



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

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का मार्च 2023 को समाप्त अवधि के लिए प्रतिवेदन

संघ सरकार
रेल मंत्रालय
2025 का प्रतिवेदन सं. 5
(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

**भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का मार्च 2023
को समाप्त अवधि के लिए प्रतिवेदन**

संघ सरकार

रेल मंत्रालय

2025 का प्रतिवेदन सं. 5

(अनुपालन लेखापरीक्षा - रेलवे)

प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन मार्च 2023 को समाप्त वर्ष हेतु भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में केंद्र सरकार के रेल मंत्रालय की अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं। इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में 25 लेखापरीक्षा आपत्तियां शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जो 2022-23 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए थे और साथ ही वे, जो पहले के वर्षों में ध्यान में आए थे, किन्तु पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किए जा सके थे; 2022-23 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहां आवश्यक हो, शामिल किया गया है।

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

विषय-सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
<i>विहंगावलोकन</i>		v-xvii
अध्याय I: परिचय		
रेल मंत्रालय	1.1	1
जोनल रेलवे	1.2	3
लेखापरीक्षित संस्थान की रूपरेखा	1.3	5
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.4	6
लेखापरीक्षा योजना	1.5	6
लेखापरीक्षा प्रक्रिया और रिपोर्टिंग	1.6	7
प्रतिवेदन की संरचना	1.7	7
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभागों की प्रतिक्रिया	1.8	8
लेखापरीक्षा के द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां	1.9	8
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई	1.10	9
अभिस्वीकृति	1.11	13
अध्याय II: परिचालन एवं व्यवसाय विकास		
शंटिंग शुल्क की गैर-वसूली: पूर्व मध्य रेलवे	2.1	17
कम उपयोग या कम मांग वाली ट्रेन के संचालन से संबंधित प्रस्तावों पर निष्क्रियता के कारण हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे	2.2	20
मार्गों के गैर/विलंबित उन्नयन के कारण राजस्व की हानि: पश्चिम रेलवे	2.3	23
अनुचित एसटीएस रियायत की मंजूरी के कारण रेलवे को ₹ 11.02 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे	2.4	27
खराब वैगनों की खाली ढुलाई के कारण संभावित माल-भाड़ा आय की हानि: दक्षिण पूर्व रेलवे	2.5	33
प्रीमियम इंडेंट के प्रति रैक की समय पर आपूर्ति में रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप संभावित प्रीमियम	2.6	37

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
शुल्क की हानि: पश्चिम मध्य रेलवे		
उच्च एक्सल-लोड ले जाने के लिए एक मार्ग को अधिसूचित करने के प्रस्ताव को शुरू करने में विफलता के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि होना: दक्षिण रेलवे	2.7	42
अध्याय III: अवसंरचना		
सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों से ₹ 148.61 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली: उत्तर रेलवे	3.1	50
जिला खनिज फाउंडेशन के प्रति संविदाकारों से अंशदान की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम, उत्तर मध्य, पूर्व तटीय, पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम मध्य और मध्य रेलवे	3.2	55
डिपॉजिट कार्य के निष्पादन में ₹ 25.48 करोड़ की गैर-वसूली: दक्षिण मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	3.3	59
अति उच्च आवृत्ति सेटों के लिए लाइसेंस के विलंबित नवीनीकरण के कारण परिहार्य देनदारी: दक्षिण मध्य रेलवे	3.4	64
लागत विभाजन पर निर्देशों का पालन न होना: मध्य रेलवे	3.5	66
सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति: दक्षिण मध्य रेलवे	3.6	71
रेलवे बोर्ड के निर्देशों और समझौता ज्ञापन (एमओयू) के प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के लिए राज्य सरकार के हिस्से की गैर-वसूली: पूर्व रेलवे	3.7	78
साइडिंग अथॉरिटी (कॉन्कॉर) के साथ समझौते के गैर-निष्पादन के कारण रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की गैर-वसूली: पूर्वोत्तर सीमांत और दक्षिण मध्य रेलवे	3.8	82
एप्रोच सड़कों का काम शुरू न होने के कारण ब्रिज प्रोपर के बेकार पड़े रहने से पूंजी का अवरोधन: दक्षिण पश्चिम रेलवे	3.9	84
गोसलपुर गुड्स शेड में बुनियादी ढांचे का विकास न होने के कारण लोडेड रेकों का अवरुद्ध होना: पश्चिम मध्य रेलवे	3.10	88
संविदा देने में अनियमितता: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	3.11	93

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
न्यू जलपाईगुड़ी में इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड के चालू न होने से पूंजी का अवरोधन: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	3.12	97
टर्मिनल स्टेशन के निर्माण पर निरर्थक व्यय: पूर्व रेलवे	3.13	101
आपूर्ति श्रृंखला के कुप्रबंधन के कारण पीएससी स्लीपर के परिवहन पर ₹ 7.40 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	3.14	106
अध्याय IV: कर्षण एवं चल स्टॉक		
बुनियादी तकनीकी आवश्यकता का आकलन किए बिना नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) के लिए कोचों का निर्माण: दक्षिण रेलवे और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री	4.1	114
रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से विद्युत शुल्क की अल्प वसूली: पूर्व मध्य रेलवे	4.2	120
कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अविवेकपूर्ण खरीद: पूर्व रेलवे	4.3	123
गलत फ़्लैगिंग और निर्धारित समय के भीतर कार्य संविदा बिलों की फ़्लैगिंग को ठीक करने में विफलता के कारण इनपुट टैक्स क्रेडिट का लाभ न मिलना: पूर्व रेलवे	4.4	130
अनुलग्नक		139-178
संकेताक्षर		179-186





विहंगावलोकन



विहंगावलोकन

मार्च 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में चार अध्याय शामिल हैं अर्थात् अध्याय I (परिचय), अध्याय II (परिचालन एवं व्यापार विकास), अध्याय III (अवसंरचना) और अध्याय IV (कर्षण एवं चल स्टॉक)। इस प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ सम्मिलित हैं। इस प्रतिवेदन में ₹ 543.17 करोड़ की धन राशि वाले 25 पृथक पैराग्राफ सम्मिलित हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ एवं सिफारिशों का संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है।

पैरा 2.1 शंटिंग शुल्क की गैर-वसूली: पूर्व मध्य रेलवे

पूर्व मध्य रेलवे के बीना साइडिंग (बीसीएसके) में रेलवे इंजन का उपयोग करके शंटिंग गतिविधि के लिए शंटिंग शुल्क नहीं लगाने के परिणामस्वरूप अप्रैल 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान साइडिंग मालिक से ₹ 50.77 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

सिफारिश:

रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसी तरह की चूक अन्य साइडिंग में नहीं हो रही है जिसके परिणामस्वरूप शंटिंग शुल्क की वसूली नहीं हो रही हो।

(पृष्ठ- 17)

पैरा 2.2 कम उपयोग या कम मांग वाली ट्रेन के संचालन से संबंधित प्रस्तावों पर निष्क्रियता के कारण हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

बेंगलुरु (एसबीसी) मंडल द्वारा बार-बार रिपोर्ट करने के बाद भी सत्य साईं प्रशान्ति निलयम (एसएसपीएन) स्टेशन और केएसआर बेंगलुरु सिटी (एसबीसी) स्टेशन के बीच एक एक्सप्रेस ट्रेन का कम उपयोग या कम मांग होने के बाद भी, दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) ने इसका परिचालन जारी रखा। इसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2022-23 की अवधि के दौरान इसके संचालन पर ₹ 17.47 करोड़ की हानि हुई।

सिफारिशें:

- रेल मंत्रालय को एसबीसी मंडल और दपरे जोन द्वारा दिए गए सुझावों के आलोक में ट्रेन के संचालन की समीक्षा करनी चाहिए और दिए गए सुझावों पर उचित निर्णय लेना चाहिए।
- इस मुद्दे को रेल मंत्रालय के ध्यान में लाने में जोनल रेलवे की ओर से हुई देरी की जांच की जा सकती है और जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 20)

पैरा 2.3 मार्गों के गैर/विलंबित उन्नयन के कारण राजस्व की हानि: पश्चिम रेलवे

रेल मंत्रालय ने उन मार्गों का सीसी+8 में रूपांतरण करने तक उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाकर इनमें उद्गम-गंतव्य जोड़े के लिए सीसी+8 टन एक्सल लोड की माल ढुलाई की अनुमति दी, जहां सीसी+6/सीसी+4 स्ट्रेच मार्ग की कुल दूरी के 10 प्रतिशत के भीतर थे। ये निर्देश पश्चिम रेलवे में तीन ऐसे मार्गों पर दो साल से अधिक की देरी के बाद लागू किए गए, जिसके कारण रक में 51,453 टन सामान की कम लोडिंग हुई, जिसके परिणामस्वरूप जून 2021 से सितंबर 2023 की अवधि के दौरान ₹ 6.17 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। एक अन्य ऐसे मार्ग पर, इन निर्देशों को अभी तक लागू नहीं किया गया था। जिसके कारण 23,817 टन सामान को रक में लोड नहीं किया जा सका, जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2022 से सितंबर 2023 की अवधि के दौरान ₹ 6.45 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय यह सुनिश्चित करें कि डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी उद्गम-गंतव्य जोड़े को बिना किसी देरी के सीसी+8 रूट के रूप में अधिसूचित किया जाए। पश्चिम रेलवे सभी मार्गों की समीक्षा करें और सुनिश्चित करें कि ऐसी कोई अन्य अधिसूचना लंबित नहीं है।

(पृष्ठ- 23)

पैरा 2.4 अनुचित एसटीएस रियायत की मंजूरी के कारण रेलवे को ₹ 11.02 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे

अतिरिक्त यातायात जुटाने के लिए, रेलवे द्वारा स्टेशन-से-स्टेशन दरों (एसटीएस) की योजना के तहत माल ढुलाई दरों में रियायत दी गई। रेलवे बोर्ड ने व्यापक दिशा-निदेश जारी किए, जिसमें विशेष रूप से जोनल रेलवे को यह सुनिश्चित करने का निदेश दिया गया कि इस रियायत के परिणामस्वरूप माल ढुलाई में वृद्धि हो और परेषित लोडिंग बिंदुओं को बदलकर या मौजूदा यातायात को परिवर्तित करके नए यातायात के नाम पर रियायत न ले सकें। हालाँकि, दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अनुचित रियायत को मंजूरी दे दी, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 11.02 करोड़ की हानि हुई।

सिफारिशें:

- अनुचित रियायत देने के लिए जिम्मेदारी तय की जानी चाहिए।
- यह जांचने के लिए आंतरिक नियंत्रण को मजबूत किया जा सकता है कि रियायती आदेश मौजूदा निर्देशों के अनुसार लागू किए गए हैं।

(पृष्ठ- 27)

पैरा 2.5 खराब वैगनों की खाली ढुलाई के कारण संभावित माल-भाड़ा आय की हानि: दक्षिण पूर्व रेलवे

दक्षिण पूर्व रेलवे ने धुतरा में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग और राजगंगपुर में उड़ीसा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग को फिट वैगनों के साथ-साथ अनफिट/लोड न करने योग्य वैगनों की आपूर्ति की। इन खराब वैगनों को अलग-अलग स्थानों के लिए जावक रैक में फिट वैगनों के साथ खाली चलने की अनुमति दी गई थी। परिणामस्वरूप, दक्षिण पूर्व रेलवे 2021-22 और 2022-23 के दौरान इन खराब खाली वैगनों से ₹ 10.25 करोड़ का संभावित माल-भाड़ा अर्जित नहीं कर सका।

सिफारिश:

रेलवे केवल फिट वैगनों की आपूर्ति सुनिश्चित कर सकता है ताकि खराब वैगनों की खाली ढुलाई के कारण माल-भाड़ा आय की हानि से बचा जा सके।

(पृष्ठ- 33)

पैरा 2.6 प्रीमियम इंडेंट के प्रति रोक की समय पर आपूर्ति में रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप संभावित प्रीमियम शुल्क की हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

रेलवे प्रशासन प्रीमियम इंडेंट के प्रति पार्टियों को रोक की आपूर्ति न करके रेलवे बोर्ड की नीति को लागू करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.16 करोड़ के संभावित प्रीमियम शुल्क की हानि हुई।

सिफारिश:

परिकल्पित अतिरिक्त राजस्व जुटाने के लिए रेल मंत्रालय और पमरे प्रीमियम इंडेंट पॉलिसी को लागू करने के लिए उचित रणनीतियां बना सकते हैं।

(पृष्ठ- 37)

पैरा 2.7 उच्च एक्सल-लोड ले जाने के लिए एक मार्ग को अधिसूचित करने के प्रस्ताव को शुरू करने में विफलता के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि होना: दक्षिण रेलवे

मैग्नेसाइट जंक्शन - नागरकोइल सेक्शन (458.25 किलोमीटर) में सीसी+8 लोड संचालित करने का दक्षिण रेलवे (दरे) का उद्देश्य करूर - नागरकोइल खंड को सीसी+8 लोड चलाने के लिए फिट के रूप में अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव रेल मंत्रालय को प्रस्तुत न करने के कारण साकार नहीं हो सका। इसके परिणामस्वरूप पूरे सेक्शन पर कम भार ले जाने के कारण अप्रैल 2018 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान ₹ 5.43 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

सिफारिशें:

- रेल मंत्रालय केआरआर-एनसीजे सेक्शन को अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत न करने के लिए जिम्मेदार विभाग की पहचान कर सकता है और राजस्व के परिणामी नुकसान के लिए अधिकारियों की जिम्मेदारी तय कर सकता है।
- रेल मंत्रालय मूल उद्देश्य के अनुसार सेक्शन को सीसी+8 परिचालन के लिए खोलने और अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित कार्रवाई कर सकता है।

(पृष्ठ- 42)

पैरा 3.1 सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों से ₹ 148.61 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली: उत्तर रेलवे

उत्तर रेलवे ने पांच सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों से भूमि मूल्य के छह प्रतिशत की दर से लाइसेंस शुल्क वसूलने के आरबी के निर्देशों का पालन नहीं किया, जिसके कारण ₹ 148.61 करोड़ लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

सिफारिशें:

रेल मंत्रालय

- आरबी के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करें और सुनिश्चित करें कि संबंधित पक्षों के साथ लिखित समझौते किए गए हैं और,
- इन स्कूलों से आरबी के निर्देशों के अनुसार लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए कार्रवाई करें।

(पृष्ठ- 50)

पैरा 3.2 जिला खनिज फाउंडेशन के प्रति संविदाकारों से अंशदान की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम, उत्तर मध्य, पूर्व तटीय, पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम मध्य और मध्य रेलवे

खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 खनन से संबंधित कार्यों से प्रभावित व्यक्तियों और क्षेत्रों के हित और लाभ में जिला खनिज फाउंडेशन (डीएमएफ) को भुगतान का प्रावधान करता है। यदि संविदाकार द्वारा डीएमएफ के लिए अंशदान का भुगतान नहीं किया जाता है, तो संविदाकारों से इसे रॉयल्टी के साथ काटा जाएगा। यद्यपि रॉयल्टी की वसूली दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम, उत्तर मध्य, पूर्व तटीय, पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम मध्य और मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा संविदाकारों के बिलों से की जा रही है, लेकिन डीएमएफ में अंशदान की वसूली नहीं की जा रही है, जिसके परिणामस्वरूप जनवरी 2015 से मार्च 2024 की अवधि के दौरान ₹ 55.51 करोड़ की गैर-वसूली हुई।

सिफारिश:

डीएमएफ में अंशदान एक वैधानिक देय है और इसका उचित अनुपालन जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए। रेल मंत्रालय जोनल रेलवे को रॉयल्टी की वसूली के अनुरूप संविदा करारों में डीएमएफ के लिए अंशदान की वसूली के लिए एक क्लोज शामिल करने का निर्देश दे सकता है।

(पृष्ठ - 55)

पैरा 3.3 डिपॉजिट कार्य के निष्पादन में ₹ 25.48 करोड़ की गैर-वसूली: दक्षिण मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

डिपॉजिट कार्यों से संबंधित संहिता प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा आंध्र प्रदेश सरकार से ₹ 10.05 करोड़ और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा रक्षा विभाग और अन्य पार्टियों से ₹ 15.43 करोड़ की गैर-वसूली हुई।

सिफारिश:

किसी भी अतिरिक्त व्यय से बचने के लिए डिपॉजिट कार्यों के लिए व्यय के नियंत्रण पर कड़ी नजर रखनी होगी और जिम्मेदारी भी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 59)

पैरा 3.4 अति उच्च आवृत्ति सेटों के लिए लाइसेंस के विलंबित नवीनीकरण के कारण परिहार्य देनदारी: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा अति उच्च आवृत्ति सेटों के लिए लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के कारण विलंब शुल्क के रूप में ₹ 23.16 करोड़ की परिहार्य वित्तीय देनदारी हुई।

सिफारिशें:

- रेल मंत्रालय यह सुनिश्चित कर सकता है कि लाइसेंस के समय पर नवीनीकरण के लिए जोनल रेलवे द्वारा उचित उपाय किए जाएं।
- दोनों मंडलों में स्पेक्ट्रम शुल्क का भुगतान न करने और लाइसेंस का नवीनीकरण न करने पर जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 64)

पैरा 3.5 लागत विभाजन पर निर्देशों का पालन न होना: मध्य रेलवे

रेलवे और महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) के बीच लागत साझा करने में कोडल प्रावधानों और रेलवे मंत्रालय (रे.म.) के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप डीएफसीसीआईएल परियोजना के वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर पर दिवा-पनवेल-जसाई-जेएनपीटी सेक्शन में चार रोड़ अंडर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण में ₹ 15.62 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

सिफारिश:

मध्य रेलवे, रेलवे के वित्तीय हितों की रक्षा के लिए रेलवे और राज्य सरकार के बीच कार्यों की लागत साझा करने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों का पालन कर सकता है और अतिरिक्त लागत साझा करने के लिए सिडको और डीएफसीसीआईएल के साथ मामले को आगे बढ़ा सकता है।

(पृष्ठ- 66)

पैरा 3.6 सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन ने रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना भारतीय रेलवे मानक अनुबंध की सामान्य शर्तें 2014 के प्रावधानों में संशोधन किया। इसके परिणामस्वरूप संविदाकारों को ₹ 15.51 करोड़ के सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति हुई।

सिफारिशें:

- *अनियमित प्रतिपूर्ति राशि की वसूली की जाये। रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना आईआरएसजीसीसी के खंडों को संशोधित करने के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।*
- *रेल मंत्रालय समीक्षा कर सकता है कि क्या अन्य जोनल रेलवे में भी सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति के ऐसे मामले हुए हैं।*

(पृष्ठ- 71)

पैरा 3.7 रेलवे बोर्ड के निर्देशों और समझौता ज्ञापन (एमओयू) के प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के लिए राज्य सरकार के हिस्से की गैर-वसूली: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों और एमओयू के प्रावधानों को लागू करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप, ब्रिज के चालू होने के बाद भी राज्य सरकार के हिस्से ₹ 13.52 करोड़ की वसूली नहीं हो सकी।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय के निर्देशों और एमओयू की शर्तों का उल्लंघन करके आरओबी का निर्माण कार्य करने और प्रतिपूर्ति की मांग नहीं करने, जैसा कि राज्य सरकार ने कहा था, के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 78)

पैरा 3.8 साइडिंग अथॉरिटी (कॉनकॉर) के साथ समझौते के गैर-निष्पादन के कारण रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की गैर-वसूली: पूर्वोत्तर सीमांत और दक्षिण मध्य रेलवे

रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के कारण कॉनकॉर प्राधिकारियों से ₹ 12.76 करोड़ के रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की वसूली नहीं हुई।

सिफारिश:

कॉनकॉर से बकाया शुल्क वसूलने के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा इस मुद्दे को उच्चतम स्तर पर उठाना होगा।

(पृष्ठ- 82)

पैरा 3.9 एप्रोच सड़कों का काम शुरू न होने के कारण ब्रिज प्रोपर के बेकार पड़े रहने से पूंजी का अवरोधन: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन ने कर्नाटक सरकार द्वारा उनके साझा कार्य के लिए समान कार्रवाई सुनिश्चित किए बिना रोड ओवर ब्रिज का निर्माण किया।

इसके परिणामस्वरूप लेवल क्रॉसिंग बंद नहीं हुई और पांच वर्षों (2018 से 2023) से अधिक समय के लिए ₹ 11.81 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

सिफारिश:

जीओके द्वारा समान प्रगति को सुनिश्चित किए बिना ब्रिज प्रोपर के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 84)

पैरा 3.10 गोसलपुर गुड्स शेड में बुनियादी ढांचे का विकास न होने के कारण लोडेड रैकों का अवरुद्ध होना: पश्चिम मध्य रेलवे

रेल प्रशासन पर्याप्त माल ढुलाई व्यवसाय होने के बावजूद गोसलपुर गुड्स शेड में उचित बुनियादी ढांचे का विकास नहीं कर सका, जिसके परिणामस्वरूप लोडेड रैकें अवरुद्ध हुईं।

सिफारिश:

पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन लोडेड रैक के अवरोधन को कम करने और वैगनों की आय क्षमता की हानि से बचने के लिए गोसलपुर साइडिंग में बुनियादी ढांचे में सुधार कर सकता है।

(पृष्ठ- 88)

पैरा 3.11 संविदा देने में अनियमितता: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

निर्धारित प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे प्रशासन ने मशीन क्रशड ट्रैक गिट्टी की खरीद के लिए उसी क्षेत्र में प्रचलित अंतिम स्वीकृत दरों की अनदेखी करते हुए उच्च दरों को स्वीकार किया। इसके परिणामस्वरूप उच्च दर पर खरीद के कारण संविदाकार को ₹ 9.40 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

सिफारिश:

संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाने पर जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 93)

पैरा 3.12 न्यू जलपाईगुड़ी में इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड के चालू न होने से पूंजी का अवरोधन: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के रेलवे विद्युतीकरण (आरई) संगठन और ओपन लाइन (ओएल) संगठन की अनुचित योजना और समन्वित प्रयासों की कमी के कारण न्यू जलपाईगुड़ी में इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड चालू नहीं हो सका और परिणामस्वरूप ₹ 9.33 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

सिफारिशें:

- इंजीनियरिंग स्केल प्लान पर हस्ताक्षर करते समय अपेक्षित टिप्पणियां और कमियों का उल्लेख नहीं करने के लिए ऑपरेटिंग और सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग के अधिकारियों की जिम्मेदारी तय की जा सकती है।
- पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के आरई और ओएल संगठन को एक निर्दिष्ट समय-सीमा के साथ एक समाधान निकालने की जरूरत है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इलेक्ट्रिक इंजनों की विश्वसनीयता और सुरक्षा पहलुओं के लिए इएलटीएस चालू हो जाए।
- संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाने पर जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

(पृष्ठ- 97)

पैरा 3.13 टर्मिनल स्टेशन के निर्माण पर निरर्थक व्यय: पूर्व रेलवे

न्यू गरिया टर्मिनल स्टेशन के निर्माण के संबंध में परिचालन संबंधी बाधाओं को समझे बिना मूल योजना से हटकर बफर-एंडेड लूप को निष्पादित करने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 7.62 करोड़ का निरर्थक व्यय के साथ साथ ₹ 1.65 करोड़ की अतिरिक्त बकाया देनदारी भी हुई।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय पूर्व रेलवे के परिचालन विभाग से न्यू गरिया में टर्मिनल स्टेशन के निर्माण कार्य को शुरू में प्राथमिकता वाले कार्य के रूप में प्रस्तावित करने और बाद में कार्य छोड़ने का प्रस्ताव देने के कारणों का पता लगा सकता है। परिचालन विभाग के संबंधित अधिकारियों की जिम्मेदारी तय की जाए।

(पृष्ठ- 101)

पैरा 3.14 आपूर्ति श्रृंखला के कुप्रबंधन के कारण पीएससी स्लीपर के परिवहन पर ₹ 7.40 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन न करने एवं आपूर्ति श्रृंखला के कुप्रबंधन के कारण, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने निकटतम स्लीपर प्लांट में स्लीपरों की उपलब्धता के बावजूद लंबी दूरी से प्री-स्ट्रेसड कंक्रीट स्लीपरों के परिवहन पर ₹ 7.40 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

सिफारिशें:

रेल मंत्रालय एक तंत्र विकसित कर सकता है ताकि परिवहन लागत बचाने के लिए स्लीपरों को निकटतम स्लीपर प्लांटों से प्राप्त किया जा सके।

(पृष्ठ- 106)

पैरा 4.1 बुनियादी तकनीकी आवश्यकता का आकलन किए बिना नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) के लिए कोचों का निर्माण: दक्षिण रेलवे और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री

दक्षिण रेलवे (दरे) ने 28 नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) मीटर गेज कोचों को बदलने की योजना बनाई (मई 2015)। रेल मंत्रालय ने इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) को एक प्रोटोटाइप कोच डिजाइन और विकसित करने की सलाह दी (जुलाई 2015)। आईसीएफ ने 28 एनएमआर कोचों का निर्माण किया और ₹ 27.91 करोड़ की लागत पर इन्हें (मार्च 2019 और मार्च 2021 के बीच) दरे को वितरित किया। आईसीएफ ने अनुसंधान, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) के परामर्श से एक प्रोटोटाइप कोच विकसित करने में रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन नहीं किया, जिसके कारण ₹ 27.91 करोड़ की लागत पर अप्रभावी और कमी वाली परिसंपत्तियों का सृजन हुआ क्योंकि एनएमआर कोचों को इनके विनिर्माण के तीन वर्ष बाद भी प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया गया था।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय आरडीएसओ के परामर्श से प्रोटोटाइप कोचों के विकास के लिए एक मजबूत तंत्र विकसित कर सकता है और अप्रभावी एवं कमी वाली परिसंपत्तियों के सृजन से बचने के लिए सफल परीक्षण के बाद ही कोचों का नियमित उत्पादन शुरू किया जाना चाहिए।

(पृष्ठ- 114)

पैरा 4.2 रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से विद्युत शुल्क की अल्प वसूली: पूर्व मध्य रेलवे

पूर्व मध्य रेलवे के धनबाद मंडल में रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से वसूली के लिए विभिन्न राज्य विद्युत बोर्डों (एसइबी) के विद्युत शुल्क की संशोधित दर को लागू न करने के परिणामस्वरूप ₹ 14.89 करोड़ की अल्प वसूली हुई।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय रेलवे कॉलोनियों में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों से उसी दर पर विद्युत शुल्क की वसूली सुनिश्चित कर सकता है, जैसा कि उन्होंने एसइबी से सीधे विद्युत की आपूर्ति लेने पर भुगतान किया होता।

(पृष्ठ- 120)

पैरा 4.3 कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अविवेकपूर्ण खरीद: पूर्व रेलवे

केवल लिंगे हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोचों के साथ संगत कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अनुपयुक्तता पर लिलुआ वर्कशॉप की दलील को नजरअंदाज करते हुए इसे खरीदा गया और कोचों की पेंटिंग की मशीनीकृत प्रणाली के एक अभिन्न अंग के रूप में वर्कशॉप में चालू किया गया। हालाँकि, एलएचबी कोचों की पेंटिंग और संबंधित कार्यों को आउटसोर्स करने के वर्कशॉप अथॉरिटी के निर्णय के बाद ₹ 12.66 करोड़ की लागत पर प्लांट की खरीद अविवेकपूर्ण हो गई।

सिफारिशें:

- अंतिम उपयोगकर्ता द्वारा व्यक्त की गई आपत्तियों के बावजूद कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की खरीद के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

- रेल मंत्रालय निर्देश जारी कर सकता है कि प्लांट और मशीनरी की खरीद व्यवहार्यता अध्ययन और अंतिम उपयोगकर्ताओं के विचारों पर विचार करने के बाद की जाए।

(पृष्ठ- 123)

पैरा 4.4 गलत फ़्लैगिंग और निर्धारित समय के भीतर कार्य संविदा बिलों की फ़्लैगिंग को ठीक करने में विफलता के कारण इनपुट टैक्स क्रेडिट का लाभ न मिलना: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे ने इनपुट टैक्स क्रेडिट का दावा करने के लिए कार्य संविदा बिलों को फ़्लैगिंग करने के लिए रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया और वह निर्धारित समय के भीतर गलत फ़्लैगिंग को भी ठीक नहीं कर सका। परिणामस्वरूप, पूर्व रेलवे भुगतान किए गए माल एवं सेवा कर पर इनपुट टैक्स क्रेडिट के रूप में ₹ 6.45 करोड़ का लाभ नहीं उठा सका।

सिफारिशें:

- पूर्व रेलवे प्रशासन आईटीसी के लिए बिलों की उचित फ़्लैगिंग सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी कदम उठा सकता है। आईटीसी के लिए कार्य संविदा बिलों की गलत फ़्लैगिंग और बाद में निर्धारित समय सीमा के भीतर बिलों को सही ढंग से फ़्लैग करने में विफलता के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।
- रेल मंत्रालय को यह समीक्षा करने की आवश्यकता है कि क्या अन्य जोनल रेलवे में भी इसी तरह की चूक हुई है।

(पृष्ठ- 130)



अध्याय I: परिचय



अध्याय I – परिचय

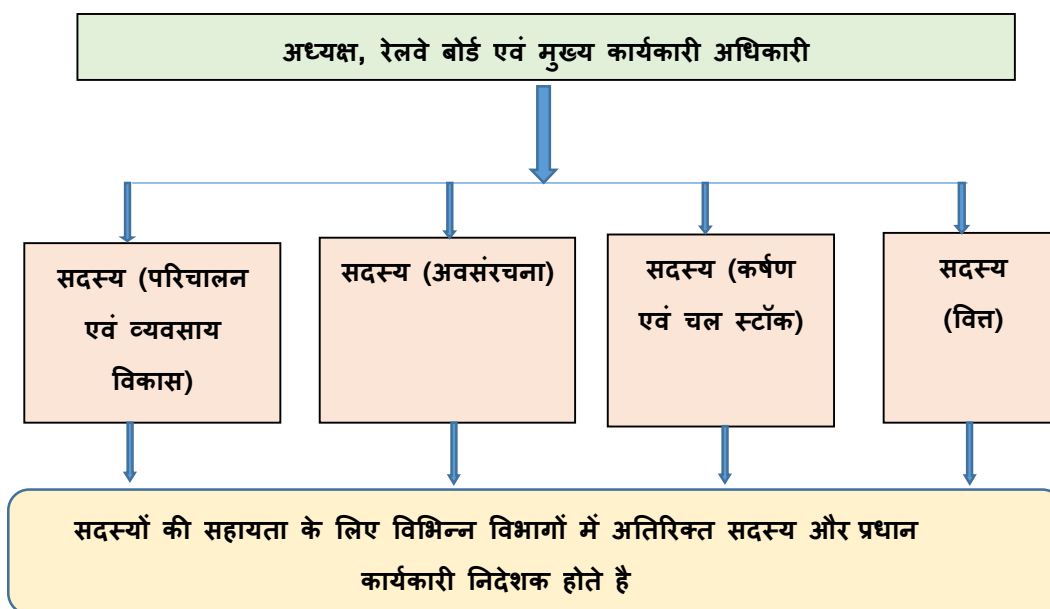
लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का अध्याय I लेखापरीक्षित संस्थानों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा द्वारा बताये गए मामलों पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियां; पिछले प्रतिवेदनों में शामिल की गई लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के प्रत्युत्तर में की गई सुधारात्मक कार्रवाई और की गई कार्रवाई टिप्पणियों की सारांशित स्थिति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

