिल्ली-मथुरा-ट्रायल ऑफ यूरोपियन ट्रेन कंट्रोल सिस्टम

[304] ईटीसीएस स्तर 1 को मौजूदा राष्ट्रीय संकेतन प्रणाली पर आसानी से लगाया जा सकता है और कैब संकेतन प्रदान करता है। फिक्स्ड और स्विचेबल यूरोपियन बालीज़ के माध्यम से संचार अधिकार दिया जा सकता है

हालाँकि, ईटीसीएस स्तर II से ईटीसीएस स्तर I में संशोधन के कोई कारण रिकॉर्ड में नहीं पाए गए थे। संशोधित कार्यक्षेत्र के साथ नए कार्य को उमरे के 2003-04 के कार्य कार्यक्रम में शामिल किया गया था। मई 2005 में उमरे द्वारा दिए गए ₹ 67.14 करोड़ के प्रस्तावित अनुमान के प्रति, रेलवे बोर्ड ने जून 2005 में, ₹ 60.44 करोड़ के अनुमान को मंजूरी दी। इस समझौते को मार्च 2006 में आईआरपीएमयू के साथ कार्यान्वित किया गया था। इस समझौते के अनुसार, कार्य के आरंभ होने की तिथि जून 2006 थी।

- आईआरपीएमयू ने मैसर्स यूनियन स्विच एण्ड सिग्नल प्राइवेट लि.[305] को ₹ 51.17 करोड़ की लागत पर नई दिल्ली-आगरा छावनी खंड में व्यापक कार्य[306] (जून 2005) दिया। कार्य को एक वर्ष के समय में पूरा करने के लिए निर्धारित किया गया था। हालाँकि, 16 विस्तारण दिए गए थे और समयसीमा सितंबर 2016 तक बढ़ा दी गई थी। ये विस्तारण दिए गए थे क्योंकि कार्य के क्षेत्र में कई बदलाव हुए थे। डब्ल्यूएपी 7 इंजन से टीपीडब्ल्यूएस घटक हटाए गए और डब्ल्यूएपी 5 इंजन में पुन: संस्थापित किए गए। खंड में इंटरलॉकिंग प्रणाली के रूपांतरण के कारण ट्रैकसाइड उपकरणों को स्थानांतरित कर दिया गया था। ड्राइंग और डिजाइन में बदलाव थे और रेलवे द्वारा उनकी मंजूरी में देरी हुई। चालक दल के सदस्यों के प्रशिक्षण में भी देरी हुई।
- जुलाई 2010 में, रेलवे बोर्ड ने कार्य के क्षेत्र को संशोधित किया और प्रणाली में सुधार के लिए हज़रत निज़ामुद्दीन-आगरा छावनी खंड पर इन्फिल बालीसेस[307] प्रदान करने का निर्णय लिया। अक्टूबर 2010 में विस्तृत अनुमान को संशोधित कर ₹ 80.23 करोड़ कर दिया गया।

---

[305] बाद में इसका नाम बदलकर मेसर्स अंसाल्डो एसटीएस ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम इंडिया प्राइवेट लिमिटेड हो गया

[306] उरे और उमरे के दिल्ली- आगरा छावनी खंड में टीपीडब्ल्यूएस प्रणाली के लिए लोको जनित उपकरण और लाइन साइड उपकरण का सर्वेक्षण, डिजाइन, आपूर्ति, स्थापना और चालू करना

[307] इन्फिल बालीसेस को लाइन साइड उपकरण के माध्यम से संकेतित करने के लिए इंटरफेज किया जाता है। ये मूवमेंट अथारिटी को अग्रिम रूप से अपडेट करने के लिए सिग्नल के अग्रिम में प्रदान किए जाते हैं। ये बेलीज़ ऑन बोर्ड सिस्टम के बदलाव को प्रभावित नहीं कर सकते हैं।

- इन्फिल बालीसेस प्रदान करने के लिए कार्य[308] को एकमात्र बोलीदाता[309] को प्रदान किया गया था (मई 2012)। कार्य पूर्ण करने की अवधि आठ महीने की थी। ठेकेदार को छह विस्तारण देने के बाद कार्य अगस्त 2015 में पूर्ण हो गया था। ठेकेदार को विस्तारण दिए गए थे क्योंकि अनुबंध समझौते पर हस्ताक्षर करने में देरी हुई थी और ट्रैक क्रॉसिंग की मंजूरी में देरी हुई थी। रेलवे ने इन्फिल बालीसेस रुपरेखा और केबल मार्ग योजना को भी बदल दिया।
- जनवरी 2015 में, विस्तृत अनुमान एक बार फिर से ₹ 80.23 करोड़ से संशोधित कर ₹ 87.44 करोड़ कर दिया गया था। परीक्षणों के लिए गति 130 किमी प्रति घंटे से बढ़ाकर 160 किमी प्रति घंटे की गई थी। पलवल और मथुरा खंड के बीच तीसरी लाइन के लिए पूर्ण से स्वचालित तक संकेतन प्रणाली में भी बदलाव हुआ। इससे ट्रैक साइड उपकरणों की संख्या में वृद्धि हुई। रेलवे ने आगरा में ट्रैक साइड उपकरणों के लिए एक मरम्मत प्रयोगशाला स्थापित करने का भी निर्णय लिया।

कार्य के क्षेत्र में बार-बार बदलाव से कार्य की लागत में वृद्धि हुई। इसने जून 2006 से जनवरी 2018 तक कार्य पूर्ण होने की तारीख भी बदल दी।

ख) डब्ल्यूएपी 7 इंजन से टीपीडब्ल्यूएस उपकरण को हटाना और डब्ल्यूएपी 5 लोको में उनकी पुनः स्थापना

डब्ल्यूएपी 7 इलेक्ट्रिक इंजन पर परीक्षण किए जाने थे, जिनकी अधिकतम गति 130 किमी प्रति घंटे है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे ने किए गए परीक्षणों की सफलता या अन्यथा का विश्लेषण नहीं किया। हालाँकि, आरडीएसओ ने दिसंबर 2014 में डब्ल्यूएपी 5 इंजन पर नए सिरे से परीक्षण करने का निर्णय लिया, जिसकी अधिकतम गति 160 किमी प्रति घंटा थी। यह नई दिल्ली - आगरा छावनी खंड के बीच नई शुरू की गई गतिमान एक्सप्रेस के लिए किए जाने थे। अगस्त 2017 में, नई दिल्ली - मुंबई विशेष ट्रेन को 160 किमी प्रति घंटे की गति से परीक्षण के लिए भी निर्धारित किया गया था।

---

[308]आगरा छावनी-हज़रत निज़ामुद्दीन खंड के लिए इन्फिल बालीसेस का सर्वेक्षण, डिज़ाइन, आपूर्ति, स्थापना, परीक्षण और चालू करना

[309] मैसर्स अंसाल्डो एसटीएस ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम इंडिया प्रा. लिमिटेड

अक्टूबर 2011 में, रेलवे बोर्ड ने 35[310] डब्ल्यूएपी 7, इंजनों की पहचान की, जिसमें टीपीडब्ल्यूएस उपकरण (ईटीसीएस लेवल I) लगाए जाने थे। अप्रैल 2017 तक इन 35 डब्ल्यूएपी 7 इंजनों में टीपीडब्ल्यूएस उपकरण लगाए गए थे। 160 किमी प्रति घंटे की गति से ट्रेनों पर परीक्षण करने के लिए, आरडीएसओ और रेलवे बोर्ड ने डब्ल्यूएपी 5 इंजनों में टीपीडब्ल्यूएस उपकरण लगाने की सलाह दी।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि उमरे ने डब्ल्यूएपी 5 इंजनों में टीपीडब्ल्यूएस घटक नहीं लगाए। उन्होंने आठ डब्ल्यूएपी 7 इंजनों से टीपीडब्ल्यूएस घटक को हटा दिया (अक्टूबर 2014 के बाद) और उन्हें डब्ल्यूएपी 5 इंजनों में पुन:स्थापित किया। मार्च 2018 तक, उन्होंने ₹ 2.11 करोड़ की लागत पर सात इंजनों से हटाने और पुन: स्थापित करने का कार्य पूर्ण कर लिया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे बोर्ड और आरडीएसओ का नई दिल्ली-मुंबई विशेष ट्रेन में परीक्षण का निर्णय तर्कसंगत नहीं था। विशेष ट्रेन नई दिल्ली और मुंबई (1354 किलोमीटर) के बीच चलाई जानी थी। हालांकि, इस खंड पर टीपीडब्ल्यूएस सक्षम भाग हजरत निजामुद्दीन से केवल आगरा छावनी (187 किलोमीटर) तक ही सीमित था।

इस प्रकार, डब्ल्यूएपी 7 इंजनों पर सफल परीक्षणों के निष्कर्ष के बिना डब्ल्यूएपी 5 इंजनों में परीक्षण करने का रेलवे बोर्ड और आरडीएसओ का निर्णय विवेकपूर्ण नहीं था। निर्णय ने उपकरणों को हटाने और पुनः स्थापना पर व्यय को अपरिहार्य बना दिया। इसके अलावा, खंड (नई दिल्ली-मुंबई) के केवल एक हिस्से पर परीक्षण ने इसकी उपयोगिता को सीमित कर दिया।

ग) उपयोगकर्ताओं से अंतिम स्वीकृति के बिना स्वीकृति प्रमाण पत्र जारी करना

आईआरपीएमयू उमरे और उरे के प्रभागीय संरचनाओं वाले उपयोगकर्ताओं के साथ कार्य करने के लिए एक कार्यान्वयन एजेंसी है। परीक्षणों का विश्लेषण करना आरडीएसओ की जिम्मेदारी थी। प्रभागीय संरचनाओं के इनपुट के आधार पर, परीक्षण की सफलता का निर्धारण करने के लिए उपयोगकर्ता और आरडीएसओ रेलवे बोर्ड अंतिम प्राधिकारी थे। खंड में टीपीडब्ल्यूएस शुरू करने का कार्य जून 2006 तक पूरा होना था, जिसे सितंबर 2016 तक बढ़ा दिया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आईआरपीएमयू द्वारा अनंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र (पीएसी) मार्च 2016 में जारी किया गया था। हालांकि, रिकॉर्ड में कोई भी

[310]गाजियाबाद/उरे-17, लालगुडा/दमरे-14, अजनी/मरे-4

दस्तावेज नहीं पाए गए, जो टीपीडब्ल्यूएस के सफलतापूर्वक चालू होने की तिथि का संकेत दे सके। लेखापरीक्षा को प्रत्युत्तर में, आईआरपीएमयू ने कहा (फरवरी 2018) कि पीएसी सफलतापूर्वक संस्थापन के पूर्ण होने पर अनुबंध करार के अनुसार जारी किया गया है। प्रणाली को विभिन्न चरणों में चालू किया जाना था। हालांकि, लेखापरीक्षा को ऐसे साक्ष्य नहीं मिले जो यह संकेत देते हों कि रेलवे बोर्ड या आरडीएसओ ने परीक्षणों को सफल माना था। निष्पादित परीक्षणों की सफलता या अन्यथा का कोई आकलन उपयोगकर्ताओं (उरे और उमरे) के स्तर पर भी नहीं किया गया। आईआरपीएमयू ने 17 जनवरी 2018 को संबंधित डीआरएम और जीएम अर्थात उपयोगकर्ताओं से स्वीकृति प्रमाणपत्र प्राप्त किए बिना अंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र (एफएसी) भी जारी किया। इस प्रकार, आईआरपीएमयू ने उपयोगकर्ताओं से इनपुट/प्रतिक्रिया को ध्यान में रखे बिना एकतरफा रूप से परीक्षण को सफल माना।

इतने सालों से परीक्षण चल रहे थे। तथापि, ट्रेन सुरक्षा के लिए परिकल्पित प्रौद्योगिकी/उत्पाद का परिचालन अवस्था तक पहुंचना बाकी था। यह साबित करने के लिए रिकॉर्ड पर कोई साक्ष्य नहीं मिला कि इस खंड पर टीपीडब्ल्यूएस का चालू किया जाना सफल रहा है।

घ) टीपीडब्ल्यूएस परीक्षणों पर विद्युत विभाग का अवलोकन

वरिष्ठ मंडलीय विद्युत अभियंता/परिचालनों, आगरा छावनी, उमरे ने मुख्य विद्युत अभियंता, उमरे को इस खंड पर नामित ट्रेनों पर टीपीडब्ल्यूएस के परीक्षणों पर निम्नलिखित अवलोकनों (अगस्त 2016) से अवगत कराया:

- टीपीडब्ल्यूएस की प्रक्रिया शुरू करना बहुत जटिल था और इसके सरलीकरण की आवश्यकता थी।
- इंजन चालक का लगभग 50 प्रतिशत समय इंजन में प्रदर्शक इकाई के ब्रेकिंग कर्व एरिया (बीसीए) की ओर देखने में व्यतीत हुआ। डिजाइन में बदलाव की आवश्यकता थी ताकि इंजन चालक को बीसीए पर ध्यान देने की आवश्यकता न हो।
- जब कोई ट्रेन रिक्त सिग्नल की स्थिति से गुजर रही थी, तब टीपीडब्ल्यूएस ने कोई प्रतिक्रिया नहीं दी। इस सुविधा को जोड़ने की आवश्यकता है।

- लूप लाइन आदि में एक पीले/स्थायी गति प्रतिबंध/प्रवेश/ निकास में सिग्नल तय करते समय गति में कोई सहयता उपलब्ध नहीं थी। 0.1 किमी प्रति घंटे की गति से अधिक गति के मामले में भी, प्रणाली ने ट्रेन को रोकने के लिए आपातकालीन ब्रेक लगाए।
- जब सिग्नल लाल से पीले/दो पीले/हरे में बदल गया, तो प्रणाली ने इंजन चालकों को गति बढाने की अनुमति नहीं दी, जब तक कि इंजन इन्फिल बालीज़ या स्विचेबल बालीज़ से आगे नहीं बढ़ जाता। इससे समय की हानि हुई। इसी तरह, जब सिग्नल हरे/दो पीले/ पीले से लाल में बदला गया, प्रणाली अद्यतित नहीं हो रही थी जब तक कि यह इन्फिल बालीज़ या स्विचेबल बालीज़ पास नहीं हो गया।
- लूप लाइन द्वारा ट्रेन के संचालन में लूप लाइन में प्रवेश करते समय 30 किमी प्रति घंटे की गति की अनुमति है। टीपीडब्ल्यूएस ने लूप लाइन से बाहर निकलने के दौरान केवल 25 किमी प्रति घंटे की अनुमति दी। इसके अलावा, ऑन पर एक स्वचालित सिग्नल पास करते समय, यहां तक कि जब मौसम साफ था और दिन के समय में भी टीपीडब्ल्यूएस ने केवल 10 किमी प्रति घंटे की अनुमति दी। हालांकि, सामान्य नियमों (जीआर) के अनुसार ऐसी परिस्थितियों में गति में 15 किमी प्रति घंटे तक की अनुमति है। इसलिए, मौजूदा परिचालन निर्देशों और तकनीकी रूप से संचालित स्थितियों के बीच बेमेलता है।

टीपीडब्ल्यूएस परीक्षणों की सफलता का आकलन करने से पहले इन मुद्दों/बाधाओं का समाधान किए जाने की आवश्यकता है।

ड़) उमरे में इंजन चालकों के साथ लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त निरीक्षण

लेखापरीक्षा ने फरवरी 2018 के दौरान हजरत निजामुद्दीन-आगरा छावनी खंड में चलने वाली तीन ट्रेनों[311] में संयुक्त निरीक्षण भी किया, जहां टीपीडब्ल्यूएस लगाया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि

- गतिमान एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर 12049) के इंजन (डब्ल्यूएपी 5 - 30007) में, टीपीडब्ल्यूएस ने 30 किमी प्रति घंटा से कम की गति के दौरान एसपीएडी से सुरक्षा नहीं की।

[311] 12049/12050 - गतिमान एक्सप्रेस, 12780 - गोवा एक्सप्रेस, 12280 - ताज एक्सप्रेस

- गतिमान एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर 12050) के इंजन में टीपीडब्ल्यूएस के बारे में क्या करें और क्या न करें नहीं दिया गया था और जिसे इंजन चालक द्वारा किया जा रहा था। इंजन चालक का ध्यान टीपीडब्ल्यूएस की प्रदर्शक इकाई पर केंद्रित था और जिससे आगे आने वाले ट्रैक और संकेत पर ध्यान प्रभावित हुआ था।
- गोवा एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर 12780) और ताज एक्सप्रेस (ट्रेन नंबर 12280) के इंजन, टीपीडब्ल्यूएस लगे हुए इंजन की सूची में थे। हालांकि, संयुक्त निरीक्षण के दिनांक (क्रमशः 12 और 14 फरवरी) को, इन इंजनों में कोई भी टीपीडब्ल्यूएस उपकरण लगा नहीं पाया गया।
- गोवा एक्सप्रेस के इंजनों में, संयुक्त निरीक्षण के दिनांक (13.02.2018) पर, ऑन-बोर्ड टीपीडब्ल्यूएस उपकरण चालू नहीं पाया गया।

लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त निरीक्षण उमरे के विद्युत विभाग द्वारा उजागर किए गए मुद्दों की भी पुष्टि करता है। इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

च) टीपीडब्ल्यूएस का परीक्षण प्रदर्शन

लेखापरीक्षा ने विद्युत विभाग द्वारा तैयार किए गए टीपीडब्ल्यूएस के प्रदर्शन से संबंधी जानकारी का विश्लेषण किया और अपने जोनल मुख्यालय को भेजा। मई 2016 से अक्टूबर 2017 के दौरान 30 नामांकित ट्रेनें और नवंबर 2017 से जनवरी 2018 के दौरान 28 ट्रेनें टीपीडब्ल्यूएस लगे इंजनों के साथ चलाई गईं। इसमें 14028 अवसरों पर इन ट्रेनों का चालन शामिल हैं।

- इसमें से, 4403 अवसरों (31.39 प्रतिशत) पर, ट्रेनों के इंजनों में टीपीडब्ल्यूएस लगाए गए थे। केवल 2406 (54.65 प्रतिशत) अवसरों पर ही इंजनों में लगे टीपीडब्ल्यूएस को चालू स्थिति में पाया गया। इस प्रकार, टीपीडब्ल्यूएस लगे इंजनों को परीक्षण के दौरान ट्रेनों के कुल चालन के मात्र 17.15 प्रतिशत में चालू स्थिति में पाया गया।
- 2406 में से 255 अवसरों पर, टीपीडब्ल्यूएस चालू स्थिति में थी। हालांकि, मई 2016 से जनवरी 2018 के दौरान प्रशिक्षित लोको पायलट/सहायक लोको पायलट की अनुपलब्धता के कारण इसका उपयोग नहीं किया जा सका।

- अप्रैल 2016 से जनवरी 2018[312] में ट्रैक साइड उपकरणों के प्रदर्शन की समीक्षा की गई। 426 दिनों में 3726 ट्रैक साइड विफलताएं हुईं, जो प्रति दिन नौ विफलताएं बनती थीं।

लेखापरीक्षा में ऐसा कोई बेंचमार्क नहीं मिला जिसके प्रति इस परीक्षण प्रदर्शन का मूल्यांकन किया जा सके। इस प्रकार, रेलवे द्वारा परीक्षणों की सफलता या अन्यथा को आंकने के लिए कोई निर्णायक आकलन नहीं किया गया था। रेलवे बोर्ड ने परीक्षण की सफलता को आंके बिना अगस्त 2016 में नौ एचडीएन खंडों में टीपीडब्ल्यूएस कार्यान्वित करने का निर्णय लिया।

इसके अलावा, जब कोई बिना टीपीडब्ल्यूएस लगा लोको टीपीडब्ल्यूएस लगे लोको के साथ एक ही ट्रैक पर चल रहा है, तो सुरक्षा के लिए टीपीडब्ल्यूएस स्थापित करने का अंतिम लक्ष्य पूरा नहीं हो सकता। ऐसा इसलिए होगा क्योंकि खतरे का सिग्नल पास होने पर, टीपीडब्ल्यूएस लगा इंजन बंद हो जाएगा, लेकिन अन्य इंजन बंद नहीं होगा और वे टकरा सकते हैं।

5.4.1.2 चेन्नई सेंट्रल - गुम्मिदिपुंडी खंड

दक्षिण रेलवे के टीपीडब्ल्यूएस के प्रावधान के लिए अनुबंध फरवरी 2005 में सौंपा गया था और कार्य मई 2008 में पूर्ण और आरंभ हो गया था। 82 मोटर कोचों (77 इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स (ईएमयू) और 5 मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स (एमईएमयू)) में ऑनबोर्ड उपकरण दिए गए थे। 'ट्रैक साइड' उपकरण और 'ऑनबोर्ड' उपकरण मई 2008 से प्रचालन में थे। ट्रैक साइड उपकरण के लिए अनंतिम स्वीकृति प्रमाणपत्र मई 2008 में जारी किया गया था और ऑनबोर्ड उपकरण के लिए मई 2009 में जारी किया गया था। आपूर्तिकर्ता द्वारा वारंटी दायित्वों को पूरा करने पर प्रणाली को फरवरी 2013 के दौरान चेन्नई मंडल को सौंप दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि खंड में टीपीडब्ल्यूएस प्रणाली के प्रदर्शन का विश्लेषण करने के लिए, दरे प्रशासन ने 26 मोटर कोचों की नमूना जांच की जिसमें ऑनबोर्ड उपकरण दिए गए थे। अपनी जांच (1 मार्च 2013 से 7 मार्च 2013) के दौरान, उन्होंने पाया कि प्रणाली द्वारा आवश्यकता पूरी की गई थी। परिणामस्वरुप, अंतिम स्वीकृति प्रमाण पत्र 19 मई 2014 को जारी किया गया था। मार्च 2017 तक ₹ 54.55 करोड़ का व्यय किया गया था।

[312] जुलाई 2016, सितंबर 2016 से नवंबर 2016 और मई 2017 से अगस्त 2017 के महीने की जानकारी रिकॉर्ड में नहीं मिली

लेखापरीक्षा ने खंड (चेन्नई सेंट्रल-गुम्मिदिपुंडी खंड) में (अप्रैल 2018) टीपीडब्ल्यूएस के परीक्षणों के परिणामों का विश्लेषण किया और देखा कि

- 50 ईएमयू/एमईएमयू रेक चेन्नई सेंट्रल- गुम्मिदिपुंडी खंड में सेवा में हैं जो चेन्नई सेंट्रल-अरकोनम खंड की आवश्यकताओं को पूरा करते है। टीपीडब्ल्यूएस लगे 79 मोटर कोचों में से केवल 57 मोटर कोचों में ही टीपीडब्ल्यूएस चालू स्थिति में थे। ऑनबोर्ड टीपीडब्ल्यूएस घटक की विफलता दर 28 प्रतिशत थी।
- खंड में स्थापित 113 में से तीन ट्रैक साइड उपकरण चालू स्थिति में नहीं थे और मरम्मत के अधीन थे। इसने 97 प्रतिशत कार्यक्षमता को दर्शाया।
- सामान्य और सहायक नियम (जीएसआर) में टीपीडब्ल्यूएस के उपयोग का उल्लेख नहीं किया गया है। हालांकि, ईएमयू के लिए टीपीडब्ल्यूएस के लिए परिचालन निर्देश दक्षिणी रेलवे द्वारा अलग से जारी किए गए हैं।
- ओईएम द्वारा वार्षिक रखरखाव अनुबंध (एएमसी) 18 मई 2017 को समाप्त हो गया। एएमसी का नवीकरण नहीं किया गया था और वर्तमान में कोई एएमसी मौजूद नहीं है। टीपीडब्ल्यूएस के लिए ऑनबोर्ड और ट्रैकसाइड उपकरण दोनों के लिए व्यापक रखरखाव अनुबंध को अंतिम रूप दिया जाना था (अप्रैल 2018)।

इस प्रकार, टीपीडब्ल्यूएस घटकों की समग्र कार्यक्षमता 99 प्रतिशत की निर्धारित कार्यक्षमता के प्रति लगभग 70 प्रतिशत[313] थी। कार्य पांच वर्ष पहले पूर्ण हो गया था, हालांकि, अन्य उपनगरीय खंडों पर उसके संचालन का निर्णय केवल अगस्त 2016 में लिया गया था।

एक्जिट कॉन्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, रेलवे बोर्ड ने बताया कि खंड के लिए अब एएमसी दे दी गई है और उन्होंने सफलता दर में सुधार किया था।

5.4.2 विभिन्न जोनल रेलवे में टीपीडब्ल्यूएस के अन्य स्वीकृत कार्य

रेलवे बोर्ड ने सात[314] जोनल रेलवे के नौ[315] उपनगरीय खंडों में टीपीडब्ल्यूएस कार्यों को मंजूरी दी (अगस्त 2016)। इन कार्यों में छह[316] जोनल रेलवे में 2086

[313] {(100-28)/100} x {(97/100) x 100}

[314] मरे, पूरे, उरे, दरे , दमरे, दपूरे, परे

[315] पुणे-लोनावाला, सियालदह-हावड़ा-खन्ना और सियालदह और हावड़ा मंडल का स्वचालित खंड और सियालदह और हावड़ा मंडल का बाकी स्वचालित/ईएमयू मार्ग, गाजियाबाद और निज़ामुद्दीन

आरकेएम को शामिल करते हुए 1245 आरकेएम और नौ[317] एचडीएन मार्ग शामिल हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड ने उमरे के दिल्ली-मथुरा खंड (आगरा तक विस्तारित) पर परीक्षणों के परिणामों का विश्लेषण करने से पहले, अगस्त 2016 में इन खंडों में टीपीडब्ल्यूएस को लागू करने का निर्णय लिया। इन खंडों/मार्गों पर टीपीडब्ल्यूएस के कार्यान्वयन के लिए 30 सितंबर 2018 तक, ₹ 49.35 करोड़ खर्च किए गए हैं। हालाँकि, किसी भी खंडों/मार्गों पर कार्य पूरा नहीं हुआ है। नवंबर 2017 में लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि, रेलवे बोर्ड ने छह मार्गों में ईटीसीएस स्तर II के साथ टीपीडब्ल्यूएस को लागू करने का निर्णय लिया है। हालांकि, इन सभी कार्यों को मई 2018 से रोके जाने से पहले ईटीसीएस स्तर I के तहत अगले छह महीनों के लिए जारी रखा गया।

टीपीडब्ल्यूएस ईटीसीएस स्तर I पर नौ उपनगरीय और नौ एचडीएन मार्गों पर किए गए ₹ 49.35 करोड़ के व्यय का कोई परिणाम नहीं निकला और अलाभकारी रहा।

एक्ज़िट कॉन्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, रेलवे बोर्ड ने बताया कि उन्होंने सभी जोनल रेलवे में ईटीसीएस स्तर II को लागू करने का निर्णय लिया है। उन्होंने बताया कि यह सुनिश्चित करने के लिए ध्यान रखा जाएगा कि समर्पित ईटीसीएस स्तर II लगे (ऑनबोर्ड उपकरण) इंजनों को सुनिश्चित करने के लिए सावधानी बरती जाएगी जिन्हें सफल परीक्षण के लिए चयनित खंड पर चलाया जाए।

5.5 निष्कर्ष

इसकी अवधारणा से उन्नीस वर्षों और मूल अनुबंध में स्वीकृति पत्र जारी करने के 12 वर्ष बाद, दिल्ली-आगरा खंड में टीपीडब्ल्यूएस (ईटीसीएस स्तर I) परीक्षण चरण पर जारी है। यह साबित करने के लिए रिकॉर्ड में कोई साक्ष्य नहीं था कि इस खंड पर टीपीडब्ल्यूएस का आरंभ सफल रहा है।

तक दिल्ली क्षेत्र, दिल्ली-पानीपत, चेन्नई तट-तंबरम-छंगलपट्टु, सिकंदराबाद मंडल - स्वचालित खंड, हावड़ा-खड़गपुर, मुंबई सेंट्रल-विरार

[316] मरे, पूरे, उरे, दरे , दपूरे, परे

[317] लोनावाला-कर्जत, पानीपत-अंबाला-अमृतसर, अरक्कोणम-जोलारपट्टई, खड़गपुर-टाटानगर, टाटानगर-चक्रधरपुर, विरार-वडोदरा-अहमदाबाद, गाजियाबाद-टूंडला-कानपुर, कानपुर-मुगलसराय, आगरा-ग्वालियर

रेलवे बोर्ड ने कार्य के क्षेत्र को कई बार संशोधित किया। इसके परिणामस्वरुप लागत में वृद्धि हुई और प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए समयसीमा भी बदली गई। मई 2016 से जनवरी 2018 के दौरान टीपीडब्ल्यूएस लगे इंजनों को ट्रेनों के कुल चालन के मात्र 17.15 प्रतिशत में चालू स्थिति में पाया गया। ट्रैक साइड उपकरणों में विफलता की दर भी काफी अधिक थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि नामांकित ट्रेनों में टीपीडब्ल्यूएस नहीं लगाए गए थे। इंजनों पर टीपीडब्ल्यूएस उपकरण भी चालू स्थिति में नहीं पाए गए। प्रशिक्षित लोको पायलटों की अनुपलब्धता अप्रभावी टीपीडब्ल्यूएस परीक्षणों के लिए एक और कारण था। इसके अलावा, जब कोई भी टीपीडब्ल्यूएस रहित इंजन टीपीडब्ल्यूएस लगे इंजन के साथ एक ही ट्रैक पर चल रहा है, तो सुरक्षा के लिए टीपीडब्ल्यूएस संस्थापित करने का अंतिम लक्ष्य पूरा नहीं हो सकता है। ऐसा इसलिए होगा क्योंकि एसपीएडी होने पर, टीपीडब्ल्यूएस लगा इंजन बंद हो जाएगा, लेकिन दूसरा इंजन बंद नहीं होंगा और वे टकरा सकते हैं। इस प्रकार, दिल्ली-आगरा खंड में टीपीडब्ल्यूएस की स्थापना का उद्देश्य प्राप्त नहीं हुआ। खंड पर किए गए ₹ 81.98 करोड़ के व्यय ने कोई लाभप्रद परिणाम नहीं दिया है। चेन्नई सेंट्रल-गुम्मिदिपुंडी उप-नगरीय खंड में, 99 प्रतिशत की निर्धारित कार्यक्षमता के प्रति कुल सफलता दर 70 प्रतिशत थी।

रेलवे द्वारा परीक्षणों की सफलता का आकलन/निर्णय नहीं किया गया था। हालांकि, रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2016 में नौ एचडीएन और नौ उपनगरीय खंडों में टीपीडब्ल्यूएस को लागू करने का निर्णय लिया। दिल्ली- आगरा और चेन्नई सेंट्रल - गुम्मिदिपुंडी खंडों पर ₹ 136.53 करोड़ का व्यय किया गया था, जो अलाभकारी रहा। इसके अतिरिक्त, इन कार्यों पर ₹ 49.35 करोड़ का व्यय भी अलाभकारी माना गया। नवंबर 2017 में, रेलवे बोर्ड ने एक बार फिर से ईटीसीएस स्तर II के तहत टीपीडब्ल्यूएस को लागू करने का निर्णय लिया है और मई 2018 से चल रहे सभी कार्यों को रोक दिया गया है।

5.6 सिफारिशें

1) *रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेल में स्वचालित ट्रेन सुरक्षा ईटीसीएस स्तर II को लागू करने का निर्णय लिया है। ईटीसीएस स्तर I के कार्यान्वयन के लिए परीक्षणों से सीखे गए सबक को, टीपीडब्ल्यूएस ईटीसीएस स्तर II के कार्यों के निष्पादन के दौरान ध्यान में रखने की आवश्यकता है।*

2) *नई प्रणालियों (ईटीसीएस लेवल II) से संबंधित टीपीडब्ल्यूएस कार्य, एक पूर्ण खंड पर किया जाना चाहिए और खंड के छोटे-छोटे भागों में नहीं होना चाहिए (जैसा कि ईटीसीएस स्तर I के लिए किया गया था)। इससे प्रणाली के व्यापक कार्यान्वयन में मदद मिलेगी और ट्रेन सुरक्षा प्रदान करने के लिए अभीष्ट लाभ प्राप्त होगा।*

3) *रेलवे को एक मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) विकसित करने की आवश्यकता है, जो स्पष्ट रूप से प्रौद्योगिकियों के समावेश के लिए परीक्षण और दस्तावेजीकरण के लिए चरण-दर-चरण प्रक्रिया को परिभाषित करती है।*

एक्ज़िट कॉन्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा सिफारिशों को नोट किया और कहा कि इन्हें ईटीसीएस स्तर II को लागू करते समय लागू किया जाएगा। उन्होंने कहा कि उन्होंने आरईएल[318] को चार चयनित खंडों में ईटीसीएस स्तर II परीक्षणों के कार्यान्वयन और निगरानी के लिए समग्र जिम्मेदारी दी है। उन्होंने कहा कि परीक्षणों के दो से तीन साल में पूरा होने की उम्मीद थी।

[318] रेलटेल की 100 फीसदी अनुषंगी।

अध्याय 6 - कर्षण

रेलवे बोर्ड में सदस्य कर्षण भारतीय रेल के विद्युत विभाग के प्रभारी है। वह रेल विद्युतीकरण वर्कशॉपों (विशेष रूप से इंजनों के लिए) और विद्युत/ईंधन प्रबंधन के लिए भी उत्तरदायी है।

जोनल स्तर पर, मुख्य विद्युत अभियंता (सीईई) सभी विद्युत परिसंपत्ति और उपकरण के परिचालन और अनुरक्षण के लिए उत्तरदायी है। डीजल इंजनों का अनुरक्षण मुख्य प्रेरक बल (डीजल) द्वारा पर्यवेक्षित किया जाता है। लोको प्रोडक्शन यूनिट्स[319] को रेलवे बोर्ड में सदस्य कर्षण को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित किया जाता है।

वर्ष 2017-18 के दौरान मोटिव पावर (संयंत्र और उपकरण सहित) की मरम्मत और अनुरक्षण पर भारतीय रेल का कुल व्यय ₹ 16,144.44 करोड़[320] था। 2017-18 के दौरान, ईंधन पर व्यय (डीजल और विद्युत) ₹ 28,011.27 करोड़[321] था। वर्ष 2017-18 के दौरान, इंजनों की उत्पादन इकाईयों में ₹ 10,102.96 करोड़[322] का व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू सहित विद्युत विभाग के 683 कार्यालयों को लेखापरीक्षित किया गया था।

इस अध्याय में "भारतीय रेल में सौर ऊर्जा संयंत्रों के संस्थापन और चालू करने" पर एक समीक्षा को शामिल किया है। इस अध्याय में पांच अलग-अलग पैराग्राफों को भी शामिल किया है। ये एचएसडी तेल में जैव-डीजल को न मिलाने, सीएलडब्ल्यू द्वारा उच्च दर पर रेडीमेड कर्षण मोटर्स की खरीद, कर्षण उप स्टेशन के निर्माण के पूरा होने में देरी आदि से संबंधित है।

---

[319] चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) और डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू)

[320] उप शीर्ष 3002-3003 (03) और (05) - प्रेरक शक्ति और संयंत्र व उपकरण की मरम्मत व अनुरक्षण और उप शीर्ष 3002-3003 (05) के लघु शीर्ष 400-संयंत्र और उपकरण - विद्युत

[321] उप शीर्ष 3002-3003 (08) - परिचालन व्यय - ईंधन

[322] डीएलडब्ल्यू/वाराणसी, डी एम डब्ल्यू/पटियाला और सीएलडब्ल्यू/चितरंजन

6.1 भारतीय रेल में सौर ऊर्जा संयंत्रों का संस्थापन और चालू करना

6.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) भारत में बिजली का सबसे बड़ा उपभोक्ता है, जिसकी खपत प्रतिवर्ष लगभग 1.8 करोड़ मेगावाट[323] है। यह देश की कुल विद्युत उत्पादन[324] का लगभग 2 प्रतिशत है। कर्षण (ट्रेनों की ढुलाई) और गैर-कर्षण उद्देश्य (घरेलू, औद्योगिक और वाणिज्यिक उद्देश्य) दोनों के लिए बिजली की खपत होती है। बिजली की खपत में आईआर की ओर से एक छोटी सी बचत इसके परिचालन अनुपात को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकती है। रेलवे ने वर्ष 2020 तक "नवीकरणीय" ऊर्जा स्त्रोतों से अपनी कुल ऊर्जा मांग का 10 प्रतिशत प्राप्त करने का लक्ष्य निर्धारित किया है। इसमें सौर ऊर्जा और बायोमास शामिल है। आईआर सौर मिशन के भाग के रूप में, रेलवे ने 1000 मेगावाट[325] के सौर संयंत्रों को स्थापित करने की योजना (2015-16) बनाई है। यह 2020 तक नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय (एमएनआरई) के वित्त पोषण के सहयोग से योजना बनाई गई थी।

रेलवे ऊर्जा प्रबंधन कंपनी लिमिटेड (आरईएमसीएल)[326] निविदाओं को आमंत्रित करने और सौर संयंत्र की संस्थापना को अंतिम रूप देने के लिए नोडल एजेंसी है। यह डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के माध्यम से किया जाना था। रेलवे बोर्ड द्वारा जोनल रेलवे को आवंटित क्षमता के अनुसार, आरईएमसीएल को छत के उपर स्थान की उपलब्धता और उनकी खाली भूमि जैसे इनपुट एकत्र करने है। आरईएमसीएल ने निविदाओं को अंतिम रूप भी दिया है और केंद्रीय वित्तीय सहायता और व्यवहार्य अंतराल निधि से संबंधित एमएनआरई के साथ समन्वय करना है।

---

[323] 1 एमडब्ल्यू = 1 हजार केडब्ल्यू

[324] स्रोत: भारतीय रेल के डी-कार्बनीकरण पर जलवायु नीति पहल रिपोर्ट (मार्च 2017)

[325] 1 एमडब्ल्यू = 1000 केडब्ल्यू (किलोवाट)

[326] आरईएमसीएल को भारतीय रेल की 49 प्रतिशत और आरआईटीईएस लिमिटेड: 51 प्रतिशत इक्विटी भागीदारी के साथ रेल मंत्रालय की संयुक्त उद्यम कंपनी के रूप में कंपनी अधिनियम, 1956 (1956 की संख्या 1) के तहत अगस्त 2013 में निगमित किया गया था: इसका गठन नवीकरणीय ऊर्जा पवन विद्युत परियोजनाओं की स्थापना करके हरित ऊर्जा, विद्युत व्यापार आदि सहित ऊर्जा क्षेत्र में व्यापार क्षमता का दोहन करने के लिए किया गया था।

लेखापरीक्षा ने सौर मिशन और इसके कार्यान्वयन के भाग के रूप में नीति और नियोजन की पहलों की जांच की। लेखापरीक्षा ने विद्युत खरीद करार (पीपीए)[327] और रेलवे के आंतरिक संसाधनों[328] के माध्यम से जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों में संस्थापित सौर संयंत्रों को समीक्षा में शामिल किया।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

6.1.2 सौर संयंत्रों की संस्थापन में प्रगति

रेल मंत्रालय ने 2020 तक पीपीए मॉडल के माध्यम से 1000 मेगावाट के सौर ऊर्जा संयंत्रों को स्थापित करने लक्ष्य निर्धारित किया है। सौर ऊर्जा संयंत्रों की नियोजित वर्ष-वार क्षमता निम्नानुसार थी:

तालिका 6.1 - वर्ष-वार नियोजित क्षमता

वर्ष	छत (मे.वा.)		भूमि आधारित (मे.वा.)	
	नियोजित	प्राप्त किया	नियोजित	प्राप्त
2016-17	05	22.453	0	0
2017-18	50		240	
2018-19	450		150	
2019-20	0		100	
कुल	**505**		**490**	

लेखापरीक्षा ने रेलवे में सौर संयंत्रों की संस्थापना की प्रगति की समीक्षा की और पाया कि

- 240 मेगावाट के लक्ष्य के प्रति ग्राउंड मांउटेड/भूमि आधारित सौर ऊर्जा संयंत्रों के संबंध में कोई प्रगति नहीं हुई। अधिकांश कार्य अभी भी वैचारिक स्तर पर थे और सर्वेक्षण अभी भी चिन्हित स्थानों पर किए जाने बाकी थे (मार्च 2018)।
- आईआर ने छतों पर 10 किलोवाट/5 किलोवाट सौर फोटोवाल्टिक (एसपीवी) संयंत्रों को स्थापित करने का निर्णय किया। इसमें 14 जोनल रेलवे[329] में डी

[327] मरे (3), पूतरे (2), पूमरे (3), पूरे(4), उमरे(2), उपूरे(4), उरे(1), उपरे(2), दमरे(5), दपूमरे(2), दपूरे(2), दरे(2), दपरे(3), पमरे(6), परे(8), सीएलडब्ल्यू(2), आईसीएफ(2), डीएलडब्ल्यू(3)

[328] पूरे (2), पूमरे(5), पूतरे(1), उमरे(1), उसीरे(4), उपूरे(2), दपूरे(3), दपूमरे(2), दपरे(1), मेट्रो रेलवे/कोलकाता (5), सीएलडब्ल्यू (1), डीएलडब्ल्यू(8)

[329] उरे, उमरे, उपरे, परे, मरे, पमरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपरे, उपूरे, पूमरे, दपूरे, पूतरे

और ई श्रेणी के स्टेशनों[330] के 810 स्टेशनों[331] को शामिल करने का निर्णय किया था। यह 2017-18 के निर्माण कार्यक्रम में भी शामिल था। 31 मार्च 2018 को कार्य अभी भी निविदा चरण में था।

- करार में दी गई समय-सारणी के अनुसार, स्वीकार्य पत्र (एलओए) की तारीख से 270 दिनों में सौर संयंत्रों की संस्थापना का कार्य पूर्ण हो जाना चाहिए। जोनल रेलवे में सौर संयंत्रों को चालू करने में 21 से 734 दिनों तक की असामान्य देरी हुई थी। परिणामस्वरूप, रेलवे को राज्य विद्युत बोर्डों से तुलनात्मक रूप से उच्च दरों पर ₹ 27.63 करोड़ की बिजली खरीदनी पड़ी थी।
- रेलवे द्वारा विद्युत की खपत सौर ऊर्जा के उत्पादन को पार कर गई। रेलवे पटरियों के साथ भूमि आधारित सौर संयंत्रों की योजना बनाकर कुछ हद तक इस कमी को पूरा किया जा सकता है। आईआर में 293 कर्षण उप स्टेशन (टीएसएस[332]) 33 केवी (कर्षण के उद्देश्य के लिए) से अधिक थे। हालांकि, आईआर में इन टीएसएस की आवश्यकता को पूरा करने वाले ट्रैक के साथ भूमि पर सौर संयंत्रों की संस्थापना के लिए विकल्प की खोज करना अभी बाकी था।

उत्तर में, मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि श्रेणी 'डी' और 'ई' स्टेशनों पर कार्य रेलवे की लागत पर किए जाने हेतु संस्वीकृत किया गया था। हालांकि, सौर बाजार विकसित करने के साथ, सौर ऊर्जा संयंत्र को स्थापित करने पर रेलवे की पूंजी को खर्च करने का कोई औचित्य नहीं था। इसके बजाय, वर्तमान में रेलवे में और देश भर में सभी सौर परियोजनाएं 25 वर्षों के करार के साथ पीपीपी मोड़ में की जा रही हैं। आगे कहा गया कि उरे (नोडल कार्यालय) के द्वारा पांच बार निविदाएं देने के बावजूद, कोई उपयुक्त प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था। उरे ने अब इस कार्य को बंद करने का प्रस्ताव (जून 2019) दिया है।

---

[330] 'डी' श्रेणी के स्टेशनों-गैर उपनगरीय स्टेशनों की 50 लाख रुपये और 3 करोड़ रुपये, के बीच यात्री आय 'ई' श्रेणी के स्टेशन - गैर उपनगरीय स्टेशनों के साथ यात्री आय 50 लाख रूपए से कम

[331] 133 श्रेणी 'डी' स्टेशनों और 677 श्रेणी 'ई' स्टेशनों की 25 करोड़ की लागत से 4.72 मेगावाट की कुल क्षमता के साथ

[332] ट्रैक्शन सबस्टेशन एक विद्युत उपकेंद्र है जो रेलवे की आपूर्ति के लिए एक उपयुक्त वोल्टेज, वर्तमान प्रकार और आवृत्ति के लिए सार्वजनिक उपयोगिता सेवा के लिए विद्युत शक्ति को परिवर्तित करता है।

मंत्रालय का उत्तर सोच समझकर दिया हुआ उत्तर लगता है क्योंकि 14 क्षेत्रीय रेलवे में श्रेणी 'डी' और 'ई' स्टेशनों की छतों पर सौर संयंत्रों को स्थापित करने हेतु सचेत निर्णय लिया गया था। यह प्रस्ताव 1000 मेगा वॉट सौर संयंत्रों को स्थापित करने के लिए भारतीय रेल की प्रतिबद्धता के अनुरूप था और तदनुसार निर्माण कार्य को निर्माणकार्य कार्यक्रम (2017-18) में शामिल किया गया था।