1.1 रेल मंत्रालय

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

रेलवे बोर्ड की संगठनात्मक संरचना (31 मार्च 2023 को)¹ इस प्रकार है:

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



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

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

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

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

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर, वित्तीय कार्यों का नेतृत्व प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) द्वारा किया जाता है। उन्हें वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारियों (एफए एंड सीएओ) द्वारा सहायता प्रदान की जाती

है। वे राजकोष से व्यय से जुड़े सभी प्रस्तावों पर सलाह देने और समीक्षा करने के लिए उत्तरदायी हैं।

1.2 जोनल रेलवे

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

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

31 मार्च 2023 तक जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों की संख्या तालिका 1.1 में दर्शाई गई है।

तालिका 1.1: 31 मार्च 2023 को जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों और मंडलों की संख्या

क्र. सं.	जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल ट्रैक कि.मी.	स्टेशनों की संख्या	मंडल
1	मध्य (1951)	9,392	536	मुंबई, भुसावल, पुणे, सोलापुर, नागपुर
2	दक्षिण (1951)	9,446	541	चेन्नई, तिरुचिरापल्ली, मदुरै, पलक्कड़, सेलम, तिरुवनंतपुरम
3	पश्चिम (1951)	10,914	687	मुंबई सेंट्रल, रतलाम, अहमदाबाद, राजकोट, भावनगर, वडोदरा
4	पूर्व (1952)	7,548	369	हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा
5	पूर्वोत्तर (1952)	5,431	314	इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी

क्र. सं.	जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल ट्रैक कि.मी.	स्टेशनों की संख्या	मंडल
6	उत्तर (1952)	13,742	744	दिल्ली, अंबाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद
7	दक्षिण पूर्व (1955)	6,531	364	आद्रा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, रांची
8	पूर्वोत्तर सीमांत (1958)	6,920	439	अलीपुरद्वार, कटिहार, रंगिया, लामडिंग, तिनसुकिया
9	दक्षिण मध्य (1966)	11,817	729	सिकंदराबाद, हैदराबाद, गुंटकल, गुंटूर, नांदेड़, विजयवाड़ा
10	दक्षिण पूर्व मध्य (1998)	5,603	272	बिलासपुर, रायपुर, नागपुर
11	पूर्व मध्य (2002)	9,000	533	दानापुर, धनबाद, पं. दीन दयाल उपाध्याय, समस्तीपुर, सोनपुर
12	उत्तर पश्चिम (2002)	8,488	498	जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर
13	पूर्व तटीय (2003)	6,751	304	खुर्दा रोड, संबलपुर, विशाखापत्तनम
14	उत्तर मध्य (2003)	6,952	313	प्रयागराज, आगरा, झांसी
15	दक्षिण पश्चिम (2003)	6,515	300	हुबली, बेंगलूरु, मैसूर
16	पश्चिम मध्य (2003)	7,142	397	जबलपुर, भोपाल, कोटा
17	मेट्रो कोलकाता (2009)	118	24	कोलकाता
कुल		1,32,310	7,364	

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2022-23 और भारतीय रेल वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2022-23

1.3 लेखापरीक्षित संस्थान की रूपरेखा

भारतीय रेल एक मल्टी-गेज, मल्टी-ट्रैक्शन प्रणाली है जिसकी रूट लंबाई कुल 68,584 किमी (31 मार्च 2023 तक) है। भारतीय रेलों में रूट/ट्रैक की लंबाई के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े² तालिका 1.2 में दर्शाए गए हैं।

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

क्र. सं.	विवरण	बड़ी लाइन (1,676 मि.मी.)	मीटर गेज (1,000 मि.मी.)	नैरो गेज (762/610 मि.मी.)	कुल
1	रूट किमी ³	65,977	1,345	1,262	68,584
2	ट्रैक किमी ⁴	1,29,510	1,410	1,390	1,32,310
3	विद्युतीकृत रूट किमी	58,074	-	-	58,074

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका और भारतीय रेल वार्षिक प्रतिवेदन और लेख 2022-23

2022-23 के दौरान भारतीय रेल द्वारा प्रति दिन 12,541 यात्री ट्रेनों और 10,388 मालगाड़ियां चलाई गईं। इसने प्रतिदिन 17.52 मिलियन यात्रियों और 4.14 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2023 को, भारतीय रेल में 11.90 लाख कार्यबल था एवं निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया, जैसा कि तालिका 1.3 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.3: भारतीय रेल में अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां और चल स्टॉक

क्र. सं.	अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां/चल स्टॉक	संख्या
1	स्टेशन	7,364
2	लोकोमोटिव	14,360
3	कोचिंग वाहन	88,920
4	माल वैगन	3,15,791

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2022-23

² स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2022-23

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

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

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

1.4 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

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

1.5 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाइयों के चयन की योजना जोखिम मूल्यांकन के आधार पर बनाई जाती है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आवंटित और विनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रणों के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि, पिछले लेखापरीक्षा परिणाम, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिश और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई के आधार पर किया जाता है। जहां प्रासंगिक हो, मीडिया रिपोर्टों पर भी विचार किया जाता है। ऐसे जोखिम मूल्यांकन के आधार पर, 2022-23 के दौरान रेलवे की 5,255 संस्थाओं/इकाइयों की नमूना लेखापरीक्षा की गयी थी।

लेखापरीक्षा योजना, नीति और उसके कार्यान्वयन के संदर्भ में महत्वपूर्ण प्रकृति के चुनिंदा मुद्दों पर केंद्रित थी। इनमें परिचालन, माल ढुलाई, आय, अवसंरचना का विकास, यात्री सुविधाएं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य शामिल थे। रेलवे में प्रणालियों को बेहतर बनाने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को सुदृढ़ बनाने में मदद करने के लिए प्रत्येक लेखापरीक्षा प्रतिवेदन लेखापरीक्षा

सिफारिशें शामिल करने के साथ-साथ महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्ष पेश करती हैं।

1.6 लेखापरीक्षा प्रक्रिया और रिपोर्टिंग

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

1.7 प्रतिवेदन की संरचना

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

इस प्रतिवेदन में चार अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रस्तावना स्वरूप का है और इसमें क्रॉस-कटिंग स्वरूप वाले मुद्दे शामिल हैं। अन्य तीन अध्याय रेलवे बोर्ड के तीन

सदस्यों (परिचालन एवं व्यवसाय विकास, अवसंरचना और कर्षण एवं चल स्टॉक) के मुख्य कार्यात्मक क्षेत्रों से संबंधित हैं। यह प्रतिवेदन पर्याप्त महत्ता के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जिनका उद्देश्य बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यपालिका की सहायता करना है।

संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करते हुए पच्चीस पृथक पैराग्राफों को इस प्रतिवेदन के अध्याय II से IV में प्रस्तुत किया गया है।

1.8 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभागों की प्रतिक्रिया

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

इस प्रतिवेदन में 25 अनंतिम पैराग्राफ शामिल हैं, जिन्हें रेल मंत्रालय⁵ को जारी किया गया था। जुलाई 2024 के अंत में, सात अनंतिम पैराग्राफ के संबंध में रेल मंत्रालय के उत्तर प्राप्त हुए थे। प्राप्त उत्तरों पर विधिवत विचार किया गया और इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया। शेष अनंतिम पैराग्राफों (सं. में 18) के संबंध में रेल मंत्रालय से उत्तर प्रतीक्षित था।

1.9 लेखापरीक्षा के द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा द्वारा वर्ष 2022-23 के दौरान 17 जोनल रेलवे में ₹ 466.82 करोड़ के अल्प प्रभार/अधिक भुगतान के मामलों को इंगित किया गया। इसमें माल-भाड़ा और अन्य आय की कम वसूली, कर्मचारियों और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकायों की वसूली न होना आदि शामिल थे। पिछले छ वर्षों के दौरान, लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 1211.52 करोड़ राशि की वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकार की गई थी, जैसा कि तालिका 1.4 में बताया गया है।

⁵ सीआरबी-सीईओ, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)

तालिका 1.4: 2017-18 से 2022-23 के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूली

क्र. सं.	वर्ष	वसूली गई/वसूली के लिए स्वीकार की गई राशि (₹ करोड़ में)
1	2017-18	193.13
2	2018-19	132.51
3	2019-20	81.99
4	2020-21	114.27
5	2021-22	222.80
6	2022-23	466.82
कुल		1,211.52

स्रोत: पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2017-18 से 2021-22)। वर्ष 2022-23 के लिए लेखापरीक्षा के कहने पर की गई वसूलियों के संबंध में वर्ष 2022-23 के विवरण के अनुसार

2022-23 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे और अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 466.82 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से जोनल रेलवे द्वारा ₹ 240.24 करोड़ राशि की वसूली की गई थी और उनके द्वारा ₹ 226.58 करोड़ की वसूली करने के लिए सहमति व्यक्त की गई थी। दस जोनल रेलवे में प्रत्येक⁶ में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 466.82 करोड़ में से, ₹ 47.40 करोड़ रेलवे के लेखा विभाग द्वारा पहले ही जांचे जा चुके लेन-देनों से संबंधित थे और ₹ 404.83 करोड़ लेखा विभाग द्वारा जांचे गए लेन-देनों के अलावा थे। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे की समीक्षा के परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे द्वारा अन्य ₹ 14.59 करोड़ की वसूली की गई/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

1.10 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों⁷ के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के चार महीने के अंदर

⁶ उपरे (₹ 11.86 करोड़), पूसीरे (₹ 10.97 करोड़), परे (₹ 52.85 करोड़), पूरे (₹ 34.80 करोड़), आरपीयू (₹ 46.03 करोड़), उपूरे (₹ 88.90 करोड़), दरे (₹ 13.65 करोड़), पूमरे (₹ 123.97 करोड़), दमरे (₹ 35.22 करोड़) और उरे (₹ 14.75 करोड़)

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

लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल किए गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करना चाहिए।

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

अवधि (01 जनवरी 2024⁸ से 31 जुलाई 2024) के दौरान, संसाधित किए गए एटीएन की कुल संख्या 48 थी और 31 जुलाई 2024 तक लंबित एटीएन की स्थिति **अनुलग्नक 1.1** में दी गई है।

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

तालिका 1.5: महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने उचित परिवर्तन किए और निर्देश जारी किए

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
वर्ष 2019 के प्रतिवेदन सं 19 का पैरा संख्या 2.9 - कॉनकॉर के स्वामित्व वाले फ्लैट वैगनों के लिए खाली दुलाई शुल्क और स्टेबलिंग शुल्क की वसूली न होने के कारण राजस्व की हानि।	उत्तर रेलवे ने कंटेनर ऑपरेटरों के फ्लैट वैगनों के लिए खाली दुलाई शुल्क और स्टेबलिंग शुल्क लगाने के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया। परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 5.72 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।	उत्तर रेलवे ने लेखापरीक्षा अवधि अक्टूबर 2008 से सितंबर 2014 के बीच खानआलमपुरा मार्शलिंग यार्ड में कुल 96 फ्लैट खाली स्टेबल वैगनों/रेक के खाली दुलाई और स्टेबलिंग शुल्क के साथ अन्य शुल्कों सहित सभी देय शुल्क (₹ 11.42 करोड़) वसूल कर लिए हैं। इस राशि में ₹ 4.81 करोड़ के खाली दुलाई शुल्क और ₹ 6.61 करोड़ के स्टेबलिंग शुल्क सहित अन्य शुल्क भी शामिल हैं।

⁸ 31 दिसंबर 2023 तक की गई कार्रवाई टिप्पणी की स्थिति वर्ष 2024 के अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 4 में दी गई है।

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
वर्ष 2021 के प्रतिवेदन संख्या 22 का पैरा संख्या 3.11 - रेल मंत्रालय के आदेशों को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप रेलवे केबल को क्षति।	दक्षिण पूर्व रेलवे (दूपरे) और और पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) प्रशासन द्वारा सिग्नलिंग इलेक्ट्रिकल एंड टेलीकम्युनिकेशन केबल के आसपास खुदाई कार्य से संबंधित संयुक्त क्रियाविधि आदेश में निर्धारित शर्तों का पालन सुनिश्चित नहीं किया गया। इसके परिणामस्वरूप, जोनल प्रशासन केबल कट के 537 मामलों में संविदाकारों पर राशि ₹ 7.11 करोड़ की शास्ति नहीं लगा सका।	<p>रेल मंत्रालय ने कहा कि 31 मार्च, 2023 तक कुल वसूली गई शास्ति ₹ 1.33 करोड़ (दूपरे- ₹ 0.21 करोड़ और पमरे- ₹ 1.12 करोड़) है। हालाँकि जोनल रेलवे शास्ति वसूलने के प्रयास कर रहे हैं, यह सूचित किया है कि संयुक्त क्रियाविधि आदेश (जेपीओ) के आंशिक कार्यान्वयन के कारण सभी मामलों में शास्ति वसूल करना संभव नहीं हो सकता है।</p> <p>हालाँकि, यह सुनिश्चित करने के लिए कि भविष्य में ऐसी घटनाएं न हों, सिविल इंजीनियरिंग विभाग ने अपने पत्र संख्या 2023/सीई-1/ईडीसीई(जी)/एमआईएससी दिनांक 18 अप्रैल 2023 के माध्यम से जोनल रेलवे को निर्देश जारी किए हैं कि रेलवे सिग्नलिंग, टेलीकॉम, इलेक्ट्रिकल आदि केबलों के करीब खुदाई की आवश्यकता वाले कार्यों के लिए सभी निविदा दस्तावेजों में जेपीओ के प्रावधानों को शामिल किया जाए ताकि संविदाकारों से वसूली सुनिश्चित करने के लिए उन्हें कानूनी रूप से बाध्य किया जा सके। इससे संविदाकारों की ओर से लापरवाही से काम करने के कारण केबल कटने की घटनाओं के मामले में जोनल रेलवे को शास्ति वसूलने में मदद मिलेगी।</p>

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
वर्ष 2021 के प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा संख्या 2.9- विक्रेता सविदाकारों से खाली स्थानों के किराए पर सेवा कर का अनुद्ग्रहण।	मंडल रेलवे प्राधिकारी चार जोनल रेलवे (उत्तर रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे, पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्व मध्य रेलवे) में विभिन्न स्टेशनों पर स्टॉल को संस्थापित करने के लिए खाली जगह के किराए पर सेवा कर के उद्ग्रहण/संग्रहण करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप राजस्व प्राधिकारियों को देय शास्तियों के साथ सेवाकर के प्रति ₹ 7.88 करोड़ की देनदारी हुई। इसके कारण अनुचित व्यय हुआ।	<p>रेल मंत्रालय लेखापरीक्षा निष्कर्ष से सहमत है और स्वीकार किया है कि वेंडिंग सविदाकारों को जगह किराए पर देने पर सेवा कर एकत्र करने में विफलता निविदा दस्तावेज या लाइसेंसधारियों और भारतीय रेल के बीच मास्टर लाइसेंस समझौता (एमएलए) में लाइसेंस शुल्क (जो वार्षिक आधार पर एकत्र किया जाता है) पर सेवा कर का प्रावधान न होने के कारण थी।</p> <p>इस संबंध में रेल मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित उपचारात्मक कार्रवाई की गई है:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) के संबंध में जारी निर्देशों को क्रियान्वित किया जा रहा है। II. जीएसटी के खंड/प्रावधान को सभी चल रहे समझौतों में लागू किया गया है। लाइसेंसधारी इसके अनुसार जीएसटी का भुगतान कर रहे हैं।

पैरा सं./प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियाँ/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
वर्ष 2021 के प्रतिवेदन संख्या 22 का पैरा संख्या 4.4 - संविदाकार से स्रोत पर आयकर की कम कटौती और संविदाकार को भुगतान में विसंगतियाँ।	एक संविदाकार को ₹ 18.66 करोड़ का भुगतान दूसरी फर्म के पैन नंबर पर किया गया, जिसने रेलवे प्रशासन के साथ कोई समझौता नहीं किया था। परिणामस्वरूप, ₹ 3.24 करोड़ आयकर की कम कटौती हुई।	लेखापरीक्षा द्वारा मामला उठाए जाने के बाद, पूर्व मध्य रेलवे ने विस्तृत जांच और उसके बाद की कार्रवाई के लिए मामले को विजिलेंस को सौंपने का फैसला किया है।
वर्ष 2022 के प्रतिवेदन संख्या 25 का पैरा संख्या 2.6 - रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की कम वसूली होना।	रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार डाक विभाग को दी गई रेलवे मेल सेवाओं (आरएमएस) सुविधाओं के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क का समय-समय पर पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा संशोधन न करने के परिणामस्वरूप ₹ 16.19 करोड़ की कम वसूली हुई।	रेल मंत्रालय ने कहा कि रेलवे प्रशासन ने सहयोगी वित्त द्वारा विधिवत जांचे गए बिलों को जारी किया है। रेल मंत्रालय द्वारा इस मामले को डाक विभाग के साथ कार्रवाई हेतु उठाया जा रहा है।

1.11 अभिस्वीकृति

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





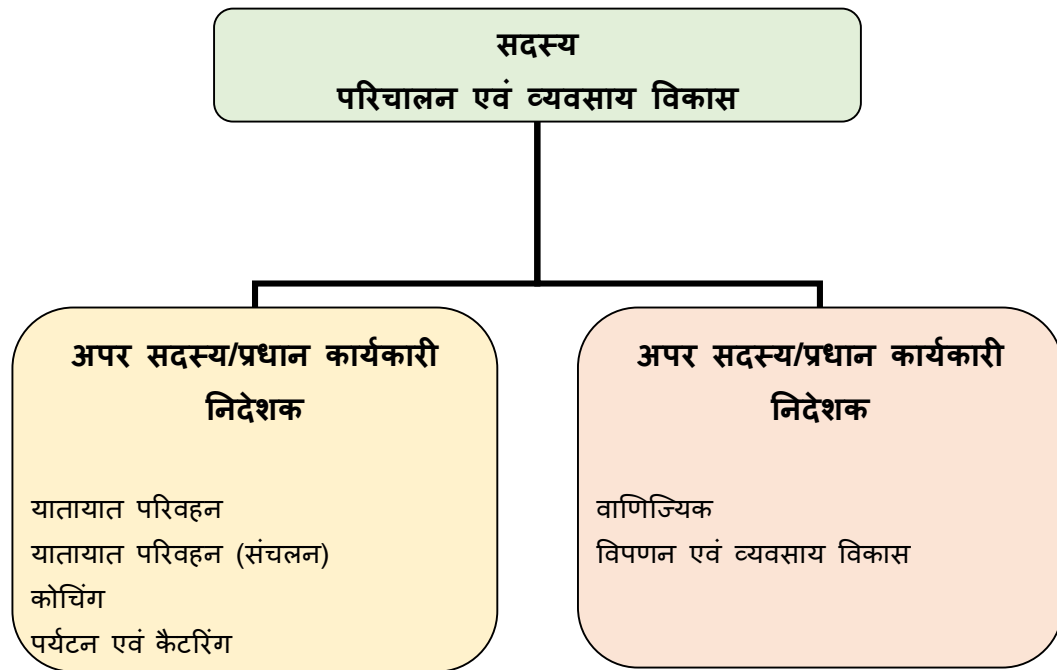
अध्याय II: परिचालन एवं व्यवसाय विकास



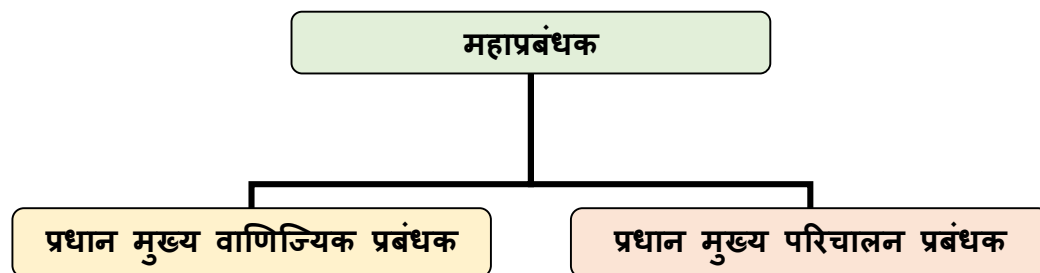
अध्याय II – परिचालन एवं व्यवसाय विकास

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

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



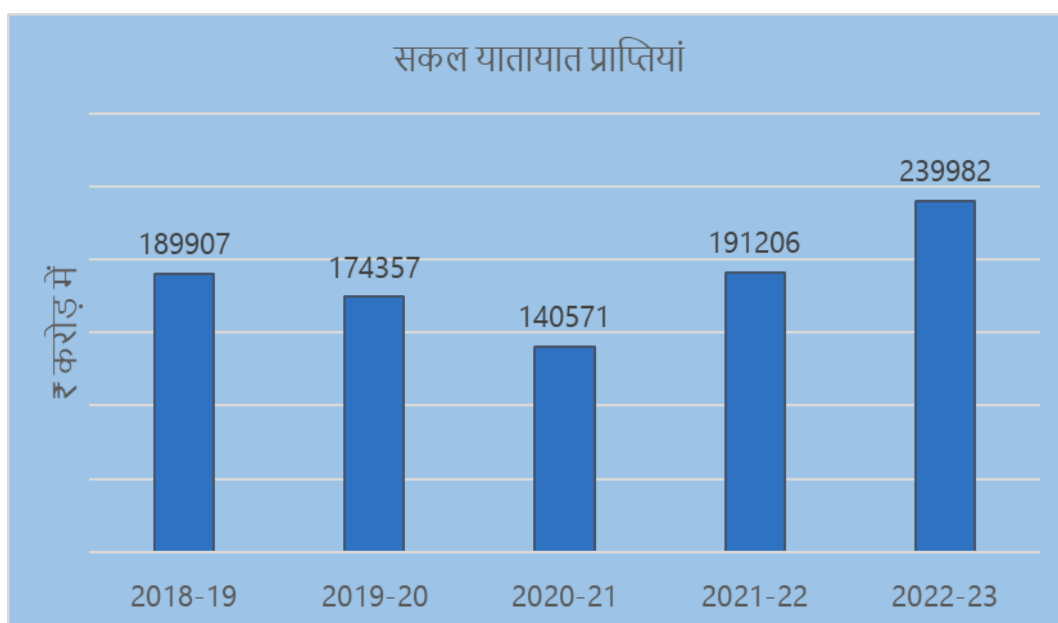
जोनल स्तर पर यातायात विभाग के दो विभाग अर्थात् परिचालन और वाणिज्यिक हैं। इन विभागों का नेतृत्व क्रमशः प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक

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

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

वर्ष 2022-23 के दौरान, कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 37,324.41 करोड़¹⁰ था। इस वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 2,39,982.56 करोड़¹¹ थी। पिछले पांच वर्षों के लिए सकल यातायात प्राप्तियों का तुलनात्मक ग्राफ नीचे दर्शाया गया है:

आकृति 2.1: पिछले पांच वर्षों के लिए सकल यातायात प्राप्तियां



स्रोत: पिछला लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2018-19 से 2021-22)। 2022-23 के लिए, भारतीय रेल की वार्षिक रिपोर्ट और लेख 2022-23 के अनुसार।

¹⁰ उप मुख्य शीर्ष 3002-3003 (07) - 2022-23 में परिचालन व्यय- यातायात।

¹¹ इसमें यात्री आय- ₹ 63,416.85 करोड़, माल-भाड़े से होने वाली आय- ₹ 1,62,262.90 करोड़, अन्य कोचिंग आय- ₹ 5,958.32 करोड़ और विविध आय- ₹ 8,498.60 करोड़, यातायात बकाया (उचंत) से समाशोधन- (-) ₹ 154.11 करोड़ शामिल हैं।

2022-23 के दौरान, यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष की तुलना में 81.76 प्रतिशत¹² की वृद्धि हुई। हालाँकि, यह प्री-कोविड स्तर हासिल करने में विफल रहा। 2022-23 में, यात्री आय में पिछले वर्ष की तुलना में 61.72 प्रतिशत¹³ वृद्धि हुई। 2022-23 में, माल ढुलाई में 6.58 प्रतिशत¹⁴ की वृद्धि हुई। माल-भाड़े से होने वाली आय में पिछले वर्ष की तुलना में 15 प्रतिशत¹⁵ की वृद्धि हुई। वर्ष 2022-23 में विविध आय पिछले वर्ष की तुलना में 40.05 प्रतिशत बढ़कर ₹ 6,068 करोड़ से ₹ 8,498.60 करोड़ हो गई।

वर्ष के दौरान, वाउचर, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, वाणिज्यिक और परिचालन विभागों के 1,191 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी।

इस अध्याय में भारतीय रेल में यात्री और माल-भाड़ा व्यवसाय पर नियमों और विनियमों के कार्यान्वयन में अनुपालन मुद्दों पर चर्चा करने वाले सात पृथक पैराग्राफ शामिल हैं।

2.1 शंटिंग शुल्क की गैर-वसूली: पूर्व मध्य रेलवे

पूर्व मध्य रेलवे के बीना साइडिंग (बीसीएसके) में रेलवे इंजन का उपयोग करके शंटिंग गतिविधि के लिए शंटिंग शुल्क नहीं लगाने के परिणामस्वरूप अप्रैल 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान साइडिंग मालिक से ₹ 50.77 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने 2009 के रेट सर्कुलर नंबर 14 के माध्यम से शंटिंग शुल्क के संबंध में एक समेकित और संशोधित निर्देश जारी किया। सर्कुलर के

¹² भारतीय रेल में 2022-23 के दौरान 6,395.76 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की, जबकि पिछले वर्ष 3,518.83 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की थी। 2018-19 और 2019-20 में यात्रियों की संख्या क्रमशः 8439.06 मिलियन और 8085.74 मिलियन थी।

¹³ 2021-22 में ₹ 39,214.39 करोड़ और 2022-23 में ₹ 63,416.85 करोड़।

¹⁴ 2021-22 में 1,415.87 मिलियन टन और 2022-23 में 1,509.10 मिलियन टन।

¹⁵ 2021-22 में ₹ 1,41,096.39 करोड़ और 2022-23 में ₹ 1,62,262.90 करोड़।

अनुसार, साइडिंग पर रेलवे के लोकोमोटिव के उपयोग करके शंटिंग ऑपरेशन करने के लिए शंटिंग शुल्क लगाया जाता है, भले ही साइडिंग को दूरी के आधार¹⁶ पर माल ढुलाई के लिए अधिसूचित किया गया हो या अन्यथा। शुल्क वास्तविक शंटिंग समय और 'ट्रेन इंजन' या 'शंटिंग इंजन' के लिए विद्यमान 'अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत (एआईइएचसी)' के आधार पर लगाया जाना चाहिए, जैसा भी मामला हो। सर्कुलर में आगे कहा गया है कि जिन साइडिंग में ग्राहकों के खाते पर शंटिंग के लिए ट्रेन इंजन का उपयोग किया जाता है, वहां शंटिंग शुल्क की गणना आगमन से प्रस्थान तक साइडिंग के भीतर ट्रेन इंजन की उपलब्धता के कुल समय के लिए की जानी चाहिए, भले ही शंटिंग का समय कुल समय जिसके दौरान ट्रेन इंजन साइडिंग के भीतर उपलब्ध है, से कम हो।

पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) के धनबाद मंडल के अंतर्गत बीना प्राइवेट साइडिंग (बीसीएसके) में संरक्षित किए गए दैनिक आपूर्ति/सारांश रजिस्टर (डीएसआर) की जांच (अगस्त 2023) से पता चला कि अप्रैल 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान कोयले पर माल-भाड़ा दूरी के आधार पर लिया गया था। आगे यह देखा गया कि बीओएक्सएन/बीओबीआरएन वैगनों में रोक को खींचने और धकेलने से लोडिंग की पूरी प्रक्रिया के दौरान ट्रेन का इंजन अपनी स्थिति में बना रहा। इन शंटिंग गतिविधियों को करने के लिए, इस अवधि के दौरान ट्रेन के इंजनों को कुल 32,681 घंटों के लिए साइडिंग के अंदर रोक़ा गया था, लेकिन रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2020 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान 32,681 घंटों के लिए 2,670 रोक की शंटिंग के लिए शंटिंग शुल्क बिल जारी नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप बीना प्राइवेट साइडिंग (बीसीएसके) के साइडिंग मालिक से शंटिंग शुल्क ₹ 50.77 करोड़ की वसूली नहीं हुई (*अनुलग्नक- 2.1*)।

मामला सितंबर 2023 में पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। उनके जवाब (जनवरी 2024) में कहा गया था कि रेलवे बोर्ड से बीना साइडिंग के संबंध में शंटिंग शुल्क लगाने के बारे में स्पष्टीकरण मांगा गया था (नवंबर और दिसंबर 2023)। रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट किया (जनवरी 2024) कि शंटिंग का

¹⁶ प्रारंभिक स्टेशन से साइडिंग में अंतिम बिंदु तक माल-भाड़ा।

अर्थ है जोड़ने, अलग करने या स्थानांतरित करने या किसी अन्य उद्देश्य के लिए किसी इंजन या किसी अन्य स्व-चालित वाहन या किसी इंजन के साथ या बिना किसी इंजन के वाहन या वाहनों का संचलन। लोडिंग हेतु रैक की आवाजाही के लिए लोकोमोटिव का उपयोग शंटिंग गतिविधि है और शंटिंग शुल्क साइडिंग मालिक से वसूला जाना चाहिए। तदनुसार, अब अक्टूबर 2023 से शंटिंग शुल्क लगाया जा रहा है और अक्टूबर 2023 से फरवरी 2024 तक की अवधि के लिए इस पर ₹ 1.01 करोड़ की राशि प्राप्त हुई है। आगे बताया गया कि पिछली अवधि के लिए शंटिंग शुल्क की गणना प्रक्रियाधीन है।

इस प्रकार, रेल प्रशासन बीसीएसके के संबंध में शंटिंग शुल्क की प्रयोज्यता के संदर्भ में लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत हो गया है। हालाँकि अप्रैल 2020 से मार्च 2023 की अवधि के लिए लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए ₹ 50.77 करोड़ के बकाया शंटिंग शुल्क की वसूली की जानी है, अप्रैल 2023 से सितंबर 2023 की अवधि और अप्रैल 2020 से पहले की अवधि के लिए वसूली योग्य अतिरिक्त राशि की इसे रेलवे प्रशासन द्वारा गणना करना और इसे वसूलना बाकी है।