- सौर संयंत्रों को प्रारंभ करने में विलंब के संबंध में, मंत्रालय ने बताया कि ऊर्जा मंत्रालय, एमएनआरई और अन्य राज्य सरकारों से संबंधित नीतिगत मुद्दों के कारण शुरू करने में विलंब हुआ यथा-महाराष्ट्र और गुजरात में डेवलपर मोड को अनुमत नहीं किया जाना, अनेक राज्यों में नेट-मीटरिंग की लंबी अनुमोदन प्रक्रिया, अनेक राज्यों (पंजाब, उत्तर प्रदेश, गुजरात, आंध्र प्रदेश, तेलंगाना, कर्नाटक, महाराष्ट्र) में एक मेगा वॉट के नेट-मीटरिंग पर कैप, तमिलनाडु और दामोदर घाटी कॉर्पोरेशन क्षेत्र में नेट मीटरिंग की अनुमति नहीं दी जा रही है, सौर संयंत्रों को अनुबंध की मांग से अधिक के लिए अनुमति नहीं दी गई (गुजरात में 50 प्रतिशत, राजस्थान में 64 प्रतिशत, पंजाब में 80 प्रतिशत), कराधान व्यवस्था में परिवर्तन आदि। उनके द्वारा आगे कहा गया कि सौर एवं पवन ऊर्जा के बड़े पैमाने पर प्रसार की सुविधा के लिए उनकी नीतियों की समीक्षा करने के लिए राज्य सरकारों को उपयुक्त निर्देश जारी करने हेतु सचिव/ऊर्जा मंत्रालय के लिए (अगस्त 2018) संदर्भ उपलब्ध कराए गए थे।

मंत्रालय का उत्तर दर्शाता है कि भारतीय रेल की सौर मिशन नीति को तैयार करने से पहले उचित सर्तकता नहीं बरती गई थी। परिणामस्वरूप, नीति के कार्यान्वयन में अनेक बाधाएं आई।

6.1.3 सौर संयंत्रों की संस्थापना के लिए विद्युत खरीद करार (पीपीए) की समीक्षा

रेल मंत्रालय ने रेलवे इमारतों की छत का सौर ऊर्जा के उपयोग करने के उद्देश्य से एक नीतिगत ढांचा तैयार (नवम्बर 2015) किया। इस नीति के अनुसार, डेवलपर्स द्वारा निवेश से रेलवे परिसर में उपलब्ध छतों पर सौर ऊर्जा संयंत्रों को स्थापित किया जाना चाहिए। रेलवे सौर ऊर्जा डेवलपर्स (एसपीडी) के साथ 25 वर्षों के लिए दीर्घकालिक पीपीए के माध्यम से अपने स्वयं के उपयोग के लिए ऐसे उत्पन्न विद्युत का उपयोग करेगा। टैरिफ को खुली बोली प्रक्रिया के माध्यम से तय किया जाएगा। ऐसे सौर संयंत्रों को केवल उन राज्यों में लगाया जाना

चाहिए जहां राज्य नियामक आयोग द्वारा जारी किए गए निवल मीटरिंग नियमन हैं।

6.1.3.1 पीपीए पर हस्ताक्षर करने में विलंब

करार[333] में वर्णित समय सीमा के अनुसार, पीपीए स्वीकृति पत्र (एलओए) के 15 दिनों के अन्दर हस्ताक्षरित होने चाहिए। लेखापरीक्षा में जांच किए गए 56 पीपीए में से, तीन पीपीए को अभी भी हस्ताक्षरित होना बाकी था। दो पीपीए में, पीपीए की हस्ताक्षरित तारीख उपलब्ध नहीं थीं। एलओए जारी होने के बाद पीपीए पर हस्ताक्षर करने में 13 से 372 दिनों तक का विलंब हुआ। जिनमें से एलओए के जारी होने के 100 दिनों के बाद 20 पीपीए (39 प्रतिशत) पर हस्ताक्षर किए गए थे। 17 पीपीए (33 प्रतिशत) एलओए के जारी होने के बाद 30 और 100 दिनों के बीच हस्ताक्षरित किए थे।

उत्तर में, मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2019) कि बोली दस्तावेज के प्रावधानों के अनुसार, सफल बोलीदाता एसपीवी के माध्यम से परियोजना को लागू कर सकता है, जिसके गठन में एलओए के दिये जाने के बाद महत्वपूर्ण समय लगता है। उन्होंने आगे कहा कि सफल बोलीदाता द्वारा एसपीवी के गठन के संबंध में विभिन्न अनुपालन दस्तावेजों को प्रस्तुत करने में देरी पीपीए पर हस्ताक्षर करने के समय को प्रभावित करती है।

पीपीए के हस्ताक्षर में देरी मंत्रालय द्वारा तय की गई समयरेखा के आधार पर की गई थी। मंत्रालय को प्राप्त अनुभव के आधार पर पीपीए पर हस्ताक्षर करने के लिए दिए गए समयरेखा को पुनः देखने और एसपीडी द्वारा उसके पालन को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

6.1.4 नीति कार्यान्वयन और कार्यों की निगरानी

6.1.4.1 सौर ऊर्जा के उत्पादन के लिए संभावित क्षेत्र की पहचान

नवम्बर 2014 में, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सौर ऊर्जा के दोहन के लिए छत वाले स्थानों और गैर-अतिक्रमित खाली भूमि की पहचान करने का निर्देश[334] दिया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों द्वारा 29.98 लाख वर्ग मीटर छत वाले स्थान की पहचान की गई थी।

[333]पीपीए की अनुसूची-एन

[334] पत्र सं. 2012/इलेक्ट. (जी)/150/4/पार्ट. IV, दिनांक 05.11.2014

भारतीय रेल संगठन के लिए वैकल्पिक ईंधन (आईआरओएएफ[335]) के दिशानिर्देशों के अनुसार, 1 किलोवाट की संस्थापना के लिए 10 वर्ग मीटर की छत वाले स्थान की आवश्यकता होती है। इस मानदंड के आधार पर, उपलब्ध छत वाले स्थान पर 505 मेगावाट नियोजित के मुकाबले केवल 299.8 मेगावाट स्थापित की जा सकती है। इस प्रकार, छत पर सौर संयंत्रों की स्थापना की योजना वास्तविकता पर आधारित नहीं थीं।

उत्तर में, मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि छत और भूमि की पैमाइश प्रारंभिक निर्धारण पर आधारित थे। रेलवे स्टेशनों, सेवा भवनों, अस्पतालों, कार्यशालाओं, रेलवे स्कूलों, प्लेटफार्म आश्रयालयों, प्रशिक्षण संस्थानों, उत्पादक इकाईयों, आरपीएफ बैरकों, ट्रैक के किनारे की रेल की भूमि, खाली रेलवे भूमि पार्सलों आदि पर रूफटॉप सौर संयंत्रों के व्यवस्थापन का प्रावधान तलाश रहा है।

मंत्रालय के उत्तर से इंगित है कि रेलवे द्वारा सौर संयंत्रों की संस्थापना के लिए उपलब्ध छत के स्थानों के बेहतर उपयोग के लिए छत पर सौर संयंत्रों हेतु कोई उचित निर्धारण नहीं किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को निर्देश (दिसम्बर 2016)[336] दिया कि उच्च दृश्यता वाले क्षेत्रों में 30 मिनट के भंडारण बैक-अप के साथ कर्षण के लिए सौर फोटोवोल्टिक (एसपीवी) संयंत्रों के लिए भूमि की पहचान की जाए। प्रथम चरण में, यह निर्णय किया गया था कि मैसर्स सोलर एनर्जी कोरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एसईसीआई) महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, झारखंड और कर्नाटक[337] में 25 मेगावाट क्षमता के सौर संयंत्रों को स्थापित करेगा। मैसर्स एसईसीआई को रेलवे अधिकारियों के साथ स्थानों की पहचान के लिए संयुक्त सर्वेक्षण करना था और प्रथम चरण को पूर्ण करने लिए विस्तृत कार्य योजना उपलब्ध कराना था।

---

[335] आईआरओएएफ प्रौद्योगिकी, स्वच्छ विकास तंत्र (सीडीएम), आपूर्तिकर्ताओं, व्यापार भागीदारों और सलाहकारों पर जानकारी और डेटाबेस के लिए एक एकल खिड़की इकाई है। आईआरओएएफ वैकल्पिक ऊर्जा, ईंधन कुशल और उत्सर्जन नियंत्रण प्रौद्योगिकी, परामर्श के प्रारम्भ में लीडर आईआर के रूप में उभरेगा और नेटवर्क में इनको लागू करेगा।

[336] पत्र सं. 2012/विद्युत (जी)/ 150/4/खंड-I (सोलर मिशन) दिनांक 28.12.2016 के भारतीय सौर ऊर्जा निगम (एसईसीआई) के प्रबंध निदेशक को संबोधित था

[337] महाराष्ट्र (10 मेगावाट), छत्तीसगढ़ (5 मेगावाट), झारखंड (5 मेगावाट) और कर्नाटक (5 मेगावाट)

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एसपीवी संयंत्रों के लिए आवश्यक भूमि की पहचान केवल तीन जोनल रेलवे (मरे, पूमरे और दपूमरे) में की गई थी। भूमि की पहचान की स्थिति का दपरे में रिकॉर्ड नहीं था। अन्य जोनल रेलवे में भूमि की पहचान अभी भी पूर्ण होना बाकी थी। नौ जोनल रेलवे[338] में, शुरू में सौर संयंत्रों को स्थापित करने के लिए पहचान किए गए स्थानों को, बाद में एसपीडी द्वारा ऊर्जा संयंत्रों की संस्थापना के लिए अनुपयुक्त पाया गया। 5.99 मेगावाट की मूल रूप से नियोजित क्षमता के प्रति, सौर संयंत्र की क्षमता को घटाकर 0.793 मेगावाट कर दिया गया था। यह मूल लक्षित क्षमता का केवल 13.26 प्रतिशत था।

उत्तर में, मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि रेलवे आवश्यकताओं के अनुसार सर्वोत्तम वैकल्पिक समाधान का पता लगा रही है और कार्यप्रणाली में सुधार कर रही है। उत्तर में क्षेत्रीय रेलवे में सौर संयंत्रों की स्थापना हेतु भूमि की पहचान करने के कार्य के विषय में कुछ भी नहीं बताया गया।

6.1.4.2 तकनीकी विनिर्देशों का पालन

लेखापरीक्षा ने निर्धारित तकनीकी विनिर्देशों के संदर्भ में रेलवे अधिकारियों (सीनियर सेक्शन इंजीनियर इलेक्ट्रिकल) के साथ संयुक्त निरीक्षण के माध्यम से 127 स्थानों पर सौर संयंत्रों की स्थापना की जांच की। संयुक्त निरीक्षण के दौरान पाया गया कि निर्धारित विनिर्देशों का विचलन/ अननुपालन निम्नानुसार था:



चित्र 6.1: (घड़ी की दिशा में) बिलासपुर इंग्लिश मीडियम स्कूल (एसईसीआर), सिकंदराबाद में रेल निलायम भवन (एससीआर) और जोनल रेलवे प्रशिक्षण केंद्र (एससीआर) में गोदावरी छात्रावास भवन

[338]मरे, पूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, परे और मेट्रो रेल/कोलकाता

क) सौर पैनलों के अत्यधिक निकट पेड़/ऊंची इमारतें

दो जोनल रेलवे (दमरे और दपूमरे) में, सौर पैनलों को पेडों या ऊंची इमारतों द्वारा बाधित किया गया था जो पैनलों पर छाया डालते थे। दमरे प्रशासन ने, अपने जवाब में कहा कि फर्म ने पैनलों (जेडआरटीसी) को स्थानांतरित करने की सलाह दी थी। रेलनिलायम के संबंध में, दमरे प्रशासन ने कहा कि छाया 16:30 बजे से पैनलों को ढकती है।



चित्र 6.2: (घड़ी की दिशा में) परे में रतलाम स्टेशन, उरे में हजरत निजामुद्दीन स्टेशन और मरे में ईएमयू शेड, सानपाडा

ख) सौर पैनलों का झुकाव/कोण और दिशा

दिशानिर्देशों[339] के अनुसार, सौर पैनलों को स्थापित करते समय निम्नलिखित बातों को ध्यान में रखा जाना चाहिए:

- सौर पैनलों को क्षैतिज से (जगह की अक्षांश+10) डिग्री के कोण पर स्थापित किया जाना चाहिए।
- सौर पैनलों को उत्तरी गोलार्ध में दक्षिण की ओर मुख करते हुए और दक्षिणी गोलार्ध में उत्तर की ओर मुख करते हुए स्थापित किया जाना चाहिए। चूंकि भारत उत्तरी गोलार्ध में है, इसलिए सौर पैनलो को देश में हमेशा दक्षिण की ओर मुख करते हुए स्थापित किया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने 127 स्थानों की जांच की। 84 स्थानों[340] पर, दिन के उजाले का अधिकतम लाभ उठाने के लिए आरडीएसओ के दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया

[339] सौर पैनल के संस्थापना और अनुरक्षण पर हैंडबुक मे सौर माड्यूल की माऊंटिंग के पैरा 3.3.1 (आरडीएसओ/आईआरसीएएमटी दिशानिर्देशों)

[340] 16 जोनल रेलवे और एक उत्पादन इकाई में - मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, परे, पमरे, सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू, मेट्रो रेलवे/ कोलकाता

गया। इसके अलावा, आईआर पर 122 स्थानों[341] में, झुकाव पर आईआरसीएमटी के दिशानिर्देशों पर अनुपालन नहीं किया गया था। आठ क्षेत्रीय रेलवे[342] में 24 स्थानों पर, सौर पैनल को दक्षिण दिशा में संरेखित नहीं किया गया था। इन स्थानों में, सौर पैनलों को मौजूदा निर्देशों के विपरित कोणीय समायोजन के लिए किसी भी प्रवाधान या परिधि के बिना तय फ्रेमों पर जोड़ा हुआ था।

ग) छत और सौर पैनलों के बीच पर्याप्त स्थान का प्रावधान

आरडीएसओ के दिशानिर्देशों[343] के अनुसार, मॉडयूल संरचना के सबसे निचले भाग और विकसित जमीनी स्तर के बीच अंतर आमतौर पर 500 मिमी से कम नहीं होगा। हालांकि, अपवादी मामलों में, मामलों के अनुसार सबसे कम अंतर की अनुमति दी जा सकती है। लेखापरीक्षा, में पाया कि 11 जोनल[344] रेलवे में 32 स्थानों पर 0 मिमी (दमरे) से 125 मिमी (परे) के बीच अंतर या स्थान है। अपर्याप्त स्थान/अंतर गर्मी के प्रभावी प्रसार को रोकती है और सौर पैनलों के कामकाज को प्रभावित करती है।

उत्तर में मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि सर्वेक्षण पैनल उपलब्ध कराने से पहले एसपीडी सर्वेक्षण करता है। ऐसे स्थानों से बचने के लिए एसपीडी द्वारा सभी सावधानी रखी जाती है अन्यथा उत्पन्न ऊर्जा कम होगी और उनका प्रतिफल कम हो जाएगा। अनुबंध एक ही क्षेत्रीय रेलवे के अतंर्गत परिवर्तन करने की अनुमति देता है और एसपीडी को अधिकतम उत्पादन को प्राप्त करने के लिए एक इष्टतम व्यवहार में स्थान का उपयोग करना है हालांकि, छायाएं जो नई इमारतों, पेडों आदि के कारण बाद के चरणों में आ सकती है, अपरिहार्य हैं।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है चूंकि लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए उदाहरणों में सौर संयंत्रों की स्थापना के समय प्रतिकूल परिस्थितियां मौजूद थी और यह विकास के कारण नहीं थी जो कि बाद के चरणों में सामने आई थी।

---

[341] मरे-4, पूरे-3, पूमरे-6, पूतरे-4, उरे-4, उमरे-4, उपूरे-13, उपूसीरे-4, उपरे-8, दरे-1, दमरे-10, दपूरे-8, दपूमरे-11, दपरे-3, परे-16, पमरे-5, मेट्रो रेलवे/कोलकाता -6, आईसीएफ-3, सीएलडब्ल्यू-1, डीएलडब्ल्यू-8

[342] मरे-1, पूमरे-3, उसीरे-1, उपरे-2, दरे-1, दमरे-5, परे-10 और आईसएफ-1

[343] आरडीएसओ विनिर्देशन सं. आरडीएसओ/पीई/एसपीईसी/पीएस/0092-2008 (दिव.'O') संशोधन 5 के पैरा 6.10.6

[344] डीएलडब्ल्यू-3, पूमरे-1, पूतरे-4, उरे-4, उपरे-4, दमरे-2, दपूरे-1, दपरे-1, दपूमरे-1, परे-10, आईसीएफ-1

6.1.5 निष्कर्ष

मार्च 2018 तक योजनाबद्ध 295 मेगावाट में से आईआर केवल 22.453 मेगावाट की परियोजना को ही लागू करने में सक्षम हो पाया है। ग्राउंड माउन्टेड सौर संयंत्रों को चालू करने का कोई काम नहीं किया गया। सौर संयंत्रों को लगाने के लिए आरडीएसओ और आईआरसीएएमटी के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया था। स्थानों में परिवर्तन, नियोजित मूल क्षमता में कमी और अनुपयुक्त स्थानों पर सौर संयंत्रों को संस्थापित किया गया था। इसने रेलवे की सौर ऊर्जा दोहन करने की क्षमता में बाधा उत्पन्न की।

6.1.6 सिफारिशें

रेलवे द्वारा जोनल रेलवे और उत्पादन इकाईयों में सौर संयंत्रों की संस्थापना और चालू करने के नियत लक्ष्य को यथार्यवादी आधार पर पुन: तैयार और निर्धारित किया जा सकता है।

6.2 पश्चिम मध्य, उत्तर, उत्तर पश्चिम, उत्तर मध्य, उत्तर पूर्व और पूर्व मध्य रेलवे (पमरे, उरे, उपरे, उमरे, उपूरे, और पूमरे) जोनल रेलवे द्वारा एचएसडी तेल में जैव-डीजल का गैर-मिश्रण/सम्मिश्रण और पर्यावरणीय उद्देश्यों की गैर-उपलब्धि

रेलवे बोर्ड ने निर्धारित सीमा में डीजल लोकोमोटिव द्वारा उपभोग किए गए एचएसडी तेल में जैव-डीजल को सम्मिश्रित/ मिश्रित करने के लिए निर्देश जारी किए। जोनल रेलवे द्वारा इसका अनुपालन नहीं किया गया था। इसके कारण एचएसडी तेल के उपभोग पर 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान ₹ 103.67 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। इससे स्वच्छ और प्रदूषण मुक्त वातारण की दिशा में रेलवे के प्रयासों पर भी असर पड़ा।

भारतीय रेलवे संगठन वैकल्पिक ईंधन (आईआरओएएफ) द्वारा भारतीय रेलवे के लिए वैकल्पिक ईंधन पर एक अवधारणा के रूप में जैव-डीजल पर जोर (मई 2013) दिया है। जैव-डीजल[345] एक हरित ईंधन है और देश में संसाधनों से उत्पादित किया जा सकता है। यह लागत प्रभावी भी है। जैव-डीजल के साथ

[345] जैव डीजल (बी-100) ऐसे पुनर्नवीकरणीय खाना पकाने के तेल, कृषि तेल, फैटी एसिड, पशु वसा और शैवाल के रूप में संसाधनों की एक तेजी से विविध मिश्रण से बने किसी भी डीजल इंजन के लिए एक अक्षय, क्लीनर जल डीजल ईंधन प्रतिस्थापन है। यह एचएसडी तेल की तुलना में सस्ता भी है.

निम्न स्तर के सम्मिश्रण से ग्रीन हाऊस गैसो (जीएचजी) और प्रदूषणकारी उत्सर्जन में काफी कमी आ सकती है। यह ग्लोबल वार्मिंग के प्रभावों को कम करने में योगदान देता है।

रेलवे बोर्ड ने लोकोमोटिव द्वारा उपभोग किए गए एचएसडी तेल के 5 प्रतिशत की दर पर जैव-डीजल के सम्मिश्रण के लिए जोनल रेलवे को निर्देश (मार्च 2015)[346] दिया। छह[347] जोनल रेलवे को वर्ष[348] के मार्च से अक्टूबर महीनों के दौरान केवल एचएसडी तेल के साथ जैव-डीजल सम्मिश्रण की सलाह दी गई थी। रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को निरंतर सम्मिश्रण सुनिश्चित करने के लिए लंबी अवधि के लिए जैव-ईंधन की खरीद के लिए अनुबंध करने का निर्देश (जुलाई 2015) दिया। आईआरओएएफ ने आगे दोहराया[349] कि एचएसडी तेल में जैव-डीजल अनिवार्य सम्मिश्रण एक स्वच्छ भारत मिशन का एजेंडा था और इसे पूरी तरह से कार्यान्वित करना आवश्यक था।

लेखापरीक्षा ने छह जोनल रेलवे के रिकॉर्डो की समीक्षा की, जहां रेलवे बोर्ड ने एचएसडी तेल के साथ जैव-डीजल के सम्मिश्रण की सलाह (मार्च 2015) दी। लेखापरीक्षा ने पाया कि 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान एचएसडी तेल उपभोग के 5 प्रतिशत की वांछित सीमा तक जैव-डीजल में मिश्रित नही किया गया था। इन छह जोनल रेलवे ने रेलवे बोर्ड की सलाह के अनुसार 874.96 लाख लीटर की आवश्यकता के प्रति केवल 27.11 लाख लीटर जैव-डीजल की खरीद की।

लेखापरीक्षा ने छह जोनल रेलवे द्वारा अननुपालन के कारणों का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि वरि. डिवीजनल मैकेनिकल इंजीनियर (डीज़ल या ऑपरेशन) द्वारा प्रस्तुत किये गये मांगपत्र उनकी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं थे। इसलिए, कम मात्रा के लिए जैव-डीजल की आपूर्ति के लिए प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधन द्वारा खरीद के आदेश जारी किए गए थे। विगत दो वर्ष के दौरान पर्याप्त धनराशी की कमी भी पाई गई थी। उमरे में, जैव-डीजल की खरीद को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। उरे में इसके

---

[346] पत्र सं. 2010/ईंधन/282/2 पार्ट-I (डीवीपी) दिनांकित. 02 मार्च 2015

[347] उरे, उपरे, उमरे, उपूरे, पमरे और पूमरे

[348] बी-100 के अपेक्षाकृत कम तापमान वाले गुणों के कारण मुद्दों से बचने के लिए सर्दियों के महीनों के दौरान इन छह जोनल रेलवे को सम्मिश्रण बंद करना था

[349] जून 2016 और सितम्बर 2016

मैकेनिकल विभाग द्वारा जैव-डीजल की कोई खरीद नहीं की गई थी। तीन अन्य जोनों (उपरे, उपूरे, पूमरे) में, रिकॉर्ड पर कोई कारण नहीं दिया गया था। जैव-डीजल एचएसडी तेल से सस्ता है। इस प्रकार, इन जोनल रेलवे में 2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान ₹ 103.67 करोड़[350] का अतिरिक्त व्यय किया। **(अनुलग्नक 6.1)**

जवाब में, रेलवे बोर्ड ने कहा (27 फरवरी 2019) कि रेलवे ने 50000 किलोलीटर जैव-डीजल की खरीद के लिए प्रक्रिया आरंभ की गई। हालांकि, इसे जैव-डीजल के लिए कीमत भिन्नता खंड की उपलब्धता नहीं होने के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका। उन्होंने आगे कहा कि जोनल रेलवे ने एचएसडी तेल के बजाय जैव-डीजल के उच्च मूल्य के कारण खरीद में कठिनाई का सामना भी किया। यह कच्चे माल के आयात की उच्च लागत और करों के कारण था। हालांकि, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को राष्ट्रीय जैव-ईंधन नीति के अनुपालन में बी-100 जैव-डीजल की खरीद प्रक्रिया शुरू करने की सलाह (सितम्बर/अक्टूबर 2018) दी।