मामला अप्रैल 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

रेलवे प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसी तरह की चूक अन्य साइडिंग में नहीं हो रही है जिसके परिणामस्वरूप शंटिंग शुल्क की वसूली नहीं हो रही हो।

2.2 कम उपयोग या कम मांग वाली ट्रेन के संचालन से संबंधित प्रस्तावों पर निष्क्रियता के कारण हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

बेंगलुरु (एसबीसी) मंडल द्वारा बार-बार रिपोर्ट करने के बाद भी सत्य साईं प्रशांति निलयम (एसएसपीएन) स्टेशन और केएसआर बेंगलुरु सिटी (एसबीसी) स्टेशन के बीच एक एक्सप्रेस ट्रेन का कम उपयोग या कम मांग होने के बाद भी, दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) ने इसका परिचालन जारी रखा। इसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2022-23 की अवधि के दौरान इसके संचालन पर ₹ 17.47 करोड़ की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने जून 2005 में ट्रेनों के प्रस्तावित रद्दीकरण हेतु सूचीबद्ध करने के लिए कुछ मानदंड निर्धारित किए थे, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया था कि यदि आय की क्षमता (आरक्षित और अनारक्षित दोनों जगह) दोनों दिशा में पूरे वर्ष के लिए औसतन 30 प्रतिशत से कम थी, जोनल रेलवे ऐसी ट्रेनों को रद्द करने के लिए सूचीबद्ध कर सकता है और अंतिम निर्णय के लिए प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेज सकता है।

बेंगलुरु मंडल (एसबीसी) के परिचालन विभाग के अभिलेखों की समीक्षा (नवंबर और दिसंबर 2022) के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि ट्रेन संख्या 12691/12692 चेन्नई सेंट्रल (एमएसएस) स्टेशन और श्री सत्य साईं प्रशांति निलयम (एसएसपीएन) स्टेशन के बीच वाया केएसआर बेंगलुरु (एसबीसी) स्टेशन (आने-जाने के लिए) संचालित की जा रही है। एसबीसी स्टेशन और एसएसपीएन स्टेशन के बीच दोनों दिशाओं में ट्रेन के कम उपयोग या कम मांग के कारण, एसबीसी मंडल की परिचालन शाखा ने जोनल मुख्यालय/दपरे को निम्नलिखित प्रस्ताव दिए:

- (i) एसबीसी स्टेशन पर ट्रेनों की भीड़ और लोको रिवर्सल से बचने के लिए, उपरोक्त ट्रेन को एसबीसी स्टेशन को छुए बिना कृष्णराजपुरम (केजेएम)-चन्नासंद्रा (सीएसडीआर)-येलहंका (वाईएनके) से होकर चलाया जाए (दिसंबर 2016),

- (ii) 30 प्रतिशत से कम व्यस्तता के साथ चलने के कारण एसएसपीएन स्टेशन और एसबीसी स्टेशन के बीच दोनों दिशाओं में ट्रेन का आंशिक रद्दीकरण¹⁷ (जनवरी 2017),
- (iii) नवनिर्मित चिक बनावर (बीएडब्ल्यू)-हासन (एचएसएस) लाइन के माध्यम से ट्रेन को डायवर्ट करने के लिए (फरवरी 2018), और
- (iv) या तो ट्रेन को मैसूर (एमवाईएस) तक (एसबीसी से अन्य मार्ग पर) विस्तारित करने के लिए या बेंगलुरु छावनी (बीएनसी) पर ट्रेन को शॉर्ट टर्मिनेट/आरंभ करने के लिए (मई 2022)।

हालाँकि, उपरोक्त प्रस्तावों में से कोई भी लागू नहीं किया गया और ट्रेन एसबीसी स्टेशन और एसएसपीएन स्टेशन (आने और जाने) के बीच कम उपयोग या कम मांग के साथ चलती रही। लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2017 से मार्च 2023¹⁸ की अवधि के लिए एसएसपीएन स्टेशन और एसबीसी स्टेशन (आने और जाने) के बीच ट्रेन की अधिभोग (ऑक्यूपेंसी) की जांच की और यह देखा गया कि उपरोक्त अवधि के दौरान ट्रेन की अधिभोग (ऑक्यूपेंसी) 2 प्रतिशत से कम थी। ट्रेन की परिचालन लागत बहुत अधिक थी और इस अवधि के दौरान इन स्टेशनों के बीच ट्रेन चलाने से ₹ 17.47 करोड़ की हानि हुई।

यह मामला फरवरी/मई 2023 में रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया। अपने उत्तर (मार्च 2023) में, जोनल रेल प्रशासन ने उन प्रस्तावों को दोहराया जो एसबीसी मंडल के परिचालन विभाग द्वारा दिसंबर 2016 से मई 2022 तक प्रस्तुत किए गए थे। इसमें आगे कहा गया है कि चूंकि उपरोक्त ट्रेन, एक समय सारणीबद्ध ट्रेन है, इसलिए इसे बीएनसी स्टेशन पर समाप्त करने के लिए रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना जोनल रेलवे द्वारा स्वतः कार्रवाई नहीं की जा सकती है। बीएनसी स्टेशन पर ट्रेन को समाप्त करने का प्रस्ताव जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया है और इसके लिए मंजूरी अभी भी प्रतीक्षित है।

¹⁷ आंशिक रद्दीकरण का अर्थ है ट्रेन को मूल गंतव्य स्टेशन तक चलाने के बजाय किसी मध्यवर्ती स्टेशन पर समाप्त करना।

¹⁸ कोविड-19 के कारण ट्रेन सेवाओं के निलंबन की अवधि को छोड़कर।

जोनल रेलवे प्रशासन का जवाब सामूहिक विफलता की ओर इशारा करता है। इससे पता चलता है कि हालांकि दिसंबर 2016 में एसबीसी मंडल द्वारा समस्या को उजागर किया गया था, लेकिन जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा इस मुद्दे को छह साल बाद ही रेल मंत्रालय के ध्यान में लाया गया। इसके अलावा, जोनल रेलवे द्वारा प्रस्ताव प्रस्तुत करने के एक वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी, रेल मंत्रालय द्वारा इस पर अंतिम निर्णय लिया जाना बाकी है।

इस प्रकार, एसएसपीएन स्टेशन और एसबीसी स्टेशन के बीच एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 12691/12692 के कम उपयोग या कम मांग की पहचान कर और नुकसान से बचने के लिए एसबीसी मंडल की परिचालन शाखा द्वारा प्रस्तावों के बाद भी, रेल मंत्रालय द्वारा कोई निर्णय नहीं लिया गया है और ट्रेन अभी भी चल रही है (अक्टूबर 2023)। इसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2022-23 की अवधि के दौरान इसके संचालन पर ₹ 17.47 करोड़ की हानि हुई। यह हानि तब तक जारी रहेगी जब तक कि इसके संचालन पर रेल मंत्रालय द्वारा अंतिम निर्णय ले लिया नहीं जाता।

मामला फरवरी 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिशें:

- *रेल मंत्रालय को एसबीसी मंडल और दपरे जोन द्वारा दिए गए सुझावों के आलोक में ट्रेन के संचालन की समीक्षा करनी चाहिए और दिए गए सुझावों पर उचित निर्णय लेना चाहिए।*
- *इस मुद्दे को रेल मंत्रालय के ध्यान में लाने में जोनल रेलवे की ओर से हुई देरी की जांच की जा सकती है और जिम्मेदारी तय की जा सकती है।*

2.3 मार्गों के गैर/विलंबित उन्नयन के कारण राजस्व की हानि: पश्चिम रेलवे

रेल मंत्रालय ने उन मार्गों का सीसी+8¹⁹ में रूपांतरण करने तक उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाकर इनमें उद्गम-गंतव्य जोड़े के लिए सीसी+8 टन एक्सल लोड की माल ढुलाई की अनुमति दी, जहां सीसी+6/सीसी+4 स्ट्रेच मार्ग की कुल दूरी के 10 प्रतिशत के भीतर थे। ये निर्देश पश्चिम रेलवे में तीन ऐसे मार्गों पर दो साल से अधिक की देरी के बाद लागू किए गए, जिसके कारण रेल में 51,453 टन सामान की कम लोडिंग हुई, जिसके परिणामस्वरूप जून 2021 से सितंबर 2023 की अवधि के दौरान ₹ 6.17 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। एक अन्य ऐसे मार्ग पर, इन निर्देशों को अभी तक लागू नहीं किया गया था। जिसके कारण 23,817 टन सामान को रेल में लोड नहीं किया जा सका, जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2022 से सितंबर 2023 की अवधि के दौरान ₹ 6.45 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

वैगनों/सीसी+8 मार्गों आदि की अनुमेय वहन क्षमता (पीसीसी) पर रेल मंत्रालय (रे.म.) के मई 2020²⁰ के दर मास्टर परिपत्र में कहा गया है कि "ऐसे मामलों में जहाँ यातायात उन मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिनमें दो या अधिक अलग-अलग मार्ग जैसे एक्सेप्टेड सीसी+6 मार्ग, यूनिवर्सलिसेड सीसी+6 मार्ग, सीसी+8 मार्ग आदि शामिल होते हैं, प्रभार्य भार उस मार्ग का पीसीसी होगा जिसके लिए पीसीसी सबसे अधिक प्रतिबंधात्मक है। इन मार्गों पर विभिन्न प्रकार के वैगनों की पीसीसी को विभिन्न मार्गों के लिए उपरोक्त दर मास्टर परिपत्र में अधिसूचित किया गया था।

¹⁹ सीसी+8 रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित मार्ग की एक श्रेणी है जिसमें विभिन्न प्रकार के वैगनों के लिए वस्तु-वार अलग-अलग अनुमेय वहन क्षमता (पीसीसी) होती है।

²⁰ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या टीसीआर/1394/2019/1 दिनांक 01 मई 2020।

भारतीय रेल के माल-भाड़ा लोडिंग और राजस्व पर सीसी+6/सीसी+4²¹ स्ट्रेच के प्रतिकूल प्रभाव को देखते हुए, रेल मंत्रालय ने जोनल रेलवे को निर्देश दिया (नवंबर 2020)²² कि सभी सीसी+6 स्ट्रेच जो अलग-थलग हैं, उन्हें युद्धस्तर पर सीसी+8 मार्गों में परिवर्तित किया जाना चाहिए। जब तक सीसी+8 में परिवर्तन पूरा नहीं हो जाता, तब तक इन सीसी+6/सीसी+4 स्ट्रेच पर उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाकर ऐसे उद्गम-गंतव्य (ओडी) जोड़े पर सीसी+8 की पीसीसी के साथ लोड करने की अनुमति दी जा सकती है, जहां सीसी+6/सीसी+4 स्ट्रेच बहुत कम (कुल दूरी के 10 प्रतिशत के भीतर) है। इसके अलावा, जोनल रेलवे को ऐसे मार्गों की पहचान करने और सीसी+8 टन लोडेड ट्रेनों को चलाने की अधिसूचना के लिए 25 नवंबर 2020 तक सीसी+6/सीसी+4 हिस्सों पर उचित गति प्रतिबंध का सुझाव देने का भी निर्देश दिया गया था।

अभिलेख/माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) डेटा की समीक्षा (दिसंबर 2022 और सितंबर 2023) के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि चार उद्गम-गंतव्य (ओडी) जोड़े डब्ल्यूसीएसजी²³-डब्ल्यूसीएनए²⁴, डब्ल्यूपीए²⁵-एपीजेजी²⁶, एमएपीडी²⁷-एपीजेजी और डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी²⁸ में जहां सीसी+6 स्ट्रेच कुल मार्ग लंबाई के 0.05 प्रतिशत से 7.47 प्रतिशत के बीच था, जोनल रेलवे की निगरानी और ठोस प्रयासों की कमी के कारण डब्ल्यूसीएसजी-डब्ल्यूसीएनए (14/12/2023), डब्ल्यूपीए-एपीजेजी (5/3/2024) और एमएपीडी-एपीजेजी (5/3/2024) के तीन ओडी जोड़े में रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों को दो साल से अधिक की देरी से लागू किया गया था। इससे 450 रैक

²¹ सीसी+6 मार्ग में वैगनों की वहन क्षमता सीसी+6 मार्ग की तुलना में दो/एक टन कम होती है।

²² रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2020/टीटी-1/एस/27/9 दिनांक 17 नवंबर 2020।

²³ डब्ल्यूसीएसजी- पश्चिम रेलवे की वंडर सीमेंट साइडिंग।

²⁴ डब्ल्यूसीएनए- पश्चिम रेलवे की मेसर्स वंडर सीमेंट लिमिटेड (नरदाना से शुरू होने वाली)।

²⁵ डब्ल्यूपीए- पश्चिम रेलवे की वेस्ट पोर्ट साइडिंग।

²⁶ एपीजेजी- पूर्व मध्य रेलवे की मेसर्स अदानी पावर (झारखंड) लिमिटेड साइडिंग।

²⁷ एमएपीडी- पश्चिम रेलवे की मेसर्स अदानी पेट्रोनेट (दाहेज) पोर्ट लिमिटेड साइडिंग।

²⁸ एफजीटीपी- उत्तर रेलवे की फिरोज गांधी थर्मल प्रोजेक्ट साइडिंग।

में प्रति वैगन एक/दो टन की सीमा तक सीसी+8 रूट के पीसीसी की तुलना में कम सामान लोड हुआ। यदि इन निर्देशों को समय पर लागू किया गया होता, तो रेलवे अपने ग्राहकों को जून 2021 से सितंबर 2023 तक 450 रेक में 51,453 टन अतिरिक्त सामान लोड करने की सुविधा प्रदान कर सकता था और ₹ 6.17 करोड़ का राजस्व अर्जित कर सकता था। इसके अलावा, डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी की ओडी जोड़ी के मामले में, मार्ग को अभी (जुलाई 2024) सीसी+8 के रूप में अधिसूचित किया जाना है। परिणामस्वरूप, लोडिंग और राजस्व सृजन सीसी+6 मानदंडों के अनुसार था, जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2022 से सितंबर 2023 की अवधि के दौरान 237 रेक में 23,817 टन सामान लोड नहीं किया गया, जिससे ₹ 6.45 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ, जैसा कि **अनुलग्नक 2.2** में विवरण दिया गया है।

मामला अक्टूबर 2023 में पश्चिम रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। उनके जवाब (अप्रैल 2024) में, यह कहा गया था कि डब्ल्यूसीएसजी-डब्ल्यूसीएनए की ओडी जोड़ी के मामले में, नारदाना (एनडीएन) से डब्ल्यूसीएनए साइडिंग तक 3.48 किलोमीटर लंबाई का एक छोटा सीसी+6 स्ट्रेच को कोविड अवधि के दौरान जिसने फरवरी 2022 तक कार्यालय के कामकाज को प्रतिबंधित कर दिया, चूक के कारण सीसी+8 मार्ग के रूप में अधिसूचित नहीं किया जा सका। हालांकि, अनियमितता का पता लगाने के बाद, उपरोक्त स्ट्रेच को सीसी+8 के रूप में 14 दिसंबर 2023 से अधिसूचित किया गया था। डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी, डब्ल्यूपीए-एपीजेजी और एमएपीडी-एपीजेजी के ओडी जोड़े के संबंध में, यह कहा गया था कि इन ओडी जोड़े में सीसी+6 स्ट्रेच²⁹ पश्चिम रेलवे से संबंधित नहीं हैं और उत्तर रेलवे (उरे) और पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) के अधिकार क्षेत्र में आते हैं।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। एनडीएन-डब्ल्यूसीएनए को कोविड प्रतिबंध हटने के काफी समय बाद तक सीसी+8 के रूप में अधिसूचित नहीं

²⁹ उन्नाव जंक्शन से ऊंचाहार जंक्शन- 112.13 किलोमीटर उत्तर रेलवे के अंतर्गत डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी ओडी जोड़े में। लखीसराय जंक्शन से किऊल जंक्शन- 1.19 किलोमीटर पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत डब्ल्यूपीए-एपीजेजी और एमएपीडी-एपीजेजी के ओडी जोड़े में।

किया गया था और अक्टूबर 2023 में लेखापरीक्षा द्वारा मामला उठाए जाने के बाद ही ऐसा किया गया था।

एमएपीडी-एपीजेजी, डब्ल्यूपीए-एपीजेजी और डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी ओडी जोड़े के मामले में, रेलवे प्रशासन की यह टिप्पणी कि इन ओडी जोड़े में सीसी+6 स्ट्रेच पूमरे और उरे के अधिकार क्षेत्र में आते हैं, स्वीकार्य नहीं है। चूंकि पश्चिम रेलवे से आने वाले यातायात के कारण रेलवे को राजस्व की हानि हुई थी, इसलिए उन्हें इन सीसी+6 हिस्सों को सीसी+8 के रूप में अधिसूचित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई शुरू करने के लिए संबंधित जोन (पूमरे और उरे) के साथ मामला उठाना चाहिए था। डब्ल्यूपीए-एपीजेजी और एमएपीडी-एपीजेजी के संबंध में आठ महीने की देरी के बाद पूर्व मध्य रेलवे में ऐसा किया गया। उत्तर रेलवे में शेष एक ऐसे ओडी जोड़े (डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी) को अभी तक अधिसूचित नहीं किया गया है (जुलाई 2024)।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के निर्देशों के गैर-कार्यान्वयन/कार्यान्वयन में देरी के कारण, रेलवे को जून 2021 से सितंबर 2023 की अवधि के लिए ₹ 12.62 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। राजस्व की यह हानि तब तक जारी रहेगी, जब तक शेष डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी ओडी जोड़े को सीसी+8 के रूप में अधिसूचित किया नहीं जाता।

मामला जुलाई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय यह सुनिश्चित करें कि डब्ल्यूपीए-एफजीटीपी उद्गम-गंतव्य जोड़े को बिना किसी देरी के सीसी+8 रूट के रूप में अधिसूचित किया जाए। पश्चिम रेलवे सभी मार्गों की समीक्षा करें और सुनिश्चित करें कि ऐसी कोई अन्य अधिसूचना लंबित नहीं है।

2.4 अनुचित एसटीएस रियायत की मंजूरी के कारण रेलवे को ₹ 11.02 करोड़ की हानि: दक्षिण रेलवे

अतिरिक्त यातायात जुटाने के लिए, रेलवे द्वारा स्टेशन-से-स्टेशन दरों (एसटीएस) की योजना के तहत माल ढुलाई दरों में रियायत दी गई। रेलवे बोर्ड ने व्यापक दिशा-निदेश जारी किए, जिसमें विशेष रूप से जोनल रेलवे को यह सुनिश्चित करने का निदेश दिया गया कि इस रियायत के परिणामस्वरूप माल ढुलाई में वृद्धि हो और परेषित लोडिंग बिंदुओं को बदलकर या मौजूदा यातायात को परिवर्तित करके नए यातायात के नाम पर रियायत न ले सकें। हालाँकि, दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अनुचित रियायत को मंजूरी दे दी, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को ₹ 11.02 करोड़ की हानि हुई।

रेलवे अधिनियम 1989 (धारा 32 (क)) में किसी भी वस्तु की ढुलाई के संबंध में रेलवे प्रशासन द्वारा 'स्टेशन से स्टेशन दर' उद्धृत करने का प्रावधान है, जो कि निर्दिष्ट शर्तों के अधीन है।

अधिक यातायात जुटाने के लिए, रेल मंत्रालय (रे.म.) ने स्टेशन-से-स्टेशन दरें (एसटीएस) योजना के तहत माल ढुलाई दरों में रियायत देने के लिए व्यापक दिशानिर्देश जारी किए (सितंबर 2016)³⁰। रेलवे बोर्ड द्वारा जोनल रेलवे को यह सुनिश्चित करने का निर्देश दिया गया कि एसटीएस के तहत रियायत देने से आसपास के क्षेत्रों से मौजूदा यातायात को परिवर्तित करने के बजाय उस वस्तु के लिए उस स्टेशन/क्लस्टर³¹ के एनटीकेएम³² में समग्र वृद्धि होनी चाहिए। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने जोनल रेलवे को यह सुनिश्चित करने का भी निर्देश दिया कि एसटीएस के लिए आवेदन करने वाली पार्टी लोडिंग पॉइंट को बदलकर रियायत का लाभ नहीं उठाती है, यानी यदि किसी विशेष स्टेशन 'ए' से

³⁰ रेल मंत्रालय का 2016 का दर परिपत्र संख्या 26

³¹ एक दूसरे के बहुत निकट स्थित स्टेशन, जिसमें किसी भी दो स्टेशनों के बीच अधिकतम दूरी 150 किलोमीटर से अधिक नहीं होनी चाहिए।

³² एनटीकेएम लोड की गई वस्तु के शुद्ध वजन और उसे ले जाने वाली किलोमीटर की दूरी का गुणनफल है।

यातायात को उसी ग्राहक द्वारा स्टेशन 'बी' में स्थानांतरित किया जाता है, तो इसे नए ट्रेफ़िक के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।

यह रियायत केवल वृद्धिशील और यातायात बेंचमार्क एनटीकेएम से अधिक, जो कि पिछले 24 महीनों की संगत अवधि का औसत एनटीकेएम होती है, पर ही दी जानी थी। यह रियायत यातायात की बढ़ती मात्रा को आकर्षित करने के लिए होगी, जो सामान्य प्रशुल्क दर³³ (एनटीआर) पर प्रतिशत छूट के रूप में दी जाएगी जो 30 प्रतिशत से अधिक नहीं होगी।

रियायत का लाभ उठाने के इच्छुक रेल उपयोगकर्ताओं को, मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को आवेदन करना होगा। एसटीएस प्रस्ताव को डीआरएम द्वारा नामित, मंडलीय अधिकार प्राप्त समिति (डीईसी) द्वारा सत्यापित किया जाना है। डीईसी द्वारा सत्यापन के बाद, वरिष्ठ डीसीएम द्वारा अनुमोदित होने के बाद प्रस्ताव को डीआरएम द्वारा मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, मुख्य परिचालन प्रबंधक और वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी के माध्यम से महाप्रबंधक द्वारा अंतिम अनुमोदन के लिए जोनल मुख्यालय को भेजा जाएगा।

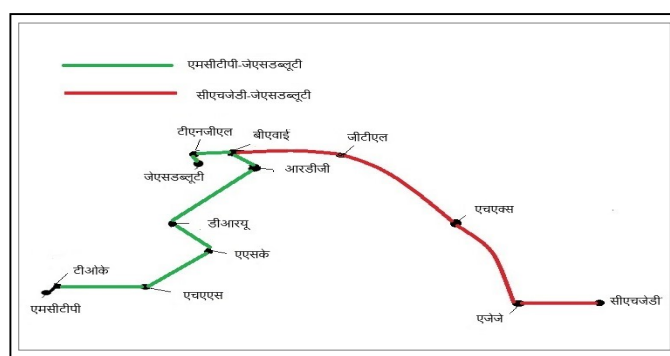
रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया (नवंबर 2017) कि यदि कोई ग्राहक किसी स्टेशन/क्लस्टर के लिए कोई नयी वस्तु पेश करता है और यदि पिछले 24 महीनों से उस विशेष स्टेशन/क्लस्टर से उस वस्तु की कोई लोडिंग नहीं हुई है, तो उक्त स्टेशन/क्लस्टर से इस वस्तु के लिए मानक एनटीकेएम 'शून्य' हो जाता है और एसटीएस के तहत रियायत पहली रेक से ही लागू हो जाती है। जोनल रेलवे को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि रियायत दिए जाने से उस वस्तु के लिए उस स्टेशन/क्लस्टर के एनटीकेएम में समग्र वृद्धि हो, न कि निकटवर्ती क्षेत्रों से मौजूदा यातायात को वहाँ स्थानांतरित किया जाए। रेल मंत्रालय ने (फरवरी 2018) दोहराया कि बंदरगाहों पर प्राप्त आयातित यातायात के मामले में 150 किमी की अधिकतम दूरी पर्याप्त नहीं हो सकती है। अर्थात्,

³³ एनटीआर किसी वस्तु के परिवहन के लिए कुल शुल्क है, जिसमें मूल भाड़ा दर के साथ-साथ व्यस्त मौसम अधिभार, पूरक शुल्क, विकास शुल्क, टर्मिनल शुल्क, ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक शुल्क आदि जैसे मांग प्रबंधन शुल्क शामिल हैं।

आयातित यातायात का एक बंदरगाह से दूसरे बंदरगाह तक डायवर्सन रोकने के लिए बहुत अधिक दूरी भी पर्याप्त नहीं हो सकती। यह भी कहा गया कि नीति के पीछे की भावना यह है कि एसटीएस योजना के तहत लाभ प्राप्त करने के लिए एक स्टेशन का यातायात दूसरे स्टेशन पर डायवर्ट नहीं किया जाना चाहिए। आयातित यातायात को एक बंदरगाह से दूसरे बंदरगाह की ओर डायवर्सन से रोकने के लिए, जोनल रेलवे को निदेश दिया गया कि वे आयात यातायात से संबंधित एसटीएस प्रस्तावों का मूल्यांकन करते समय वैकल्पिक बंदरगाहों/टर्मिनलों (अन्य जोन में स्थित) पर आयातित यातायात को ध्यान में रखें।

दक्षिण रेलवे (दरे) में, आयातित चूना पत्थर, जो एक मौजूदा यातायात है, को मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा चेन्नई हार्बर जवाहर डॉक्स (सीएचजेडी) से तोरणगल्लू स्थित जेएसडब्ल्यू लिमिटेड साइडिंग (जेएसडब्ल्यूटी) तक नियमित रूप से बुक किया जाता था। मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड ने मँगलोर पोर्ट³⁴ से जेएसडब्ल्यूटी और जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड/साइडिंग, मेचेरी रोड (एमसीएसआई) तक 1 से 2 मेट्रिक टन चूना पत्थर/डोलोमाइट को हैंडल करने के लिए एसटीएस योजना के तहत रियायत देने के लिए आवेदन किया (जनवरी 2021)।

पालक्कड़ मंडल की मंडलीय अधिकार प्राप्त समिति (डीईसी) ने प्रस्तावित यातायात को 'नया यातायात' माना और स्टेशनों के समूह के लिए मानक 'शून्य' तय करने की सिफारिश की। स्टेशन से स्टेशन' दर योजना के तहत पीएनएमएन और सीएमसीपी से जेएसडब्ल्यूटी पर 22 प्रतिशत, पीएनएमएन और सीएमसीपी से एमसीएसआई पर 20 प्रतिशत की माल-भाड़ा



³⁴ न्यू मँगलोर पोर्ट साइडिंग, पेनमबुरु (पीएनएमएन), चेटीनाड मँगलोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पेनमबुरु (सीएमसीपी) [जिसका नाम बदलकर मँगलोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पेनमबुरु (एमसीटीपी) कर दिया गया है]

रियायत देने के प्रस्ताव को महाप्रबंधक/दरे द्वारा अनुमोदन दिया गया (फरवरी 2021)। इस संबंध में मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड, तोरणगल्लू और दक्षिण रेलवे के बीच 1/3/2021 से 28/2/2022 तक की अवधि के लिए एक समझौता किया। समझौते की अवधि के दौरान, सीएमसीपी से जेएसडब्ल्यूटी तक चूना पत्थर की 132 रेक परिवहन की गईं और मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड को ₹ 11.02 करोड़ की रियायत दी गई। मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड ने एमसीटीपी से एमसीएसआई के लिए चूना पत्थर यातायात के दो रेक बुक किए, जिसके लिए कोई एसटीएस रियायत का दावा नहीं किया गया।

प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक और प्रधान मुख्य अभियंता के कार्यालयों के उच्च एक्सल लोड, एफओआईएस³⁵ डेटा और आईआरपीएसएम³⁶ डेटा रिकॉर्ड से संबंधित फाइलों की जांच (जून 2022 और दिसंबर 2022) के दौरान लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित कमियां पाई:

- एसटीएस योजना के तहत, सीएमसीपी से ट्रैफिक बुकिंग शुरू होने के बाद सीएचजेडी में मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा ट्रैफिक बुकिंग में 2020-21 की तुलना में 2021-22 में 83 प्रतिशत की गिरावट आई, जैसा कि नीचे दी गई तालिका 2.1 से देखा जा सकता है:

³⁵ एफओआईएस- माल परिचालन सूचना प्रणाली भारतीय रेल पर मालगाड़ियों के लिए एक प्रबंधन मॉड्यूल है।

³⁶ आईआरपीएसएम- भारतीय रेल परियोजनाएं मंजूरी और प्रबंधन) एक वेब-आधारित एप्लिकेशन है जो रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे/पीयू, मंडलों आदि में परियोजनाओं के प्रसंस्करण और मंजूरी के बाद वर्क्स प्रोग्राम, पिक बुक और अन्य मंजूरी पुस्तकों की छपाई के लिए जोनल रेलवे और पीयू से रेलवे बोर्ड को 'प्रगति में काम' में संशोधन के साथ 'नए काम' प्रस्तावों के ऑनलाइन सृजन और अग्रोषण की अनुमति देता है।

तालिका 2.1: सीएचजेडी और सीएमसीपी पर चूना पत्थर की लोडिंग का रुझान

वर्ष	सीएचजेडी और सीएमसीपी पर चूना पत्थर की लोडिंग का रुझान (टन में)	
	सीएचजेडी	सीएमसीपी
2019-20	4,37,755	0
2020-21	15,23,386	0
2021-22	2,84,104	5,12,330

स्रोत: एफओआईएस डेटा।

- हालांकि दरे प्रशासन को आयातित चूना पत्थर के मौजूदा नियमित यातायात के बारे में पता था, जिसे मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा चेन्नै हार्बर जवाहर डॉक्स (सीएचजेडी) से तोर्णगल्लू में जेएसडब्ल्यू लिमिटेड साइडिंग(जेएसडब्ल्यूटी) के लिए नियमित रूप से बुक किया जाता है, यह सुनिश्चित करने के लिए कि एसटीएस के लिए आवेदन करने वाला पक्ष रियायत के लिए अर्ह है, रेल मंत्रालय के निदेश का अनुपालन नहीं किया गया।
- मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड ने एसटीएस रियायत की मांग करते हुए अपने पत्र (जनवरी 2021) में स्पष्ट रूप से बताया कि 'उद्धृत मात्रा अतिरिक्त यातायात होगी'। हालांकि, दक्षिण रेलवे यह सुनिश्चित करने में विफल रहा कि मानक एनटीकेएम हासिल करने के बाद अतिरिक्त यातायात पर रियायत दी जाए।
- मार्च 2019 से फरवरी 2021 की अवधि के दौरान मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा सीएचजेडी से जेएसडब्ल्यूटी के लिए चूना पत्थर यातायात की औसत एनटीकेएम 5,354 लाख थी। तदनुसार, एसटीएस योजना के तहत मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड को एसटीएस रियायत उसके द्वारा 5354 लाख के मानक को प्राप्त करने के बाद दी जानी चाहिए थी। हालांकि, दक्षिण रेलवे ने बेंचमार्क एनटीकेएम को 'शून्य' मानकर रियायत की मंजूरी दी।