6.3 चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्कस (सीएलडब्ल्यू): उच्च दर पर रेडीमेड कर्षण मोटरों की खरीद

सीएलडब्ल्यू ने रोटर और स्टेटर्स खरीदे गए रेडीमेड के साथ कर्षण मोटरों की इन-हाउस समधान की दरों की तुलना में ट्रेड से कर्षण मोटरों को अधिक कीमत पर खरीदा। सीएलडब्ल्यू ने ट्रेड से वर्ष 2012-13 से 2018-19 (2014-15 को छोडकर जून 2018 तक) के दौरान 1647 कर्षण मोटरों को खरीदा और ₹ 57.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन किया।

चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्कस (सीएलडब्ल्यू) ने भारतीय रेल के लिए 3-चरण लोकोमोटिवों का उत्पादन किया। एक 3-चरण लोकोमोटिव (डब्ल्यू एजी-9 या डब्ल्यू एपी-7 संस्करण) के उत्पादन में, छह कर्षण मोटरों (टीएम)[351] की आवश्यकता होती है। कर्षण मोटर एक स्टेटर और एक रोटर[352] की एक संयोजित

[350] एचएसडी तेल और जैव-डीजल की अंतर लागत

[351] 6 एफआरए 6068 प्रकार

[352] कर्षण मोटर एक प्रकार की विद्युत मोटर को संदर्भित करता है। एक कर्षण मोटर का उपयोग मशीन पर रोटेशन टॉर्क बनाने के लिए किया जाता है। यह आमतौर पर एक सीधी रेखा गति में परिवर्तन करता है। कर्षण मोटरों का उपयोग विद्युत संचालित रेल वाहनों जैसेकि विद्युत मल्टिपल यूनिटस और विद्युत लोकोमोटिव में किया जाता है। स्टेटर मोटर का स्थिर हिस्सा है। रोटर घूर्णन विद्युत घटक है।

मद है। सीएलडब्ल्यू में रोटर्स और स्टेटर्स के निर्माण के साथ पूर्ण टीएम के निर्माण के लिए उत्पादन की सुविधा है। यह टीएम की अन्य सामग्रियों के साथ स्टेटर्स ओर रोटर्स की रेडीमेड खरीद के साथ टीएम को भी संयोजित कर सकता है। उनके इन-हाउस उत्पादन से आगे अतिरिक्त आवश्यकता के लिए, ट्रेड से रेंडीमेड टीएम खरीदा जाता है।

लेखापरीक्षा ने सीएलडब्ल्यू द्वारा ट्रेड से पूर्ण टीएम की खरीद के लिए 2012-13 से 2017-18 की निविदा मामले की फाइलों के रिकॉर्डों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- निविदा मामलों को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में, सीएलडब्ल्यू द्वारा दर विश्लेषण या बाजार सर्वेक्षण नहीं किया गया था। सीएलडब्ल्यू ने इसके बजाय अंतिम खरीद दर (एलपीआर) के साथ मौजूदा प्रस्ताव दर की तुलना करके व्यापार को अनुबंध प्रदान किया। सीएलडब्ल्यू सामग्रियों के साथ जोडे गए रेडीमेड स्टेटर और रोटर के साथ पूर्ण टीएम का संयोजन करता है। इसके अलावा, संयोजित किए गए टीएम की लागत इसके साथ आसानी से उपलब्ध थी। इस प्रकार, सीएलडब्ल्यू दर विश्लेषण कर सकता था।
- संयोजित टीएम की तुलना में व्यापार से खरीदी गई पूर्ण टीएम की लागत बहुत अधिक थी।

लेखापरीक्षा ने रेडीमेड खरीदे गए रोटर्स और स्टेटर्स के साथ सीएलडब्ल्यू द्वारा संयोजित किए गए टीएम की लागत के साथ व्यापार[353] से पूर्ण टीएम की खरीद में व्यय की तुलना की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीएलडब्ल्यू ने 1647 टीएम की खरीद पर ₹ 57.74 करोड़ का अतिरिक्त व्यय निम्न विवरणानुसार वहन किया:

[353] वर्ष 2012-13 से 2018-19 (जून 2018 तक) के दौरान 2014-15 को छोड़कर इस वर्ष रोटर और स्टारों की कोई खरीद नहीं की गई थी।

तालिका 6.2- सीएलडब्ल्यू द्वारा इन-हाऊस में संयोजित किए गए और ट्रेड से खरीदे गए कर्षण मोटरों की लागत की तुलना

वर्ष	ट्रेड से खरीदे गए टीएम की लागत (₹ में)	संयोजित किए गए टीएम की लागत	दरों में अंतर (₹ लाख में)	ट्रेड से खरीदी गई मात्रा	कुल अतिरिक्त व्यय (₹ करोड़ में)
2012-13	28,66,747	21,94,307	6.72	175	11.76
2013-14	26,99,000	22,20,824	4.78	154	7.36
2016-17	21,14,625	18,14,470	2.99	377	11.27
2017-18	19,86,641	17,05,978	2.81	243	6.83
2018-19 (जून 2018 तक)	20,59,100	17,65,074	2.94	698	20.52
कुल				**1647**	**57.74**

मंत्रालय ने उत्तर में बताया (अक्टूबर 2017) कि लोकोमोटिव के उत्पादन की मांग को पूरा करने के लिए तैयार टीएम खरीदे गए थे। इसके अलावा, श्रमबल बाधाओं के कारण मांग को टीएम के आंतरिक उत्पादन द्वारा पूरा नहीं किया जा सका था। उन्होंने यह भी बताया कि तैयार रूटरों और स्टाटरों के साथ टीएम का संयोजन पर्याप्त रूप से प्रशिक्षित श्रमबल की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा सका था। उन्होंने बातया कि अन्य विभाग के श्रमबल का उपयोग करने से उस विभाग की उत्पादकता प्रभावित हो सकती है।

लेखापरीक्षा का मत है कि प्रशिक्षित श्रमबल के अभाव में सीएलडब्ल्यू तैयार रूटरों एवं स्टाटरों को खरीदकर टीएम के संयोजन की संभावना तलाश सकता है। यह व्यवसायी से तैयार ट्रैक्शन मोटर खरीदने की तुलना में किफायती होगा।

6.4 चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू): इलेक्ट्रिक आर्क भट्ठी चालू करने में विलंब के कारण निधि का अवरोधन

चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स ने प्रतिस्थापन अकाउंट पर एक इलेक्ट्रिक आर्क भट्ठी खरीदी थी। तथापि, वे भट्ठी को चालू करने हेतु खाली स्थान उपलब्ध कराने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप पूंजी का अवरोधन हुआ क्योंकि मार्च 2012 में खरीदी गई मशीन को अभी परिचालित किया जाना था। छः वर्ष पहले खरीदी गई मशीन के अप्रचलित होने की संभावना से भी इनकार नहीं किया जा सकता।

सीएलडब्ल्यू में इस्पात ढलाईखाना ने निर्धारित समय पर तीन इलेक्ट्रिक आर्क भट्ठी (ईएएफ) खरीदी एवं संस्थापित की थी। एक ईएएफ की 15 मीट्रिक टन (एमटी) की क्षमता थी और इसे वर्ष 2000 में संस्थापित किया गया था। अन्य दो ईएएफ 7 एमटी क्षमता की थी जिन्हें क्रमश: वर्ष 1987 और 1990 में प्रतिष्ठापित किया गया था। इन दो भट्ठियों का क्रमश: अगस्त 1997 और दिसम्बर 2008 में निराकरण कर दिया गया था। तब से, सीएलडब्ल्यू 15 एमटी क्षमता की केवल एक ईएएफ के साथ कार्य कर रहा है जिसमें लौह संबंधी धातु को पिघलाया जाता है। फिर तरल धातु को सांचे में डाला, ढाला जाता है और इन ढाले गए इस्पात कास्टिंग उत्पादों को अंतत: सीएलडब्ल्यू की लोको कार्यशालाओं को भेजा जाता है। जोनल रेलवे और अन्य उत्पादन यूनिटें इन उत्पादों की अंतिम उपभोक्ता हैं।

उप मुख्य सामग्री प्रबंधक/सीएलडब्ल्यू ने अगस्त 2011 में ₹ 6.16 करोड़ की लागत पर एक फर्म[354] को एक 10 एमटी ईएएफ के लिए खरीद आदेश दिया था। ईएएफ जनवरी 2012 तक प्राप्त होना था और जुलाई 2012 तक चालू होना था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि सीएलडब्ल्यू को ईएएफ की आपूर्ति फरवरी 2013 में की गई थी। यह विलंब हुआ क्योंकि मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर (उत्पादन) इस्पात ढलाईखाना/सीएलडब्ल्यू इसके संस्थापन के लिए खाली स्थान उपलब्ध नहीं करा सका था। अंतत: नवम्बर 2012 में यह उपलब्ध कराया गया था। लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि प्राप्ति की तिथि के छः वर्ष बाद ईएएफ को अभी चालू किया जाना था (दिसम्बर 2018)। इस आधार पर आपूर्तिकर्ता को ₹4.10 करोड़ का भुगतान किया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि उक्त मशीन को चालू

[354] मैसर्स मेगाथर्म इलेक्ट्रॉनिक्स प्राइवेट लिमिटेड, कोलकाता

नहीं किया जा सका क्योंकि इसे चालू करने हेतु अपेक्षित मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल कार्य पूरे नहीं हुए थे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीएलडब्ल्यू मौजूदा ईएएफ की 15 एमटी क्षमता के साथ अपने कार्यों का संचालन कर रहा है। सीएलडब्ल्यू का औसत दैनिक उत्पादन 2015-16 में 6.26 एमटी से बढकर 2017-18 में 6.61 एमटी हो गया है। इसके अतिरिक्त, सीएलडब्ल्यू ने बताया (31 अगस्त 2018) कि रेलवे बोर्ड ने केसनब बोगियों की आदेश मात्रा को 600 से 1100 तक बढा दिया था (मार्च 2018)। उन्हें रेलवे वैगनों के लिए कपलर मदों को विकसित करने की भी सलाह दी गई थी (जुलाई 2018)। सीएलडब्ल्यू ने बताया कि इन आदेशों के कारण आगामी वर्षों में इस्पात ढलाईखाना के लक्ष्य में वृद्धि होगी। नए ईएएफ को चालू न करने से सीएलडब्ल्यू का उत्पादन प्रभावित होगा। इसके अलावा, छः वर्ष पहले खरीदी गई मशीन के अप्रचलन की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता। इसके अलावा, सीएलडब्ल्यू के लिए वारंटी दायित्वों को लागू करना भी कठिन होगा। वारंटी की अवधि सफल संस्थापन और इसे चालू करने की तिथि से 24 माह के लिए थी और चालू करने में विलंब सीएलडब्ल्यू की तरफ से हुआ था।

इस प्रकार, इलेक्ट्रिक आर्क भट्ठी को समय पर चालू करने में सीएलडब्ल्यू की विफलता के कारण ₹ 4.10 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ। यह आगामी वर्षों में कार्य में वृद्धि के मद्देनजर सीएलडब्ल्यू के उत्पादन कार्य को भी प्रभावित कर सकता है।

मामले को 12 मार्च 2019 को रेलवे बोर्ड को भेजा गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितंबर 2019)।

6.5 पश्चिमी रेलवे (परे): रतलाम डिवीजन में लिमखेडा पर ट्रैक्शन सब-स्टेशन के कार्य को पूरा करने में विलंब के कारण अतिरिक्त परिहार्य व्यय

परे प्रशासन ने मध्य गुजरात विज कम्पनी लिमिटेड (एमजीवीसीएल) से विद्युत आपूर्ति प्राप्त करने हेतु रतलाम डिवीजन में लिमखेडा के ट्रैक्शन सब-स्टेशन पर विलंब से कार्य पूरा किया। इसके परिणामस्वरूप, उन्हें एमजीवीसीएल को न्यूनतम गारन्टी प्रभारों और विस्तारण प्रभारों के प्रति ₹ 4.21 करोड़ का भुगतान करना पड़ा। कार्यों के पूरा होने मे विलंब के कारण ₹12.40 करोड़ तीन वर्षों की अवधि हेतु अवरूद्ध रह गए।

रेलवे बोर्ड ने 2010-11 दाहोद और गोधरा के बीच लिमखेडा में नया ट्रैक्शन सब-स्टेशन (टीएसएस) प्रदान करने हेतु कार्य को संस्वीकृति दी थी। कार्य की अनुमानित लागत ₹ 14.90 करोड़ थी। कार्य का मुख्य उद्देश्य दाहोद और गोधरा भरण स्थानों के दबाव को साझा करके दाहोद के टीएसएस पर ओवरलोडिंग से बचना था। तदनुसार, कार्य[355] ₹4.00 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2012 में एक फर्म[356] को दिया गया था। यह कार्य छः माह (अक्टूबर 2012) में पूरा करना अपेक्षित था। इसी बीच, परे ने टीएसएस/लिमखेडा हेतु 21.6 एमवीए क्षमता के दो ट्रांसफार्मरों की आपूर्ति हेतु भी आदेश दिया था (नवम्बर 2011)। ट्रांसफार्मरों की लागत ₹ 3.26 करोड़ थी और इन्हें 02 जून 2012 को या इससे पूर्व आपूरित किया जाना था।

पश्चिम रेलवे ने टीएसएस/लिमखेडा में एचटीपी 1 टैरिफ पर 10,000 केवीए की आपूर्ति हेतु एमजीवीसीएल के साथ करार किया था (फरवरी 2012)। उन्होंने ट्रासमिशन एवं सेवा कनेक्शन व्यवस्थाओं हेतु प्रभारों के प्रति एमजीवीसीएल के पास ₹ 3.15 करोड़ जमा किए (जनवरी 2012)। करार के अनुसार, परे को आपूर्ति लेने हेतु आरंभ में दर्शाई गई तिथि से कम से कम 60 दिन पहले आपूर्ति प्राप्त करने हेतु सभी व्यवस्था[357] पूरी करनी थी। आपूर्ति प्राप्त करने हेतु तैयार नहीं होने की स्थिति में वह न्यूनतम गारंटी प्रभार का भुगतान करने हेतु दायी थे, जब तक कि एमजीवीसीएल द्वारा विस्तारण की अनुमति नहीं दी जाती।

---

[355] संबंधित उपस्कर का डिजाइन, आपूर्ति, उत्थापन, परीक्षण एवं चालू करने का

[356] मै. नर्मदा ट्रांसमिशन प्रा. लि.

[357] संवितरण लाइसेंसी उपस्कर और उपकरण के आवासन हेतु उचित सुविधा उपलब्ध करने हेतु

लेखापरीक्षा में देखा गया कि एलएमके/टीएसएस पर बिजली की आपूर्ति से संबंधित कार्य एमजीवीसीएल द्वारा 16 सितम्बर 2013 को पूरा किया गया था। हालांकि, टीएसएस हेतु संबंधित उपस्कर की आपूर्ति, स्थापना, चालू करने का कार्य उस समय तक पूरा नहीं हो सका था। इसका कारण रूपरेखा को अंतिम रूप देने में विलंब था। लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि फर्म को रेलवे अकाउंट पर कुल 26 विस्तारण दिए थे। यह मुख्यत: इंजीनियरिंग और ओपन लाइन विभागों के बीच त्रुटिपूर्ण योजना और खराब समन्वय के कारण था। इनमें शामिल थे।

- जनवरी 2013[358] के आरडीएसओ के संशोधित निर्देशों के अनुसार अतिरिक्त कार्य,
- अतिरिक्त मदों की आपूर्ति में विलंब,
- ओपन लाइन (डिवीजन) द्वारा डिजाइन और ड्राइंग को अंतिम रूप देने में विलंब,
- एलएमके/टीएसएस और दाहोद/टीएसएस के समानांतर परिचालन हेतु अतिरिक्त सुरक्षा प्रणाली का प्रावधान (नवम्बर 2013), और
- अतिरिक्त 132 केवी पॉईन्टस का प्रावधान (जनवरी 2015) आदि।

यह कार्य अंतत: चार वर्षों के विलंब के बाद नवम्बर 2016 में पूरा हुआ था। इसके अलावा, विस्तारण देते समय परे ने प्रमाणित किया कि विलंब से रेलवे को हानि या क्षति नहीं होगी। तथापि, कार्य को पूरा करने मे विलंब से रेलवे को हानि हुई क्योंकि उन्हें एमजीवीसीएल को न्यूनतम गारन्टी राशि देनी पड़ी। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि परे ने एमजीवीसीएल से समय पर विस्तारण नहीं मांगा यद्यपि आवश्यक व्यवस्थाएं उपलब्ध नहीं थी। उन्होंने 77 दिनों के पर्याप्त विलंब के बाद विस्तारण हेतु एमजीवीसीएल को अनुरोध किया था (दिसम्बर 2013), जिसे एमजीवीसीएल द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था।

उप मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजीनियर (निर्माण), रतलाम ने कहा (जून 2017) कि यह विलंब तकनीकी सुधारों सहित जनवरी 2013 के आरडीएसओ के दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के कारण हुआ था। तथापि, लेखापरीक्षा में देखा गया कि पूर्णता की लक्ष्य तिथि अक्टूबर 2012 थी अर्थात आरडीएसओ द्वारा दिशानिर्देश जारी करने से काफी पहले। इसके अलावा, रेलवे विद्युत आपूर्ति प्राप्त करने से संबंधित

[358] इन्सुलेटीड ओवरलैप के स्थान पर टीएसएस के सामने पीटीएफई न्युट्रल सैक्शन का प्रावधान

कार्यों को पूरा न करने के मामले में दांडिक कार्रवाई हेतु दायी था। जैसे कि, उन्हें यह कार्य जल्द से जल्द पूरा करना चाहिए था।

इस प्रकार, रेलवे एलएमके/टीएसएस पर आपूर्ति को क्रियाशील नहीं कर सका यद्यपि एमजीवीसीएल आपूर्ति शुरू करने हेतु तैयार था। एमजीवीसीएल ने विद्युत आपूर्ति शुरू करने हेतु तैयार होने की सूचना तिथि[359] से 60 दिनों के पश्चात नवम्बर 2013 से न्यूनतम गारन्टी प्रभारों की बिलिंग शुरू कर दी थी। परे ने इस तर्क पर भुगतान रोक लिया था कि टीएसएस से संबंधित कार्य पूरा नहीं हुआ था। मामले को वरिष्ठ डिवीजनल इलेक्ट्रिकल इंजीनियर, रतलाम द्वारा उपभोक्ता शिकायत समाधान फोरम एमजीवीसीएल के समक्ष उठाया गया था। हालांकि, निर्णय रेलवे के विरूद्ध (दिसम्बर 2015) आया था। इसके परिणामस्वरूप, वरिष्ठ डिवीजनल इलेक्ट्रिकल इंजीनियर रतलाम को नवम्बर 2013 से नवम्बर 2015 की अवधि हेतु न्यूनतम गारन्टी प्रभारों के प्रति ₹ 3.75 करोड़ का भुगतान करना पड़ा। इस राशि में अवधि हेतु विलंबित भुगतान प्रभार (डीपीसी) भी शामिल थे। 16 नवम्बर 2015 से 15 फरवरी 2016 तक तीन माह के विस्तारण के प्रति ₹ 0.46 करोड़ का भुगतान भी स्थायी वियोजन से बचने के लिए किया गया था। विलंब के परिणामस्वरूप तीन वर्षों की अवधि हेतु ₹ 12.40 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ। इसके अलावा, परे को नवम्बर 2013 से मार्च 2018 तक ₹1.42 करोड़ की लाभांश देयता भी वहन करनी पड़ी।

अब भारतीय रेल के पास विद्युत अधिनियम के अनुसार विद्युत उत्पादकों से खुली पहूंच के तहत उत्पादक कम्पनियों से सीधे विद्युत आपूर्ति उपलब्ध कराने का अधिकार है। तद्नुसार, परे ने खुली पहूंच के माध्यम से (फरवरी 2016) विद्युत आपूर्ति प्राप्त करने का निर्णय लिया और एलएमके/टीएसएस को एमजीवीसीएल से स्थायी रूप से वियोजित कर दिया।

अत:, रेलवे ने एमजीवीसीएल से विद्युत आपूर्ति प्राप्त किए बिना न्यूनतम गारन्टी के भुगतान के प्रति ₹ 4.21 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

विद्युत आपूर्ति प्राप्त करने हेतु अपेक्षित कार्यों से संबंधित व्यवस्था की पूर्णता में विलंब हेतु उत्तरदायी अधिकारियों की जवाबदेही निर्धारित करने की आवश्यकता है।

[359] 17 सितम्बर 2013

रेलवे बोर्ड ने तथ्यों को स्वीकार किया (11 मार्च 2019) और बताया कि रेल ने इस न्यूनतम गारंटी प्रभारों को छोड़ने का पूरा प्रयास किया था। तथापि, उपभोक्ता शिकायत समाधान फोरम ने अपना निर्णय एमजीवीसीएल के पक्ष में दिया। उन्होंने आगे बताया कि न्यूनतम गारन्टी के भुगतान के प्रति किए गए व्यय की वसूली खुली पहूंच के माध्यम से विद्युत प्राप्ति हेतु रेल के निर्णय के कारण पहले ही की जा चुकी है।

लेखापरीखा का मत है कि रेलवे ने एलएमके/टीएसएस के निर्माण कार्य को पूरा किया था, न्यूनतम गारन्टी के भुगतान के प्रति किए गए भुगतान की राशि बचाई जा सकती थी।

6.6 पश्चिम रेल (परे): रेलवे कालोनियों को आपूरित विद्युत का पृथक्करण न करना

परे दाहोद में रेल कालोनियों के लिए आपूरित विद्युत को पृथक करने में विफल रहा। उन्होंने वाणिज्यिक दरों पर एमजीवीसीएल को विद्युत प्रभारों का भुगतान जारी रखा, जबकि कर्मचारियों से इसकी वसूली घरेलू दरों पर की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 3.36 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, 2010-11 से 2017-18 की अवधि में बेहिसाबी विद्युत खपत के कारण ₹ 2.95 करोड़ की हानि हुई थी।

रेलवे बोर्ड ने रेल की आवासीय कालोनियों के लिए फीडर लाइनों को पृथक करने के लिए सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए थे (अप्रैल 1986)। ये अनुदेश यह सुनिश्चित करने के लिए जारी किए गए थे कि आवासीय कालोनियों में विद्युत प्रभारों का भुगतान घरेलू टैरिफ पर किया गया था। रेलवे बोर्ड ने रेल कर्मचारियों से उन दरों पर विद्युत प्रभारों की वसूली करने के लिए जोनल रेल को भी सलाह दी थी (जनवरी 1987) जिन पर उन्होंने विद्युत बोर्डों से सीधी आपूर्ति हेतु भुगतान किया होगा। नए क्वार्टरों के लिए स्थानीय आपूर्ति प्राधिकरणों/विद्युत बोर्डों से सीधे कनेक्शनों की व्यवस्था करना अपेक्षित था। यह सुनिश्चित करना था कि आधिवासियों को व्यक्तिगत रूप से बिल दिया जा सके और उनके विद्युत प्रभारों को रेल प्रणाली का उपयोग किए बिना मंजूर किया जा सके।