तालिका 2.1 में दिए गए सीएचजेडी और सीएमसीपी पर चूना पत्थर की लोडिंग के रुझान से यह स्पष्ट है कि मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा सीएचजेडी से लोडिंग के लिए पेश किए गए यातायात को 2021-22 के दौरान सीएमसीपी में डाइवर्ट कर दिया गया था। मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा सीएमसीपी से जेएसडब्ल्यूटी तक समझौता अवधि यानी 1/3/2021 से 28/2/2022 के दौरान ₹ 11.02 करोड़ की रियायत का लाभ उठाते हुए प्रस्तावित चूना पत्थर यातायात 3,305 लाख एनटीकेएम था, जो कि मार्च 2019 से फरवरी 2021 तक की दो वर्षों की इसी अवधि के लिए सीएचजेडी से जेएसडब्ल्यूटी तक प्रस्तावित यातायात के लिए मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड द्वारा प्राप्त औसत 5,354 लाख एनटीकेएम से काफी कम था। इस प्रकार, रेल मंत्रालय के आदेश का उल्लंघन करते हुए मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड को ₹ 11.02 करोड़ की अनुचित रियायत प्रदान की गई।

यह मामला (जनवरी और मई 2023) दरे प्रशासन के समक्ष उठाया गया। दरे प्रशासन ने अपने जवाब (जुलाई 2023) में कहा कि पार्टी द्वारा अधिक दूरी तक यातायात को ले जाया गया है और अधिक माल-भाड़े का भुगतान किया है और यदि एसटीएस रियायत नहीं दी गई होती तो चेटीनाड मेंगलोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पनमबुरु (सीएमसीपी) में यातायात संभव नहीं होता। यातायात का कोई डायवर्सन नहीं किया गया है, यह यातायात मेंगलोर बंदरगाह से नया यातायात है और इसलिए इसे मानक एनटीकेएम को शून्य लिया गया। यदि रियायत नहीं दी गई होती, तो यातायात दक्षिण रेलवे को नहीं मिलता।

दक्षिण रेलवे का उत्तर मान्य नहीं है, क्योंकि दरे सीएचजेडी पर विद्यमान यातायात से भली-भांति परिचित था, जो उनके जोनल अधिकार क्षेत्र में ही आता था। हालांकि, वे एसटीएस प्रस्ताव का मूल्यांकन करते समय वैकल्पिक बंदरगाहों/टर्मिनलों पर आयातित यातायात को ध्यान में रखने के रेल मंत्रालय के निदेश का पालन करने में विफल रहे। दरे यह सुनिश्चित करने में भी विफल रहा कि एसटीएस के लिए आवेदन करने वाली पार्टी लोडिंग स्थान बदलकर या मौजूदा यातायात को डाइवर्ट कर नए यातायात के नाम पर रियायत के लिए योग्य नहीं है।

इसके अलावा, मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड ने एसटीएस रियायत की मांग करते हुए अपने प्रस्ताव (जनवरी 2021) में स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट किया था कि 'उद्धृत मात्रा अतिरिक्त यातायात होगी'। हालाँकि, दरे यह सुनिश्चित करने में विफल रहा कि दो वर्षों की इसी अवधि (मार्च 2019 से फरवरी 2021) के लिए 5,354 लाख के मानक एनटीकेएम हासिल होने के बाद अतिरिक्त यातायात पर रियायत की अनुमति दी जाए।

इस प्रकार, अधिक यातायात जुटाने तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि एक स्टेशन का यातायात दूसरे स्टेशन पर डाइवर्ट न हो जाए, एसटीएस दर नीति के पीछे की भावना विफल हो गई, जिसके परिणामस्वरूप मेसर्स जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड को अनुचित एसटीएस रियायत स्वीकृत करने के कारण रेलवे को ₹ 11.02 करोड़ की हानि हुई।

सिफारिशें:

- अनुचित रियायत देने के लिए जिम्मेदारी तय की जानी चाहिए।
- यह जांचने के लिए आंतरिक नियंत्रण को मजबूत किया जा सकता है कि रियायती आदेश मौजूदा निर्देशों के अनुसार लागू किए गए हैं।

2.5 खराब वैगनों की खाली ढुलाई के कारण संभावित माल-भाड़ा आय की हानि: दक्षिण पूर्व रेलवे

दक्षिण पूर्व रेलवे ने धुतरा में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग और राजगंगपुर में उड़ीसा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग को फिट वैगनों के साथ-साथ अनफिट/लोड न करने योग्य वैगनों की आपूर्ति की। इन खराब वैगनों को अलग-अलग स्थानों के लिए जावक रैक में फिट वैगनों के साथ खाली चलने की अनुमति दी गई थी। परिणामस्वरूप, दक्षिण पूर्व रेलवे 2021-22 और 2022-23 के दौरान इन खराब खाली वैगनों से ₹ 10.25 करोड़ का संभावित माल-भाड़ा अर्जित नहीं कर सका।

भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम) खंड II के पैरा 1501 में कहा गया है कि किसी वैगन का उसकी पूर्ण वहन क्षमता से कम उपयोग का

अर्थ है क्षमता का नुकसान और परिणामस्वरूप आउटपुट का नुकसान। पैरा 1506 में आगे कहा गया है कि वैगनों में माल लोड करने से पहले, यह देखने के लिए ध्यान रखा जाना चाहिए कि वैगनों को क्षतिग्रस्त के रूप में लेबल नहीं किया गया है और वो लोड किए जाने वाले यातायात के लिए उपयुक्त हैं।

अभिलेखों³⁷ की जांच (जनवरी से मार्च 2023) से पता चला कि दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) ने राजगंगपुर (जीपी) में उड़ीसा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग और धुतरा में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग (यूसीएसडी) को फिट/लोड करने योग्य वैगनों के साथ अनफिट और लोड न करने योग्य वैगनों की आपूर्ति की। इन अनफिट/लोड न करने योग्य वैगनों को नीचे दिए गए विवरण के अनुसार लोड किए गए वैगनों के साथ खाली चलने की अनुमति दी गई थी:

(i) **राजगंगपुर में उड़ीसा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग (ओसीआईजी) का नाम बदलकर डालमिया सीमेंट भारत लिमिटेड राजगंगपुर:** छह महीने (मार्च से मई 2022 और नवंबर 2022 से जनवरी 2023) की अवधि के लिए डेटा की परीक्षण जांच से पता चला कि दपूरे ने ओसीआईजी साइडिंग में 122 रैक में 6,945 वैगनों की आपूर्ति की थी, जिनमें से 1,459 वैगन (21 प्रतिशत) खराब थे। यह देखा गया कि एक रैक में खराब वैगनों की संख्या दो से 28 तक थी। खराब वैगनों को विभिन्न खराबी जैसे दरवाजा क्षति, दरवाजा जाम, दरवाजा न होना, छत क्षति, फर्श क्षति, दीवार क्षति आदि के कारण साइडिंग धारक द्वारा अस्वीकार कर दिया गया था। दपूरे ने भी इन खराब वैगनों को अनफिट के रूप में प्रमाणित किया (मार्च 2022 से मई 2022 और नवंबर 2022 से जनवरी 2023)। इन खाली वैगनों को विभिन्न स्थानों के लिए चलाने से माल-भाड़ा आय में ₹ 9.16 करोड़³⁸ की हानि हुई।

(ii) **अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग, धुतरा (यूसीएसडी):** जून से दिसंबर 2022 तक सात महीनों के अभिलेख की जांच से पता चला कि इस अवधि के

³⁷ जावक रजिस्टर, अस्वीकृति मेमो, आदि।

³⁸ लेखापरीक्षा ने वास्तविक माल-भाड़ा के आधार पर हानि की गणना की है जो 16 मई 2019 के रेट मास्टर सर्कुलर/पीसीसी/2019/0 के आधार पर लोड न किए गए क्षतिग्रस्त वैगनों से अर्जित किया जा सकता था।

दौरान आपूर्ति किए गए 3,644 वैगन वाले 78 रैक में से 298 वैगन (आठ प्रतिशत) खराब थे। खाली वैगनों के साथ इन रैकों को विभिन्न गंतव्यों के लिए भेजा गया, जिसके लिए रेलवे ₹ 1.09 करोड़ की संभावित माल-भाड़ा आय अर्जित नहीं कर सकी।

इस प्रकार, दपूरे ओसीआईजी साइडिंग के मामले में मार्च से मई 2022 और नवंबर 2022 से जनवरी 2023 की अवधि और यूसीएसडी साइडिंग के मामले में जून से दिसंबर 2022 की अवधि के दौरान इन खराब/लोड न करने योग्य वैगनों के खाली चलने के कारण दपूरे ₹ 10.25 करोड़ का संभावित माल-भाड़ा अर्जित करने में विफल रहा।

यह मामला फरवरी 2024 में रेल मंत्रालय (रे.म.) के साथ उठाया गया था। अपने जवाब (मई 2024) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि इंडेंट के प्रति रैक की उपलब्धता घटनाओं का एक जटिल चक्र है। रैक या तो अनलोडिंग के बाद (दपूरे अनलोडिंग पॉइंट के साथ-साथ इतर रेलवे अनलोडिंग पॉइंट दोनों से) या फिर दपूरे/इतर रखरखाव पॉइंट से नए ब्रेक पावर सर्टिफिकेट (बीपीसी) जारी करने के बाद उपलब्ध कराए जाते हैं। ताजा बीपीसी जारी करने के मामले में, लोडिंग के लिए अनुपयुक्त वैगनों को फिट वैगनों से बदल दिया जाता है। हालाँकि, अन्य सभी मामलों में जहां रैक का बीपीसी अभी भी वैध है और इसे फिर से लोड करने के लिए उपयोग किया जा सकता है, रैक को बीपीसी और गार्ड ड्राइवर रिपोर्ट (जीडीआर) प्रमाणपत्र के अनुसार सुरक्षित चलने की वैधता के आधार पर लोडिंग के लिए दिया जाता है। ऐसे सभी मामलों में, वैगन की व्यवहार्यता और लोडिंग क्षमता का मूल्यांकन नहीं किया जाता है। एक और संभावना है कि आपूर्ति की गई रैक में इंडेंट की तुलना में अधिक संख्या में वैगन थे और इसलिए, केवल आवश्यक संख्या में वैगन लोड किए गए थे। हालाँकि, चूंकि माल परिचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) से इंडेंट का पता नहीं लगाया जा सकता है, इसलिए सटीक रैक-वार स्थिति प्रस्तुत नहीं की जा सकती है। जब भी आपूर्ति किए गए वैगन इंडेंट की तुलना में अधिक संख्या में थे, तो लोडिंग न होने का कारण इंडेंट के मुकाबले अधिक आपूर्ति था न कि

वैगन की अनुपयुक्तता। लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई माल-भाड़ा आय में हानि काल्पनिक है और वास्तविक नहीं है।

रेल मंत्रालय का उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है। इतर रेलवे द्वारा अनुपयुक्त वैगनों की आपूर्ति के मामले में, वैगनों की उच्च अस्वीकृति का मुद्दा संबंधित जोनल रेलवे के साथ उचित स्तर पर उठाया जाना चाहिए था, क्योंकि वैगनों की ऐसी अस्वीकृति से भारतीय रेलवे की समग्र राजस्व आय पर असर पड़ता है। इसके अलावा, आईआरसीएम के पैरा 1501 और 1506 में कहा गया है कि किसी वैगन का उसकी पूर्ण वहन क्षमता से कम उपयोग का मतलब क्षमता की हानि और परिणामस्वरूप आउटपुट की हानि है। वैगनों में माल लोड करना शुरू करने से पहले, यह देखने के लिए ध्यान रखा जाना चाहिए कि वैगनों पर क्षतिग्रस्त के रूप में लेबल नहीं किया गया है और लोड किए जाने वाले यातायात के लिए उपयुक्त हैं। हालाँकि, दूरे ग्राहकों को फिट वैगनों की आपूर्ति नहीं कर सका और अंततः, अनफिट वैगनों को पार्टी द्वारा अस्वीकार कर दिया गया और इन्हें फिट वैगनों के साथ खाली चलाया गया।

लेखापरीक्षा में टिप्पणी किए गए मामलों में इंडेंट और आपूर्ति किए गए वैगनों की संख्या समान थी और इंडेंट से अधिक आपूर्ति का कोई मामला नहीं था। इसलिए, बाकी वैगनों को एंबेडेड खाली के रूप में छोड़े जाने का सवाल ही नहीं उठता। लेखापरीक्षा में बताई गई स्थिति को फील्ड स्तर पर बनाए गए मूल अभिलेख के आधार पर संकलित किया गया था और संबंधित रेलवे अधिकारियों अर्थात् स्टेशन प्रबंधक, राजगंगपुर एवं मुख्य माल पर्यवेक्षक, राजगंगपुर द्वारा प्रमाणित भी किया गया था।

सिफारिश:

रेलवे केवल फिट वैगनों की आपूर्ति सुनिश्चित कर सकता है ताकि खराब वैगनों की खाली ढुलाई के कारण माल-भाड़ा आय की हानि से बचा जा सके।

2.6 प्रीमियम इंडेंट के प्रति रोक की समय पर आपूर्ति में रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप संभावित प्रीमियम शुल्क की हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

रेलवे प्रशासन प्रीमियम इंडेंट के प्रति पार्टियों को रोक की आपूर्ति न करके रेलवे बोर्ड की नीति को लागू करने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.16 करोड़ के संभावित प्रीमियम शुल्क की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (रे. म.) ने गुड्स टैरिफ संख्या 41 भाग- I (खंड- I) के अध्याय- II में एक अतिरिक्त पैरा 201 (21) डालकर प्रीमियम इंडेंट के संबंध में दिशानिर्देश जारी किए (दिसंबर 2020), जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित निर्धारित किया गया:

- i) योजना वैकल्पिक होगी।
- ii) साइडिंग में, ग्राहक रोक की आपूर्ति की तारीख बता सकता है और बता सकता है कि यदि रोक की आपूर्ति सामान्य टैरिफ दर पर नियत तारीख के बाद की जाती है तो वह इसे लोड करेगा या नहीं।
- iii) ग्राहक को सामान्य माल-भाड़े पर पांच प्रतिशत प्रीमियम का भुगतान करना होगा जो अग्रिम रूप से जमा किया जाएगा। यदि रोक की आपूर्ति इंडेंट पर अंकित तिथि से बाद में की जाती है, तो भुगतान किया गया प्रीमियम सामान्य माल-भाड़े के प्रति समायोजित किया जाएगा। गुड्स शेड में भी ग्राहक को प्रीमियम इंडेंट लगाने की अनुमति होगी। रेलवे बोर्ड के यातायात परिवहन निदेशालय द्वारा समय-समय पर जारी अधिमार्ग यातायात आदेश के तहत अधिसूचित दो दिनों में ग्राहक को आवंटन में प्राथमिकता मिलेगी।
- iv) एक बार लगाया गया प्रीमियम इंडेंट वापस नहीं लिया जा सकता; इंडेंट वापस लेने पर भुगतान किया गया प्रीमियम जब्त हो जाएगा।
- v) यह प्रीमियम इंडेंट पॉलिसी प्रतिबंधित गंतव्यों और कोटा द्वारा विनियमित गंतव्यों पर लागू नहीं होगी।

रेल मंत्रालय ने स्पष्ट किया (11 फरवरी 2021) कि साइडिंग के मामले में प्रीमियम इंडेंट सप्ताह के सभी सात दिनों पर और गुड्स शेड के मामले में सप्ताह में दो दिन (सोमवार और शुक्रवार) लागू होता है। रेल मंत्रालय ने आगे निर्णय लिया (मार्च 2021) कि यदि अनुरोधित तिथि पर ग्राहक को रेल की आपूर्ति नहीं की जाती है तो प्रीमियम इंडेंट रद्द कर दिया जाएगा और प्रीमियम राशि वापस कर दी जाएगी, सिवाय उन मामलों को छोड़कर जहां स्टैकिंग की अनुमति दी गई है।

अगला आदेश आने तक सामान्य माल-भाड़े पर प्रीमियम शुल्क की दर को संशोधित³⁹ कर 15 प्रतिशत कर दिया गया (फरवरी 2021)।

बानापुरा (बीपीएफ), इटारसी (इटी), हरदा (एचडी) और टिमरनी (टीबीएन) गुड्स शेड के निरीक्षण (मई 2023) के दौरान, यह देखा गया कि जनवरी 2022 से नवंबर 2022 की अवधि के दौरान विभिन्न गंतव्यों⁴⁰ के लिए 131 प्रीमियम इंडेंट के मुकाबले, रेलवे प्रशासन इन चार शेडों से एक विशेष तिथि पर पार्टियों को केवल 22 रेल की आपूर्ति करने में सक्षम था और कुल 109 प्रीमियम इंडेंट (83 प्रतिशत) रद्द कर दिए गए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.16 करोड़ के प्रीमियम शुल्क की हानि हुई (अनुलग्नक- 2.3). बीपीएफ, इटी, एचडी और टीबीएन के लिए रद्दीकरण प्रतिशत क्रमशः 88, 77, 80 और 89 था।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि इस योजना में अपर्याप्त प्रावधान थे

³⁹ फरवरी 2021 में प्रीमियम शुल्क की दर को संशोधित कर सामान्य माल-भाड़े पर 15 प्रतिशत कर दिया गया और इसे 30 जून 2021 तक लागू किया गया।

⁴⁰ गांधीधाम (जीआईएमबी), एग्री पार्क (एपीएपी), मुद्रा पोर्ट कार्गो कॉम्प्लेक्स(एमडीसीसी), काकीनाडा सीपोर्ट्स लिमिटेड (केएसएलके), कांडला पोर्ट (केडीएलपी), मिलविट्टन (एमवीएन), खारी रोड (केआरआईआर), शिरवा (एसआरवीए), मेसर्स अदानी गंगावरम पोर्ट प्रा. लिमिटेड (एमजीपीवी), मैनकोम (एनकेएम), सेलम जंक्शन (एसए), टीकमगढ़ (टीकेएमजी), तिरुवुल्ला (टीआरवीएल), मेघनगर (एमजीएन), और धुब (डीयू)। डिंडीगुल जं. (डीजी), भीमसेन (बीजेडएम), मुद्रा पोर्ट कार्गो कॉम्प्लेक्स (एमडीसीसी), काकीनाडा न्यू गुड्स कॉम्प्लेक्स (केएनजीके) और मेसर्स अदानी कृष्णापटनम पोर्ट लिमिटेड साइडिंग, कृष्णापटनम।

क्योंकि प्रीमियम इंडेंट के प्रति आपूर्ति के लिए सप्ताह में केवल दो दिन, यानी सोमवार और शुक्रवार नामांकित हैं, जो खाद्यान्न के अन्य इंडेंट की तुलना में एफसीआई के प्रायोजित खाद्यान्नों को सर्वोपरि प्राथमिकता देने के मंत्रालय के आदेश के कारण अप्रभावी हो गया। पमरे मूल रूप से उद्गम लोडिंग के लिए जाना जाने वाला जोन नहीं है।

रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार पमरे को उत्तर रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे से प्राप्त खाली वैगनों को पश्चिम रेलवे और मध्य रेलवे को भेजना होता है। लोड हुए स्टॉक से खाली वैगनों का आवक उत्पादन बहुत कम है, जो उद्भव यातायात मांग को पूरा नहीं कर सकती है क्योंकि आवक रिलीज खाली वैगन अक्सर अमान्य होते हैं; जिन्हें जांच के लिए ले जाया जाता है। कोटा ट्रेफिक को विनियमित किया जाता है और ऐसे इंडेंट के लिए कोटा जारी न करने का निर्णय रेल मंत्रालय द्वारा किया जाता है।

कभी-कभी ऐसा भी होता है कि लोडिंग या प्लेसमेंट के लिए पिछली आपूर्ति, आवक लोड अन्य पार्टी द्वारा समय पर छोड़ा नहीं जाता है या खेप को हटाया नहीं जाता है, कभी-कभी गुड्स शेड में जगह की कमी के कारण प्रीमियम इंडेंट के प्रति रैक की आपूर्ति करना संभव नहीं होता है।

पमरे ने खाद्यान्न के कुल 519 रैक की लोडिंग का प्रबंधन किया है और इन साइडिंग में ₹ 186.62 करोड़ अर्जित किए हैं। इस प्रकार प्रीमियम शुल्क के अवसर का लाभ न उठाने के कारण इसे ₹ 6.16 करोड़ की हानि' कहना सत्य नहीं है। परिचालन विभाग रेल मंत्रालय की नीतियों और निर्देशों का पालन करने के लिए बाध्य है। इसलिए, पमरे खाली रैक प्रवाह और अन्य रेलवे को खाली रैक की आपूर्ति की प्रतिबद्धताओं को पूरा करने के रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुपालन में संदर्भित मामलों में प्रीमियम इंडेंट योजना के प्रावधानों का पालन नहीं कर सका। इस प्रकार, रेलवे प्रशासन ने पमरे पर सुचारु माल परिचालन के लिए रेल मंत्रालय द्वारा दिए गए दिशानिर्देशों और प्रतिबद्धताओं का अनुपालन किया है और यह कुछ मामलों में प्रीमियम इंडेंट शुल्क के अवसर का लाभ नहीं उठाने के कारण पमरे को होने वाले नुकसान का मामला नहीं है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि रेल मंत्रालय और स्थानीय प्रशासन द्वारा जारी नियमों/प्रावधानों के तहत प्रीमियम इंडेंट के प्रति रोक की व्यवस्था करना प्रशासन के लिए एक आंतरिक मामला है। गुड्स शेड में उद्भव लोडिंग के संबंध में पमरे की परिस्थिति नई नहीं है और इन सभी तथ्यों पर विचार करने के बाद रेल मंत्रालय द्वारा आदेश जारी किए जाते हैं। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने यह भी स्पष्ट किया कि प्रीमियम इंडेंट की नीति समय-संवेदनशील वस्तुओं से निपटने वाले ग्राहकों की मदद करने और रेलवे को वृद्धिशील राजस्व बढ़ाने में मदद करने के उद्देश्य से तैयार की गई थी। मौजूदा मामले में, रेलवे को प्रीमियम इंडेंट के एवज में उन पार्टियों को रोक की आपूर्ति न होने के कारण नुकसान हुआ है, जो खाद्यान्न का परिवहन भी कर रहे थे।

ड्राफ्ट पैराग्राफ का जवाब देते समय, जोनल रेलवे प्रशासन ने जनवरी 2022 से नवंबर 2022 तक की अवधि के लिए प्रीमियम इंडेंट के विवरण का उल्लेख इस प्रकार किया (अक्टूबर 2023):

तालिका 2.2: जनवरी 2022 से नवंबर 2022 तक प्रीमियम इंडेंट का विवरण

गुड्स शेड का नाम	दिए गए इंडेंट की संख्या	पुरे किए गए इंडेंट की संख्या	रद्द किए गए इंडेंट की संख्या	रद्दीकरण का प्रतिशत (कॉलम 4/ कॉलम 2) (x) 100
1	2	3	4	5
बीपीएफ	17	2	15	88.23
इटी	35	8	27	77.14
एचडी	35	7	28	80.00
टीबीएन	44	5	39	88.63
कुल	131	22	109	

उपरोक्त डेटा से पता चलता है कि रद्दीकरण के कारण प्रीमियम इंडेंट की विफलता प्रतिशत 77.14 प्रतिशत और 88.63 प्रतिशत के बीच थी। इसके अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा दो स्टेशनों (बीपीएफ और टीबीएन) पर एफसीआई खाद्यान्न की लोडिंग और प्रीमियम इंडेंट को रद्द करने की परीक्षण जांच से

पता चला कि लेखापरीक्षा द्वारा परीक्षण की गई अवधि के दौरान एफसीआई खाद्यान्न को प्राथमिकता देने के लिए बीपीएफ (आठ प्रतिशत) और टीबीएन (11 प्रतिशत) के मामले में क्रमशः केवल दो और तीन प्रीमियम इंडेंट रद्द कर दिए गए थे। यह स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि प्रायोजित खाद्यान्नों को अधिक प्राथमिकता देना प्रीमियम इंडेंट को रद्द करने का एकमात्र कारण नहीं था। रेल का प्रबंधन रेल मंत्रालय और जोनल रेलवे के बीच का आंतरिक मामला है। इस प्रकार, प्रीमियम इंडेंट के प्रति रेल की आपूर्ति नहीं होने के कारण रेलवे को हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने खाद्यान्न लोडिंग से ₹ 186.62 करोड़ की आय पर सवाल नहीं उठाया है। हालाँकि, रेलवे प्रीमियम इंडेंट के प्रति नियत समय में रेल प्रदान करके ₹ 6.16 करोड़ की अतिरिक्त राशि अर्जित कर सकता था, जो कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया मुद्दा है। इस प्रकार, नियत तिथि पर पार्टियों को रेल की आपूर्ति न होने के कारण, रेलवे प्रशासन को जनवरी 2022 से नवंबर 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.16 करोड़ के राजस्व की संभावित हानि हुई है क्योंकि पार्टियों द्वारा प्रीमियम इंडेंट रद्द कर दिए गए थे। रेल मंत्रालय द्वारा माल-भाड़ा आय के लिए जारी की गई कोई भी नीति और निर्देश रेलवे के बेहतर वित्तीय स्थिति के लिए है।

सिफारिश:

परिकल्पित अतिरिक्त राजस्व जुटाने के लिए रेल मंत्रालय और पमरे प्रीमियम इंडेंट पॉलिसी को लागू करने के लिए उचित रणनीतियाँ बना सकते हैं।

2.7 उच्च एक्सल-लोड ले जाने के लिए एक मार्ग को अधिसूचित करने के प्रस्ताव को शुरू करने में विफलता के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि होना: दक्षिण रेलवे

मैग्नेसाइट जंक्शन - नागरकोइल सेक्शन (458.25 किलोमीटर) में सीसी+8 लोड संचालित करने का दक्षिण रेलवे (दरे) का उद्देश्य करूर - नागरकोइल खंड को सीसी+8 लोड चलाने के लिए फिट के रूप में अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव रेल मंत्रालय को प्रस्तुत न करने के कारण साकार नहीं हो सका। इसके परिणामस्वरूप पूरे सेक्शन पर कम भार ले जाने के कारण अप्रैल 2018 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान ₹ 5.43 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

माल ढुलाई वैगनों के एक्सल-लोड को बढ़ाने के लिए, रेल मंत्रालय (रे. म.) ने एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में, पहचाने गए लौह अयस्क मार्ग पर सीसी+8⁴¹ टन तक लोड किए गए बीओएक्सएन वैगनों को अतिरिक्त 2 टन लोडिंग सहनशीलता के साथ एक वर्ष के लिए अनुमति देने का निर्णय लिया (मई 2005)। रेल मंत्रालय ने रेलवे ट्रैक की अवस्था के आधार पर विभिन्न प्रकार के वैगनों के साथ सीसी+8 लोड चलाने के लिए उपयुक्त विभिन्न मार्गों/खंडों को अधिसूचित किया।

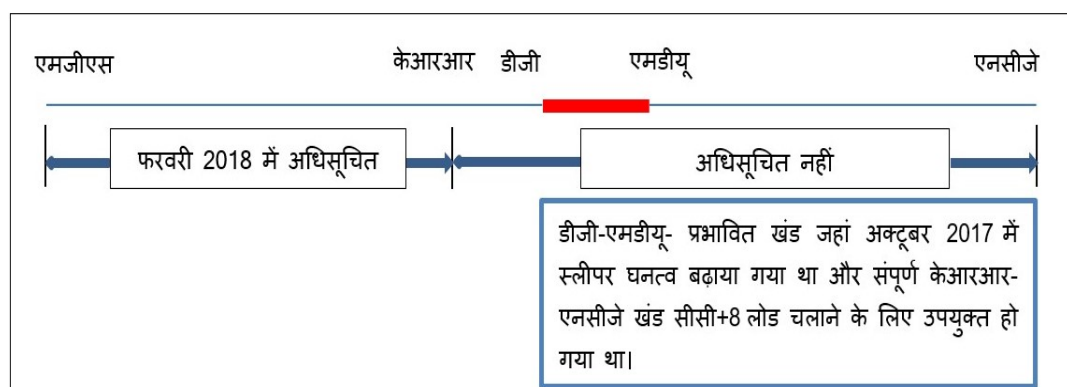
मार्च 2015 में, रेल मंत्रालय ने सबसे महत्वपूर्ण मार्गों की पहचान की, जिन पर तत्काल ध्यान देने और उन्नयन की आवश्यकता है ताकि सीसी+8 लोड चलाया जा सके। रेल मंत्रालय द्वारा पहचाने गए सेक्शनों में से दक्षिण रेलवे (दरे) में एक मैग्नेसाइट जंक्शन (एमजीएसजे)- सलेम (एसए)- करूर (केआरआर)-डिंडीगुल (डीजी)- मदुरै (एमडीयू)- वांची मनियाची (एमईजे)- नागरकोइल (एनसीजे) सेक्शन था, जिसकी लम्बाई 458.25 किमी थी। रेल मंत्रालय ने दरे को 30 सितंबर 2015 तक उन्नयन कार्य में तेजी लाकर इसे पूरा करने का निर्देश

⁴¹ सीसी+8 रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित मार्ग की एक श्रेणी है जिसमें विभिन्न प्रकार के वैगनों के लिए वस्तु-वार अलग-अलग अनुमेय वहन क्षमता (पीसीसी) होती है।

दिया। दरे ने रेल मंत्रालय को सूचित किया (अप्रैल 2015) कि कुछ हिस्सों में कम स्लीपर घनत्व के कारण डीजी-एमडीयू सेक्शन को छोड़कर यह सेक्शन 60 किमी प्रति घंटे पर सीसी+8 लोड चलाने के लिए उपयुक्त था और मार्च 2016 तक इस सेक्शन के कार्यों को पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था। अप्रैल 2016 में रेल मंत्रालय ने दरे को उन्नयन के काम को तत्काल पूरा करने और मार्ग को सीसी+8 लोड के चलाने के लिए उपयुक्त अधिसूचित करने के लिए एक नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश दिया।

प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक और प्रधान मुख्य अभियंता के कार्यालयों के उच्च एक्सल लोड, एफओआईएस डेटा और आईआरपीएसएम डेटा से संबंधित अभिलेखों की जांच के दौरान (जून 2022 और दिसंबर 2022), यह देखा गया कि इंजीनियरिंग विभाग ने डीजी-एमडीयू सेक्शन में स्लीपर घनत्व बढ़ाने के लिए काम को अक्टूबर 2017 में पूरा कर लिया था, लेकिन परिचालन विभाग को ट्रैक फिटनेस प्रमाणपत्र जमा करने में विफल रहा (नवंबर 2023)। नतीजतन, दरे ने केआरआर-एनसीजे सेक्शन को अधिसूचित करने के लिए रेल मंत्रालय को प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया, जो डीजी-एमडीयू सेक्शन में स्लीपर घनत्व वृद्धि के पूरा होने पर सीसी+8 लोड के लिए उपयुक्त हो गया था। शेष एमजीएसजे-केआरआर सेक्शन को फरवरी 2018 में अधिसूचित किया गया था।

वर्तमान स्थिति को दर्शाने वाला एक रेखा चित्र नीचे दिया गया है:



इस प्रकार, केआरआर-एनसीजे सेक्शन को सीसी+8 लोड चलाने के लिए फिट के रूप में अधिसूचित करने के लिए रेल मंत्रालय को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने में दरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप पूरे 369.72 किमी सेक्शन पर

सीसी+6 लोड पर माल ढुलाई करनी और माल-भाड़ा लेना पड़ा, जो वास्तव में सीसी+8 भार वहन करने के लिए फिट था। इसके परिणामस्वरूप 1 अप्रैल 2018 से 31 मार्च 2023 की अवधि के लिए ₹ 5.43 करोड़ के राजस्व की हानि हुई जैसा कि तालिका 2.3 में दर्शाया गया है:

**तालिका 2.3: सीसी+8 लोड के बजाय सीसी+6 लोड के रूप में
माल ढुलाई के कारण राजस्व की हानि**

क्र. स.	वर्ष	राजस्व की हानि (₹ में)
1	2018-19	51,57,304
2	2019-20	88,36,871
3	2020-21	84,67,464
4	2021-22	1,29,02,263
5	2022-23	1,89,27,321
कुल		5,42,91,222

स्रोत: एफओआईएस डेटा

इस मामले को दरे प्रशासन के साथ उठाया गया (फरवरी 2023) और अपने जवाब (फरवरी 2023) में, इंजीनियरिंग विभाग के ट्रैक सेल ने कहा कि केआरआर-एनसीजे सेक्शन की मंजूरी के लिए परिचालन विभाग से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ था। आगे यह कहा गया कि परिचालन विभाग रेल मंत्रालय को आवेदन जमा करने वाला नोडल विभाग था और सीसी+8 ट्रेनों को चलाने के लिए किसी भी मार्ग के लिए अनुमोदन प्राप्त करने में देरी, यदि कोई हो, तो इंजीनियरिंग विभाग इसके लिए जिम्मेदार नहीं था।

दरे प्रशासन का उत्तर जोनल स्तर पर विभिन्न विंगों के बीच समन्वय और संचार की कमी को उजागर करता है, जिसके परिणामस्वरूप सरकार को हानि हुई। इसके अलावा, रेल मंत्रालय अप्रैल 2016 में दरे को तत्काल उचित कार्रवाई करने और काम पूरा होने के बाद एक नया प्रस्ताव भेजने के निर्देश जारी करने के बाद डीजी-एमडीयू सेक्शन के उन्नयन कार्य की स्थिति की निगरानी करने में भी विफल रहा।

दरे के परिचालन विभाग से यह भी पता चला (नवंबर 2023) कि इंजीनियरिंग विभाग ने सीसी+8 लोड चलाने के लिए सेक्शन⁴² रूट के उन्नयन के लिए ट्रैक फिटनेस नहीं दी थी।

इसलिए, जोनल रेलवे में समन्वय की कमी के परिणामस्वरूप 1 अप्रैल 2018 से 31 मार्च 2023 की अवधि के दौरान ₹ 5.43 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। मामला फरवरी 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिशें:

- रेल मंत्रालय केआरआर-एनसीजे सेक्शन को अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत न करने के लिए जिम्मेदार विभाग की पहचान कर सकता है और राजस्व के परिणामी नुकसान के लिए अधिकारियों की जिम्मेदारी तय कर सकता है।
- रेल मंत्रालय मूल उद्देश्य के अनुसार सेक्शन को सीसी+8 परिचालन के लिए खोलने और अधिसूचित करने के लिए अपेक्षित कार्रवाई कर सकता है।

⁴² एमईजे-वीपीटी-एमडीयू-डीजी-केआरआर





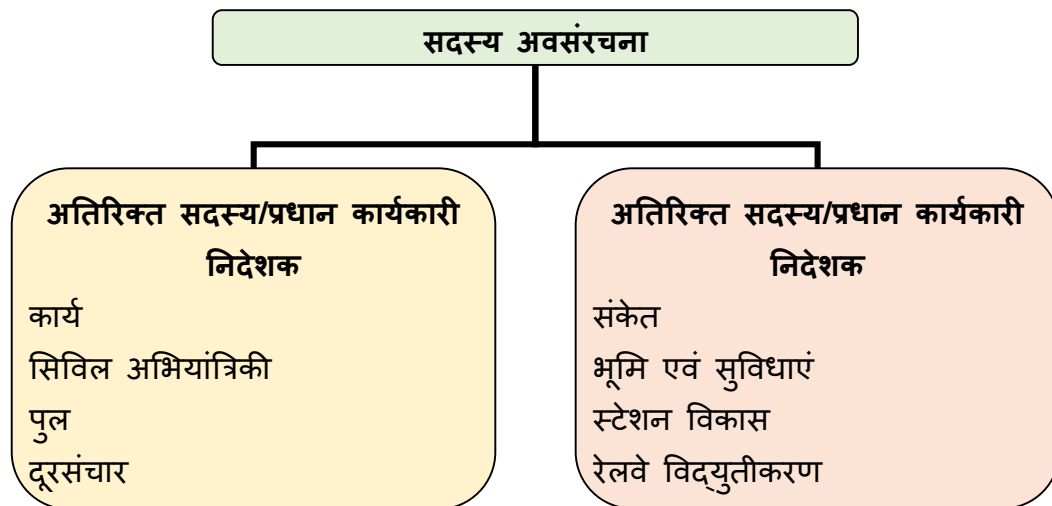
અધ્યાય III: અવસંરચના



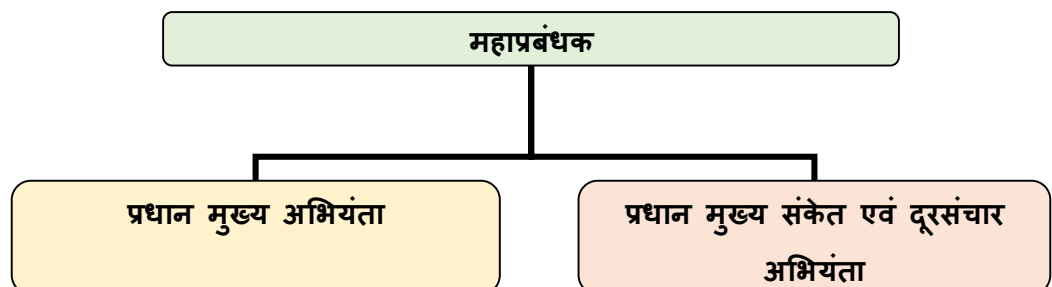
अध्याय III - अवसंरचना

रेलवे बोर्ड⁴³ में सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल की सभी अचल संपत्तियों, जैसे पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों के रखरखाव के लिए उत्तरदायी हैं। इसके अलावा, सदस्य (अवसंरचना) नई परिसंपत्तियों के निर्माण के लिए उत्तरदायी हैं, जैसे कि नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार एवं विकास कार्य। सदस्य (अवसंरचना) को अतिरिक्त सदस्यों और प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



⁴³ रेल मंत्रालय के वर्ष 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020 द्वारा जारी की गई रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना।

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

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

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

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

2022-23 में, भारतीय रेल में अभियांत्रिकी विभाग द्वारा परिसंपत्तियों⁴⁴ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल व्यय ₹ 27,942.95 करोड़⁴⁵ था। भारतीय रेल

⁴⁴ संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और निर्माण कार्य, पुल, सुरंग, सड़क, स्वच्छता और जल आपूर्ति आदि।

⁴⁵ उप-शीर्ष 3002-3003 (02) - स्थायी मार्ग और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और उप शीर्ष 3002-3003 (05) - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव-विनियोग लेखे-2022-23।

ने नई परिसंपत्तियों⁴⁶ के सृजन पर ₹ 73,748.92 करोड़⁴⁷ भी खर्च किए। वर्ष के दौरान, वाउचरों और संविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, निर्माण संगठन सहित अभियांत्रिकी विभाग के 1450 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई।

वर्ष 2022-23 के दौरान, संकेत एवं दूरसंचार विभाग के संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर व्यय ₹ 3,852.22 करोड़⁴⁸ था। संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के सृजन पर ₹ 2456.08 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान, वाउचरों और संविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, संकेत एवं दूरसंचार विभाग के 343 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में 14 पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। इन पैराग्राफों में अनुपालन संबंधी मुद्दों पर प्रकाश डाला गया है जो भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली, संविदाकारों से बकाया राशि की गैर-वसूली, टालने योग्य वित्तीय दायित्व, संविदाकारों को सिग्नियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति, संविदाकार को संविदा देने में अनुचित लाभ, रेलवे परियोजनाओं में धन का अवरुद्ध होना, परिसंपत्तियों के निर्माण पर निष्फल व्यय, आदि से संबंधित हैं।

⁴⁶ नई लाइन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण कार्य, पुल कार्य, समपार और यात्री सुविधा कार्य।

⁴⁷ उप शीर्ष 5002-5003- परिसंपत्तियां-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन- विनियोग लेखे- 2022-23।

⁴⁸ उप शीर्ष 3002 और 3003 (5) के लघु शीर्ष 500, 600 और 700 - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव - भारतीय रेल विनियोग लेखे- 2022-23।

3.1 सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों से ₹ 148.61 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली: उत्तर रेलवे

उत्तर रेलवे ने पांच सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों से भूमि मूल्य के छह प्रतिशत की दर से लाइसेंस शुल्क वसूलने के आरबी के निर्देशों का पालन नहीं किया, जिसके कारण ₹ 148.61 करोड़ लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

रेलवे समय-समय पर रेलवे बोर्ड (आरबी) द्वारा तय दरों पर वार्षिक लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लाभ के लिए सरकारी स्कूलों और निजी तौर पर प्रबंधित स्कूलों को अधिशेष भूमि देता है।

लोक लेखा समिति के निर्देशों (1982-83) के अनुसरण में, आरबी ने जोनल रेलवे को निर्देश दिया (1982) कि लाइसेंस के आधार पर दी गई भूमि के सभी मामलों में संबंधित पक्षों के साथ एक लिखित समझौता किया जाना चाहिए और किसी भी परिस्थिति में भूमि को एक उचित समझौते को क्रियान्वित किए बिना लाइसेंस पर नहीं दिया जाना चाहिए। इसके अलावा, स्कूलों के लिए लाइसेंस के विस्तार का अधिकार वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारियों (एफए और सीएओ) के परामर्श से प्रयोग करने के लिए जोनल रेलवे/उत्पादन इकाइयों के महाप्रबंधकों को सौंपा गया था (2003)। इन अधिकारों को आगे प्रत्यायोजित नहीं किया जाना था।

नवंबर 2001 में, आरबी ने स्कूलों को रेलवे भूमि के लाइसेंस के लिए संहितागत प्रावधानों⁴⁹ में संशोधन किया। संशोधित संहिता प्रावधानों के अनुसार, केंद्रीय विद्यालय और राज्य सरकार के स्कूलों के लिए लाइसेंस शुल्क नाममात्र⁵⁰ दरों पर लिया जाना था और निजी तौर पर संचालित स्कूलों के लिए वार्षिक लाइसेंस

⁴⁹ भारतीय रेलवे वर्क्स मैनुअल (2000) का पैरा 824।

⁵⁰ मई 1992 तक केवी, निजी तौर पर प्रबंधित स्कूलों आदि से ₹ 300 प्रति वर्ष। उसके बाद अप्रैल 2003 से नाममात्र दर को ₹ 100 प्रति एकड़ प्रति वर्ष बशर्ते कि न्यूनतम ₹ 1000 प्रति वर्ष हो, कर दिया गया, दर को ₹ 1000 प्रति एकड़ प्रति वर्ष बशर्ते कि न्यूनतम ₹ 5000 प्रति वर्ष हो, कर दिया गया।

शुल्क भूमि⁵¹ के वर्तमान बाजार मूल्य के छह प्रतिशत की दर से लिया जाना था। आरबी ने आगे स्पष्ट किया (जुलाई 2015) कि सरकारी सहायता प्राप्त स्कूल और सरकारी स्कूल दो अलग-अलग संस्थाएं हैं और आरबी के नवंबर 2001 के पत्र के अनुसार सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों के लिए लाइसेंस शुल्क भूमि के बाजार मूल्य के छह प्रतिशत की दर से लिया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने उत्तर रेलवे के पांच⁵² सरकारी सहायता प्राप्त स्कूलों को दी गई रेलवे भूमि के संबंध में आरबी निर्देशों के अनुपालन की जांच की (सितंबर 2020, मई 2022, जुलाई 2022 और अगस्त 2023)। यह देखा गया कि उत्तर रेलवे ने न तो पांच स्कूलों के साथ भूमि लाइसेंस समझौते का उचित रिकॉर्ड बनाकर रखा और न ही आरबी निर्देशों के अनुसार नीचे वर्णित लाइसेंस शुल्क वसूल किया:

1. स्कूलों को दी गई भूमि के लिए समझौतों की अनुपलब्धता:

उत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल ने इस संबंध में सितंबर 2020 में किए गए अनुरोध के बावजूद निम्नलिखित तीन सरकारी सहायता प्राप्त निजी स्कूलों के साथ किए गए लाइसेंस समझौते के रिकॉर्ड प्रस्तुत नहीं किए (मार्च 2024 तक):

- (i) कमलापति त्रिपाठी बालक इंटर कॉलेज/वाराणसी (क्षेत्रफल 5,849.30 वर्गमीटर)
- (ii) गांधी विद्यालय इंटर कॉलेज/आलमबाग/लखनऊ (क्षेत्रफल 4,203 वर्ग मीटर)
- (iii) रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल/जेल रोड/लखनऊ (क्षेत्रफल 2,700 वर्गमीटर)

⁵¹ आरबी निर्देश (फरवरी 2005) में यह भी प्रावधान किया गया कि प्रत्येक पिछले वर्ष 1 अप्रैल को भूमि का मूल्य 10 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाएगा।

⁵² कमलापति त्रिपाठी बालक इंटर कॉलेज, वाराणसी; गांधी विद्यालय इंटर कॉलेज, आलमबाग, लखनऊ, रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल, जेल रोड लखनऊ, आंध्र एजुकेशन सोसाइटी स्कूल, नई दिल्ली और बाल सहयोग स्कूल, शिवाजी ब्रिज, दिल्ली।

2. भूमि लाइसेंस समझौते का गैर-विस्तार/समझौते का अनियमित विस्तार

- उत्तर रेलवे के दिल्ली मंडल ने आंध्र एजुकेशन सोसाइटी स्कूल, नई दिल्ली के साथ 2,902 वर्ग मीटर भूमि के लाइसेंस के लिए एक समझौता किया, जो 30 जून 1962⁵³ तक वैधता के साथ 1/7/1955 से प्रभावी था। इसके बाद, रिकॉर्ड पर कोई समझौता या समझौते का विस्तार नहीं पाया गया।
- उत्तर रेलवे के दिल्ली मंडल ने बाल सहयोग स्कूल, शिवाजी ब्रिज, नई दिल्ली को 1,510.82 वर्ग गज (1,263.238 वर्गमीटर) भूमि आवंटित की और स्कूल प्राधिकारियों के साथ एक समझौता किया (जुलाई 1964)। उत्तर रेलवे के मंडल प्राधिकारियों ने लाइसेंस अवधि को 2001 से आज तक (2022-23) नियमित रूप से बढ़ाया। समझौते का विस्तार अनियमित था क्योंकि आरबी निर्देशों (सितंबर 2003) के अनुसार स्कूलों के लिए लाइसेंस के विस्तार को मंडल प्राधिकारियों के बजाय जोनल रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा अनुमोदित किया जाना आवश्यक था।

3. ₹ 148.56 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली

- रेलवे प्रशासन ने नवंबर 2001 के संहिता प्रावधानों के अनुसार भूमि मूल्य के प्रतिशत पर लाइसेंस शुल्क लगाने के बजाय तीन स्कूलों [(कमलापति त्रिपाठी बालक इंटर कॉलेज, वाराणसी (₹ 5.02 करोड़), गांधी विद्यालय इंटर कॉलेज, लखनऊ (₹ 3.61 करोड़) और रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल लखनऊ (₹ 1.36 करोड़)] पर नाममात्र लाइसेंस शुल्क⁵⁴ लगाया। लेखापरीक्षा ने 2011-12 से 2022-23 (30/9/2022 तक) की अवधि के लिए इन स्कूलों से कम वसूले गए ₹ 9.99 करोड़ (सेवा कर/जीएसटी को

⁵³ 1 जुलाई 1955 से सात वर्ष।

⁵⁴ कमलापति त्रिपाठी बालक इंटर कॉलेज/वाराणसी, गांधी विद्यालय इंटर कॉलेज/आलमबाग (लखनऊ) के लिए ₹ 200 प्रति वर्ष (2015-16 से 2017-18) और रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल/जेल रोड (लखनऊ) के लिए ₹ 600 प्रति वर्ष (2012-13 से 2017-18 के लिए)

छोड़कर) के लाइसेंस शुल्क की गणना की। (अनुलग्नक- 3.1, 3.2 व 3.3)।

- रेल प्रशासन आंध्र एजुकेशन सोसाइटी स्कूल, नई दिल्ली से केवल नाममात्र दर⁵⁵ पर लाइसेंस शुल्क ले रहा था। हालाँकि, 2015 में, नवंबर 2001 की भूमि लाइसेंसिंग की संशोधित नीति के मद्देनजर, रेलवे प्रशासन ने 5/11/2001 से 31/3/2015 की अवधि के लिए ₹ 4.14 करोड़ का संशोधित बिल जारी किया, जिसे फिर से 1/4/2001 से 31/3/2023 की अवधि के लिए संशोधित कर ₹ 99.31 करोड़ (लागू सेवा कर/जीएसटी को छोड़कर) कर दिया गया (जून 2022)। इसका भुगतान स्कूल प्राधिकारियों द्वारा नहीं किया गया था (मार्च 2024 तक)।
- इसी प्रकार, रेलवे प्रशासन ने बाल सहयोग स्कूल, नई दिल्ली के संबंध में भूमि मूल्य के छह प्रतिशत की दर से लाइसेंस शुल्क लगाने के लिए नवंबर 2001 के आरबी के निर्देशों का पालन नहीं किया और इसके बजाय केवल ₹ 5,000 प्रति वर्ष की दर से नाममात्र लाइसेंस शुल्क लगाया। इस प्रकार, रेलवे प्रशासन ने 2011-12 से 2022-23 (30/9/2022 तक) की अवधि के दौरान इस स्कूल से ₹ 39.31 करोड़ (सेवा कर/जीएसटी को छोड़कर) का लाइसेंस शुल्क कम वसूल किया (अनुलग्नक- 3.4)।

इस प्रकार, आरबी के निर्देशों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप उपरोक्त पांच स्कूलों से ₹ 148.61 करोड़⁵⁶ के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

भूमि मूल्य के छह प्रतिशत की दर पर लाइसेंस शुल्क के संशोधन के लिए आरबी के निर्देशों को लागू न करने का मामला लखनऊ मंडल के साथ उठाया

⁵⁵ 2001-02 से 7/2/2011 की अवधि के लिए शून्य रुपये, 8/2/2011 से 31/3/2014 तक प्रति वर्ष ₹ 5000 और उसके बाद शून्य रुपये

⁵⁶ कमलापति त्रिपाठी इंटर कॉलेज, गांधी विद्यालय इंटर कॉलेज और रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल (₹ 9.99 करोड़) + आंध्र एजुकेशन सोसाइटी स्कूल (₹ 99.31 करोड़) + बाल सहयोग स्कूल (₹ 39.31 करोड़)।

गया (सितंबर 2020)। लखनऊ मंडल ने पुष्टि की (फरवरी 2021) कि मंडल स्तर पर स्केच/विस्तृत चित्र और पुराने लाइसेंसिंग/पट्टा संबंधी कागजात जैसे दस्तावेजों की अनुपस्थिति के कारण तीन स्कूलों से लाइसेंस शुल्क की नाममात्र दर⁵⁷ वसूली जा रही थी। रेलवे प्राधिकरण ने आश्वासन दिया कि उप-मंडलीय अधिकारियों से भूमि लाइसेंस/पट्टे के लिए दस्तावेज प्राप्त होने के बाद मामले को आरबी के निर्देशों के अनुसार संसाधित किया जाएगा। इस मामले को अप्रैल 2023 में लेखापरीक्षा द्वारा फिर से उठाया गया और लखनऊ मंडल प्राधिकरण ने दोहराया (जुलाई 2023) कि पुराने लाइसेंस के लिए दस्तावेज अभी तक उप-मंडल द्वारा प्रदान नहीं किए गए हैं। यह भी कहा गया कि आरबी द्वारा अक्टूबर 2022 में जारी निर्देशों के अनुसार, निजी स्कूलों से लाइसेंस शुल्क ₹ 10,000 प्रति वर्ष⁵⁸ की एकमुश्त दर पर वसूली योग्य थी।

लखनऊ मंडल द्वारा आश्वासन के बावजूद कि दस्तावेज प्राप्त होने के बाद मामले को आरबी के निर्देशों के अनुसार संसाधित किया जाएगा, अब तक (मार्च 2024) कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इसके अलावा, यह उत्तर कि अक्टूबर 2022 के आरबी आदेश के अनुसार निजी स्कूलों से लाइसेंस शुल्क भी ₹ 10,000 प्रति वर्ष की एकमुश्त दर पर वसूली योग्य है, तर्कसंगत नहीं है क्योंकि दरें अक्टूबर 2022 के बाद लागू थीं और इन्हें पूर्वव्यापी रूप से लागू नहीं किया जा सकता है।

आंध्र एजुकेशनल सोसाइटी और बाल सहयोग स्कूल से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली के संबंध में क्रमशः अगस्त 2022 और अगस्त 2023 में उठाए गए मामले पर दिल्ली मंडल प्राधिकारियों से प्रतिक्रिया अभी तक प्राप्त नहीं हुई है (मार्च 2024)।

⁵⁷ दो स्कूलों (कमलापति त्रिपाठी बालक इंटर कॉलेज, बीएसबी और गांधी विद्यालय इंटर कॉलेज, आलमबाग, एलकेओ) के लिए ₹ 200 प्रति वर्ष और (iii) रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल/जेल रोड/लखनऊ के लिए ₹ 600 प्रति वर्ष

⁵⁸ रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 4 अक्टूबर 2022 की अनुसूची-1 के नीचे क्र. स. 3.3

यह मामला उत्तर रेलवे जोनल मुख्यालय के समक्ष भी उठाया गया (सितंबर 2023); उनकी प्रतिक्रिया अभी भी प्रतीक्षित है।

मामला जून 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिशें:

रेल मंत्रालय-

- आरबी के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करें और सुनिश्चित करें कि संबंधित पक्षों के साथ लिखित समझौते किए गए हैं और,
- इन स्कूलों से आरबी के निर्देशों के अनुसार लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए कार्रवाई करें।

3.2 जिला खनिज फाउंडेशन के प्रति संविदाकारों से अंशदान की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम, उत्तर मध्य, पूर्व तटीय, पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम मध्य और मध्य रेलवे

खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 खनन से संबंधित कार्यों से प्रभावित व्यक्तियों और क्षेत्रों के हित और लाभ में जिला खनिज फाउंडेशन (डीएमएफ) को भुगतान का प्रावधान करता है। यदि संविदाकार द्वारा डीएमएफ के लिए अंशदान का भुगतान नहीं किया जाता है, तो संविदाकारों से इसे रॉयल्टी के साथ काटा जाएगा। यद्यपि रॉयल्टी की वसूली दक्षिण पूर्व, दक्षिण पश्चिम, उत्तर मध्य, पूर्व तटीय, पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, पश्चिम मध्य और मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा संविदाकारों के बिलों से की जा रही है, लेकिन डीएमएफ में अंशदान की वसूली नहीं की जा रही है, जिसके परिणामस्वरूप जनवरी 2015 से मार्च 2024 की अवधि के दौरान ₹ 55.51 करोड़ की गैर-वसूली हुई।

"खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957" (एमएमडीआर अधिनियम) की धारा 9 खनन पट्टों के संबंध में रॉयल्टी के भुगतान का प्रावधान करती है। इसके अलावा, एमएमडीआर अधिनियम की धारा 9बी में

खनन से संबंधित कार्यों से प्रभावित व्यक्तियों और क्षेत्रों के हित और लाभ के लिए राज्य सरकार द्वारा प्रत्येक जिले में जिला खनिज फाउंडेशन (डीएमएफ) नामक एक ट्रस्ट की स्थापना का प्रावधान है। उपरोक्त धारा में यह भी प्रावधान है कि डीएमएफ के कामकाज के नियम राज्यों सरकारों द्वारा निर्धारित किए जाने हैं और खनन पट्टा धारक को रॉयल्टी के अलावा, केंद्र सरकार द्वारा निर्धारित रॉयल्टी के प्रतिशत का भुगतान उस जिले के डीएमएफ जिसमें खनन कार्य किया जाता है, को करना होगा।

दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) तीन राज्यों अर्थात् पश्चिम बंगाल, ओडिशा और झारखंड में संचालन करता है। लघु खनिजों के मामले में डीएमएफ में अंशदान के संबंध में प्रावधान पश्चिम बंगाल⁵⁹, ओडिशा⁶⁰ और झारखंड⁶¹ की संबंधित राज्य सरकारों द्वारा अधिसूचना के माध्यम से किए गए हैं।

दपूरे नई लाइनों, आरओबी/आरयूबी, क्वार्टरों आदि के निर्माण में लगा हुआ है, जिसके लिए रेत, मूरम, मिट्टी, पत्थर के चिप्स आदि का उपयोग किया जाता है, जिस पर रॉयल्टी के साथ-साथ डीएमएफ में अंशदान भी लागू होता है। दपूरे के संविदा की सामान्य शर्तों के सेक्शन 1308 के अनुसार, संविदाकार को प्रत्येक बिल के साथ उपयोग की गई खनन सामग्री पर राज्य सरकार को रॉयल्टी का भुगतान करने के प्रमाण के रूप में मूल रूप में रॉयल्टी क्लीयरेंस प्रमाणपत्र या खरीद बिल जमा करना होगा, ऐसा न करने पर रॉयल्टी शुल्क संविदाकार के बिलों से वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, संविदा की विशेष शर्तों में सभी करों और रॉयल्टी की वसूली के संबंध में सेक्शन शामिल किए गए हैं, जो यह प्रावधान करता है कि संविदाकार समय-समय पर राज्य सरकार और/या केंद्र सरकार द्वारा लगाए गए सभी करों और रॉयल्टी को पूरी तरह से

⁵⁹ पश्चिम बंगाल जिला खनिज फाउंडेशन नियम 2016 (29 जुलाई 2016) 01 अगस्त 2016 से प्रभावी।

⁶⁰ ओडिशा जिला खनिज फाउंडेशन नियम 2015 (18 अगस्त 2015) और ओडिशा जिला खनिज फाउंडेशन (संशोधन) नियम 2015 (15 जनवरी 2016) 01 जनवरी 2016 से प्रभावी।

⁶¹ झारखंड जिला खनिज फाउंडेशन (ट्रस्ट) नियम, 2016 (22 मार्च 2016) 13 जनवरी 2017 से प्रभावी।

वहन करेगा। इसमें यह भी प्रावधान है कि यदि संविदाकार सरकार को करों और रॉयल्टी का भुगतान करने में विफल रहता है तो रेलवे संबंधित राज्य के प्रासंगिक नियमों के प्रावधान के अनुसार ऐसे करों और रॉयल्टी आदि की वसूली कर सकता है।

पश्चिम बंगाल, ओडिशा और झारखंड राज्यों में स्थित रेलवे निर्माण कार्यालयों में संविदाकारों के बिलों की नमूना जांच (नवंबर 2022) से पता चला कि झारखंड राज्य में स्थित रेलवे कार्यालयों ने संविदाकारों के बिलों से डीएमएफ के लिए अंशदान रॉयल्टी का 30 प्रतिशत की दर से वसूली किया। हालाँकि, ओडिशा और पश्चिम बंगाल राज्यों में संविदाकारों ने डीएमएफ के लिए वैधानिक अंशदान जमा करने के संबंध में न तो प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया और न ही दपूरे प्रशासन द्वारा रॉयल्टी के साथ संविदाकार के बिलों से इसकी कटौती की गई।

लेखापरीक्षा ने जनवरी 2016 से मार्च 2023 की अवधि के दौरान ओडिशा और पश्चिम बंगाल में रेलवे कार्यालयों द्वारा पारित संविदाकार के बिलों से डीएमएफ में अंशदान (रॉयल्टी के 30 प्रतिशत की दर से) के लिए ₹ 10.89 करोड़ की गैर-वसूली का आकलन किया।

दक्षिण पश्चिम, उत्तर मध्य, पूर्व तटीय, पूर्व, उत्तर पश्चिम, दक्षिण पूर्व मध्य, मध्य और पश्चिम मध्य रेलवे में जनवरी 2015 से मार्च 2024 तक की अवधि में रेलवे कार्यालयों द्वारा पारित संविदाकार के बिलों से डीएमएफ में अंशदान के लिए ₹ 44.62 करोड़ की गैर-वसूली के इसी तरह के मामले देखे गए थे।

मामला दपूरे प्रशासन (नवंबर 2022 और अगस्त 2023), दपूरे प्रशासन (फरवरी 2024), उमरे प्रशासन (मार्च 2024), पूतरे प्रशासन (अप्रैल 2024), पूरे प्रशासन (मार्च 2024), उपरे प्रशासन (फरवरी 2024), दपूमरे प्रशासन (फरवरी/मार्च 2024), मरे प्रशासन (मई 2024) और पमरे प्रशासन (फरवरी 2024 से मई 2024) के साथ उठाया गया।

केवल तीन रेलवे (दपूरे, दपूमरे और दपरे) से उत्तर प्राप्त हुए हैं जबकि उमरे, पूतरे, पूरे, उपरे, मरे और पमरे से उत्तर प्राप्त नहीं हुए हैं (जुलाई 2024)।

रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर में निम्नलिखित कहा है:

दपूरे ने कहा (जनवरी 2024) कि कोई दिशानिर्देश परिभाषित नहीं किया गया है कि क्या डीएमएफ दायित्व को खनिज खरीदने वाली पार्टी को हस्तांतरित किया जाना है और तदनुसार रेलवे कार्य निष्पादित करने के लिए इन खनिजों का उपयोग करने वाले रेलवे संविदाकारों से वसूली की जानी है। इसके अलावा, राज्य प्राधिकरण ने रेलवे संविदाकारों द्वारा डीएमएफ के लिए अंशदान का भुगतान न करने का मुद्दा नहीं उठाया है। आगे यह भी कहा गया कि रेलवे संविदाकारों से लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकन की गई डीएमएफ अंशदान राशि की वसूली करना तब तक व्यावहारिक नहीं है जब तक संबंधित राज्य प्राधिकरण द्वारा उनके रिकॉर्ड के सत्यापन कर डीएमएफ का भुगतान न करने का कोई दावा नहीं किया जाता है या इस पर किसी लेखापरीक्षा आपत्ति के मामले में इस मुद्दे की सूचना संबंधित राज्य प्राधिकारी द्वारा नहीं दी जाती है।