दाहोद/परे में विद्युत की आपूर्ति वाणिज्यिक दरों[360] पर अप्रैल 2005 से मध्य गुजरात विज कम्पनी लि. (एमजीवीसीएल) से की जा रही है। विद्युत आपूर्ति का पृथक्करण नहीं किया गया था। जैसे कि, एमजीवीसीएल को भुगतान रेल द्वारा वाणिज्यिक दरों पर किया जा रहा था। तथापि, रेल की आवासीय कालोनियों में खपत हेतु विद्युत प्रभारों की वसूली अधिवासियों से घरेलू दरों पर की जा रही थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि मामले का समाधान स्थानीय स्तर पर नहीं किया जा सका था। जोनल मुख्यालय स्तर पर भी इसे आगे नहीं बढाया गया था। परे ने मामले के समाधान हेतु गुजरात विद्युत नियामक आयोग (जीईआरसी) को भी नहीं कहा। लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2010-11 से 2017-18 की अवधि के दौरान दाहोद रेलवे कालोनियो में विद्युत 2.94 करोड़ यूनिट खपत हुई थी। इसके लिए, वाणिज्यिक दरों पर एमजीवीसीएल को भुगतान किया गया था जबकि कर्मचारियों से इसकी वसूली घरेलू दरों पर की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 3.36 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में 2010-11 से 2017-18 के दौरान दाहोद में रेल कालोनियों में ₹2.95 करोड़ मूल्य की 41.08 लाख यूनिटों की बेहिसाबी विद्युत खपत देखी गई थी। परे ने पुराने ट्रांसफार्मरों और वितरण लाइनों को बेहिसाबी विद्युत खपत के लिए उत्तदायी ठहराया था। तथापि, उन्होंने इन संस्थापनों के प्रतिस्थापन का प्रस्ताव नहीं दिया क्योंकि उन्होने रेलवे कालोनियों के लिए विद्युत आपूर्ति को पृथक करने की योजना बनाई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (7 मार्च 2019) कि जीईआरसी, अहमदाबाद में एक रिट याचिका दायर की गई थी। फरवरी 2015 से नवम्बर 2017 के दौरान जीईआरसी के साथ भी पत्राचार किया गया था। उन्होंने आगे कहा कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया अतिरिक्त व्यय अनुमानित था क्योंकि पृथक्करण का कार्य अभी पूरा नहीं हुआ है।

लेखापरीक्षा में अतिरिक्त व्यय की गणना वाणिज्यिक दर पर एमजीवीसीएल को किए गए वास्तविक भुगतान और घरेलू दर पर रेलवे क्वार्टरों के अधिवासियों से वसूली गई राशि के बीच अंतर के आधार पर की गई थी। इसे अनुमानित नहीं कहा जा सकता। इसके अलावा, जीईआरसी ने अपने निर्णय (7 फरवरी 2007) में मुख्य निर्माण कार्य प्रबंधक, दाहोद को आवासीय परिसरों को विद्युत आपूर्ति हेतु

[360] कार्यशाला के लिए सं. 1 हाई टेंशन पॉईंट (एचटीपी) 2.74 लाख वर्ग मीटर क्षेत्र में फैली पांच आवासीय कालोनियों में स्थित सेवा भवन और 3059 रेलवे क्वार्टरों के लिए एचटीपी सं.2

पृथक कनेक्शन के लिए आवेदन करने का निर्देश दिया था। तथापि, 10 वर्षों से अधिक बीत जाने के बाद भी, दाहोद रेलवे कालोनी में विद्युत आपूर्ति को पृथक नहीं किया गया है।

अत:, दाहोद में रेलवे कालोनियों के लिए पृथक विद्युत कनेक्शन लगाने के लिए उचित स्तर पर सम्मिलित कार्रवाई का अभाव था। इसके परिणामस्वरूप 2010-11 से 2017-18 के दौरान बेहिसाबी विद्युत खपत के कारण ₹ 3.36 करोड़ का परिहार्य भुगतान और ₹ 2.95 करोड़ की हानि हुई।

अध्याय 7

अन्य मामले

इस अध्याय में रेलवे द्वारा कुंभ मेला 2019 के प्रबंधन पर एक बड़ा पैराग्राफ शामिल किया गया है, जिसमें रेलगाडियों के परिचालन मे कमियां, कुंभ मेले की तैयारी हेतु किये जाने वाले निर्माणकार्यों की पूर्णता में विलंब और स्वच्छता तथा यात्रियों की सुरक्षा और बचाव के मामलों को उजागर किया गया है। अध्याय में उच्च दरों पर माल की खरीद और अतिरिक्त स्टाफ की पुन: तैनाती न होने से संबंधित मामलों को उजागर कर रहे दो विशेष पैराग्राफ भी शामिल हैं।

7.1 दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे): उच्च दरों पर स्टोर खरीदने और निर्णीत हर्जाने के अनुदग्रहण के कारण अतिरिक्त व्यय

दपूरे के स्टोर विभाग ने 2012 से 2017 के दौरान विभिन्न स्टोर मदें पूर्वी रेल (पूरे) द्वारा लगभग एक ही समय खरीदी गई समान मदों की दर के तुलना में उच्चतर दरों पर खरीदी थी। निकटवर्ती जोनल रेलवे द्वारा खरीद की दरों की सूचना आईएमएमआईएस में सरलता से उपलब्ध थी। तथापि, उद्धृत दरों के औचित्य का मूल्यांकन करते हुए निविदा समिति ने इन दरों पर विचार नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, दपूरे ने उच्चतर दरों पर स्टोर खरीदने के कारण ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। इसके अलावा, 51 खरीद आदेशों में यद्यपि आपूर्तिकर्ता द्वारा सामग्री की पूर्ण ठेकागत मात्रा की आपूर्ति नहीं की गई थी, फिर भी दपूरे ने उच्चतर दरों पर नए खरीद आदेश जारी कर दिए थे। इससे ₹ 4.49 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इनमें से 23 खरीद आदेशों में आदेश उच्चतर दरों पर उसी आपूर्तिकर्ता को दिए गए थे। इसके अलावा, चूककर्ता ठेकेदार पर ₹ 2.35 करोड़ का निर्णीत हर्जाना भी नहीं लगाया गया था।

विभिन्न जोनल रेलवे में स्टोर विभाग विभिन्न रेलवे विभागों के लिए स्टोर मदों की खरीदारी करता है। निविदाएं वैब-आधारित इ-खरीद प्रणाली के माध्यम से आमंत्रित की जाती है। सभी जोनल रेलवे द्वारा नियत समय में की गई विभिन्न स्टोर खरीद की इनकी खरीद दरों सहित संक्षिप्त स्थिति को सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस)/एकीकृत सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (आईएमएमआईएस) में अभिलिखित किया जाता है। लेखापरीक्षा में मई 2011 से दिसंबर 2017 की अवधि हेतु दपूरे में स्टोर विभाग के डाटा का अध्ययन किया गया और निम्नलिखित कमियां देखी गई:

(i) उच्चतर दरों पर स्टोर की खरीद: रेलवे मंत्रालय ने भारतीय रेल की मानक संविदा शर्तों में 'गिरावट खंड' को शामिल किया था और इसे दिसंबर 1986 में संहिताबद्ध[361] किया था। इस खंड के अनुसार ठेकेदार द्वारा ठेका के अंतर्गत आपूर्ति किए गए माल हेतु प्रभारित कीमत किसी भी हाल में न्यूनतम कीमत से अधिक नहीं होगी जिस पर ठेकेदार एक समान विवरण के माल को बेचता है या बेचने का प्रस्ताव देता है।

[361] स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता, खंड - I का पैरा 417 (ठेका शर्तों का परिशिष्ट III (पैरा 3000 से 3003)

दिसंबर 1988 में, मंत्रालय ने आगे निर्णय किया कि गिरावट खंड को केवल दर ठेकों में ही लागू किया जाएगा। जून 2008 में गिरावट खंड के मानक व्याख्यान को खंड 3000 के रूप में ठेका की आईआरएस शर्तों में शामिल किया गया था। तदनुसार, ठेकेदार को ठेका के प्रति की गई आपूर्तियों के भुगतान हेतु प्रत्येक बिल के साथ संबंधित लेखा अधिकारी के समक्ष प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना अपेक्षित है। प्रमाणपत्र में स्पष्ट रूप से उल्लेख होना चाहिए कि ठेका के अंतर्गत आपूर्तित स्टोर के समान स्टोर की बिक्री कीमत में कोई कमी नहीं हुई है और ऐसे स्टोर को ठेका के अंतर्गत सरकार को प्रभारित कीमत से कम कीमत पर किसी भी संगठन को प्रस्तावित नहीं किया गया है/बेचा नहीं गया है ।

लेखापरीक्षा में एमएमआईएस/आईएमएमआईएस में उपलब्ध डाटा से दपूरे द्वारा विभिन्न खरीदारियों की स्वीकृत दरों के औचित्य के मूल्यांकन का कार्य किया गया। लेखापरीक्षा में पूरे[362] द्वारा लगभग एक साथ खरीदी गई (एक माह से नौ माह की अवधि में) समान मदों की दरों के साथ दपूरे द्वारा की गई खरीद की दरों की तुलना की गई। दपूरे की तदनुरूपी खरीद आदेश (पीओ) की फाइलों और पूरे के पीओ की प्रतियों की भी समीक्षा की गई थी। समीक्षा में दिसंबर 2012 से दिसंबर 2017 तक पांच वर्षों की अवधि शामिल की गई थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- दपूरे के स्टोर विभाग ने 120 पीओ के माध्यम से पूरे द्वारा साथ-साथ खरीदी गई समान मदों की दरों की अपेक्षा प्रति यूनिट काफी अधिक दर पर विभिन्न स्टोर मदें खरीदी थी।
- दपूरे ने 120 पीओ में से 108[363] में ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।
- दपूरे और पूरे की दरों में अंतर 5.08 प्रतिशत से 234.75 प्रतिशत के बीच था।
- 108 पीओ में से पांच पीओ के संबंध में उसी आपूर्तिकर्ता से एक से सात माह के समय अंतराल पर खरीद की गई थी जिसमे ₹ 0.46 करोड़ का अतिरिक्त व्यय शामिल है।

---

[362] पूरे निकटवर्ती जोनल रेलवे है जिसका मुख्यालय समान स्टेशन अर्थात कोलकाता में है।

[363] इनमें से 11 पीओ में सीओएस, स्टोर, कोलकाता सहित उपयोगकर्ताओं हेतु स्टोर की प्राप्ति और वितरण के लिए अन्य रेलवे कार्यालय नोडल प्राधिकरण था।

- ठेकेदार से प्राप्त किया जाने वाला प्रमाणपत्र भी दपूरे के स्टोर विभाग द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था।

दपूरे को प्रस्तावित दरों के औचित्य का मूल्यांकन करते समय अन्य जोनल रेलवे द्वारा विशेष मद की खरीद की दरों की जानकारी थी। तथापि, निविदा समिति[364] ने उद्धृत दरों के औचित्य का मूल्यांकन करने के उद्देश्य हेतु पूरे या किसी अन्य जोनल रेलवे की खरीद दरों पर विचार नहीं किया था। दपूरे ने भी रेलवे के वित्तीय हितों की सुरक्षा हेतु ठेका में आईआरएस शर्तों के भाग के रूप में 'गिरावट खंड' को लागू नहीं किया था।

लेखापरीक्षा में स्टोर की खरीद हेतु दपूरे के अन्य विभागों द्वारा वर्तमान में पालन की जा रही प्रणाली की जांच की गई। लेखापरीक्षा में पाया गया कि दपूरे के चिकित्सा विभाग द्वारा दरों का औचित्य निर्धारित करने हेतु अन्य जोनल रेलवे की खरीद दरों पर विचार किया गया था।

इस प्रकार, दपूरे का स्टोर विभाग 'गिरावट खंड' लागू करने में वित्तीय औचित्य का अनुपालन करने और प्रस्तावित दरों के औचित्य का मूल्यांकन करने में विफल रहा। दपूरे प्रशासन द्वारा अप्रभावपूर्ण आंतरिक नियंत्रण तंत्र के कारण 108 पीओ में उच्चतर दरों पर स्टोर की खरीद में ₹ 7.93 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(ii) पिछले खरीद आदेशों में पूरी मात्रा प्राप्त किए बिना उच्चतर दरों पर नए खरीद आदेश जारी करना (कुछ मामलों में उसी आपूर्तिकर्ता को) -

सुपुर्दगी[365] शब्द इस बात पर बल देता है कि ठेकेदार अन्य बातो के साथ-साथ जैसी खरीदार की आवश्यकता हो, स्टोर की अपेक्षित मात्रा में और ठेका में निर्दिष्ट तिथि तक सुपुर्दगी करेगा। पीओ में निर्दिष्ट सुपुर्दगी अनुसूची में खरीद के तहत प्रत्येक सामग्री की आपूर्ति को पूरा करने के लिए नियत अवधि का उल्लेख किया जाता है जिसमें विफल रहने पर शास्ति के प्रावधान लागू होते है। रेलवे बोर्ड के आदेशों[366] के अनुसार, सुपुर्दगी में विलंब के प्रत्येक माह या माह के हिस्से के लिए विलंबों पर ध्यान दिए बिना विलंबित आपूर्तियों के मूल्य की ठेका अनुसूची के अनुसार 10 प्रतिशत की ऊपरी सीमा के अध्यधीन स्टोर की कीमत

---

[364] वित्त विभाग से सदस्य सहित।

[365] स्टोर विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता खंड 1 के पैरा 417 के अंतर्गत परिशिष्ट ।।। के खंड 0601 के अनुसार

[366] 'आपूर्ति ठेका करने हेतु नियमावली' पर अक्टूबर 2009 का कंपेंडियम

के दो प्रतिशत के बराबर राशि का निर्णीत हर्जाना (एलडी) वसूल किया जाना चाहिए जब तक कि अन्यथा प्रावधान न किया जाए।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि उपरोक्त संहितीय प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के आदेशों का विभिन्न रेलवे विभागों की तरफ से स्टोर विभाग द्वारा पालन नहीं किया गया था। मई 2011 से नवम्बर 2016 के दौरान जारी 51 पीओ के संबंध में आपूर्तिकर्ता द्वारा सामग्री की पूर्ण ठेकागत मात्रा की आपूर्ति नहीं की गई थी। तथापि, दपूरे ने उच्चतर दर पर नए पीओ जारी किए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.49 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई जैसा लेखापरीक्षा[367] में निर्धारित किया गया। रेलवे ने नई निविदाएं संसाधित करने से पूर्व औपचारिक संशोधन/निरस्तीकरण जारी करके पिछले 51 पीओ को नियमित करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया। उपरोक्त पीओ में से 23 में, पिछले पीओ के प्रति आपूर्तियों के अपूर्ण रहने के बावजूद उसी आपूर्तिकर्ता को अगले पीओ उच्चतर दरों पर जारी कर दिए गए थे।

(iii) निर्णीत हर्जाने का अनुदग्रहण

लेखापरीक्षा में आगे दपूरे द्वारा अनुरक्षित आईटी प्रणालियों अर्थात एएफआरईएस[368]/आईपीएएस[369] में निर्णीत हर्जाने के उदग्रहण से संबंधित डाटा की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे ने उपरोक्त निर्दिष्ट 51 पीओ में से 39 के संबंध में किसी भी चूककर्ता ठेकेदार पर निर्णीत हर्जाना (एलडी) नहीं लगाया था। इन 51 पीओ में सामग्री की आपूर्ति लंबे समय से (एक वर्ष से साढे पांच वर्ष के बीच) लंबित थी। लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारित निर्णीत हर्जाने (एलडी) की राशि ₹ 2.35 करोड़ थी।

इस प्रकार, दपूरे ने सामग्री की पूर्ण ठेकागत मात्रा प्राप्त किए बिना उच्चतर दरों पर नए खरीद आदेश जारी किए थे, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 4.49 करोड़ की अतिरिक्त देयता हुई। इसके अलावा, दपूरे ने सामग्री वितरण में देरी के लिए चूककर्त्ता ठेकेदारों पर ₹ 2.35 करोड़ का निर्णीत हर्जाना नहीं लगाया था।

---

[367] इनमें से 11 पीओ में सीओएस, स्टोर, कोलकाता सहित उपयोगकर्ताओं हेतु स्टोर की प्राप्ति और वितरण के लिए अन्य रेलवे कार्यालय नोडल प्राधिकरण था।

[368] उन्नत वित्तीय और रेल व्यय प्रबंधन प्रणाली (आईपीएएस के कार्यान्वयन से पूर्व रेलवे द्वारा प्रयुक्त एप्लीकेशन)

[369] एकीकृत पेरोल एवं लेखांकन प्रणाली

15 नवंबर 2018 को रेलवे बोर्ड के सामने इस मामले को उठाया गया था । उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितंबर 2019)।

7.2 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (उपूसीरे): बंद हो चुके मीटर गेज डीजल शेड के अधिशेष कर्मचारियों वर्ग की पुन: तैनाती न करने के कारण निष्फल व्यय

लमडिंग के डीजल शेड को लमडिंग-बदरपुर-सिलचर सैक्शन के गेज रूपांतरण[370] के कारण अक्टूबर 2014 में बंद कर दिया गया था। तथापि, उपूसीरे ने डीजल शेड के सभी कर्मचारी वर्ग की पुन: तैनाती हेतु समय पर कार्रवाई नहीं की थी। इसके कारण अक्टूबर 2014 से जुलाई 2018 के दौरान 362 से 140 अधिशेष स्टाफ पर ₹ 34.81 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ था।

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों[371] के अनुसार (अप्रैल 1989) उन क्षेत्रों की, जहां कर्मचारी वर्ग के अधिशेष होने की संभावना है, पहले से पहचान करने और उनकी उचित रूप से पुन: तैनाती हेतु योजना बनाने की आवश्यकता होती है।

रेलवे बोर्ड ने लमडिंग-बदरपुर -सिलचर के गेज रूपांतरण के लिए 1 अक्टूबर 2014 से मेगा ब्लॉक[372] प्रभावी करने का निर्णय लिया (जून 2014)। इसके परिणामस्वरूप 362 कर्मचारी वर्ग वाला लमडिंग का डीजल शेड अनावश्यक हो गया और शेड पर कार्यरत कार्मिक अधिक हो गए। ओपन लाइन और निर्माण संगठन दोनों के महाप्रबंधक और अन्य विभागाध्यक्ष द्वारा सितम्बर 2014 में बैठक आयोजित की गई थी। तदनुसार, नामावली पर दर्ज शेड के कर्मचारियों की पुन: तैनाती हेतु कार्य योजना बनाई गई थी। यह उपूसीरे के मान्यताप्राप्त युनियनों के पदाधिकारियों से परामर्श के बाद किया गया था। निम्नलिखित निर्णय लिए गए थे:

- नामावली पर दर्ज 325[373] कर्मचारियो से 50 कर्मचारियो को करीमगंज - अगरतला हिस्से के बीच चलने वाली ट्रेनो के उद्देश्य हेतु लमडिंग में रखा जाएगा।

---

[370] मीटर गेज से ब्रांड गेज

[371] रेलवे बोर्ड का पत्र सं. ई (एनजी) II-84/आरई-1/10 दिनांक 21.04.1989

[372] मेगा ब्लॉक का तात्पर्य रख-रखाव/निर्माण कार्य के कारण लंबे स्ट्रैच पर यातायात को रोकना है।

[373] रेल प्रशासन ने लीव रिजर्व, स्टोर कर्मचारियों, प्रयोगशाला कर्मचारियों, लोको निरीक्षकों, मंत्रालयी कर्मचारियों आदि की गणना नहीं की थी।

- उन्हे आवर्तन आधार पर दो माह की अवधि हेतु 25 के बैच में करीमगंज में तैनात किया जाएगा।
- शेष कर्मचारियों को जोन के दूसरे डीजल शेडों पर स्थानांतरित करने का निर्णय लिया था। उन्हें बीजी डीजल शेड चालू हो जाने पर दो से तीन वर्षों के बाद वापस लमडिंग डीजल शेड पर स्थानांतरित किया जाना था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि विभिन्न शेडों और कार्यशालाओं पर स्थानांतरण हेतु केवल 178 कर्मचारियों के आदेश जारी किए गए थे (जनवरी से फरवरी 2015)। 1 अक्टूबर 2015 से 50 कर्मचारी, जिन्हें रोके रखने का निर्णय लिया गया था, भी अधिक हो गए थे क्योंकि उस समय तक करीमगंज-अगरतला हिस्से में भी मेगा ब्लॉक प्रभावी हो गया था। इस प्रकार उपूसीरे प्रशासन ने मौजूदा कर्मचारियों को आंशिक रूप से स्थानांतरित किया था और वह भी चार से पांच माह के विलंब के बाद। उन्होंने अधिशेष कर्मचारियों के वेतन एवं भतों के प्रति ₹ 34.81 करोड़[374] का भुगतान किया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (अप्रैल 2019) कि

क. एलएमजी डीजल शेड के स्टाफ का पुन: स्थापन नीतिगत मामला था और इस पर निर्णय जोनल मुख्यालयों द्वारा बैठक के कार्यवृतों के अनुसार लिया जाना था।

ख. 1 नवम्बर 2014 से 30 सितम्बर 2015 की अवधि हेतु करीमगंज-अगरतला के बीच सेक्शन में मीटर गेज ट्रेन परिचालन हेतु सैक्शनल आवश्यकता के अनुसार करीमगंज में 26 लोको का अनुरक्षण किया गया था।

ग. एलआरएस कर्मचारी वर्ग, स्टोर स्टाफ, प्रयोगशाला स्टाफ, लोको निरीक्षक और मंत्रालयी स्टाफ को डीजल शेड मस्टर रोल में शामिल किया गया था क्योंकि वे डीजल शेड से संबंधित थे।

घ. अन्य डीजल शेडों में कर्मचारी की अधिकता और समस्या निवारण स्थानों पर तैनाती करने हेतु यथासंभव एवं प्रायोगिक पर्याप्त उपाय/कदम उठाए गए थे और उन्होंने वहां कार्य करना जारी रखा।

---

[374] अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 की अवधि हेतु ₹ 10.65 करोड़ और अक्टूबर 2015 से जुलाई 2018 की अवधि हेतु ₹24.16 करोड़।

तथापि लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे बोर्ड के आदेश की प्राप्ति से छः माह और मेगा ब्लॉक प्रभावी होने से तीन माह के बाद डिवीजनल रेलवे प्रबंधक (पी) ने नामावली पर दर्ज केवल आधे कर्मचारियों के स्थानांतरण के आदेश जारी किए थे (जनवरी 2015)। अनुदेशों के अनुसार, निर्णय के तत्काल बाद कार्रवाई की जानी चाहिए थी। सितम्बर 2014 की बैठक में पहले विचार किए गए 50 कर्मचारियों के अलावा 70 अतिरिक्त कर्मचारियों को रोके रखने के लिए कोई निर्णय नहीं लिया गया था। रोके जाने वाले 50 कर्मचारियों की तैनाती आवर्तन आधार पर दो माह की अवधि हेतु 25 के बैच में करीमगंज में अनुमानित थी। साथ ही करीमगंज में तैनात 25 कर्मचारियों को मीटर गेज लोकोमोटिव के माइनर शिडयूल पर कार्य करना था। आवधिक मरम्मत (पीओएच) जैसी प्रमुख मरम्मत हेतु अपेक्षित अवसंरचना करीमगंज में उपलब्ध नहीं थी। सितंबर 2014 को नामावली पर 362 कर्मचारियों में से 237 कर्मचारियों के स्थानांतरण का निर्णय लिया गया, जिसमें 125 कर्मचारियों को प्रारम्भ से ही पुनः नियोजन के क्षेत्र से बाहर रखा गया । 237 अंतरण हेतु निर्णीत कर्मचारियों में से केवल 178 कर्मचारियों को स्थानांतरित करने का आदेश जारी किया गया था जिसमें 59 कर्मचारियों को छोड़ दिया गया जिससे संख्या बढ़कर 184 हो गयी । 140[375] रोके गए कर्मचारी लमडिंग के डीजल शेड, जिसे अक्टूबर 2014 में बंद कर दिया गया था, के नामावली पर जुलाई 2018 की समाप्ति तक नामावली पर दर्ज थे। इस प्रकार, लमडिंग में एमजी डीजल शेड के सभी कर्मचारियों की पुन: तैनाती न करने के कारण ₹ 34.81 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ था।

7.3 रेलवे द्वारा कुंभ मेला, 2019 का प्रबंधन

7.3.1 प्रस्तावना

कुंभ मेले को यूनेस्को की मानवता की अमूर्त सांस्कृतिक विरासत की प्रतिनिधित्व सूची[376] में रखा गया है। कुंभ मेला, हर छः साल बाद और प्रत्येक 12 वर्षों के बाद महा कुंभ मेला इलाहाबाद में



चित्र 7.1 कुंभ मेला क्षेत्र में टैंट सिटी, इलाहाबाद

[375]सेवानिवृत्ति आदि के कारण संख्या में कमी आई

[376]शिलालेख: 12. सीओएम 11.बी.12

आयोजित किया जाता है। कुंभ मेला 2019, 15 जनवरी और 4 मार्च 2019 तक 49 दिनों के लिए आयोजित किया गया था। रेलवे द्वारा राज्य सरकार के साथ सक्रिय रूप से सहयोग करते हुए आयोजन को सुचारू रूप से सुनिश्चित करने के लिए अभिन्न भूमिका निभाई जाती है। इसमें निम्नलिखित शामिल हैं;

- तीर्थ यात्रियों के आवागमन के लिए विशेष रेलगाडियां चलाना
- रेलवे परिसर में स्वच्छता और न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं को ध्यान में रखना
- स्टेशन परिसर में अस्थायी रूप से ठहरने की व्यवस्था करना
- बुकिंग और यात्री सूचना के लिए मेला क्षेत्र में सुविधा प्रदान करना; और
- आयोजन के दौरान तीर्थ यात्रियों की सुरक्षा और आराम सुनिश्चित करना।

इलाहाबाद क्षेत्र में कुंभ मेला रेल यातायात तीन जोन अर्थात उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), उत्तर रेलवे (उरे) और उत्तर पूर्व रेलवे (उपूरे) के दस[377] रेलवे स्टेशनों द्वारा संभाला जाता है। ये स्टेशन संगम क्षेत्र से 1.6 कि.मी से 14 कि.मी. के अंदर स्थित हैं।



नक्शा 1: मेला क्षेत्र स्टेशन

लेखापरीक्षा ने कुंभ मेला 2019 के प्रबंधन के लिए रेलवे के कार्य-कलापों की समीक्षा (अगस्त से नवंबर 2018) की। लेखापरीक्षा ने अल्पकालिक (कुंभ मेला

[377] दस मेला सेवारत स्टेशनों में से दारागंज स्टेशन (उपूरे) कुंभ मेला, 2019 के दौरान बंद कर दिया गया था।

2019 के लिए), मध्य अवधि (माघ मेला 2020 के लिए) और दीर्घकालिक (महाकुंभ 2025 के लिए) उपायों की सिफारिश की। मेला अवधि के दौरान रेलवे की प्रतिक्रियाओं और कार्रवाई का सत्यापन/जांच की गई है। लेखापरीक्षा ने पाया कि मेला अवधि में कोई भी दु:खद/खेदजनक घटना नहीं हुई। तथापि: लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे द्वारा विशेष ट्रेनों के परिचालन, यात्री सुविधाओं और सुरक्षा से संबंधित कार्य, यात्रियों के लिए चिकित्सा सुविधा, स्टेशन परिसर में अपशिष्ट प्रबंधन जैसे मुद्दों पर पर्याप्त रूप से ध्यान नहीं दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने मेला अवधि के दौरान रेलवे द्वारा अपनाये गये यात्रियों के तथा संचालन के तरीकों का अध्ययन किया। कुंभ मेला 2019 से संबंधित योजना और कार्य के कार्यान्वयन के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए गए निर्देशों/दिशानिर्देशों, कार्यों की निगरानी के लिए बैठकों के कार्यवृत्त, न्यायाधीश (सेवानिवृत्त) ओंकारेश्वर भट्ट समिति की रिपोर्ट और महाकुंभ मेला 2013 पर हावर्ड विश्वविद्यालय की रिपोर्ट लेखापरीक्षा समीक्षा के लिए मानदण्ड के मुख्य स्रोत थे।

लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा बाद के पैराग्राफों में की गई है।

7.3.2 विशेष रेलगाडियों का चलाया जाना

महाकुंभ मेला, 2013 के दौरान, अनुमानित 34 लाख यात्रियों को ले जाने के लिए 417 मेला स्पेशल ट्रेनों की योजना बनाई। लेखापरीक्षा ने मुख्य स्नान दिनों (मकर संक्रांति, मौनी अमावस्या और बसंत पंचमी) के दौरान इलाहाबाद स्टेशन से मेला स्पेशल ट्रेनों की परिचालन में कमी (4 से 13 के बीच) पर टिप्पणी की। इस कारण इन दिनों में भीड़-भाड़ और यात्री असुविधाएं हुई।

कुंभ मेला 2019 में, रेलवे ने 33 लाख यात्रियों की निकासी का अनुमान लगाया, जिसे बाद में संशोधित कर (दिसंबर 2018) 45.48 लाख कर दिया गया था। उन्होंने 30 दिनों[378] में 800 (बाद में 821[379] तक बढ़ा दिया गया) बाह्य मेला विशेष रेलगाड़ियों को चलाने की योजना बनाई। भगदड़ जैसी स्थिति से बचने के लिए भट्ट समिति[380] ने सुझाव दिया था (अगस्त 2014) कि इलाहाबाद जंक्शन

[378] छ: मुख्य स्नान दिवस जिसमें पहले के दो दिन और बाद के दो दिन शामिल है।

[379] उमरे-622, उपूरे-110+21 और उरे-68

[380] उत्तर प्रदेश सरकार ने 18 फरवरी 2013 को इलाहाबाद उच्च न्यायालय के सेवानिवृत्त न्यायाधीश की नियुक्ति की ताकि कुंभ मेला अवधि के दौरान हुई इलाहाबाद रेलवे स्टेशन भगदड़ की न्यायिक जांच की जा सके ।

पर/से कोई भी विशेष रेलगाड़ी न चले/ना रूके। समिति ने इलाहाबाद जंक्शन के सेटेलाईट स्टेशनों[381] से इन रेलगाड़ियों को चलाने/रोकने की सिफारिश की। यद्यपि रेलवे ने 54 प्रतिशत विशेष रेलगाड़ियां (821 में से 440) इलाहाबाद जंक्शन से चलाने की योजना बनाई। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि:-

- योजनाबद्ध 821 विशेष रेलगाडियों के प्रति वास्तविक रूप से कुल 565[382] विशेष रेलगाडियां चली थीं। 256[383] विशेष रेलगाडियों की कमी थी।
- रेलवे अपनी योजना के अनुसार मुख्य स्नान दिनों (एक दिन बाद सहित) के लिए विशेष रेलगाडियां चलाने में सक्षम नहीं रही। 13 मेला दिनों[384] में, मुख्य स्नान दिन पर तथा एक दिन बाद, 72 प्रतिशत ही विशेष रेलगाड़ियां चली।



चित्र 7.2 आपातकालीन खिड़की के माध्यम से प्रवेश करते यात्री



चित्र 7.3 नैनी में इंजन पर बैठे यात्री

- लेखापरीक्षा मे मेला अवधि में विशेष रेलगाड़ियों की समय-सारणी की स्थिति की समीक्षा की। रैकों की उपलब्धता की पुष्टि न होने के कारण 03 जनवरी 2019 को रेलवे द्वारा केवल 50 प्रतिशत विशेष रेलगाड़ियों के समय-सारणी की घोषणा की गई थी। इससे यात्रियों को अपनी यात्रा की योजना बनाने और विशेष रेलगाड़ियों में टिकट बुक करने के लिए पर्याप्त समय नहीं मिला।
- रेलवे बोर्ड में आयोजित मार्च 2019 के समीक्षा संगोष्ठी में मेला अवधि के दौरान रेलवे ने 73.66 लाख यात्रियों को निकालने के आंकड़ा के बारें में

[381] ऐसे स्टेशन जो मुख्य स्टेशन से थोड़ी दूर हैं, भीड़भाड़ वाले क्षेत्रों में ताकि ट्रेनें मुख्य स्टेशनों को भीड़भाड़ के बिना इन स्टेशनों से समाप्त और शुरू हो सकें।

[382] उमरे, उपूरे, उरे द्वारा क्रमश: 427, 75 और 63 विशेष रेलगाड़ियां चलाई गई

[383] 195-उमरे, 56-उपूरे और 5-उरे

[384] मकर संक्रांति (15.01.19 और 16.01.19), पौष पूर्णिमा (21.01.19 और 22.01.19), मौणी अमावस्या (04.02.19, 05.02.19 और 06.02.19), बसंत पंचमी (10.02.19 और 11.02.19), माघी पूर्णिमा (19.02.19 और 20.02.19) और महा शिवरात्रि (04.03.19 और 05.03.19)

सूचित किया था। रेलवे ने पुन: (अगस्त 2019) मेला अवधि के दौरान चलने वाली विशेष रेलगाड़ियों और नियमित रेलगाड़ियों के आधार पर 73.41 लाख यात्रियों की निकासी के आंकड़े की सूचना दी थी। रेलवे ने इन यात्रिओं को विशेष और नियमित रेलगाड़ियों के माध्यम से ढुलाई की।

- हालांकि, वाणिज्यिक विभाग के रिकार्ड के अनुसार, मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद क्षेत्र (उमरे, उरे और उपूरे के स्टेशन) में 31.21 लाख टिकट बेचे गए थे। यद्यपि यह तर्कों के लिए स्वीकार कर लिया जाये, कि टिकट बिक्री का आंकड़ा कुल निकासी नहीं हो सकती क्योंकि अन्य स्टेशनों से इलाहाबाद से बाहरी यात्रा के लिए भी टिकट की बिक्री हुई होगी, मेला अवधि के दौरान टिकट रहित यात्रा जो कि 40 लाख यात्रियों की है को समझाना/स्पष्ट करना मुश्किल है।
- यात्रा के अनुमानों की सत्यता को इस संदर्भ में भी देखा जाना चाहिए कि 45.48 लाख यात्रियों के अनुमान के आधार पर, रेलवे ने 821 विशेष रेलगाड़ियों की योजना बनाई थी। तथापि, उन्होंने केवल 565 ट्रेनें चलाई थी। यात्रियों की एक बड़ी भारी संख्या को, कम विशेष रेलगाड़ियों के साथ स्वीकार करना मुश्किल हैं।
- कुंभ मेला 2019 के दौरान स्टेशनों पर वास्तविक यात्रियों के चलने की संख्या का निर्धारण करने के लिए प्रभावी कार्रवाई नहीं की गई थी।



चित्र 7.4 इलाहाबाद स्टेशन के परिसर के बाहर यात्रियों का संचय



चित्र 7.5 इलाहाबाद स्टेशन पर अति-भीड़ वाला परिसर

7.3.3 यात्री सुविधाओं, भीड़ प्रबंधन और स्वच्छता के अपूर्ण कार्यों का प्रभाव

रेलवे ने यात्री जन सुविधाओं से संबंधित अवसंरचना सुविधाओं को पूरा करने हेतु लगभग ₹ 1,850 करोड़ की लागत पर 52 निर्माण-कार्य प्रारंभ किए थे। ये निर्माण कार्य स्टेशनों के विकास, परिसंचारी क्षेत्र, यातायात सुविधाओं फुट ओवर ब्रिज, सड़क उपरिपुल, आदि से संबंधित थे। इनमें से 22 निर्माण-कार्य यात्री सुविधाओं से संबंधित थे। शेष 30 निर्माण-कार्य मेला अवधि के दौरान और उसके बाद भी ट्रैनों के सुचारू आवागमन हेतु आधारभूत अवसंरचना के निर्माण से संबंधित हैं।

(क) यात्री जन-सुविधाओं के निर्माण कार्य

22 यात्री जन-सुविधा निर्माण कार्य में से, सात कार्य 15 जनवरी 2019 को मेला प्रारंभ होने के समय पूर्ण नहीं किए जा सके। लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- इलाहाबाद में अविलंब पानी देने की व्यवस्था करने की योजना बनाई गई थी। यह इलाहाबाद में पानी के लिए ट्रेनों के रूकने के समय को कम करने के लिए किया गया था। यह कार्य पूर्ण नहीं हुआ और इलाहाबाद स्टेशन पर विभिन्न ट्रेनों में कम से कम 4300 कोचों ने कुंभ मेला अवधि के दौरान पानी के बिना प्रस्थान किया। पानी के बिना ट्रेनों के प्रस्थान करने के कारण लगभग 6.12[385] लाख यात्रियों को असुविधा हुई।



चित्र 7.6 इलाहाबाद छिवकी में हाईड्रेण्ट पाइप से अस्वच्छ पानी पीते यात्री

- छिवकी स्टेशन पर नए ओवरहेड टैंक[386] का निर्माण कुंभ मेला 2019 के अंत तक नहीं किया गया था। यात्रियों को कोच के शौचालयों के हाइड्रेट होने के पाइप से अस्वच्छ पानी पीते हुए पाया गया था।
- अतिरिक्त प्लेटफॉर्म (2 किमी) के साथ नैनी और छिवकी के बीच 3 डाउन लाइन का कार्य पूर्ण नहीं हुआ था। जबलपुर और झांसी से/को जाने वाली 91

[385] 4300 कोच /20 कोच प्रति ट्रेन* 2850 यात्री प्रति ट्रैन= 612750 यात्री

[386] छिवकी विकास का कार्य एक टर्मिनल स्टेशन के रूप में जिसमें नया ओवरहैड टैंक शामिल है।

ट्रेनें इलाहाबाद जंक्शन से आरंभ/समाप्त होती है। यदि योजनाबद्ध कार्य पूर्ण हो जाता तो ये ट्रेनें छिवकी से चलाई जा सकती थी। इसके परिणामस्वरू पहले से ही भरे हुए इलाहाबाद जंक्शन[387] पर अतिरिक्त भार पड़ा और स्टेशन से नियमित ट्रेनों का आवागमन प्रभावित हुआ।

- सूबेदारगंज स्टेशन को टर्मिनल स्टेशन के रूप में विकसित करने की योजना बनाई गई थी। इलाहाबाद जंक्शन पर भार को कम करने के लिए कानपुर-सीमित विशेष ट्रेनों को इलाहाबाद से सूबेदारगंज में स्थांतरित किया जा सकता था। तथापि, कार्य पूर्ण होना अभी शेष था (अप्रैल 2019)। परिणामस्वरूप, केवल दस मेला स्पेशल रेलगाड़ियों को सूबेदारगंज से चलाया जा सका।



चित्र 7.7 इलाहाबाद रेलवे स्टेशन मार्ग पर भारी ट्रैफिक जाम और असुविधा

- इलाहाबाद रेलवे स्टेशन पर मल्टी-लेवल पार्किंग का कार्य 2017 में संस्वीकृत किया गया था। यह कार्य अपूर्ण रह गया और इलाहाबाद जंक्शन के परिसंचारी क्षेत्र में पार्किंग की सुविधा बंद कर दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप भारी ट्रैफिक जाम हुआ। कुंभ मेला, 2019 के दौरान स्टेशन के परिसंचारी क्षेत्र के बाहर वाहनों की अनधिकृत पार्किंग देखी गई थी।

[387] इलाहाबाद स्टेशन पांच दिशात्मक यात्री यातायात में प्रतिदिन लगभग 190 ट्रैनों का प्रबंधन करता है जिनमें से 18 ट्रैने यहां से प्रारंभ होती है।

➢ राज्य सरकार के साथ परामर्श से, रेलवे ने खुले में शौच रोकने के लिए



चित्र 7.8: इलाहाबाद स्टेशन पर दिव्यांगजन एवं महिलाओं हेतु शौचालय बंद पाए गए

इलाहाबाद स्टेशन पर 29 स्थानों पर सामुदायिक शौचालयों के निर्माण की योजना बनाई थी। तथापि, कार्य शुरू नहीं किया गया था। यहां तक कि नवनिर्मित (इलाहाबाद स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर दिव्यांगजन हेतु एक शामिल है) भी बंद/अनुपयोगी पाए गए थे। यह खुले में मलत्याग का एक कारण हो सकता है जैसे स्टेशन परिसर में देखा गया था।

इन कार्यों के निष्पादन में विलंब हुआ था क्योंकि पर्याप्त योजना नहीं बनाई गई थी और प्रदत्त निधियां पर्याप्त नहीं थी या विलंब से प्रदान की गई थी। श्रमबल की अनुपलब्धता, स्थल की स्वीकृति आदि जैसे अन्य मुद्दे भी थे जिनसे इन कार्यों में विलंब हुआ था।

7.3.4 सफाई और कचरा प्रबंधन

साफ एवं स्वच्छ परिवेश का प्रावधान भारतीय रेल द्वारा इसके नागरिक चार्टर में की गई परिबद्धताओं में से एक है। कुंभ मेला/माघ मेला के दौरान रेलवे स्टेशन पर स्वच्छता और सफाई, ठोस एवं तरल कचरे का निपटान एवं शोधन रेलवे की मुख्य चुनौती है। खुले में मलत्याग एवं गंदगी स्टेशन परिसर में पर्यावरण को अस्वच्छ कर सकता है। पर्यावरण प्रदूषण और वेक्टर-जनित बीमारियों का प्रकोप क्षेत्र के संभावित जोखिम हैं।



चित्र 7.9 स्रोत पर कचरे को जैव-निम्नीकरणीय और गैर जैव-निम्नीकरणीय कचरे में पृथक न करना-इलाहाबाद स्टेशन

एनजीटी[388] की 10.4.2019 की अंतरिक रिपोर्ट के अनुसार कुंभ मेला 2019 के दौरान एकत्रित 18,000 मीट्रिक टन ठोस कचरा इलाहाबाद जिला में अशोधित रह गया। लेखापरीक्षा में अनुमान लगाया गया कि कुंभ मेला, 2019 के दौरान रेलवे में, 2029-4788[389] क्विंटल अपशिष्ट, (राईट्स द्वारा सुझाए गए मानदंडों[390] के आधार पर) ठोस अपशिष्ट प्रबंधन के लिए किसी भी तंत्र की अनुपलब्धता के कारण अनुपचारित रहा। ठोस अपशिष्ट प्रबंधन नियम-2016[391] के अनुसार, उत्पन्न अपशिष्ट के उत्सर्जन के उपचार को सुनिश्चित करने के लिए अपशिष्ट उत्सर्जक करने वाले की जिम्मेदारी होती है।

भौतिक सत्यापन के दौरान (13 जनवरी से 6 फरवरी 2019), लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद (प्लेटफार्म सं. 7) नैनी (प्लेटफार्म सं. 1) और छिवकी (प्लेटफार्म सं. 1) स्टेशन पर अपशिष्ट के गैर पृथक्करण, बायोडिग्रेडेबल और गैर बायोडिग्रेडिबल अपशिष्ट के लिए अलग-अलग डस्टबिन के गैर-प्रावधान को पाया गया। लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद स्टेशन के प्लेटफार्म से अपशिष्ट को ले जाने के लिए खुले ट्रकों/ट्राली के उपयोग को देखा। सफाई के काम में लगे कर्मचारी बिना व्यक्तिगत सुरक्षा उपकरण जैसे कि दस्ताने और फेस मास्क पैड (इलाहाबाद स्टेशन के प्लेटफार्म सं.1 और 2, छिवकी और नैनी स्टेशन दोनों के प्लेटफार्म सं. 2 पर) के पाए गए।

7.3.5 चिकित्सा सुविधाएं

रेलवे चिकित्सा विभाग ने प्राथमिक चिकित्सा स्थापना, स्वच्छता व्यवस्था, सुवाह्य पेयजल के प्रबंधन, खाद्य पदार्थों की जांच, संक्रामक रोगों पर नियंत्रण, मक्खियों और मच्छरों पर नियंत्रण और स्टाफ सदस्यों के प्रतिरक्षीकरण और टीकाकरण की योजना बनाई थी। रेलवे ने इलाहाबाद और कानपुर में दुर्घटना राहत चिकित्सा उपकरण (एआरएमई) को आपात स्थिति के लिए तैयार रखने की योजना बनाई। कुंभ मेला, 2019 के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि

---

[388] राष्ट्रीय हरित अधिकरण

[389] 65 ग्राम x 3121000 (कुंभ 2019 में 31.21 लाख यात्रियों को टिकट बेचे) -2029 क्विंटल से 65 ग्राम x 7366000 (रेलवे के अनुसार 73.66 लाख यात्री छोडे गए) = 4788 क्विंटल

[390] औसतन एक रेलवे यात्री लगभग 65 ग्राम अपशिष्ट का उत्सर्जन करता है

[391] स्रोत पर अपशिष्ट का पृथक्करण सुनिश्चित करने के लिए अपशिष्ट उत्सर्जक का कर्तव्य है, अलग धारा में पृथक्कृत अपशिष्ट के संग्रह की सुविधा, या तो अधिकृत अपशिष्ट चुनने वाले या अधिकृत री-साईकल करने वाले को पुनः चक्रित करने योग्य सामग्री सौंपना। जहां तक संभव हो बायोडिग्रेडेबल अपशिष्ट को परिसर के भीतर संसाधित, उपचारित और निस्तारण किया जाएगा।