दपूमरे ने कहा (फरवरी 2024) कि डीएमएफ योगदान में कटौती नहीं की जा रही है क्योंकि यह संविदा करार का हिस्सा नहीं है।

दपरे ने कहा (मई 2024) कि डीएमएफ की वसूली नहीं की जा सकती क्योंकि करार में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। हालाँकि, यह सुनिश्चित किया जाएगा कि रॉयल्टी शुल्क पर डीएमएफ की वसूली की शर्तों को भविष्य में जारी होने वाली निविदाओं में शामिल किया जाएगा।

रेलवे प्रशासन (दपूरे, दपूमरे और दपरे) के उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि डीएमएफ में अंशदान एमएमडीआर अधिनियम के तहत एक वैधानिक दायित्व है और गैर-अनुपालन के मामले में संविदाकारों से इसे वसूलने के लिए किसी अलग दिशानिर्देश/निर्देश की आवश्यकता नहीं है। इसके अलावा, दपूरे द्वारा इसकी वसूली झारखंड में की जा रही, लेकिन अन्य दो राज्यों (ओडिशा और पश्चिम बंगाल) में नहीं की जा रही थी।

इस प्रकार, चूककर्ता संविदाकारों से डीएमएफ में अंशदान की वसूली कर एमएमडीआर अधिनियम के प्रावधानों के कार्यान्वयन को लागू करने में दपूरे, दपरे, उमरे, पूतरे, पूरे, उपरे, दपूमरे, पमरे और मरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 55.51 करोड़ की वसूली नहीं हो पाई है (अनुलग्नक- 3.5) ।

मामला जून 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

डीएमएफ में अंशदान एक वैधानिक देय है और इसका उचित अनुपालन जोनल रेलवे प्रशासन द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिए। रेल मंत्रालय जोनल रेलवे को रॉयल्टी की वसूली के अनुरूप संविदा करारों में डीएमएफ के लिए अंशदान की वसूली के लिए एक क्लोज शामिल करने का निर्देश दे सकता है।

3.3 डिपॉजिट कार्य के निष्पादन में ₹ 25.48 करोड़ की गैर-वसूली: दक्षिण मध्य रेलवे और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

डिपॉजिट कार्यों से संबंधित संहिता प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा आंध्र प्रदेश सरकार से ₹ 10.05 करोड़ और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा रक्षा विभाग और अन्य पार्टियों से ₹ 15.43 करोड़ की गैर-वसूली हुई।

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1846 के अनुसार, रेल प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि बाहरी पार्टियों की ओर से शुरू की गई परियोजना का खर्च आवंटित धनराशि से अधिक न हो। यदि खर्च आवंटित धनराशि से अधिक होने की संभावना है, तो रेलवे प्रशासन संबंधित पार्टी से अग्रिम धनराशि प्राप्त करने के लिए जिम्मेदार है। इसके अलावा, पैरा 1849 के अनुसार, कार्यकारी अभियंता को यह सुनिश्चित करना होगा कि कोई भी व्यय स्वीकृत अनुमान या आवंटित धनराशि से अधिक न हो, और रेल प्रशासन को तब तक कोई अतिरिक्त खर्च नहीं करना चाहिए जब तक कि संबंधित पक्ष आवश्यक अतिरिक्त धनराशि प्रदान नहीं करता।

दक्षिण मध्य रेलवे (जून 2022) और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (जून 2017) के निर्माण संगठन के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

(क) दक्षिण मध्य रेलवे

दिसंबर 2014 में, दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) ने आंध्र प्रदेश सरकार (जीओएपी)⁶² के अनुरोध के आधार पर ₹ 16.33 करोड़⁶³ के रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी) के निर्माण के विस्तृत प्राक्कलन को मंजूरी दी। आरओबी की पूरी लागत पूरी तरह से जीओएपी द्वारा वित्त पोषित की जानी थी और तदनुसार, जून 2015 में जीओएपी द्वारा ₹ 16.33 करोड़ की कुल लागत जमा की गई थी। काम अगस्त 2016 में शुरू हुआ था और नवंबर 2018 में पूरा किया गया था।

अप्रैल 2019 में, ₹ 26.38 करोड़ का संशोधित प्राक्कलन (कार्य के मूल अनुमानित मूल्य ₹ 16.33 करोड़ से 62 प्रतिशत की वृद्धि) तैयार किया गया था और इसे अतिरिक्त ₹ 10.05 करोड़ जमा करने के अनुरोध के साथ, जीओएपी को भेजा गया था। जीओएपी ने आज तक (सितंबर 2023) वह अतिरिक्त धनराशि जमा नहीं की।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दमरे प्रशासन ने अतिरिक्त धनराशि प्राप्त किए बिना ₹ 10.05 करोड़ की धनराशि का अतिरिक्त कार्य निष्पादित किया और कार्य पूरा होने (नवंबर 2018) के बाद अप्रैल 2019 में ही इसके लिए जीओएपी से संपर्क किया, जो कि संहिता प्रावधानों का उल्लंघन है। जीओएपी से आज तक अतिरिक्त धनराशि प्राप्त नहीं हुई थी।

(ख) पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

दिसंबर 2005 में रक्षा मंत्रालय⁶⁴ के साथ निष्पादित समझौता ज्ञापन (एमओयू) के आधार पर, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे निर्माण संगठन (एनएफआरसीओएन) ने सेनचोआ जंक्शन (एससीई) से सिलघाट टाउन (एसएचटीटी) खंड के रूपांतरण

⁶² आंध्र प्रदेश सरकार के सिंचाई प्राधिकारियों ने गांडीकोटा जलाशय के नीचे मौजूदा सड़क के जलमग्न होने के कारण सड़क के मार्ग में परिवर्तन का प्रस्ताव रखा। प्रस्तावित डायवर्जन रोड रेगाडीपल्ली और वांगनूर स्टेशनों के बीच रेलवे ट्रैक को पार करती है।

⁶³ कार्य लागत- ₹ 12.56 करोड़ + रखरखाव शुल्क- ₹ 3.77 करोड़।

⁶⁴ एडवांस सिस्टम प्रयोगशाला (एएसएल), हैदराबाद।

[मीटर गेज (एमजी) से ब्रॉड गेज (बीजी)] के डिपॉजिट कार्य को निष्पादित किया। धनराशि रक्षा प्राधिकरण (डीआरडीओ) द्वारा प्रदान की जानी थी।

रेलवे प्रशासन ने मार्च 2010⁶⁵ में डिपॉजिट कार्य पूरा कर लिया। हालाँकि, अगस्त 2014 में, उप मुख्य अभियंता (निर्माण) ने रक्षा अधिकारियों को सूचित किया कि निष्पादित वास्तविक कार्य की लागत रक्षा प्राधिकारियों द्वारा जमा की गई धनराशि से अधिक है जैसा कि तालिका 3.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.1: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे द्वारा निष्पादित डिपॉजिट कार्य का विवरण

पूर्ण किए गए डिपॉजिट कार्य का विवरण	किया गया वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)	रक्षा विभाग द्वारा जमा की गई राशि (₹ करोड़ में)	बकाया राशि (₹ करोड़ में)
सेनचोआ जंक्शन से सिलघाट टाउन गेज परिवर्तन	81.13	70.85	10.28

स्रोत: महाप्रबंधक (निर्माण) का पत्र दिनांक 27 जून 2017।

इसके अलावा, एनएफआरसीओएन ने पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के गुवाहाटी (जीएचवाई)-लुमडिंग (एलएमजी) सेक्शन और लुमडिंग-डिब्रूगढ़ टाउन (डीबीआरटी) सेक्शन के गेज परिवर्तन के दौरान आठ डिपॉजिट कार्यों (1994 से 2007) को भी निष्पादित किया, जिसमें कार्य की पूर्णता लागत साइडिंग मालिकों द्वारा जमा की गई राशि से ₹ 5.15 करोड़ अधिक थी, जैसा कि तालिका 3.2 में दर्शाया गया है:

⁶⁵ 30 मार्च 2010 को डिपॉजिट कार्य का समापन।

तालिका 3.2: एनएफआरसीओएन द्वारा निष्पादित आठ डिपॉजिट कार्यों का विवरण

क्र. स.	साइडिंग का विवरण जिसके लिए रेलवे द्वारा डिपॉजिट कार्य किया गया	संशोधित/पूर्णता प्राक्कलन (₹ करोड़ में)	साइडिंग मालिकों द्वारा जमा की गई राशि (₹ करोड़ में)	साइडिंग मालिकों पर बकाया राशि (₹ करोड़ में)	राशि कब से बकाया है
1	2	3	4	5 (कॉलम 3 - कॉलम 4)	6
1.	आईओसी/ठेकेरागुड़ी {जीएचवाई-एलएमजी प्रोजेक्ट}	4.15	3.07	1.08	जून 2006
2.	सीआईएल/लुमडिंग {जीएचवाई-एलएमजी प्रोजेक्ट}	1.61	0.36	1.25	सितम्बर 1994
3.	आईओसी/पाथरखोला {जीएचवाई-एलएमजी प्रोजेक्ट}	8.14	7.84	0.30	मार्च 1995
4.	ओआईएल साइडिंग/दुलियाजान (एलएमजी-डीबीआरजी प्रोजेक्ट)	2.82	2.66	0.16	दिसंबर 2004
5.	एनआरएल/नुमालीगढ़ {एलएमजी-डीबीआरजी प्रोजेक्ट}, एनआरएल बीटीपीएन एनजेपी कार्य सहित	29.15	28.91	0.24	मार्च 2007
6.	एचएफसी/नामरूप {एलएमजी-डीबीआरजी प्रोजेक्ट}	6.54	5.57	0.97	दिसंबर 2004
7.	सीआईएल/तिरप {एलएमजी-डीबीआरजी प्रोजेक्ट}	2.06	1.07	0.99	दिसंबर 2004
8.	सीआईएल/टिकोक {एलएमजी-डीबीआरजी प्रोजेक्ट}	2.13	1.97	0.16	अप्रैल 2001
कुल बकाया जो साइडिंग मालिकों से वसूलना हैं				5.15	

स्रोत: संबंधित पार्टियों को संबोधित महाप्रबंधक (निर्माण) का पत्र।

उपरोक्त सभी मामलों में, डिपॉजिट कार्यों के निष्पादन के दौरान, शुरू में प्रदान की गई धनराशि समाप्त होने के बाद, रेलवे प्रशासन संबंधित उपयोगकर्ता पार्टियों से अतिरिक्त धनराशि प्राप्त करने में विफल रहा और इसके बजाय कार्य पूरा होने तक अपने स्वयं की धनराशि के साथ निर्माण जारी रखा। यह संहिता प्रावधानों का स्पष्ट उल्लंघन था। संबंधित विभागों से वसूली के लिए ₹ 5.15 करोड़ की राशि अभी भी बकाया है (सितंबर 2023)।

मामला मई व जुलाई 2023 में दमरे प्रशासन और जून 2017 व जून 2023 में पूसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। पूसीरे के मामले में, दिसंबर 2017 में, रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया और जवाब दिया कि बकाया धनराशि पार्टियों द्वारा रेलवे को अभी भी जमा नहीं की गई है। लेखापरीक्षा टिप्पणियों पर टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए विभिन्न अनुस्मारक भेजने के बावजूद, रेलवे प्रशासन का उत्तर अपेक्षित है।

इस प्रकार, संहिता प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप दमरे के संबंध में आंध्र प्रदेश सरकार से ₹ 10.05 करोड़ और पूसीरे के संबंध में रक्षा विभाग और अन्य पार्टियों से ₹ 15.43 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

मामला नवंबर 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

किसी भी अतिरिक्त व्यय से बचने के लिए डिपॉजिट कार्यों के लिए व्यय के नियंत्रण पर कड़ी नजर रखनी होगी और जिम्मेदारी भी तय की जा सकती है।

3.4 अति उच्च आवृत्ति सेटों के लिए लाइसेंस के विलंबित नवीनीकरण के कारण परिहार्य देनदारी: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा अति उच्च आवृत्ति सेटों के लिए लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के कारण विलंब शुल्क के रूप में ₹ 23.16 करोड़ की परिहार्य वित्तीय देनदारी हुई।

भारतीय रेलवे तकनीकी मैनुअल 2021 के अनुसार, भारतीय रेल (भा.रे.) रखरखाव और निर्माण ब्लॉक के दौरान संचार, यार्ड संचार, गार्ड और ड्राइवर के बीच ट्रेन में संचार, चलती ट्रेनों/वाहनों और निश्चित स्थान (स्टेशन) या अन्य चलती रेलगाड़ियों/वाहनों के बीच मोबाइल संचार और आपातकालीन संचार के लिए अति उच्च आवृत्ति (वीएचएफ) सेट का उपयोग करती है।

संचार मंत्रालय का वायरलेस योजना और समन्वय (डब्ल्यूपीसी) विंग, संचार विभाग (डीओटी) केंद्र सरकार के मंत्रालयों/विभागों/संगठन सहित वायरलेस उपयोगकर्ताओं द्वारा स्पेक्ट्रम शुल्क (लाइसेंस शुल्क और रॉयल्टी) के भुगतान के प्रति ऐसे संचार के लिए उपयोग की जाने वाली आवृत्ति बैंड आवंटित करता है। लाइसेंस के नवीनीकरण में देरी होने पर प्रति माह दो प्रतिशत की दर से अधिभार/विलंब शुल्क लगाया जाता है और एक वर्ष से अधिक की देरी होने पर विलंब शुल्क सालाना जोड़ा जाता है।

रेलवे मंडलों के संकेत और दूरसंचार (एस एंड टी) विभाग को लाइसेंस अधिग्रहण और स्पेक्ट्रम के उपयोग से संबंधित सभी कार्यों का प्रबंधन करने के लिए नामित किया गया है, जिसमें वायरलेस ऑपरेटिंग लाइसेंस⁶⁶ (डब्ल्यूओएल) की

⁶⁶ 2 जनवरी 2013 को "यूनिफाइड लाइसेंस (एक्सेस सर्विसेज) के नियम और शर्तें" पर भारतीय दूरसंचार नियामक प्राधिकरण की सिफारिशों के अनुसार, डीओटी के डब्ल्यूपीसी विंग से स्पेक्ट्रम और लाइसेंस (वायरलेस ऑपरेटिंग लाइसेंस-डब्ल्यूओएल) का एक अलग विशिष्ट आवंटन आवश्यक होगा जो निर्दिष्ट नियमों और शर्तों के तहत दूरसंचार सेवा के वायरलेस तत्वों की स्थापना, रखरखाव और संचालन के लिए उचित आवृत्तियों/बैंड के उपयोग की अनुमति देता है, जिसमें स्पेक्ट्रम के आवंटन और अनुदान के लिए भुगतान और डब्ल्यूपीसी विंग द्वारा डब्ल्यूओएल की मंजूरी भी शामिल है।

समाप्ति से पहले 30 दिनों के भीतर मंडल में सभी वीएचएफ सेटों के लिए लाइसेंस का नवीनीकरण भी शामिल है।

दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) के गुंतकल और नांदेड़ मंडलों के वरिष्ठ मंडल सिग्नल और दूरसंचार अभियंता के कार्यालयों में रिकॉर्ड की जांच (अक्टूबर 2022) से निम्नलिखित का पता चला:

ए) गुंतकल मंडल के पास 1158 वीएचएफ सेटों के लिए वैध डब्ल्यूओएल जुलाई 2016 तक था। इसके बाद, इन सेटों का उपयोग जुलाई 2023 तक वैध लाइसेंस के बिना किया गया था। लाइसेंस के गैर-नवीनीकरण के परिणामस्वरूप विलंब शुल्क के कारण ₹ 18.93 करोड़ की परिहार्य देनदारी हुई।

बी) इसी तरह, नांदेड़ मंडल ने जून 2015 से मार्च 2023 तक वैध लाइसेंस के बिना 270 वीएचएफ सेट का उपयोग किया। लाइसेंस के गैर-नवीनीकरण के परिणामस्वरूप विलंब शुल्क के कारण ₹ 4.23 करोड़ की परिहार्य देनदारी हुई।

मामला अक्टूबर 2022 और नवंबर 2023 में दमरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। वरिष्ठ मंडल सिग्नल और दूरसंचार अभियंता/गुंतकल (सीनियर डीएसटीई/जीटीएल) ने जवाब दिया (मई 2023) कि लाइसेंस शुल्क के भुगतान के लिए संबंधित विभागों को 2023-24 के पुनरीक्षित प्राक्कलन और अंतिम संशोधन प्राक्कलन (आरई और एफएमई) में आवश्यक धनराशि प्रोजेक्ट करने की सलाह दी गई थी। सीनियर डीएसटीई/जीटीएल ने यह भी कहा (जुलाई 2023) कि वीएचएफ सेट के नवीनीकरण के लिए लंबित धनराशि ₹ 30.85 करोड़ थी जिसमें ₹ 18.93 करोड़ का विलंब शुल्क शामिल था। सीनियर डीएसटीई/नांदेड़ के अनुसार, मार्च 2023 तक कुल विलंब शुल्क ₹ 4.23 करोड़ बकाया था।

जवाब में यह नहीं बताया गया कि लाइसेंस इतनी लंबी अवधि के लिए नवीनीकृत क्यों नहीं किए गए। दमरे के गुंतकल और नांदेड़ मंडलों द्वारा

लाइसेंस के नवीनीकरण में विफलता के कारण, रेलवे प्रशासन ने ₹ 23.16 करोड़ की परिहार्य देनदारी वहन की है।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिशें:

- रेल मंत्रालय यह सुनिश्चित कर सकता है कि लाइसेंस के समय पर नवीनीकरण के लिए जोनल रेलवे द्वारा उचित उपाय किए जाएं।
- दोनों मंडलों में स्पेक्ट्रम शुल्क का भुगतान न करने और लाइसेंस का नवीनीकरण न करने पर जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

3.5 लागत विभाजन पर निर्देशों का पालन न होना: मध्य रेलवे

रेलवे और महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) के बीच लागत साझा करने में कोडल प्रावधानों और रेलवे मंत्रालय (रे.म.) के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप डीएफसीसीआईएल परियोजना के वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर पर दिवा-पनवेल-जसाई-जेएनपीटी सेक्शन में चार रोड़ अंडर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण में ₹ 15.62 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने 1989 में रोड़ ओवर ब्रिज (आरओबी)/रोड़ अंडर ब्रिज (आरयूबी) का निर्माण करके भारतीय रेल पर लेवल क्रॉसिंग (एलसी) को हटाने के लिए दिशानिर्देश जारी किए और बाद में आरओबी/आरयूबी की लागत के विभाजन के लिए इस संबंध में विभिन्न स्पष्टीकरण⁶⁷ जारी किए। इन दिशानिर्देशों में प्रावधान किया गया है कि इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1816 के अनुसार सभी आरओबी/आरयूबी कार्यों में रेलवे और राज्य सरकार के बीच लागत का विभाजन 50:50 के अनुपात में होगा। दो लेन आरओबी/आरयूबी की पूरी लागत का 50 प्रतिशत रेलवे वहन करेगा। यदि राज्य सड़क प्राधिकरण को सड़क की किसी अतिरिक्त चौड़ाई की आवश्यकता होगी, तो इस अतिरिक्त

⁶⁷ दिसंबर 1989, जनवरी 2003, अक्टूबर 2006, जून और दिसंबर 2011 में।

चौड़ाई की लागत उनके द्वारा वहन की जाएगी। फरवरी 2012 में रेल मंत्रालय द्वारा जारी "डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर और भारतीय रेल के सड़क सुरक्षा कार्यों की कार्य योजना और नीतिगत मुद्दे" में कहा गया है कि रेलवे और राज्य सरकार के बीच आरओबी की लागत साझाकरण 50:50 के आधार पर जारी रहेगा।

भारतीय रेल की कंपनी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)⁶⁸ जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) से दादरी (दिल्ली) के बीच डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के निर्माण की परियोजना को क्रियान्वित कर रही है। मध्य रेलवे (मरे) में, यह डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर मौजूदा दिवा-पनवेल-जसाई-जेएनपीटी कॉरिडोर के समानांतर चल रहा है। वर्ष 2012-13 के रेल बजट में, रेल मंत्रालय ने कई आरओबी/आरयूबी को मंजूरी दी, जिसमें इस कॉरिडोर में स्थित चार एलसी (एलसी स. 10, एलसी स. 20, एलसी स. 23 और एलसी स. 26) पर चार आरओबी शामिल थे।

शहर औद्योगिक विकास निगम (सिडको)⁶⁹ को जारी एक स्पष्टीकरण में, डीएफसीसीआईएल ने सूचित किया (5 सितंबर 2014) कि:

- (ए) एलसी के बदले आरओबी की लागत मौजूदा मानदंडों के अनुसार रेल मंत्रालय और सड़क मालिक द्वारा साझा की जाएगी; और
- (बी) आरयूबी की लागत रेलवे प्रशासन और डीएफसीसीआईएल द्वारा समान रूप से वहन की जाएगी और सड़क मालिक अर्थात् राज्य सरकार, स्थानीय निकाय आदि को कोई लागत वहन नहीं करनी होगी। इस स्पष्टीकरण की एक प्रति मुख्य ब्रिज इंजीनियर, मध्य रेलवे को भेज दी गई।

इसके बाद, रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर में आरओबी/आरयूबी द्वारा लेवल क्रॉसिंग (एलसी) को हटाने के लिए दिशानिर्देश

⁶⁸ एक भारतीय रेलवे कंपनी जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) से दादरी (दिल्ली) के बीच माल यातायात के लिए विशेष कॉरिडोर के निर्माण की परियोजना को क्रियान्वित कर रही है।

⁶⁹ महाराष्ट्र राज्य सरकार (जीओएम) का प्रतिनिधित्व करने वाली एजेंसी।

(19 सितंबर 2014) जारी किए, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह प्रावधान किया गया:

- i. रेलवे और राज्य सरकार के बीच लागत साझाकरण इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1816 में उल्लिखित 50:50 की मौजूदा नीति के अनुसार होना चाहिए।
- ii. डीएफसीसीआईएल (i) से उत्पन्न होने वाली रेलवे की 50 प्रतिशत हिस्सेदारी साझा करेगा।

जुलाई 2015 में रेल प्रशासन ने सिडको को सूचित किया कि पहले से स्वीकृत चार आरओबी के बदले चार एलसी स. 10, 20, 23 और 26 पर आरयूबी की योजना बनाई गई थी और दो लेन आरयूबी की लागत हिस्सेदारी आरओबी के समान होगी यानी 50 प्रतिशत सिडको और 50 प्रतिशत रेलवे द्वारा (25 प्रतिशत डीएफसीसीआईएल द्वारा और 25 प्रतिशत रेल प्रशासन द्वारा)। आरयूबी की अतिरिक्त दो लेन के लिए, लागत पूरी तरह से सिडको द्वारा वहन की जाएगी।

महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) ने डीएफसीसीआईएल को सूचित किया (सितंबर 2015) कि वे आरओबी की लागत का 50 प्रतिशत साझा करने के लिए सैद्धांतिक रूप से सहमत हो गए हैं और आरयूबी की लागत पूरी तरह से रेल मंत्रालय द्वारा वहन की जाएगी। हालाँकि, चार आरयूबी के मामले में जहां सिडको ने दो लेन के बजाय चार लेन बनाने का अनुरोध किया है, अतिरिक्त दो लेन की लागत जीओएम द्वारा वहन की जाएगी।

दिसंबर 2015 में, रेल प्रशासन ने पहले से स्वीकृत आरओबी⁷⁰ के बजाय चार लेन आरयूबी (चार एलसी पर यानी एलसी स. 10, एलसी स. 20, एलसी स. 23 और एलसी स. 26) बनाने के लिए रेल मंत्रालय को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया, क्योंकि निर्माण स्थल पर मेट्रो और निकटवर्ती राष्ट्रीय राजमार्ग के गुजरने के कारण आरओबी बनाना संभव नहीं था। रेल मंत्रालय ने 2016-17 में चार आरयूबी के निर्माण को मंजूरी दी। रेल प्रशासन द्वारा अक्टूबर 2016 में

⁷⁰ पिंक बुक 2012-13

चार लेन आरयूबी के निर्माण का काम शुरू किया गया था। तीन आरयूबी फरवरी 2020 तक पूरे हो गए और चालू हैं। मार्च 2023 तक एलसी-23 की जगह आरयूबी की भौतिक प्रगति 27 प्रतिशत है।

उप मुख्य अभियंता (निर्माण), पनवेल कार्यालय में अभिलेखों की जांच (मार्च 2019) के दौरान यह पाया गया कि सिडको को डीएफसीसीआईएल का स्पष्टीकरण (सितंबर 2014) कि आरयूबी की लागत रेलवे प्रशासन और डीएफसीसीआईएल द्वारा समान रूप से वहन की जाएगी और सिडको द्वारा कोई लागत वहन नहीं की जाएगी, नियमों और रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार नहीं था। हालाँकि स्पष्टीकरण की प्रति रेल प्रशासन को भेजी गई थी, लेकिन उन्होंने डीएफसीसीआईएल और सिडको से संपर्क करके गलत स्पष्टीकरण को सुधारने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। जबकि रेल प्रशासन ने सिडको को सूचित किया (जुलाई 2015) कि उसे दो लेन आरयूबी के लिए लागत का 50 प्रतिशत वहन करना होगा, लेकिन उसने सिडको के साथ इस मामले को आगे नहीं बढ़ाया, जिसने व्यवस्था की पुष्टि नहीं की। इसके बजाय, जीओएम ने डीएफसीसीआईएल को सूचित किया (सितंबर 2015) कि वे केवल दो अतिरिक्त लेन के लिए धनराशि देंगे। रेल प्रशासन और डीएफसीसीआईएल के बीच समन्वय की कमी के कारण, सिडको से यह स्पष्ट प्रतिबद्धता कभी नहीं मिली कि वे दो लेन आरयूबी की लागत का 50 प्रतिशत हिस्सा साझा करेंगे, जो उनके लिए आवश्यक दो अतिरिक्त लेन की लागत से अतिरिक्त होगा।

इसके परिणामस्वरूप मार्च 2023 तक आरयूबी की दो लेन की लागत का 50 प्रतिशत सिडको और 50 प्रतिशत रेलवे (25 प्रतिशत डीएफसीसीआईएल और 25 प्रतिशत रेल प्रशासन) के बजाय रेलवे प्रशासन और डीएफसीसीआईएल (50:50) के बीच बांटने के कारण ₹ 15.62 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला जून 2021 में रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। रेल प्रशासन ने अपने जवाब (दिसंबर 2021) में कहा कि आरयूबी के लिए लागत बंटवारा रेल

मंत्रालय के वर्ष 2014 के पत्र और जीओएम के वर्ष 2015 के पत्र के अनुसार किया गया है।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। रेल मंत्रालय के 2014 के पत्र में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि रेलवे और राज्य सरकार के बीच लागत साझाकरण इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1816 के अनुसार होना चाहिए यानी यह 50:50 होना चाहिए और यदि सड़क प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट चौड़ाई (यानी दो लेन) की सीमा से अधिक सड़क की अतिरिक्त चौड़ाई की आवश्यकता है तो सड़क प्राधिकरण अतिरिक्त लागत वहन करेगा।

इस प्रकार, डीएफसीसीआईएल और रेलवे प्रशासन के बीच समन्वय की कमी के परिणामस्वरूप रेलवे और राज्य सरकार के बीच लागत साझा करने पर रेल मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों और कोडल प्रावधानों का पालन नहीं किया गया, जिससे लागत के गलत विभाजन के कारण रेलवे प्रशासन को ₹ 15.62 करोड़ का परिहार्य व्यय करना पड़ा (मार्च 2023)।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

मध्य रेलवे, रेलवे के वित्तीय हितों की रक्षा के लिए रेलवे और राज्य सरकार के बीच कार्यों की लागत साझा करने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों का पालन कर सकता है और अतिरिक्त लागत साझा करने के लिए सिडको और डीएफसीसीआईएल के साथ मामले को आगे बढ़ा सकता है।

3.6 सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति: दक्षिण मध्य रेलवे

दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन ने रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना भारतीय रेलवे मानक अनुबंध की सामान्य शर्तें 2014 के प्रावधानों में संशोधन किया। इसके परिणामस्वरूप संविदाकारों को ₹ 15.51 करोड़ के सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति हुई।

जुलाई 2014 में रेल मंत्रालय (रे. म.) द्वारा प्रसारित भारतीय रेलवे मानक संविदा की सामान्य शर्तें 2014 (आईआरएसजीसीसी-2014) के पैरा 46.ए.3 के अनुसार, निविदा स्वीकार करते समय रेलवे प्रशासन द्वारा स्वीकृत दरें कार्य पूरा होने तक कायम रहेंगी। बाजार दरों में उतार-चढ़ाव, कर में वृद्धि/किसी अन्य शुल्क/टोल आदि के कारण कोई अतिरिक्त दावा स्वीकार्य नहीं होगा, सिवाय इसके कि समग्र बाजार स्थिति के लिए भुगतान/वसूली मूल्य भिन्नता खंड के अनुसार की जाएगी। इस शर्त के अनुपालन में, दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) के निर्माण संगठन में निष्पादित सभी कार्य संविदाओं में सेनियोरेज शुल्क⁷¹ से संबंधित खंड शामिल किया गया था। खंड के अनुसार, निविदाकर्ता द्वारा उद्धृत दरों में ये शुल्क शामिल होंगे और सेनियोरेज शुल्क के संशोधन और परिणामस्वरूप स्वीकृत दर में वृद्धि के दावों पर विचार नहीं किया जाएगा।

मई 2015 में, मुख्य अभियंता (निर्माण-IV), सिकंदराबाद (सीई/सी-IV/एससी) ने निविदा खुलने के पश्चात सेनियोरेज शुल्क की दरों में किसी भी वृद्धि या कमी की प्रतिपूर्ति प्रदान करने के लिए आईआरएसजीसीसी-2014 के प्रासंगिक खंड में संशोधन करने का प्रस्ताव सुझाया। उप वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (निर्माण), सिकंदराबाद (डीवाई. एफए एंड सीएओ/सी/एससी) ने व्यक्त किया (जुलाई 2015) कि संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) में कोई भी संशोधन केवल रेल मंत्रालय की मंजूरी के साथ ही लागू किया जा सकता है और मामला रेल मंत्रालय के पास भेजने की सलाह दी गई।

⁷¹ सेनियोरेज शुल्क किसी व्यक्ति या कंपनी या विभाग द्वारा भूमि से रेत, मिट्टी, मूरम, ग्रेनाइट आदि जैसे खनिजों के निष्कर्षण के लिए राज्य सरकार (खान विभाग) को देय शुल्क हैं।