1. सेंट्रल रेलवे अस्पताल इलाहाबाद में ब्लड बैंक की आपातकालीन सेवाएं उपलब्ध नहीं थीं।
2. बेहतर आपदा तैयारियों के लिए रेलवे स्टेशनों पर कुंभ सेवा के लिए भगदड़ के लिए पहले से तैयार प्राथमिक चिकित्सा किट उपलब्ध कराये गए थे ।
3. कुंभ मेला 2019 के दौरान, प्राथमिक चिकित्सा बूथ के लिए फार्मासिस्ट और स्वास्थ्य परिचारक का अनुबंध तीस दिनों के लिए (मुख्य स्नान दिनों के लिए दो दिन पहले और बाद) किया गया था। हालांकि, लेखापरीक्षा [392] में जांचे गए सभी मेला स्टेशनों पर पांच दिनों में इसे कार्यात्मक नहीं पाया गया। अन्य दो[393] दिनों में, इलाहाबाद छिवकी स्टेशन पर प्राथमिक चिकित्सा बूथ भी कार्यात्मक नहीं पाए गए।
4. लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे[394] द्वारा किराए पर ली गई सात एम्बुलेंसों में से पांच, आपातकालीन उपकरणों जैसे ऑक्सीजन सिलेंडर, स्ट्रेचर, स्ट्रेचर वाहक, प्राथमिक चिकित्सा बॉक्स के बिना थीं। कुंभ मेला 2013 के दौरान भगदड़ के पिछले अनुभव को देखते हुए, रेलवे को आपात स्थिति में उपयोग के लिए पूरी तरह सुसज्जित एम्बुलेंस की योजना बनानी चाहिए थी।

7.3.6 स्टेशन परिसर में सुरक्षा व्यवस्था

रेलवे बोर्ड के निर्देशों[395] के अनुसार, एफओबी की स्थिति का मूल्यांकन करने एवं सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु एफओबी की थर्ड-पार्टी लेखापरीक्षा आयोजित करने की आवश्यकता थी। उपरोक्त निर्देशों में, जोनल रेलवे को सलाह दी गई थी कि वह किसी भी समय राष्ट्रीय/अंतराष्ट्रीय विशेषज्ञ एजेंसियों को लगाकर एफओबी के सभी पहलुओं की विधिवत जांच कराते हुये एफओबी की एक बार थर्ड-पार्टी



चित्र: 7.10 झूसी स्टेशन पर यात्रियों को एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर रेलवे पटरियों के माध्यम से आवागमन चूंकि कोई एफओबी नहीं था

तकनीकी लेखापरीक्षा कराएं। तथापि, इलाहाबाद और अन्य स्टेशनों पर ऐसा नहीं किया गया था। एनसीआर प्रशासन ने बताया (दिसंबर 2018) कि 80 वर्ष से अधिक पुराने पुलों/एफओबी के लिए सुरक्षा लेखापरीक्षा करने की आवश्यकता हैं। रेलवे बोर्ड के निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार सभी एफओबी का अनिवार्य निरीक्षण किया जा रहा था। तथापि लेखापरीक्षा में देखा गया कि एफओबी की थर्ड-पार्टी सुरक्षा लेखापरीक्षा एनसीआर में नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि झूसी स्टेशन के प्लेटफार्म सं. 02 और 03 पर एफओबी तक कोई पहुंच नहीं थी। परिणामस्वरूप एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म तक यात्रियों का आवागमन मुख्यत: रेलवे ट्रैक से हो रहा था जोकि जोखिम पूर्ण था और इससे दुर्घटनाएं हो सकती थीं (चित्र 7.10)।



चित्र 7.11 इलाहाबाद छिक्की स्टेशन पर बाड़ के नही/आंशिक होने के कारण अनधिकार प्रवेश



चित्र 7.12 नैनी जंक्शन पर बाड़ के नही/आंशिक होने के कारण अनधिकार प्रवेश

कुंभ मेले के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि अन्य स्टेशनों में पर्याप्त विस्तृत प्रवेश द्वार हैं, सुचारू भीड़ प्रबंधन सुनिश्चित करने के लिए नैनी स्टेशन में प्रवेश द्वार के चौड़ीकरण की योजना नहीं बनाई गई थी। लेखापरीक्षा में मामला उठाए जाने के बाद कुंभ मेला, 2019 के दौरान नैनी जंक्शन पर चौड़े-प्रवेश द्वार बनाए गए थे। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि-

- राज्य मेला अधिकारियों के साथ संयुक्त निरीक्षण (मई 2018) के दौरान, संवेदनशील स्थानों की पहचान की गयी थी, ताकि दिशाहीन यातायात को ठीक किया जा सके। चार स्थानों (छिवकी, नैनी, झूसी, इलाहाबाद सिटी) पर

चिन्हित संवेदनशील स्थानों (पटरियों और स्टेशन प्रवेश बिन्दु) पर बाड़ लगाने की योजना बनाई गयी थी, परंतु कुम्भ मेला अवधि के दौरान इसे पूरा नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, पटरियों पर मवेशियों की निर्बाध आवाजाही हुई और यात्री अपनी जान जोखिम में डाल गुजर रहे थे। (चित्र 7.11 से 7.13 में चित्रित)



चित्र 7.13 छिवकी स्टेशन पर पर अधूरी बाड़ जिसके कारण पटरियों पर पशुओं की आवाजाही रही

- यात्रियों की रक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए मेटल डिटेक्टर/लगेज स्कैनर लगाने की योजना बनाई गयी थी। हालांकि, इनका उपयोग व्यस्तम समय के दौरान नहीं किया गया था या मेले के दौरान गैर-कार्यात्मक रहा था।

7.4 निष्कर्ष

कुंभ मेला, 2019 का आयोजन 15 जनवरी 2019 और 4 मार्च 2019 के बीच 49 दिनों के लिए किया गया था। रेलवे के राज्य सरकार के साथ सक्रिय समन्वय द्वारा सुचारू आयोजन को सुनिश्चित करने में अभिन्न भूमिका थी। लेखापरीक्षा में बताया गया कि विशेष रेलगाड़ियों के परिचालन, यात्री सुविधाओं और सुरक्षा से संबंधित कार्य, यात्रियों के लिए चिकित्सा-सुविधा, स्टेशन परिसर में अपशिष्ट प्रबंधन जैसे मुद्दों पर रेलवे द्वारा पर्याप्त रूप से ध्यान नहीं दिया गया। इससे कुंभ मेला में आने वाले यात्रियों को असुविधा हुई। संवेदनशील स्थानों पर (पटरी और स्टेशन प्रवेश बिंदु) अस्थायी बाड़ लगाने का काम पूरा नहीं हुआ था। इससे पटरियों पर पशुओं की बेरोकटोक आवाजाही और यात्रियों के अनधिकार प्रवेश के मामले सामने आए।

उपर्युक्त मुद्दों पर पर्याप्त रूप से ध्यान नहीं देने से माघ मेला 2020 और महाकुंभ मेला 2025 जैसे अगले वृहत आयोजन में संकट उत्पन्न हो सकता है। यह संभावना है कि भविष्य में इलाहाबाद में आने वाले दर्शनार्थियों की संख्या केवल बढ़ेगी। इसलिए, रेलवे को माघ मेला 2020 से पूर्व उपरोक्त मुद्दों पर ध्यान देने की आवश्यकता है।

(रॉय मथरानी)
उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली
दिनांक: 06 दिसम्बर 2019

प्रतिहस्ताक्षरित

(राजीव महर्षि)
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली
दिनांक: 06 दिसम्बर 2019

अनुलग्नक 1.1 (पैरा 1.8)							
रेल मंत्रालय की कार्रवाई नोट की स्थिति (30 सितम्बर 2019 तक)							
वर्ष	प्रतिवेदन में शामिल कुल पैराग्राफ	पैराग्राफों की संख्या जिनके एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिस पर एटीएन लंबित है				
			एटीएन प्राप्त नहीं हुए	एनटीएन जिनपर रेलवे बोर्ड को टिप्पणी भेजी	एटीएन को अंततः जांचा गया लेकिन अभी तक पोर्टल में लोड नहीं किया गया	लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापनाधीन एटीएन	कुल
2012-13	30	29	0	1	0	0	1
2013-14	47	43	0	2	0	2	4
2014-15	44	39	0	2	0	3	5
2015-16	45	32	0	9	0	4	13
2016-17	46	12	7	10	1	16	34
कुल	**212**	**155**	**7**	**24**	**1**	**25**	**57**

16वीं लोकसभा की लोक लेखा समिति की कार्रवाई रिपोर्ट की स्थिति (30 सितम्बर 2019 तक)					
प्रतिवेदन सं.	पैराग्राफों की कुल संख्या	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीआर को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या वित्त जिन पर एटीआर लंबित है		
			लेखापरीक्षा द्वारा जांचेंगये और मंत्रालय के पास लंबित एटीआर	अपने टिप्पणियों के साथ मंत्रालय को जांचे गए एटीआर भेजे	पुनरीक्षण टिप्पणि के लिए लेखापरीक्षा के पास लंबित एटीआर
84वीं	2	2	0	0	0
86वीं	3	2	0	0	1
88वीं	7	7	0	0	0
93वीं	8	8	0	0	0
99वीं	3	3	0	0	0
100वीं	3	3	0	0	0
108वीं	3	3	0	0	0
109वीं	10	5	0	0	5
116वीं	2	1	1	0	0
117वीं	1	1	0	0	0
119वीं	5	3	2	0	0
कुल	**47**	**38**	**3**	**0**	**6**

अनुलग्नक 2.1 (पैरा 2.1.6)					
प्राप्त प्रस्ताव और भारतीय रेल के निजी माल ढुलाई टर्मिनलों के कमीशन की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण					
क्र. सं.	**जोनल रेलवे**	**अवधि**	**पीएफटी (आदि शेष) की स्थापना के लिए प्राप्त प्रस्तावों की संख्या**	**कमीशन किए गये पीएफटी**	**बकाया (अंत शेष) प्रस्ताव की संख्या**
1	***2***	***3***	***4***	***5***	***6***
1	मरे	मार्च 2016 तक	4	4	0
		2016-17	0+2	1	1
		2017-18	1+3	2	2
		कुल	**9**	**7**	**2**
2	पूरे	मार्च 2016तक	6	2	4
		2016-17	4+0	0	4
		2017-18	4+0	0	4
		कुल	**6**	**2**	**4**
3	पूमरे	मार्च 2016तक	7	2	5
		2016-17	5+0	0	5
		2017-18	5+1	0	6
		कुल	**8**	**2**	**6**
4	पूतरे	मार्च 2016 तक	3	1	2
		2016-17	2+1	1	2
		2017-18	2+2	2	2
		कुल	**6**	**4**	**2**
5	उरे	मार्च 2016 तक	14	6	8
		2016-17	8+5	5	8
		2017-18	8+10	1	17

		कुल	**29**	**12**	**17**
6	उमरे	मार्च 2016 तक	2	2	0
		2016-17	0+1	0	1
		2017-18	1+1	0	2
		कुल	**4**	**2**	**2**
7	उपूरे	मार्च 2016 तक	3	1	2
		2016-17	2+0	1	1
		2017-18	1+2	0	3
		कुल	**5**	**2**	**3**
8	उसीरे	मार्च 2016 तक	0	0	0
		2016-17	0+1	0	1
		2017-18	1+0	0	1
		कुल	**1**	**0**	**1**
9	उपरे	मार्च 2016 तक	4	3	1
		2016-17	1+0	0	1
		2017-18	1+1	0	2
		कुल	**5**	**3**	**2**
10	दरे	मार्च 2016 तक	1	0	1
		2016-17	1+1	0	2
		2017-18	2+0	0	2
		कुल	**2**	**0**	**2**
11	दमरे	मार्च 2016 तक	10	3	7
		2016-17	7+0	2	5
		2017-18	5+1	1	5
		कुल	**11**	**6**	**5**

12	दपूरे	मार्च 2016 तक	5	1	4
		2016-17	4+1	2	3
		2017-18	3+0	0	3
		कुल	**6**	**3**	**3**
13	दपूमरे	मार्च 2016 तक	6	3	3
		2016-17	3+1	1	3
		2017-18	3+0	2	1
		कुल	**7**	**6**	**1**
14	दपरे	मार्च 2016 तक	2	0	2
		2016-17	2+1	0	3
		2017-18	3+2	0	5
		कुल	**5**	**0**	**5**
15	परे	मार्च 2016 तक	11	3	8
		2016-17	8+1	2	7
		2017-18	7+1	2	6
		कुल	**13**	**7**	**6**
16	पमरे	मार्च 2016 तक	2	2	0
		2016-17	0+2	0	2
		2017-18	2+0	0	2
		कुल	**4**	**2**	**2**
	भारे	**मार्च 2016 तक**	**80**	**33**	**47**
		2016-17	**47+17**	**15**	**49**
		2017-18	**49+24**	**10**	**63**
		कुल	**121**	**58**	**63**
नोट: पिछले वर्ष के अंत शेष को अगले वर्ष के आदि शेष में दर्शाया है।					

अनुलग्नक 2.2 (पैरा 2.1.7)

2015-16 से 2017-18 की अवधि के दौरान पीएफटी में अनुमानित ट्रैफिक की तुलना में वास्तविक ट्रैफिक को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	जोनल रेलवे	डिविजनों की संख्या	पीएफटी की संख्या	वर्ष	टीएमसी द्वारा प्रस्तुत किए गए आवेदन (डीपीआर) के समय पर अनुमानित व्यापार की मात्रा			पीएफटी में लोडेड/ अनलोडेड रेकों की वास्तविक संख्या	कमी यदि कोई कॉलम सं. 7 (कॉलम सं. 7-कॉलम 8) के संदर्भ में	प्रतिशतता में कमी
					लोडिंग के लिए रेकों की संख्या	अनलोडिंग के लिए रेकों की संख्या	कुल (कॉलम 5 + कॉलम 6)			
	1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
1	मरे	2	7	2015-16	552	1683	2235	683	1552	69.45
				2016-17	596	1711	2307	600	1707	74.00
				2017-18	1087	1757	2844	830	2014	70.81
				कुल	**2235**	**5151**	**7386**	**2113**	**5273**	**71.39**
2	पूरे	1	2	2015-16	190	625	815	218	597	73.25
				2016-17	194	639	833	214	619	74.31
				2017-18	202	655	857	450	407	47.49
				कुल	**586**	**1919**	**2505**	**882**	**1623**	**64.79**
3	पूमरे	2	2	2015-16	12	48	60	118	-58	-96.67
				2016-17	24	96	120	198	-78	-65.00
				2017-18	24	96	120	180	-60	-50.00
				कुल	**60**	**240**	**300**	**496**	**-196**	**-65.33**
4	पूतरे	3	4	2015-16	684	360	1044	274	770	73.75
				2016-17	796	462	1258	283	975	77.50
				2017-18	1505	1113	2618	580	2038	77.85
				कुल	**2985**	**1935**	**4920**	**1137**	**3783**	**76.89**
5	उरे	3	12	2015-16	1459	2031	3490	3234	256	7.34
				2016-17	2062	2621	4683	4510	173	3.69
				2017-18	2946	3576	6522	7457	-935	-14.34

				कुल	**6467**	**8228**	**14695**	**15201**	**-506**	**-3.44**
6	उमरे	1	2	2015-16	186	174	360	604	-244	-67.78
				2016-17	198	186	384	754	-370	-96.35
				2017-18	198	186	384	992	-608	-158.33
				कुल	**582**	**546**	**1128**	**2350**	**-1222**	**-108.33**
7	उपूरे	1	2	2015-16	100	20	120	129	-9	-7.50
				2016-17	532	177	709	409	300	42.31
				2017-18	654	239	893	848	45	5.03
				कुल	**1286**	**436**	**1722**	**1386**	**336**	**19.50**
8	उपरे	1	3	2015-16	772	772	1544	2285	-741	-47.99
				2016-17	830	830	1660	4277	-2617	-157.65
				2017-18	1205	1205	2410	7145	-4735	-196.47
				कुल	**2807**	**2807**	**5614**	**13707**	**-8093**	**-144.16**
9	दमरे	3	6	2015-16	144	463	607	672	-65	-10.68
				2016-17	211	606	817	615	202	24.72
				2017-18	831	752	1583	909	674	42.58
				कुल	**1186**	**1821**	**3007**	**2196**	**811**	**26.97**
10	दपूरे	1	3	2015-16	1116	1476	2592	570	2022	78.01
				2016-17	1116	1476	2592	407	2185	84.30
				2017-18	1116	1476	2592	604	1988	76.70
				कुल	**3348**	**4428**	**7776**	**1581**	**6195**	**79.67**
11	दपूमरे	2	6	2015-16	1893	2248	4141	1163	2978	71.91
				2016-17	2397	2500	4897	1008	3889	79.41
				2017-18	2507	2394	4901	1153	3748	76.47
				कुल	**6797**	**7142**	**13939**	**3324**	**10615**	**76.15**
12	परे	4	7	2015-16	465	376	841	863	-22	-2.60
				2016-17	1594	1775	3369	1001	2368	70.29
				2017-18	2735	2916	5651	1744	3907	69.14

				कुल	**4794**	**5067**	**9861**	**3608**	**6253**	**63.41**
13	पमरे	2	2	2015-16	292	304	596	2	594	99.66
				2016-17	672	504	1176	90	1086	92.35
				2017-18	672	504	1176	84	1092	92.86
				कुल	**1636**	**1312**	**2948**	**176**	**2772**	**94.03**
	भारे	**26**	**58**	**2015-16**	**7865**	**10580**	**18445**	**10815**	**7630**	**41.37**
				2016-17	**11222**	**13583**	**24805**	**14366**	**10439**	**42.08**
				2017-18	**15682**	**16869**	**32551**	**22976**	**9574**	**29.41**
				कुल	**34769**	**41032**	**75801**	**48157**	**27643**	**36.47**

अनुलग्नक 2.3 (पैरा 2.1.7-i)								
2016-18 के दौरान "मिशन 100" के तहत माल ढुलाई टर्मिनलों (निजीसाइडिंग्सऔर पीएफटी) की स्थापना की स्थिति								
क्र. सं.	**जोन ल रेलवे**	**निजी साइडिंग्स को चालू करने का लक्ष्य**	**चालू की गई निजी साइडिंग्स**	**पीएफटी को चालू करने का लक्ष्य**	**चालू की गई पीएफटी**	**निजी टर्मिनलों को चालू करने का लक्ष्य**	**चालू किए गए निजी टर्मिनल**	**माल ढुलाई टर्मिनलों को चालू करने में कमी**
1	मरे	6	3	5	3	11	6	5
2	पूरे	0	0	1	0	1	0	1
3	पूमरे	5	1	0	0	5	1	4
4	पूतरे	8	5	1	3	9	8	1
5	उरे	*6*	*2*	*8*	*6*	14	8	6
6	उमरे	10	4	0	0	10	4	6
7	उपूरे	0	0	2	1	2	1	1
8	उसीरे	3	1	1	0	4	1	3
9	उपरे	5	1	0	0	5	1	4
10	दरे	6	4	0	0	6	4	2
11	दमरे	3	3	3	3	6	6	0
12	दपूरे	11	5	3	2	14	7	7
13	दपूमरे	8	8	3	3	11	11	0
14	दपरे	4	3	0	0	4	3	1
15	परे	3	2	6	4	9	6	3
16	पमरे	0	0	2	0	2	0	2
	भारे	**78**	**42**	**35**	**25**	**113**	**67**	**46**

अनुलग्नक 2.4 (पैरा 2.1.7-ii)

पीएफटी की माल ढुलाई आय और डिवीजनों की माल ढुलाई आय का विश्लेषण दर्शाता विवरण जहां 2015-16 से 2017-18 के दौरान पीएफटी शुरू किया गया

जोनल रेलवे	डिवीजनों की संख्या	डिवीजन वार आय (करोड़ में)			कुल	पीएफटी की संख्या	पीएफटी आय (करोड़ में)			कुल	संबंधित डिवीजनों की सकल आय में पीएफटी का योगदान (%)
		2015-16	2016-17	2017-18			2015-16	2016-17	2017-18		
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
मरे	2	4363.01	3807.09	4652.27	12822.37	7	55.39	114.30	118.16	287.85	2.24
पूरे	1	2805.37	2989.15	3429.18	9223.70	2	10.28	5.48	22.59	38.35	0.42
पूमरे	2	11050.90	10770.88	12995.64	34817.42	2	61.53	10.38	30.60	102.51	0.29
पूतरे	3	15842.81	15864.40	17091.43	48798.64	4	30.48	26.50	49.52	106.50	0.22
उरे	3	6590.98	7967.11	7916.19	22474.28	12	211.36	256.40	544.67	1012.43	4.50
उमरे	1	453.43	415.44	426.37	1295.24	2	33.55	38.72	49.64	121.91	9.41
उपूरे	1	139.46	133.18	117.00	389.64	2	7.38	25.26	53.10	85.74	22.00
उपरे	1	230.34	328.19	504.58	1063.11	3	64.94	146.23	249.57	460.74	43.34
दमरे	3	8144.75	6950.49	7733.83	22829.07	6	52.37	34.16	73.48	160.01	0.70
दपूरे	1	7012.09	7925.47	8088.79	23026.35	3	4.24	5.50	37.85	47.59	0.21
दपूमरे	2	17997.7	17726.94	18662.46	54387.06	6	72.07	44.75	135.89	252.71	0.46
परे	4	9426.24	7086.13	7599.94	24112.31	7	311.07	135.04	268.69	714.80	2.96
पमरे	2	1678.1	1363.09	1533.58	4574.77	2	0.34	31.42	25.99	57.75	1.26
कुल	**26**	**85735.14**	**83327.56**	**90751.26**	**259813.96**	**58**	**915.00**	**874.14**	**1659.75**	**3448.89**	**1.33**

अनुलग्नक 2.5 (पैरा 2.1.7-ii)

पीएफटी की माल ढुलाई आय और डिवीजनों की माल ढुलाई आय का विश्लेषण दिखाने वाला विवरण जहां पीएफटी 2015-16 तक कमीशन किया गया

(₹करोड़ में)

जोनल रेलवे	डिवीजन जिस पर पीएफटी परिचालित है	डिवीजनों की संख्या	2015-16 के दौरान विभाजन की कुल माल ढुलाई आय	मार्च 2016 तक जोनल रेलवे में परिचालित पीएफटी की संख्या	2015-16 के दौरान पीएफटी की कुल माल ढुलाई आय	संबंधित डिवीजनों की सकल आय में पीएफटी का योगदान (%)
1	*2*	*3*	*5*	*6*	*7*	*8*
मरे	मुम्बई	1	2213.50	1		
	नागपुर	1	2149.51	3		
	कुल	**2**	**4363.01**	**4**	**55.39**	**1.27**
पूरे	आसनसोल	1	2805.37	2		
	कुल	**1**	**2805.37**	**2**	**10.28**	**0.37**
पूमरे	दानापुर	1	24.87	1		
	धनबाद	1	11026.027	1		
	कुल	**2**	**11050.90**	**2**	**61.53**	**0.56**
पूतरे	संबलपुर	1	722.19	1		
	कुल	**1**	**722.19**	**1**	**30.48**	**4.22**
उरे	अंबाला	1	1906.24	1		
	फिरोजपुर	1	2130.60	1		
	दिल्ली	1	2554.14	4		
	कुल	**3**	**6590.98**	**6**	**211.36**	**3.21**
उमरे	इलाहाबाद	1	453.43	2	33.55	
	कुल	**1**	**453.43**	**2**	**33.55**	**7.40**
उपूरे	इज्जतनगर	1	139.46	1		
	कुल	**1**	**139.46**	**1**	**7.38**	**5.29**

उपरे	जयपुर	1	230.34	3		
	कुल	**1**	**230.34**	**3**	**64.94**	**28.19**
दमरे	सिकंदराबाद	1	4896.08	1		
	हैदराबाद	1	94.19	1		
	विजयवाड़ा	1	3154.48	1		
	कुल	**3**	**8144.75**	**3**	**52.37**	**0.64**
दपूरे	चक्रधरपुर	1	7012.09	1		
	कुल	**1**	**7012.09**	**1**	**4.24**	**0.06**
दपूमरे	बिलासपुर	1	14962.61	1		
	रायपुर	1	3035.05	2		
	कुल	**2**	**17997.66**	**3**	**72.07**	**0.40**
परे	वडोदरा	1	2739.01	1		
	रतलाम	1	1286.40	1		
	अहमदाबाद	1	5363.65	1		
	कुल	**3**	**9389.06**	**3**	**311.07**	**3.31**
पमरे	भोपाल	1	954.50	1		
	कोटा	1	723.60	1		
	कुल	**2**	**1678.1**	**2**	**0.34**	**0.02**
	कुल योग	**23**	**70577.34**	**33**	**948.55**	**1.34**

अनुलग्नक 2.6 (पैरा 2.2.1)														
चयनित स्टेशनों परमार्च 2018 तक स्थापित एटीवीएम और को-एटीवीएम की संख्या														
जोनल रेलवे	**ए-1 स्टेशन**	**एटीवी एम**	**सह-एटीवीए म**	**ए स्टेशन**	**ए टीवीएम**	**सह-एटीवीए म**	**बी स्टेशन**	**एटीवी एम**	**सह-एटीवीए म**	**सी स्टेशन**	**एटीवी एम**	**सह-एटीवीए म**	**डी स्टेशन**	**एटीवीए म**	**सह-एटीवीएम**
मरे	ठाणे (टीएनए)	31	4	पनवेल (पीएनवीएल)	12	2	सांगली (एसएलआई)	1	0	घाटकोपर (जीसी)	15	1	भिवंडी	2	1
	पुणे (पूणे)	14	4	मिराज (एमआरजे)	4	2	धमनगांव डीएमएन)	1	0	कुर्ला (सीएलए)	15	1	बारामती (बीआरएमटी)	1	
	नागपुर (एनजीपी)	6	5	वर्धा (डब्ल्यूआर)	2	2	सेवाग्राम	1	0	डोंबिवली (डीआई)	13	1	उरुली (यूआरआई)	1	
	नासिक आरडी (एनके)	3	1	भुसावल (बीएसएल)	2	1	पंढरपुर (पीवीआर)	4	1	भंडुप (बीएनडी)	9	1	अजनी (एजेएनआई)	2	
	सोलापुर (एसयूआर)	7	2	अहमदनगर (एएनजी)	2	1	वाडी (डब्ल्यूएडीआई)	2	1	तालेगांव (टीजीएन)	4	0	अक्कलकोट	1	
पूतरे	भुवनेश्वर (बीबीएस)	0	0	श्रीकाकुलम रोड (सीएचई)	3	0	अनुगुल (एएनजीएल)	1	0				कोटाबोमाली (केबीएम)	1	
	पुरी (पुरी)	0	0	जाजपुर केनोझर रोड (जेजेकेआर)	1	0	बालूगाँव (बीएएलयू)	2	0				खारीररोड (केआरएआर)	1	
	विशाखापत्तनम (वीएसकेपी)	0	0	खुर्दा रोड (केयूआर)	3	0	बलांगीर (बीएलजीआर)	1	0				महासमुंद (एमएसएमडी)	1	
				रायगडा (आरजीडीए)	2	0	दुवड्डा (डीवीडी)	2	0				तिलारू (टीवाईयू)	1	
				संबलपुर (एसबीपी)	2	0	कांताबांजी (केबीजे)	1	0				तालचेररोड (टीएलएचडी)	1	
पूरे	हावड़ा (एचडब्ल्यूएस)	18	7	बर्धमान (बीडब्ल्यूएन)	4	3	बोलपुर (बीएचपी)	2	0	बल्ली (बीएलवाई)	2	2	सालार (बिक्री)	0	
	सियालदह (एसडीएएच)	20	7	कोलकाता (केओएए)	2	0				श्रीरामपुर (एसआरपी)	4	2	अजीमगंज (एजेड़)	0	
	भागलपुर	0	2	नैहाटी (एनएच)	4	0				चंद्रनगर (सीजीआर)	4	2			

				आसनसोल (एएसएन)	0	2				सोदपुर (एसईपी)	4	0			
				दुर्गापुर (डीजीआर)	0	1				बैरकपुर (बीपी)	6	2			
उमरे	इलाहाबाद (एएलडी)	7	0	मिर्जापुर (एमजेडपी),	3	0	फिरोजाबाद (एफजेडडी),	2	0				गोविंदपुरी (जीओवाई),	2	
	कानपुर (सीएनबी)	6	0	इटावा (ईटीडब्ल्यू),	3	0	विंध्याचल (बीडीएल),	2	0				रूरा (आरयूआरए),	2	
	झाँसी (जेएचएस)	7	0	बांदा (बीएनडीए),	0	0	डबरा (डीबीए),	2	0				भरथना (बीएनटी),	2	
	ग्वालियर (जीडब्ल्यूएल)	6	0	महोबा (एमबीए),	0	0	दतिया (डीएए),	1	0				भूतेश्वर (बीटीएसआर),	1	
	मथुरा जंक्शन (एमटीजे)	5	0	आगराकिला (एएफ)	0	0	धौलपुर (डीएचओ)	2	0				होडल (एचडीएल)	1	
उपूरे	गोरखपुर (जीकेपी)	12	0	मऊ (मऊ)	5	0	मायरवा (एमडब्ल्यू)	2	0				फतेहगढ़ (एफजीआर)	2	
	लखनऊ (एलजेएन)	7	0	खलीलाबाद (केएलडी)	3	0	बादशाहनगर (बीएनजेड)	2	0				बरहनी (बीएनवाई)	1	
				बस्ती (बीएसटी)	4	0	लालकुआं (एलकेयू)	2	0				बभ्नान (बी.वी.)	1	
					7	0		2	0				चौरीचौरा (सीसी)	1	
				काठगोदाम (केजीएम)	2	0	कप्तानगंज	1	0				युसुफपुर	1	
उरे	नई दिल्ली (एनडीएलएस)	5	6	गाजियाबाद (जीजेड़बी)	3	0	गुड़गांव (जीजीएन)	2	0				शामली (एसएमक्यूएल)	3	
	लुधियाना (एलडीएच)	5	6	फिरोजपुरकैंट (एफजेडआर)	3	0	फिल्लौर (पीएचआर)	1	0				फाजिल्का (एफकेए)	2	
	लखनऊ (एलकेओ)	6	6	सुल्तानपुर (एसएलएन)	0	0	प्रयाग (पीआरजी)	3	0				बछरावां (बीसीएन)	2	
	देहरादून (डीडीएन)	3	3	मुरादाबाद (एमबी)	5	0	नजीबाबाद (एनबीडी)	3	0				गजरौला (जीजेएल)	1	
	चंडीगढ़ (सीडीजी)	2	3	सहारनपुर	5	0	धुरीजंक्शन(डीयू	2	0				सरहिंद (एसवाईआर)	1	

				(एसआरई)			आई)								
	अजमेर(एआईआई)	9	0	अबूरोड (एबीव)	3	0	ब्यीबर(बीडब्ल्यूबी डब्ल्यू)	2	0				राणाप्रतापनगर (आरपीजेड)	2	
	जयपुर (जेपी)	11	0	बीकानेर (बीकेएन)	3	0	सिरसा (एसएसए)	3	0				सादुलपुर (एसडीएलपी)	2	
उप	जोधपुर (जेयू)	5	0	बांदीकुई (बीकेआई)	4	0	दौसा (डीयू)	3	0				दुर्गापुरा (डीपीए)	3	
				गांधीनगर (जीएडीजे)	4	0	नोखा (एनओके)	2	0				सांगानेर (एसएनजीएन)	1	
				नागौर (एनजीपी)	3	0	मेड़तारोड (एमटीडी)	2	0				भगतकीकोठी	1	
	विजयवाड़ा जंक्शन (बीजेडए)	12	4	काकीनाडाटाउन (सीसीटी)	2	1	बसर (बीएसएक्स)	1	1	भरतनगर (बीटीएनआर)	2	1	द्वारापुदी (डीडब्ल्यूपी)	1	
	हैदराबाद डेक्कन (एचवाईबी)	3	2	गुंटूर (जीएनटी)	6	1	धर्मवरम (डीएमएम)	2	0	हाईटेकसिटी (एचटीसीवाई)	2	1	गोदावरी (जीवीएन)	1	
दमरे	कचेगुड़ा (केसीएच)	5	2	एचसाहिबनांदेढ़(एनईडी)	5	1	गुडीवाडा(जीडीव)	2	0	मलकपेट(एमएक्सटी)	2	0	जदचरला(जेसीएल)	1	
	सिकंदराबाद (एससी)	14	6	निजामाबाद (एनजेडबी)	3	1	कमारेड्डी (केएमसी)	2	0	सीताफलमंडी (एसटीपीडी)	2	0	कृष्णा (केएसएन)	0	
	तिरुपति (टीपीटीवाई)	7	4	राजमुंदरी (आरजेवाई)	3	1	नरसापुर (एनएस)	2	0	विद्यानगर (वीएआर)	2	0	मलकजगिरी (एमजेएफ)	1	
	बिलासपुर (बीएसपी)	2	1	रायगढ़ (आरवाईजी)	1	1	अनूपपुर (एपीआर)	1	0				तिल्दा (टीएलडी)	1	
	रायपुर (आर)	3	2	चंपा (सीपीएच)	1	1	कोरबा (केआरबीए)	1	1				आमगाँव	1	
दपूमरे				भिलाईपावरहाउस (बीपीएचबी)	0	1	शहडोल (एसडीएल)	1	1				कैम्पटी	1	
				दुर्ग (डीयूआरजी)	1	0	भाटापारा (बीवाईटी)	1	0				तुमसररोड	1	
				राजनांदगांव (आरजेएन)	1	1	डोंगरगढ़ (डीजीजी)	1	0				तिरोरा	1	
दपूरे	खड़गपुर	0	2	मिदनापुर	0	0	मिदनापुर	4	0	बगनान(बीजेडएन)	6	0	झारग्राम (जेजीएम)	3	

				(एमडीएन)			(एमडीएन)							
	टाटानगर	0	2	दीघा	0	0				मिचेडा(एमसीएन)	5	0	बेल्दा (बीएलडीए)	3	
				शालीमार	0	0				संतरागाछी (एसआरसी)	4	0	कंठी (केएटीआई)	1	
										चैंगल (सीजीए)	2	0			
										श्यामचाक (एसएमसीके)	1	0			
दरे	चेन्नई एग्मोर	2	1	कटपडीजंक्शन	1	1	करुरजंक्शन	2	1	वेलाचेरी	2	1	तिरुवरूर	0	
	मदुरै जंक्शन	4	1	तिरुप्पूर	2	1	तिरूर	1	1	तांबरम	4	1	रामेश्वरम	2	
	तिरुवनंतपुरम सेंट्रल	2	1	तिरुचिरापल्ली जंक्शन	2	1	कुंभकोणम	1	0	अवधी	2	1	तिरुपटूर	0	
	एर्नाकुलम जंक्शन	2	1	पलक्कड़जंक्शन	3	1	तेनकाशीजंक्शन	2	0	ममबलम	2	1	पट्टंबी	1	
	कोयम्बटूर जंक्शन	3	1	तिरुनेलवेलीजंक्शन	3	1	चंगनासेरी	1	0	तिरुवोटियूर	1	0			
दपरे	बेंगलुरु (एसबीसी)	10	6	हुबली (यूबीएल)	4	2	लोंडा (एलडी)	2	0				व्हाइटफील्ड (डब्ल्यूएफडी)	1	
	यसवंतपुर जंक्शन (वाईपीआर)	7	3	वास्कोडागामा (वीएसजी)	3	0	गडग (जीडीजी)	2	0				बैंगलोरईस्ट	0	1
				बैंगलोरकैंट (बीएनसी)	2	2	तुमकुर (टीके)	2	0						
				श्रीसत्यसाईप्रशांति निलयम (एसएसपीएन)	2	0	हवेरी (एचवीआर)	2	0						
				मैसूर (एमवाईएस)	5	2	हरिहर (एचआरआर)	2	0						
पमरे	जबलपुर	6	0	कटनी,	4	0	नरसिंहपुर	2	0				सिहोरारोड	1	
	भोपाल	6	0	बीना,	4	0	गुना	2	0				श्रीधाम	1	
	कोटा	6	0	हबीबगंज,	6	0	गंजबासौदा	2	0				अशोकनगर	1	
				भरतपुर	4	0	भवानीमंडी	1	0				बयाना	1	
				स्वामिधोपुर	4	0	गंगापुरसिटी	2	0				शामगढ़	1	

	बीसीएल + मुंबई सेंट्रल (बीसीटी)	8	3	अंधेरी (एडीएच)	28	2	मणिनगर (एमएएन)	0	2	भायंदर (बीवाईआर)	10	2			
	बोरिवली (बीवीआई)	28	2	आनंद (एएनएनडी)	0	2				चर्चगेट (सीसीजी)	9	2			
	अहमदाबाद (एडीआई)	28	6	भरूच (बीएच)	0	2				दादर (डीडीआर)	15	2			
	इंदौर (आईएनडीबी)	0	4	जामनगर (जेएएम)	0	2				एल्फिंस्टनरोड (ईपीआर)	7	0			
	सूरत (एसटी)	0	5	नीमच (एनएमएच)	0	2				गोरेगांव (जीएमएन)	10	0			
परे	उज्जैन (यूजेएन)	0	3	राजकोट (आरजेटी)	0	2				जोगेश्वरी (जेओएस)	9	0			
										कांदिवली (कील)	14	0			
										मलाड (एमडीडी)	14	0			
										मीरा (मीरा)	9	0			
										माहिम (एमएम)	6	0			
										नल्लासोपारा (एनएसपी)	17	0			
										सांताक्रूज़ (एसटीसी)	11	0			
कुल	**51**	**353**	**118**	**69**	**203**	**46**	**58**	**103**	**9**	**37**	**246**	**24**	**56**	**69**	**2**

अनुलग्नक 2.7 (पैरा संख्या 2.2.4)					
यूटीएस, एटीवीएम को-एटीवीएम के माध्यम से बेचे गए टिकटों का हिस्सा					
स्टेशन की श्रेणी	चयनित स्टेशनों की संख्या	2015-16 से2017-18 के दौरान अनारक्षित टिकटों की बिक्री			
		यूटीएस से बेचे गए टिकटों की कुल संख्या	एटीवीएम से बेचे गए टिकटों की कुल संख्या	सह-एटीवीएम से बेचे गए टिकटों की कुल संख्या	कुल
ए1	51	837074110	99883177	14596479	951553766
ए	69	426763701	61147440	3475141	491386282
बी	58	104251094	22010386	303101	126564581
सी	37	3547180648	793474401	4239304	4344894353
डी	56	53584791	11283078	1944	64869813
कुल	**271**	**4968854344**	**987798482**	**22615969**	**5979268795**

अनुलग्नक 3.1 (पैरा 3.19)
साइडिंग प्राधिकरणों से वसूली जाने वाली भूमि लाइसेंस फीस को दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	साइडिंग का नाम	स्टेशन	भूमि का क्षेत्रफल वर्ग मीटर में	पार्टी को सौंपने की तारीख	वसूली जाने वाली लाइसेंस फीस (रुपये में)	पार्टी के साथ समझौता किया गया
1	मैसर्स डब्ल्यूसीएल, नंदन वाशरी साइडिंग	हिर्दागढ़	32700	जनवरी-84	11118000	नहीं
2	मैसर्स डब्ल्यूसीएल, दमुआ कोलियरी साइडिंग	हिर्दागढ़	29218	जनवरी-84	9962000	नहीं
3	मैसर्स डब्ल्यूसीएल, हिर्दागढ़ साइडिंग	हिर्दागढ़	8451	जनवरी-48	5950000	नहीं
4	मैसर्स एयरफोर्स साइडिंग अमला	अमला	4952	नवम्बर-44	3700000	नहीं
5	मैसर्स डब्ल्यूसीएल, लालपेथ कोलियरी, बाबूपेठ	बाबूपेठ	11507	मार्च-50	7888000	नहीं
6	मैसर्सडब्ल्यूसीएल, राजूरकोलियरी,राजूर	राजूर	2148	फरवरी-26	2024000	नहीं
7	मैसर्सडब्ल्यूसीएल, घुंगस	घुंगस	78620	15/11/1918	78700000	नहीं
8	मैसर्सऑर्डिनेंसफैक्ट्री, भंडारक	भंडारक	26074	अक्टूबर-67	13311000	नहीं
9	मैसर्सडब्ल्यूसीएल, उमरर	बुटिबोरी	933	दिसम्बर-65	530000	नहीं
10	मैसर्सडब्ल्यूसीएल, बल्हरशाह	बल्लारशाह	16025	02/01/1908	17710000	नहीं
11	मैसर्सडब्ल्यूसीएल, रायतवारीकोलियरी, चंद्रपुर	चंद्रपुर	2099	अप्रैल-65	10445964.67	नहीं
12	मैसर्ससीएडी/पुलगांव	पुलगांव	8455	01/09/2003	12397261.85	नहीं
13	मैसर्सडब्ल्यूसीएल, रावांवाड़ा/परासिया	परासिया	21275	21/10/1960	323299353.8	नहीं
14	मैसर्स डब्ल्यूसीएल, ईस्टडोंगरचिखली, परासिया	परासिया	32537	14/06/1948	494942866.19	नहीं
15	मैसर्सएमईएल, चंद्रपुर	चंद्रपुर	2099.00	01/10/1979	819000.00	हाँ
16	मैसर्सएमएसईबी, चंद्रपुर	चंद्रपुर	5575.00	24/01/2007	26268926.21	हाँ

17	मैसर्सएसीसी, घुंगस	घुंगस	472	25-सितम्बर-68	950775.9477	हाँ
18	मैसर्सएफसीआई/अजनी	अजनी	1330	22/05/2007	210184411.98	हाँ
19	मैसर्सकार्तिकेयकोलवॉशरीज, वानी	वानी	1248	11/08/2006	486888.54	हाँ
20	मैसर्सएचपीसीएल, एलपीजीबॉटलिंगप्लांट, खपरी	खपरी	4681	18/06/2007	12860622.29	हाँ
21	मैसर्सएमएसईबी, सीडी/विवेकानंदनगर	विवेकानंदनगर	22483	25/09/1968	4561621.00	हाँ
22	मैसर्सएफसीआई/सेवाग्राम	सेवाग्राम	3396	15/11/1986	11572449.32	हाँ
23	मैसर्सलालोदस्टील, भूगांव	भूगांव	6345.2	12/01/1994	11784162.52	हाँ
					1271467304.29	

संलग्नक 4.1 (पैरा 4.1.4)			
अध्ययन के लिए चयनित मशीनों के जोनल रेलवे/ उत्पादन इकाई वार ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण			
क्र. सं.	**जोनल रेलवे/ उत्पादन इकाई**	**2014-18 के दौरान कोफमो द्वारा खरीदी गई कुल मशीनें (नवंबर 2017 तक)**	**समीक्षा के लिए चयनित मशीनें**
1	**2**	**3**	**4**
1	मध्य रेलवे	117	20
2	पूर्व तटीय रेलवे	83	20
3	पूर्व मध्य रेलवे	98	20
4	पूर्व रेलवे	162	33
5	उत्तर मध्य रेलवे	79	20
6	पूर्वोत्तर रेलवे	71	20
7	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	73	20
8	उत्तर रेलवे	125	25
9	उत्तर पश्चिम रेलवे	98	22
10	दक्षिण मध्य रेलवे	99	22
11	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	95	20
12	दक्षिण पूर्व रेलवे	58	20
13	दक्षिण रेलवे	169	33
14	दक्षिण पश्चिम रेलवे	47	20
15	पश्चिम मध्य रेलवे	75	20
16	पश्चिम रेल	94	24
17	मेट्रो रेलवे	3	3

18	चितरंजन लोकोमोटिव वर्कशॉप	17	17
19	डीजल लोकोमोटिव वर्कशॉप	39	20
20	डीजल आधुनिकीकरण वर्कशॉप	28	20
21	एकीकृत कोच फैक्टरी	267	31
22	आधुनिक कोच फैक्टरी	35	20
23	रेल कोच फैक्टरी	101	20
24	रेलवे व्हील फैक्टरी	8	8
	कुल	**2041**	**498**

अनुलग्नक 6.1 (पैरा 6.2)						
जहां रेलवे बोर्ड ने लोकोमोटिव द्वारा खपत किए गए एचएसडी तेल (लीटर में) के साथ बायो-डीजल ब्लेंड के लिए जोनल रेलवे को परामर्श दिया है, वहां एचएसडी तेल की अतिरिक्त मात्रा की खरीद हेतु रेलवे द्वारा किए गए अतिरिक्त व्यय को दर्शाने वाला विवरण						
जोनल रेलवे	**खरीदे गए एचएसडी तेल की मात्रा**	**आठ माह के दौरान खपत (मार्च से अक्टूबर)**	**जैव डीजल की आवश्यक मात्रा (एचएसडी तेल की खपत का @5% (कॉलम 3)**	**बायो डीजल की वास्तव में खरीदी गई मात्रा**	**बायो डीजल की कम खरीद (कॉलम 4 -कॉलम 5)**	**हानि (₹ में)**
1	***3***	***4***	***5***	***6***	***7***	***8***
पमरे	374816640	263977786	13198889.3	1885480	11313409.3	184328021.7
उमरे	335649472	199223767	9961188	490000	9473188	75507736.03
उरे	269315852	168059889	8402997	0	8402997	485807185
उपरे	774187812	510473933	25523696.65	144000	25379696.65	203965250.1
उपूरे	432598725	286125364	14403609	191467	14212142	87056845
पूमरे	556028000	322067744	16103387.2	0	16103387.2	एनएपी
कुल	**2742596501**	**1749928483**	**87593767.2**	**2710947**	**84884820.2**	**1036665038**
			875.94 लाख लीटर			**₹103.67 करोड़**