लेकिन, डीवाई. एफए एंड सीएओ/सी/एससी की सलाह को नजरअंदाज करते हुए, सीई/सी-IV/एससी द्वारा जुलाई 2015 में निविदा दस्तावेजों में सेनियोरेज खंड को संशोधित करने के निर्देश जारी किए गए थे। इसमें वित्तीय सहमति प्राप्त करने का गलत दावा किया गया था। एफए एंड सीएओ/सी/एससी ने बाद में वित्त सहमति न होने के कारण इन निर्देशों को वापस लेने का अनुरोध किया। लंबे पत्राचार के बाद, एफए एंड सीएओ/सी/एससी ने इस शर्त के साथ खंड को संशोधित करने पर सहमति व्यक्त की कि परिवर्तन के संबंध में रेल मंत्रालय को सूचित किया जाएगा क्योंकि रेल मंत्रालय जीसीसी का संरक्षक है। सीई/सी-IV/एससी ने जीसीसी के उक्त प्रावधान की समीक्षा और संशोधन करने के लिए अगस्त 2015 में रेल मंत्रालय से अनुरोध किया। इसके अलावा, रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना, निर्माण संगठन की सभी भविष्य की निविदाओं में सेनियोरेज खंड को संशोधित⁷² करने के निर्देश जारी किए गए (अगस्त 2015)। उपरोक्त संशोधित खंड को शामिल करने के बाद, दमरे द्वारा संविदाकारों को बड़े हुए सेनियोरेज शुल्क की प्रतिपूर्ति की गई थी।

अप्रैल 2016 से जुलाई 2022 के बीच निष्पादित 24 समझौतों से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच (मार्च 2021) से पता चला कि मार्च 2023 तक मिट्टी, मूरम, रेत और अन्य खनिज पर तेलंगाना/आंध्र प्रदेश की सरकारों द्वारा बढ़ाए गए सेनियोरेज शुल्क के कारण ₹ 15.51 करोड़ की राशि की प्रतिपूर्ति की गई/प्रतिपूर्ति के लिए प्रक्रियाधीन थी। विवरण तालिका 3.3 और 3.4 में दर्शाया गया है:

⁷² खंड 19.2 - "निविदाकर्ता द्वारा उद्धृत दरों में संविदा के तहत निष्पादित किए जाने वाले कार्य की सभी वस्तुओं पर सेनियोरेज शुल्क शामिल होंगे" और खंड 19.3 - " सेनियोरेज शुल्क की दरों में किसी भी बाद की वृद्धि या कमी के लिए, प्रतिपूर्ति/वसूली संविदाकार को/से की जाएगी"।

तालिका 3.3: सेनियोरेज शुल्क की प्रतिपूर्ति दर्शाने वाला विवरण

क्र. स.	करार स. और दिनांक	प्रतिपूर्ति की गई राशि (₹ में)
1	21/सीएओ/सी/एससी/2016 दिनांक 28/4/2016	3,55,18,148
2	47/सीएओ/सी/एससी/2016 दिनांक 4/10/2016	1,08,62,238
3	50/सीएओ/सी/एससी/2016 दिनांक 28/8/2018	1,22,21,471
4	02/डीवाई. सीई/सी/बीजेडए/2019 दिनांक 30/3/2019	11,55,036
5	02/सीएओ/सी/एससी/2022 दिनांक 4/7/2022	1,14,98,234
6	05/डीवाई. सीई/सी/बीजेडए/2020 दिनांक 18/11/2020	17,61,915
7	66/सीएओ/सी/एससी/2017 दिनांक 30/11/2017	32,63,899
8	11/सीएओ/सी/एससी/2022 दिनांक 5/3/2018	11,84,348
9	02/डीवाई. सीई/सी/एनजेडबी@एससी/2022 दिनांक 13/8/2018	12,45,849
10	02/डीवाई. सीपीएम/डब्ल्यूसीएसपी/एससी/2016 दिनांक 22/7/2016	5,30,438
11	07/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 21/2/2018	96,34,805
12	44/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 13/8/2018	4,18,82,611
कुल		13,07,58,992

तालिका 3.4: प्रक्रियाधीन सेनियोरेज शुल्क की प्रतिपूर्ति दर्शाने वाला विवरण

क्र. स.	करार स. और दिनांक	प्रतिपूर्ति हेतु प्रक्रियाधीन राशि (₹ में)
1	09/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 26/2/2018	1,33,334
2	11/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 5/3/2018	6,49,209
3	18/ सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 30/4/2018	14,26,864
4	19/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 18/5/2018	11,97,472
5	57/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 21/9/2018	75,912

क्र. स.	करार स. और दिनांक	प्रतिपूर्ति हेतु प्रक्रियाधीन राशि (₹ में)
6	65/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 31/12/2018	11,59,334
7	66/सीएओ/सी/एससी/2017 दिनांक 30/11/2017	73,25,874
8	10/सीएओ/सी/एससी/2021 दिनांक 30/11/2021	3,62,767
9	05/सीएओ/सी/एससी/2021 दिनांक 9/6/2020	18,910
10	32/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 4/7/2018	6,64,417
11	35/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 18/7/2018	21,39,074
12	52/सीएओ/सी/एससी/2018 दिनांक 28/8/2018	91,78,819
योग		2,43,31,986
कुल योग		15,50,90,978 (अर्थात् ₹ 15.51 करोड़)

स्रोत: दमरे के निर्माण संगठन में अनुरक्षित संविदाकार का खाता

मामला अक्टूबर 2023 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2024) कि जीसीसी-2014 के भाग-I के पैरा 1.1 के अनुसार, जीसीसी के अनुसार संदर्भित संविदा की सामान्य शर्तें संविदा की विशेष शर्तों और/या विशेष विशिष्टताओं, यदि कोई हो, द्वारा संशोधन, परिवर्धन या दमन अधीन होंगी। सभी स्थितियों को ध्यान में रखते हुए इस मुद्दे पर व्यापक रूप से विचार-विमर्श किया गया, जो अंततः सेनियोरेज खंड के उक्त संशोधनों के लिए वित्त सहमति में परिणत हुआ। पीसीई/एससी ने एक पत्र (6 दिसंबर 2017) भी प्रसारित किया है जिसमें पीएफए/एससी की सहमति से भविष्य के सभी कार्यों में कार्यान्वयन के लिए समान संशोधित सेनियोरेज शर्तें शामिल हैं।

यह विचार कि वित्त सहमति प्राप्त एक झूठा दावा है, गलत है। पर्याप्त चिंतन के बाद, संशोधित सेनियोरेज शर्तों के लिए वित्त सहमति दी गई है। निविदा आमंत्रित करने वाला प्राधिकारी विशेष शर्तें शामिल करने के लिए सक्षम प्राधिकारी है। चूंकि इसमें वित्तीय निहितार्थ शामिल है, इसलिए वित्त सहमति प्राप्त कर ली गई है।

वित्त संहिता के पैरा 626 और पैरा 627 के अनुसार अनुमोदन मानक शर्तों में संशोधन के संबंध में हैं, जो इस मामले में, जीसीसी है। हालांकि, प्रस्तावित संविदाओं के लिए शर्तों को एक विशेष शर्त के माध्यम से संशोधित किया जाता है, जिसे जीसीसी के अनुसार स्पष्ट रूप से अनुमति है। चूंकि यह देश भर के सभी रेलवे को प्रभावित करता है, इसलिए रेल मंत्रालय को प्रस्तावित परिवर्तनों के बारे में सूचित किया गया था, जिसे जीसीसी-2018 में अनुकूल रूप से संशोधित किया गया था।

भुगतान आईआरएसजीसीसी, नवंबर 2018 और जुलाई 2020, खंड 37(i) के पैरा 1 के प्रावधानों द्वारा कवर किए गए हैं और इसलिए इसे अनियमित या मनमाना नहीं बताया जा सकता है।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय रेलवे मानक संविदा की सामान्य शर्तें (आईआरएसजीसीसी) 2014 में दो भाग शामिल हैं (i) भाग-I - निविदाओं और संविदाओं के लिए विनियम और (ii) भाग II - संविदा की मानक सामान्य शर्तें। इसके अलावा, भाग-I के पैरा 1.1 में कहा गया है कि “निविदाओं और संविदाओं (भाग-I) के लिए इन विनियमों को यहां उल्लिखित संविदा की मानक सामान्य शर्तों (भाग-II) के साथ पढ़ा जाएगा और ये संविदा की विशेष शर्तों और/या विशेष विशिष्टताओं द्वारा परिवर्धन या दमन, यदि कोई निविदा प्रपत्रों से जुड़ा हुआ है, संशोधनों के अधीन होंगे”। यह स्पष्ट रूप से इंगित करता है कि निविदाओं और संविदाओं (भाग-I) के नियमों को संविदा की मानक सामान्य शर्तों के साथ पढ़ा जाना चाहिए, लेकिन अलग से नहीं। इसके अलावा, आईआरएसजीसीसी के भाग-I के पैरा 1.1 ने जोनल रेलवे को संविदा की मानक सामान्य शर्तों, जो कि रेल मंत्रालय द्वारा प्रसारित किए गए थे और निविदाएं व संविदाएं देने के लिए पूरे जोनल रेलवे पर लागू थे, को ओवरराइड करते हुए

संविदा की विशेष शर्तों में एक खंड शामिल करने के लिए अधिकृत नहीं किया था।

एसोसिएट फाइनेंस ने सीई/सी-IV/एससी द्वारा भेजे गए प्रस्ताव पर अवलोकन किया (जुलाई 2015) कि संविदा की सामान्य शर्तों में कोई भी संशोधन केवल रेल मंत्रालय के अनुमोदन से ही किया जा सकता है। हालाँकि, सीई/सी-IV/एससी ने क्षेत्रीय इकाइयों को निविदा दस्तावेजों में संशोधित खंड को शामिल करने का निर्देश दिया और स्पष्ट रूप से कहा कि इसमें एफए एंड सीएओ/सी की सहमति है (जुलाई 2015)। इसलिए, यह स्पष्ट है कि ये निर्देश वास्तव में वित्त सहमति प्राप्त करने का झूठा दावा करके संशोधित खंड को शामिल करने के लिए जारी किए गए थे। एफए एंड सीएओ/सी/एससी के अनुरोध पर, इन निर्देशों को वापस ले लिया गया और खंड में संशोधन पर लंबी चर्चा हुई। हालांकि सीएओ/सी/एससी ने खंड में संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय से सम्पर्क किया, लेकिन रेल मंत्रालय ने इसके लिए कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है। दमरे ने इस संबंध में एक बार भी रेल मंत्रालय को याद नहीं दिलाया है। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने बाद के वर्षों में आईआरएसजीसीसी-2014 के लिए कई सुधार पंक्तियाँ/संशोधन जारी किए, हालांकि, खंड में संशोधन के संबंध में दमरे द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर आईआरएसजीसीसी-14 में कोई सुधार पंक्ति/संशोधन जारी नहीं किया गया था। इस प्रकार रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना मंडलों में कार्यान्वयन के लिए पीसीई/दमरे द्वारा सेनियोरेज खंड में संशोधन अनियमित है।

रेलवे का यह तर्क कि प्रस्तावित संविदाओं के लिए शर्तों को विशेष शर्त के माध्यम से संशोधित किया गया है, जिसे जीसीसी के अनुसार स्पष्ट रूप से अनुमति दी गई है, तर्कसंगत नहीं है क्योंकि वर्तमान मामले में दमरे ने सेनियोरेज शुल्क पर संविदा की पहले से मौजूद विशेष शर्तों (जो रेल मंत्रालय द्वारा सभी जोनल रेलवे द्वारा अपनाने के लिए परिचालित आईआरएसजीसीसी के अनुसार था) को इस आधार पर कि मौजूदा खंड दोषपूर्ण था, संशोधित किया है। लेकिन संशोधित खंड आईआरएसजीसीसी-2014 का उल्लंघन था, जिसे भारतीय रेलवे वित्त संहिता के पैरा 626 और 627 के प्रावधानों के अनुसार रेल मंत्रालय की मंजूरी के साथ शामिल किया जाना चाहिए था, जो स्पष्ट रूप से

बताता है कि (1) मानक स्थिति किसी भी तरह से दोषपूर्ण साबित होने के मामले में, तथ्य को रेल मंत्रालय के ध्यान में लाना महाप्रबंधक का कर्तव्य है और (2) कोई भी असामान्य शर्त रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदन के बाद ही लगाई जानी चाहिए।

दमरे ने, रेल मंत्रालय का अनुमोदन लेकर संशोधित खंड को शामिल करने के बजाय, इस खंड को निविदा दस्तावेजों में शामिल किया और केवल संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय को सूचित किया। दमरे ने न तो इस मुद्दे पर रेल मंत्रालय के साथ अनुवर्ती कार्रवाई की और न ही रेल मंत्रालय ने दमरे की सलाह पर आईआरएसजीसीसी-2014 में कोई सुधार पर्ची/संशोधन जारी किया। इस प्रकार, दमरे ने रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना अनियमित रूप से एक खंड जो आईआरएसजीसीसी का खंडन करता है, को शामिल किया जिसके परिणामस्वरूप मार्च 2023 तक ₹ 15.51 करोड़ के सेनियोरेज शुल्क की परिहार्य प्रतिपूर्ति हुई।

सिफारिशें:

- *अनियमित प्रतिपूर्ति राशि की वसूली की जाये। रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना आईआरएसजीसीसी के खंडों को संशोधित करने के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।*
- *रेल मंत्रालय समीक्षा कर सकता है कि क्या अन्य जोनल रेलवे में भी सेनियोरेज शुल्क की अनियमित प्रतिपूर्ति के ऐसे मामले हुए हैं।*

3.7 रेलवे बोर्ड के निर्देशों और समझौता ज्ञापन (एमओयू) के प्रावधानों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के लिए राज्य सरकार के हिस्से की गैर-वसूली: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों और एमओयू के प्रावधानों को लागू करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप, ब्रिज के चालू होने के बाद भी राज्य सरकार के हिस्से ₹ 13.52 करोड़ की वसूली नहीं हो सकी।

संबंधित सड़क प्राधिकरण⁷³ के साथ लागत साझाकरण के आधार पर मौजूदा लेवल क्रॉसिंग (एलसी) को हटाने के लिए एक रोड ओवर या अंडर ब्रिज (आरओबी/आरयूबी) का निर्माण किया जाता है। मई 2008 में, रेल मंत्रालय (रे.म.) ने जोनल रेलवे (जेडआर) को केवल उन्हीं आरओबी/आरयूबी पर कार्य करने का निर्देश दिया, जहां राज्य सरकार द्वारा धनराशि का आवश्यक प्रावधान सुनिश्चित किया गया हो। अक्टूबर 2009 में, रेल मंत्रालय ने चयनित राज्यों में संपूर्ण⁷⁴ आरओबी/आरयूबी के निर्माण का काम एक ही एजेंसी को सौंपने का निर्णय लिया, जिसमें पश्चिम बंगाल राज्य भी शामिल था। रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार, जोनल रेलवे और राज्य सरकारें आरओबी के निर्माण के लिए एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) करेंगी और कार्य एक ही एजेंसी को सौंपा जाएगा। रेल मंत्रालय ने जोनल रेलवे को कोडल प्रावधान के अनुसार व्यय के मिलान के लिए राज्य सरकार के साथ नियमित बैठकें आयोजित करने के लिए सक्रिय कार्रवाई करने का निर्देश दिया (फरवरी 2012)। किसी भी पक्ष (रेलवे या राज्य सरकार) द्वारा अपने हिस्से से अधिक खर्च की गई राशि की प्रतिपूर्ति दूसरे पक्ष द्वारा उसी वित्तीय वर्ष में की जानी थी, जिसमें खर्चा किया गया था।

पश्चिम बंगाल सरकार ने सियालदह-लालगोला खंड के एलसी स. 131 पर प्राथमिकता के आधार पर एक आरओबी का निर्माण करने का निर्णय लिया और पूर्व रेलवे (पूरे) से इसकी पुष्टि करने का अनुरोध किया (सितंबर 2011)। पूर्व

⁷³ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता का पैरा 1816।

⁷⁴ एप्रोच मार्ग और ब्रिज भागों को मिलाकर

रेलवे ने राज्य सरकार को सूचित किया (नवंबर 2011) कि एलसी को आरओबी द्वारा प्रतिस्थापित किया जा सकता है, बशर्ते राज्य सरकार लागत का 50 प्रतिशत वहन करने और आरओबी के चालू होने के बाद एलसी को बंद करने के लिए सहमत हो। राज्य सरकार से निर्धारित प्रोफार्मा में एक अंडरटेकिंग के माध्यम से अपनी सहमति प्रदान करने का अनुरोध किया गया था (नवंबर 2011)। सचिव, लोक निर्माण विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार ने पूरे को सूचित किया (जनवरी 2013) कि राज्य सरकार के हिस्से की प्रतिपूर्ति वार्षिक आधार पर धन की उपलब्धता के अनुसार रेलवे को की जाएगी। अंडरटेकिंग प्राप्त किए बिना, रेलवे द्वारा एकल इकाई के आधार पर निर्माण के लिए 2012-13 के वर्क्स प्रोग्राम में आरओबी को रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित किया गया था (6 मई 2013)। अनुमोदन इस शर्त पर किया गया था कि "रेलवे/राज्य सरकार की लागत का समायोजन वर्ष के अंत में आनुपातिक रूप से किया जाएगा"।

जनवरी 2014 में विस्तृत प्राक्कलन ₹ 24.94 करोड़ की लागत पर स्वीकृत किया गया था, जिसमें से रेलवे का हिस्सा ₹ 11.42 करोड़ था और राज्य सरकार का हिस्सा ₹ 13.52 करोड़ था। राज्य सरकार और पूरे के बीच एक समझौता ज्ञापन निष्पादित किया गया (मई 2015)। एमओयू के प्रावधानों के अनुसार, आरओबी की लागत का बंटवारा इसका निर्माण पूरा होने और चालू होने के बाद करने के बजाय विस्तृत प्राक्कलन की मंजूरी के तुरंत बाद किया जाना था। एमओयू में अन्य बातों के साथ-साथ रेलवे द्वारा राज्य सरकार को मासिक व्यय प्रस्तुत करने का प्रावधान भी शामिल था। वर्ष के अंत में रेलवे/राज्य सरकार की लागत के हिस्से के समायोजन के लिए रेल मंत्रालय ने प्रधान मुख्य अभियंता/पूरे को विशेष रूप से निर्देश दिया (मई 2013)। यदि राज्य सरकार ने लागत के अपने हिस्से की प्रतिपूर्ति नहीं की, तो राज्य सरकार के चल रहे डिपॉजिट कार्यों या अन्य कार्यों से लागत वसूल करने की सलाह दी गई। इसके अलावा, स्वीकृत और वास्तविक लागत के बीच का अंतर ब्रिज के चालू होने और एलसी के बंद होने के बाद साझा किया जाना था। आरओबी के चालू होने के बाद, अंतिम समायोजन के लिए रेलवे और राज्य सरकार दोनों द्वारा सत्यापित व्यय प्रस्तुत किया जाना चाहिए।

आरओबी के निर्माण की निविदा 22 दिसंबर 2015 को खोली गई और 8 नवंबर 2016 को काम शुरू हुआ।

अगस्त 2022 में, निर्माण पूरा होने के बाद, पूरे ने राज्य सरकार से आरओबी के निर्माण के लिए विस्तृत प्राक्कलन की स्वीकृत लागत के अनुसार सरकार का हिस्सा ₹ 13.52 करोड़ जमा करने का अनुरोध किया। आरओबी 18 अक्टूबर 2022 को चालू किया गया था। आरओबी के निर्माण पर फरवरी 2024 तक खर्च ₹ 24.60 करोड़ था। पूरे प्रशासन आज तक (जुलाई 2024) राज्य सरकार से कोई राशि वसूल नहीं कर सका।

उप मुख्य अभियंता (निर्माण-I)/सियालदह/पूरे कार्यालय में अभिलेखों की जांच (दिसंबर 2022 से जनवरी 2023) के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

- रेल मंत्रालय के निर्देशों (अक्टूबर 2009) के विपरीत, राज्य सरकार के साथ समझौता जापन जनवरी 2014 में विस्तृत प्राक्कलन की मंजूरी के काफी बाद मई 2015 में निष्पादित किया गया था।
- रेल मंत्रालय के मई 2008 के निर्देशों का उल्लंघन करते हुए राज्य सरकार से अंडरटेकिंग प्राप्त किए बिना और धनराशि की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना आरओबी के निर्माण का कार्य शुरू किया गया (8 नवंबर 2016)।
- जबकि सचिव, लोक निर्माण विभाग, पश्चिम बंगाल सरकार ने पूरे को सूचित किया था (जनवरी 2013) कि राज्य सरकार के हिस्से की प्रतिपूर्ति वार्षिक आधार पर रेलवे को की जाएगी, पूरे वार्षिक आधार पर लागत समायोजन के लिए राज्य सरकार को कोई अंतरिम व्यय विवरण प्रस्तुत करने में विफल रहा।
- निर्माण पूरा होने और आरओबी के चालू होने के बजाय विस्तृत प्राक्कलन की मंजूरी के तुरंत बाद लागत साझा करने के एमओयू के प्रावधान का उल्लंघन करते हुए, पूरे प्रशासन ने विस्तृत अनुमान की मंजूरी के आठ साल से अधिक समय बाद और आरओबी के चालू होने के बाद, अगस्त

2022 में पहली बार राज्य सरकार से अपना हिस्सा ₹ 13.52 करोड़ जमा करने के लिए कहा।

मामला मई 2023 में पूरे प्रशासन के साथ उठाया गया था। रेलवे प्रशासन ने तर्क दिया (जुलाई 2023) कि (ए) आरओबी का निर्माण रेलवे के हित में था और स्थानीय जनता, राज्य सरकार और सांसद/विधायक के अनुसरण के मददेनजर राज्य सरकार के हिस्से को जमा करने से पहले इसका निर्माण शुरू किया गया था। (बी) एमओयू पर हस्ताक्षर करने में देरी शामिल की जाने वाली शर्तों को अंतिम रूप देने में देरी के कारण हुई; (सी) कई बार लागत साझा करने के मुद्दे पर चर्चा की गई थी; अनुमानित लागत फरवरी 2014 में राज्य सरकार को सूचित की गई थी; लागत के बंटवारे के लिए अगस्त 2022 में एक पत्र जारी किया गया था और जून 2023 में एक बैठक में राज्य सरकार से लागत का अपना हिस्सा जमा करने का अनुरोध किया गया था।

चूंकि आरओबी का निर्माण प्रारंभ में राज्य सरकार द्वारा प्रस्तावित किया गया था, इसलिए यह तर्क कि आरओबी का निर्माण जनता, राज्य सरकार और सांसद/विधायकों के निरंतर प्रयास के मददेनजर शुरू किया गया था, तर्कसंगत नहीं है। जवाब यह नहीं बताता है कि पूरे एमओयू की शर्तों का पालन करने में क्यों विफल रहा और उसने वार्षिक आधार पर प्रतिपूर्ति क्यों नहीं मांगी, जैसा कि राज्य सरकार ने कहा था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के निर्देशों के साथ-साथ एमओयू के प्रावधानों का अनुपालन न करने के कारण, आरओबी के निर्माण के लिए राज्य सरकार का हिस्सा ₹ 13.52 करोड़ इसके चालू होने के बाद भी प्राप्त नहीं हुआ।

मामला अप्रैल 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय के निर्देशों और एमओयू की शर्तों का उल्लंघन करके आरओबी का निर्माण कार्य करने और प्रतिपूर्ति की मांग नहीं करने, जैसा कि राज्य सरकार ने कहा था, के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

3.8 साइडिंग अथॉरिटी (कॉनकॉर) के साथ समझौते के गैर-निष्पादन के कारण रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की गैर-वसूली: पूर्वोत्तर सीमांत और दक्षिण मध्य रेलवे

रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के कारण कॉनकॉर प्राधिकारियों से ₹ 12.76 करोड़ के रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की वसूली नहीं हुई।

इनलैंड कंटेनर डिपो (आईसीडी) की स्थापना 1986 में पूर्वोत्तर सीमांत (पूसी) रेलवे द्वारा अमीनगांव (एएमजे) में की गई थी। साइडिंग का परिचालन रेलवे प्रशासन द्वारा किया जाता था। रेल मंत्रालय (रे.म.) ने एएमजे सहित विभिन्न जोनों में आईसीडी को कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया (कॉनकॉर) को सौंपने का निर्णय लिया (नवंबर 1989)। तदनुसार, एएमजे में आईसीडी साइडिंग 1 नवंबर 1989 को कॉनकॉर प्राधिकरण को सौंप दी गई थी। रेल मंत्रालय ने आईसीडी को कॉनकॉर को सौंपने के लिए नियम और शर्तें निर्धारित कीं, जिसमें खंड (iii) में निर्धारित किया गया था कि "सभी सेवाएं, जिसमें सुरक्षा, रखरखाव आदि शामिल हैं, रेलवे प्रशासन द्वारा प्रदान किया जाता रहेगा। खंड (viii) की शर्तों के अनुसार 1 नवंबर 1989 के बाद का पूरा खर्च कॉनकॉर द्वारा वहन किया जाएगा। आईसीडी में किए गए व्यय को अंततः कॉनकॉर के खातों में दर्ज करने के निर्देश भी अलग से जारी किए जाएंगे।

रेलवे बोर्ड के फरवरी 1985 के मौजूदा निर्देश⁷⁵, जुलाई 2005 में संशोधित⁷⁶ और अगस्त 2016 में दोहराए गए⁷⁷ के अनुसार, साइडिंग मालिक को अपनी साइडिंग के परिचालन और रखरखाव के संबंध में संबंधित मंडल के साथ एक समझौता करना होगा। निजी साइडिंग पर नीति परिपत्र (अगस्त 2016) के पैरा 9.4 के अनुसार, जहां भी साइडिंग मालिक की लागत पर रेलवे द्वारा ट्रैक का रखरखाव किया जा रहा है, पार्टी रखरखाव और निरीक्षण की इस लागत को वहन करना जारी रखेगी।

⁷⁵ पत्र संख्या: 78/डब्ल्यू- I/एसए/3 दिनांक 15 फरवरी 1985।

⁷⁶ पत्र संख्या: 2002/सीई-I/एसपी/1 दिनांक 12 जुलाई 2005।

⁷⁷ पत्र संख्या: 99/टीसी (एफएम)/26/1/पीटी-II दिनांक 22 अगस्त 2016।

(i) मुख्य सामान्य इंजीनियर/मालीगांव और वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक/लुमडिंग के कार्यालय में रिकॉर्ड की लेखापरीक्षा जांच (सितंबर 2019 और दिसंबर 2022) से पता चला कि नवंबर 1989 में कॉनकॉर को साइडिंग सौंपने के पश्चात से पूसीरे प्रशासन और कॉनकोर साइडिंग प्राधिकरण के बीच साइडिंग समझौते पर हस्ताक्षर नहीं किए गए थे। आगे की जांच से पता चला कि नवंबर 1989 में कॉनकॉर को साइडिंग सौंपने के 28 साल से अधिक समय बीत जाने के बाद, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे प्रशासन ने जुलाई 2018 में रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की वसूली न होने के मुद्दे को उठाया, लेकिन समझौते पर हस्ताक्षर न होने के कारण, कॉनकोर अधिकारियों से आज तक बकाया शुल्क की वसूली नहीं हो सकी। लेखापरीक्षा द्वारा की गई गणना के अनुसार, अप्रैल 2017 से मार्च 2024 की अवधि के लिए कॉनकॉर से रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की वसूली न होने की बकाया राशि ₹ 11.37 करोड़ थी (अनुलग्नक-3.6)।

मामला सितंबर 2019 और दिसंबर 2022 में रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। रेलवे प्रशासन ने जवाब दिया (मई 2023) कि बिल बनाने में लेखा और इंजीनियरिंग विभागों के कई प्रयासों के बावजूद, वाणिज्यिक विभाग कॉनकॉर के साथ आवश्यक समझौते को निष्पादित करने में सक्षम नहीं था।

यद्यपि रेल प्रशासन लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत था, लेकिन उसने कॉनकोर के साथ समझौते पर हस्ताक्षर करने के लिए मामले को उच्च स्तर पर आगे बढ़ाने के लिए प्रभावी प्रयास नहीं किए। वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक, लुमडिंग द्वारा दिया गया बयान कि वाणिज्यिक विभाग कॉनकोर के साथ एक समझौते को निष्पादित करने में सक्षम नहीं था, पूसीरे प्रशासन के विभिन्न विभागों के बीच समन्वय की कमी के तथ्य की पुष्टि करता है।

रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने और पूसीरे प्रशासन के विभिन्न विभागों के बीच समन्वित प्रयासों की कमी के कारण कॉनकॉर के साथ साइडिंग समझौते पर हस्ताक्षर नहीं हो सके और इसके परिणामस्वरूप कॉनकॉर साइडिंग प्राधिकरण से 1 अप्रैल 2017 से 31 मार्च 2024 तक की अवधि के लिए ₹ 11.37 करोड़ के रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की वसूली नहीं हो सकी।

(ii) इसी तरह, दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) के, न्यू गुंटूर (एनजीएनटी) में स्थित आईसीडी को कॉनकॉर प्राधिकरण को 1 नवंबर 1989 से सौंप दिया गया था और ट्रैक का रखरखाव रेलवे प्रशासन द्वारा किया गया। परन्तु, कॉनकोर से ट्रैक रखरखाव और निरीक्षण शुल्क वसूलने के लिए दक्षिण मध्य रेलवे प्रशासन और कॉनकोर साइडिंग प्राधिकरण के बीच कोई साइडिंग समझौता निष्पादित नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा गणना के अनुसार अप्रैल 2017 से मार्च 2024 की अवधि के लिए कॉनकॉर से एनजीएनटी में आईसीडी के मामले में रखरखाव और निरीक्षण शुल्क ₹ 1.39 करोड़ की राशि बकाया थी **(अनुलग्नक 3.6)**।

इस प्रकार, पूसीरे और दमरे में रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के कारण कॉनकॉर के साथ साइडिंग समझौते पर हस्ताक्षर नहीं हुए और परिणामस्वरूप कॉनकोर साइडिंग प्राधिकरण से रखरखाव और निरीक्षण शुल्क की वसूली न होने पर ₹ 12.76 करोड़ बकाया हो गया।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफ़ारिश:

कॉनकॉर से बकाया शुल्क वसूलने के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा इस मुद्दे को उच्चतम स्तर पर उठाना होगा।

3.9 एप्रोच सड़कों का काम शुरू न होने के कारण ब्रिज प्रोपर के बेकार पड़े रहने से पूंजी का अवरोधन: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन ने कर्नाटक सरकार द्वारा उनके साझा कार्य के लिए समान कार्रवाई सुनिश्चित किए बिना रोड ओवर ब्रिज का निर्माण किया। इसके परिणामस्वरूप लेवल क्रॉसिंग बंद नहीं हुई और पांच वर्षों (2018 से 2023) से अधिक समय के लिए ₹ 11.81 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) पर सुरक्षा में सुधार के अलावा सड़क और रेल यातायात की सुचारु आवाजाही को सुगम बनाने के लिए रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) और

रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) का निर्माण किया जाता है। आरओबी/आरयूबी और सीमित ऊंचाई वाले सबवे (एलएचएस) के निर्माण द्वारा एलसी को हटाना "मिशन शून्य दुर्घटना" प्राप्त करने और समग्र सुरक्षा में सुधार के लिए महत्वपूर्ण है। मौजूदा नीति (अगस्त 2008) के अनुसार, कम से कम एक लाख टीवीयू (ट्रेन वाहन इकाइयों)⁷⁸ के साथ व्यस्त लेवल क्रॉसिंग के बदले आरओबी/आरयूबी का कार्य लागत साझाकरण के आधार पर किया जाता है, जिसके लिए प्रस्ताव संबंधित राज्य सरकारों द्वारा निश्चित आवश्यकताओं को पूरा करते हुए जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ ब्रिज के रास्ते के लिए बाधाओं से मुक्त भूमि उपलब्ध कराना शामिल है, किए जाते हैं।

रेलवे पर स्थायी समिति (2008-09) ने आरओबी/आरयूबी कार्यों की धीमी प्रगति पर विचार करते हुए सिफारिश की कि रेलवे को केवल उन्हीं आरओबी/आरयूबी को निष्पादन के लिए लेना चाहिए जहां राज्य सरकार द्वारा धनराशि का आवश्यक प्रावधान सुनिश्चित किया गया हो। तदनुसार, रेल मंत्रालय (रे.म.) ने निर्देश जारी किए (मई 2008) कि एप्रोच सड़कों के लिए भूमि अधिग्रहण करने के लिए अग्रिम कार्रवाई शुरू करने, अपने कार्य कार्यक्रम में काम के लिए प्राथमिकता निर्धारित करने और रेलवे द्वारा ब्रिज प्रोपर⁷⁹ को पूरा करने के साथ-साथ कमोबेश एप्रोच का काम शुरू करने/पूरा करने के लिए राज्य सरकार से एक वचन पत्र प्राप्त किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय ने निर्देश दिया (फरवरी 2012) कि किसी भी पार्टी (यानी राज्य सरकार या रेलवे) द्वारा अपने हिस्से से अधिक खर्च की गई राशि की प्रतिपूर्ति उसी वित्तीय वर्ष में दूसरे पक्ष द्वारा की जानी चाहिए जिसमें उक्त व्यय किया गया है और हिस्से से अधिक व्यय की गई धनराशि की प्रतिपूर्ति हेतु कार्यों की

⁷⁸ ट्रेन वाहन इकाइयाँ [टीवीयू/दिन (ट्रेन इकाइयाँ (x) सड़क वाहन इकाइयाँ)] की गणना की जाती है। ट्रेन, सड़क वाहन आदि को एक इकाई माना जाता है; साइकिल रिकशा/ऑटो रिकशा को आधी इकाई माना जाता है। रेलवे ने लागत साझाकरण के आधार पर आरओबी/आरयूबी के प्रावधान के लिए प्रति दिन न्यूनतम 1 लाख ट्रेन वाहन इकाइयों (टीवीयू) का सामान्य मानदंड अपनाया है।

⁷⁹ शब्द "ब्रिज प्रोपर" का तात्पर्य उस ब्रिज की वास्तविक संरचना से है जो रेलवे ट्रैक पर फैला है और सड़क यातायात के लिए मार्ग प्रदान करता है।

भौतिक एवं वित्तीय प्रगति के अनुसार खाते का मिलान समय-समय पर किया जाना चाहिए।

दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) में, लेवल क्रॉसिंग (एलसी) संख्या 129⁸⁰ को आरओबी (1,59,617 टीवीयू) बनाकर हटाने का कार्य कर्नाटक सरकार (जीओके) के साथ लागत-साझाकरण के आधार पर शुरू किया गया था (दिसंबर 2011)। विस्तृत प्राक्कलन (2014) में जून 2020 में संशोधन करके इसे ₹ 18.59 करोड़ के बजाय ₹ 24.27 करोड़ (रेलवे का हिस्सा - ₹ 10.29 करोड़ और जीओके का हिस्सा - ₹ 13.98 करोड़) कर दिया गया। रेलवे हिस्से के भीतर आरओबी के ब्रिज का निर्माण दपरे द्वारा किया जाना था और एप्रोच का कार्यान्वयन भारत सरकार के लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) द्वारा किया जाना था। दपरे द्वारा ब्रिज का निर्माण कार्य ₹ 11.01 करोड़ की लागत से सितंबर 2018 में पूरा किया गया। हालाँकि, जीओके ने ब्रिज के पूरा होने के पाँच साल (अक्टूबर 2023) के बाद भी आरओबी के एप्रोच हिस्से का काम शुरू नहीं किया है। एलसी में टीवीयू की संख्या भी चिंताजनक रूप से 10 गुना यानी 1,56,617 टीवीयू (दिसंबर 2009) से बढ़कर 15,71,430 टीवीयू (अगस्त 2022) हो गई है।

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ)/निर्माण, दपरे के रिकॉर्ड की समीक्षा (जुलाई 2022) से पता चला कि रेल मंत्रालय के निर्देशों (मई 2008) के बावजूद, रेलवे प्रशासन ने एप्रोच के लिए अधिग्रहित की जाने वाली भूमि की स्थिति का पता लगाए बिना ही ब्रिज का निर्माण शुरू कर दिया। इसके अलावा, राज्य सरकार द्वारा एप्रोच पर काम की प्रगति को सुनिश्चित किए बिना, जिसे रेलवे द्वारा ब्रिज को पूरा करने के साथ-साथ कमोबेश किया जाना चाहिए था, ब्रिज प्रोपर का कार्य किया गया था।

इसके अलावा, ब्रिज के काम के लिए जीओके से उसके हिस्से (50 प्रतिशत) की वसूली के लिए दपरे द्वारा कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई है। दपरे ने केवल दो पत्र (सितंबर 2015 और फरवरी 2016) भेजे, जिसमें जीओके से उनके खर्च के

⁸⁰ देवनगोंथी और व्हाइटफील्ड स्टेशनों के बीच स्थित।

हिस्से (₹ 4.50 करोड़) की प्रतिपूर्ति करने का अनुरोध किया गया था, लेकिन जीओके ने अभी तक (जुलाई 2024) इसे जमा नहीं किया है।



ट्रैक के आर-पार ब्रिज प्रोपर

निर्मित ब्रिज प्रोपर

यह मामला जुलाई 2022 और अप्रैल 2023 में रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। जवाब (जनवरी 2023 और सितंबर 2023) में, यह कहा गया था कि ब्रिज का काम जीओके के साथ सहमत शर्तों के अनुसार निष्पादित किया गया था। भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण आरओबी एप्रोच का कार्यान्वयन जीओके द्वारा नहीं किया जा सका। सहमति देने और काम की मंजूरी के लिए प्राथमिकता देने और शर्तों के साथ जनरल अरेंजमेंट ड्राइंग (जीएडी) पर हस्ताक्षर करने के बावजूद जीओके द्वारा आरओबी एप्रोच में देरी की गई है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है। जीएडी पर संयुक्त हस्ताक्षर होने से रेलवे प्रशासन की जिम्मेदारियां समाप्त नहीं हो गईं। उसे जीएडी की शर्तों के अनुपालन पर ध्यान देना चाहिए था कि “एप्रोच सड़क पर काम ब्रिज संरचना के साथ-साथ शुरू और समाप्त किया जाए, ताकि आरओबी को चालू किया जा सके और रेलवे लाइन पर लेवल क्रॉसिंग को बंद किया जा सके। स्थानांतरण सहित बाधाओं के लिए भूमि अधिग्रहण सड़क अधिकारियों की जिम्मेदारी है। हालाँकि, रेलवे ने एप्रोच के लिए अधिग्रहित की जाने वाली भूमि की स्थिति का पता लगाए बिना ही ब्रिज का कार्य शुरू कर दिया और जीओके द्वारा एप्रोच पर कार्य की प्रगति सुनिश्चित किए बिना ही ब्रिज प्रोपर का निर्माण जारी रखा।

इस प्रकार, जीओके द्वारा अग्रिम कार्रवाई⁸¹ की निगरानी के बिना ब्रिज प्रोपर कार्य का प्रारंभ (सितंबर 2015) और समापन (सितंबर 2018) होने के परिणामस्वरूप एलसी बंद नहीं हुआ, जो रेल/सड़क यातायात के लिए एक सुरक्षा खतरा है, जिससे सड़क उपयोगकर्ताओं को असुविधा होती है, पांच वर्षों से अधिक समय के लिए संपत्ति बेकार पड़ी रही और ₹ 11.81 करोड़⁸² की पूंजी को अवरुद्ध हुई। इसके अलावा, दपरे द्वारा अभी भी ब्रिज प्रोपर के कार्य के लिए जीओके का हिस्सा (50 प्रतिशत) उनसे वसूलना बाकी है।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

जीओके द्वारा समान प्रगति को सुनिश्चित किए बिना ब्रिज प्रोपर के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

3.10 गोसलपुर गुड्स शेड में बुनियादी ढांचे का विकास न होने के कारण लोडेड रेकों का अवरुद्ध होना: पश्चिम मध्य रेलवे

रेल प्रशासन पर्याप्त माल ढुलाई व्यवसाय होने के बावजूद गोसलपुर गुड्स शेड में उचित बुनियादी ढांचे का विकास नहीं कर सका, जिसके परिणामस्वरूप लोडेड रेकें अवरुद्ध हुई।

विलंब और स्थिरता के संबंध में दिशानिर्देशों⁸³ के अनुसार, जोनल रेलवे (जेडआर) को टर्मिनल डिटेंशन को कम करने और वैगन की उपलब्धता में

⁸¹ एप्रोच के लिए भूमि अधिग्रहण करना और जीओके द्वारा एप्रोच सड़क का कार्य शुरू न करना।

⁸² रेलवे द्वारा ब्रिज प्रोपर सितंबर, 2018 के दौरान ₹ 11.01 करोड़ की लागत से पूरा किया गया था (+) एलसी को बंद न करने के परिणामस्वरूप एलसी पर तैनात गेटमैनों के वेतन और भत्ते के लिए ₹ 0.80 करोड़ (मार्च 2023) का परिहार्य व्यय हुआ।

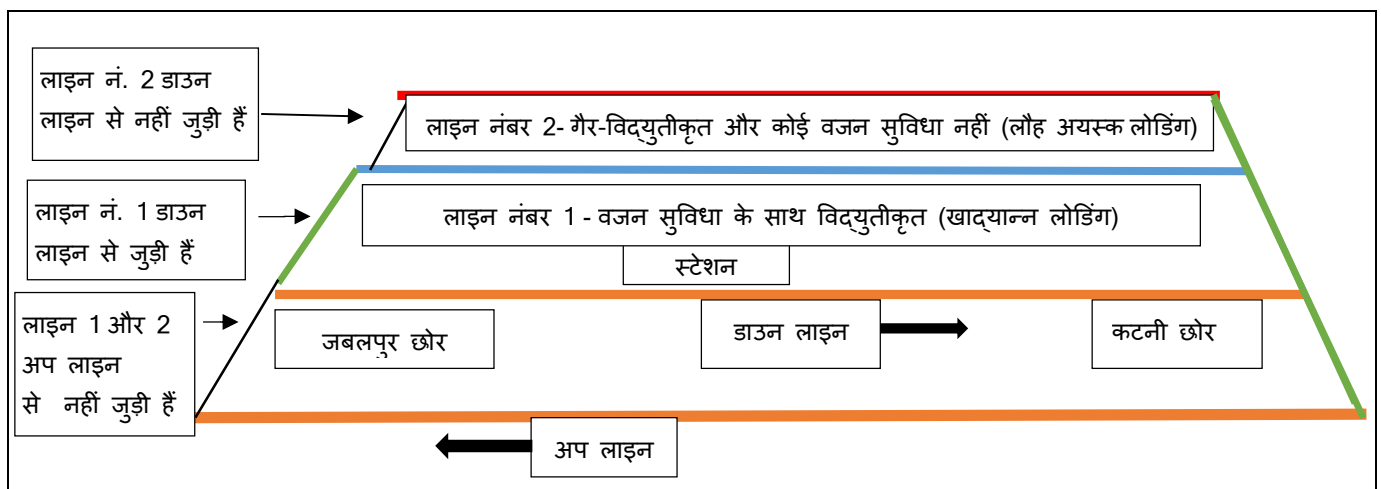
⁸³ रेलवे बोर्ड द्वारा पत्र संख्या टीसी-1/2016/201/1 दिनांक 19 मई 2016 के माध्यम से प्रसारित दर मास्टर परिपत्र-विलंब शुल्क-वार्फेज शुल्क-माफी/2016/0 के पैरा 2.1.3 अध्याय-1 के अनुसार।

सुधार करने के लिए वैगनों के कुशल संचालन के लिए बुनियादी ढांचे को विकसित करने के लिए रेल उपयोगकर्ताओं के साथ निरंतर बातचीत के माध्यम से प्रयास करना चाहिए।

जनवरी 2021 में, रेल मंत्रालय (रे.म.) ने आत्मनिर्भर भारत योजना के तहत स्टील के घरेलू निर्माण को बढ़ावा देने और लौह अयस्क लोडिंग को अधिकतम करने के लिए एक नीति पेश की। इस नीति का उद्देश्य लोडिंग और अनलोडिंग छोर पर उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं का पूरा लाभ उठाकर ग्राहकों की आवश्यकताओं को पूरी तरह से कैसे पूरा किया जाए, इस पर स्पष्ट दिशानिर्देश निर्धारित करना है। नीति का उद्देश्य ग्राहकों को फिर से आश्वस्त करना है कि रेलवे लौह अयस्क ग्राहकों की परिवहन की पूरी आवश्यकता को पूरा करने के लिए पूरी तरह से प्रतिबद्ध है, बशर्ते लोडिंग और अनलोडिंग दोनों छोर पर पर्याप्त बुनियादी ढांचा उपलब्ध/बनाया जाए।

पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) के अंतर्गत गोसलपुर स्टेशन पर लौह अयस्क परिवहन की हिस्सेदारी चार स्टेशनों (डुंडी, गोसलपुर, कछपुरा और पनिहार)⁸⁴ के बीच उच्चतम 55 प्रतिशत से अधिक है।

गोसलपुर स्टेशन का एक कच्चा नक्शा नीचे दर्शाया गया है:



फरवरी 2023 में गोसलपुर गुड्स शेड (जीएसपीआर) के रिकॉर्ड की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि:

⁸⁴ 2021-22 और 2022-23

- जीएसपीआर में माल लोडिंग के लिए दो पूर्ण रैक लंबाई लाइनें⁸⁵ (लाइन नंबर 1 और 2) उपलब्ध हैं और दोनों लाइनें कटनी छोर पर अप और डाउन मुख्य लाइनों से जुड़ी हुई हैं।
- लाइन नं. 1 विद्युतीकृत है और इसमें वजन करने की सुविधा है और यह जबलपुर (जेबीपी) छोर पर डाउन लाइन से भी जुड़ी है, लेकिन जेबीपी छोर पर अप लाइन से नहीं जुड़ी है। इस लाइन का उपयोग मुख्य रूप से खाद्यान्न लोड करने के लिए किया जाता है जो बिना किसी रुकावट के डाउन दिशा में कटनी की ओर जा सकता है।
- लाइन 2 विद्युतीकृत नहीं है और इसमें वजन करने की सुविधा भी नहीं है। इसका उपयोग खुले वैगन रैक में लौह अयस्क लोडिंग के लिए किया जाता है जो मुख्य रूप से जबलपुर की ओर अप लाइन पर भेजा जाता है।
- लाइन नं. 2 पर लौह अयस्क से भरी एक रैक लोड होने के बाद, इसे पहले कटनी (डाउन लाइन) की ओर खींचा जाता है और फिर वजन करने के लिए वापिस लाइन नंबर 1 पर धकेल दिया जाता है। वजन करने के बाद, रैक को फिर से कटनी छोर (डाउन लाइन) की ओर ले जाया जाता है और डाउन लाइन को पार करने के बाद, इसे जेबीपी छोर की ओर आगे की यात्रा के लिए अप लाइन में ले जाया जाता है।

नतीजतन, जेबीपी की ओर लोडेड लौह अयस्क रैक को भेजने के लिए बार-बार शंटिंग की आवश्यकता होती है जो 'डाउन' और 'अप' दोनों लाइनों पर यातायात को अवरुद्ध करती है। इन अतिरिक्त परिचालनों के परिणामस्वरूप लोडेड रैक के प्रेषण में देरी होती है, साथ ही ट्रेन की आवाजाही में भी व्यवधान होता है।

1 अप्रैल 2022 से 31 मार्च 2023 की अवधि के दौरान, 269 लोडेड रैक को लोडिंग पूरी होने के बाद प्रेषण के लिए परिचालन आधार पर 2 घंटे से 38 घंटे तक की अवधि के लिए स्टेबल/रोक लिया गया था। लौह अयस्क की लोडिंग के

⁸⁵ पूर्ण रैक लंबाई, रेल लाइन की लंबाई है जो 58 बॉक्स 'एन' वैगन वाले पूरे रैक को लोडिंग/अनलोडिंग सुविधा के लिए उपलब्ध हैं।

संबंध में, रेलवे को लौह अयस्क व्यवसाय प्रदाता⁸⁶ ने सूचित किया है (अक्टूबर 2022) कि वे प्रति दिन लौह अयस्क की दो रैक लोड करने में सक्षम हैं, यदि रेलवे लोडेड रैक की त्वरित आवाजाही के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचा प्रदान करता है। यह उल्लेख करना उचित है कि वृद्धिशील लोडिंग के लिए रेल मंत्रालय द्वारा लौह अयस्क और कोयला रैक गमनागमन की प्राथमिकता की निगरानी की जा रही है और रेल मंत्रालय ने सूचित किया (मई 2022)⁸⁷ कि जोनल रेलवे गुड्स शेड/साइडिंग में कोयले और लौह अयस्क के लिए अनुमेय खाली समय (यानी 6 घंटे) को कम कर सकता है।

गोसलपुर स्टेशन पर पर्याप्त और उचित बुनियादी ढांचे का विकास न होने के कारण (अर्थात् जबलपुर छोर की ओर 'अप' मुख्य लाइन के साथ लाइन नंबर 2 की कनेक्टिविटी न होने के कारण) जेबीपी की ओर लोड किए गए लौह अयस्क रैक की आवाजाही के लिए दोनों दिशाओं में यातायात अवरुद्ध होता है, जिसके कारण लोडेड रैक का भारी अवरोधन हुआ। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 2022-23 के दौरान 269 लोडेड रैक अवरुद्ध होने से वैगनों की अर्जन क्षमता ₹ 10.11 करोड़ की हानि हुई। वैगनों⁸⁸ की आय क्षमता की हानि का आकलन लेखापरीक्षा में केवल उन मामलों में, जहां रैक की लोडिंग के बाद अवरोधन 6 घंटे से अधिक था और वास्तविक अवरोधन के आधार पर किया गया है।

लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर (क्रमशः फरवरी 2023, अप्रैल 2023 और जून 2023), रेलवे प्रशासन ने कहा (फरवरी 2023) कि अवरोध का कारण पथ की अनुपलब्धता और यातायात की मुख्य लाइन में शंटिंग कार्य में लगने वाला समय है। उन्होंने आगे कहा (जुलाई 2023 और सितंबर 2023) कि अपर्याप्त बुनियादी ढांचे के कारण लोडेड रैक को अवरुद्ध नहीं किया गया है। रैक का

⁸⁶ मेसर्स यूरो प्रतीक इस्पात (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड, सिहोरा।

⁸⁷ शुद्धिपत्र संख्या 30 दर मास्टर परिपत्र संख्या टीसी-1/2019/201/15-भाग, (2) (3328629) दिनांक 27 मई 2022।

⁸⁸ प्रति माल वैगन प्रति किमी आय X प्रति वैगन प्रति मिनट आय क्षमता X मिनटों में अवरोधन

अवरोधन कई कारकों पर निर्भर करता है, जैसे चालक दल, इंजन और पथ की उपलब्धता आदि और औसत अवरोधन 3.31 घंटे है।

रेलवे प्रशासन का जवाब अवरोधन के परिचालन कारणों पर प्रकाश डालता है लेकिन गोसलपुर स्टेशन के मामले में, बुनियादी ढांचे में सुधार करके अवरोधन को कम किया जा सकता है। रेलवे प्रशासन भी इस बात पर सहमत हो गया है कि प्रस्तावित बुनियादी ढांचागत कार्य अर्थात् गोसलपुर⁸⁹ में शंटिंग नेक और डबल एग्जिट के प्रावधान के साथ-साथ बेहतर शंटिंग सुविधाओं से संचालन में काफी आसानी होगी। इसके अलावा, जब प्रति रैक अवरोधन का वास्तविक डेटा उपलब्ध है, तो औसत अवरोधन छह घंटे से अधिक के आउटलेर्स की वास्तविक तस्वीर पेश नहीं करता है।

इस प्रकार, गोसलपुर स्टेशन पर उचित बुनियादी ढांचे का विकास न होने के कारण लोडेड रैक का भारी मात्रा में अवरोधन हुआ, जिसके परिणामस्वरूप वैगनों की संभावित आय की हानि हुई।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन लोडेड रैक के अवरोधन को कम करने और वैगनों की आय क्षमता की हानि से बचने के लिए गोसलपुर साइडिंग में बुनियादी ढांचे में सुधार कर सकता है।

⁸⁹ दिनांक 10/4/2023 को प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान की गई है।

3.11 संविदा देने में अनियमितता: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

निर्धारित प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे प्रशासन ने मशीन क्रशड ट्रैक गिट्टी की खरीद के लिए उसी क्षेत्र में प्रचलित अंतिम स्वीकृत दरों की अनदेखी करते हुए उच्च दरों को स्वीकार किया। इसके परिणामस्वरूप उच्च दर पर खरीद के कारण संविदाकार को ₹ 9.40 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1210 के अनुसार, खर्च किए गए धन के लिए सर्वोत्तम संभव मूल्य प्राप्त करना कार्यकारी का प्राथमिक कर्तव्य है और सभी मामलों में प्रतिस्पर्धी दरों को प्राप्त करने के लिए निविदा प्रणाली पर बहुत सावधानी और गंभीरता से विचार किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने अन्य बातों के साथ-साथ निर्देश⁹⁰ दिया (1972) कि यह निविदा समिति (टीसी) की जिम्मेदारी है कि वह एक संक्षिप्त ब्रीफिंग नोट के साथ निविदा दरों की सावधानीपूर्वक जांच करे, जिसमें उस क्षेत्र में समान कार्य के लिए अंतिम स्वीकृत दरों, वित्तीय विश्लेषण स्थिति, तकनीकी क्षमता, संविदाकार की क्षमता, आदि के बारे में बताया जाए। रेल मंत्रालय द्वारा आगे निर्देशित⁹¹ किया गया (1985) कि जब प्राप्त निविदाओं के मूल्य को अनुचित रूप से उच्च माना जाता है, तो दरों को कम करने के उद्देश्य से निविदाकारों के साथ बातचीत की जानी चाहिए। इसके अलावा, कार्य संविदा पर अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) के दिशानिर्देशों⁹² के अनुसार, जब कार्य का मूल्य ₹ 2 लाख से अधिक हो, तो कार्य की अनुमानित लागत अंतिम स्वीकृत दरों (एलएआर) के आधार पर तय की जानी चाहिए।

लुमडिंग मंडल के इंजीनियरिंग विभाग के रिकॉर्ड की जांच (दिसंबर 2019) के दौरान यह देखा गया कि नारंगी (एनएनजीई) - फुर्केटिंग (एफकेजी) खंड (290 किमी) के लिए कमलाजरी डिपो में मशीन क्रशड गिट्टी की आपूर्ति के लिए एक

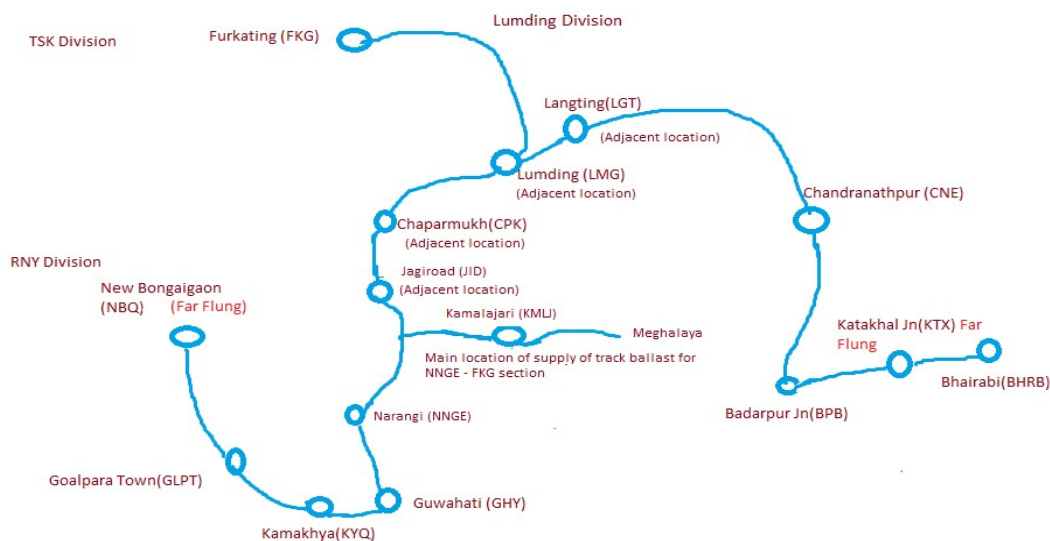
⁹⁰ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 72/डब्ल्यूआई/सीटी/42 दिनांक 17 नवंबर 1972।

⁹¹ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 84/डब्ल्यू1/सीटी/28 (पी) दिनांक 9 जुलाई 1985।

⁹² नवंबर 2013 में जारी किया गया कैमटेक/जीडब्ल्यूएल/एम/कॉन्ट्रैक्ट मैनेजमेंट- आरईवी 2.0

निविदा जारी की गई थी (फरवरी 2019)। तीन एजेंसियों से कोटेशन प्राप्त करके निविदा के लिए अनुमानित दर ₹ 2,383.33 प्रति घनमीटर निकाली गई थी। एलएआर की औसत दर ₹ 2,800.12 प्रति घनमीटर निकाली गई जो तीन संविदा समझौतों (सीए)⁹³ के एलएआर के आधार पर निर्धारित की गई थी। निविदा के लिए दो निविदाकारों ने आवेदन किया था। इससे पहले कि निविदा को अंतिम रूप दिया जाता, एक निविदाकर्ता ने अपनी बोली वापस ले ली। संविदा एकमात्र उपलब्ध निविदाकर्ता को ₹ 49.63 करोड़ (₹ 2,597.83 प्रति घन मीटर की दर से जो कार्य के अनुमानित मूल्य से नौ प्रतिशत अधिक और तीन एलएआर के औसत से 7.22 प्रतिशत कम था) में दिया गया (मई 2019)।

यह देखा गया कि एलएआर की औसत दर की गणना के लिए उपयोग किए गए तीन सीए में से, एक सीए एक विशेष सीमित निविदा⁹⁴ था और अन्य दो दूर-दराज के क्षेत्रों, अर्थात् न्यू बोंगाईगांव और कटखाल जंक्शन (कमलाजारी डिपो से दूरी- क्रमशः 231 किमी और 330 किमी) से संबंधित थे।



⁹³ सीए नंबर एसई/87 दिनांक 22 मई 2018, सीए नंबर कॉन/एल-एच/2532 दिनांक 14 मार्च 2019 और सीए नंबर कॉन/एन-के/2452 दिनांक 22 जून 2018।

⁹⁴ एफए और सीएओ के परामर्श से निम्नलिखित स्थितियों में विशेष सीमित निविदाएं अपनाई जा सकती हैं: (i) विशेष प्रकृति के कार्य (पीएचओडी द्वारा व्यक्तिगत रूप से अनुमोदित किए जाने वाले)। (ii) अत्यावश्यक प्रकृति के कार्य (जीएम द्वारा व्यक्तिगत रूप से अनुमोदित किए जाने वाले)।

निर्धारित प्रावधानों के अनुसार, समान प्रकृति के कार्य के लिए समान या निकटवर्ती क्षेत्रों में निष्पादित संविदाओं के एलएआर के आधार पर दरों का निर्धारण किया जाना था। चूंकि रेलवे प्रशासन ने एलएआर के औसत मूल्य का पता लगाने के लिए प्रावधानों का पालन नहीं किया, इसलिए लेखापरीक्षा ने निकटवर्ती क्षेत्रों (जागीरोड, चपारमुख और लुमडिंग मैदानी क्षेत्रों, कमलाजरी डिपो से दूरी- क्रमशः 28 किमी, 62 किमी और 151 किमी) में लगभग एक ही समय में समान प्रकृति के काम में दिए गए सीए के एलएआर के आधार पर दर की गणना की। इस प्रकार प्राप्त दर (₹ 2,057.63 प्रति घन मीटर - *अनुलग्नक-3.7*), रेलवे प्रशासन द्वारा निकाली गई दर (₹ 2,800.12 प्रति घन मीटर) से 27 प्रतिशत कम थी। यह देखा गया कि चूंकि एलएआर पर आधारित अनुमानित दर को गलत तरीके से बढ़ाया गया था, इसलिए प्रतिस्पर्धी, उचित और व्यावहारिक दर प्राप्त करने के लिए निविदाकर्ता के साथ कोई बातचीत नहीं की गई थी। इस प्रकार रेलवे प्रशासन ने निर्धारित प्रावधानों के विपरीत उच्च दर स्वीकार कर ली। संविदा के लिए दी गई दर⁹⁵ निकटवर्ती क्षेत्रों के एलएआर की दरों से बहुत अधिक थी। इसके परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 9.40 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ। (*अनुलग्नक 3.8*)

मामला अप्रैल 2024 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि वर्तमान मामले में, दरें मामूली अधिक (नौ प्रतिशत ऊपर) थीं। इसके अलावा, जिन क्षेत्रों में गिट्टी की आपूर्ति की जानी है, वे पहाड़ियों से घिरे हुए थे और सड़क की स्थिति बहुत खराब थी। कार्य के लिए प्राक्कलन तैयार करने के समय केएमएलजे के आसपास के क्षेत्र में डीईएन/II/एलएमजी खंड में डिपो पर गिट्टी की आपूर्ति के लिए कोई दर उपलब्ध नहीं थी। दरों के अभाव में, वित्त विभाग की जांच के साथ बाजार दरें एकत्र करने और निविदा करने के लिए प्रक्रिया करने का प्रचलन है। मौजूदा मामले में, आरडीएसओ के अनुसार विस्तृत प्राक्कलन तीन एजेंसियों से बजटीय कोटेशन पर आधारित था और वित्त द्वारा विधिवत जांच की गई थी।

⁹⁵ ₹ 2,597.83 प्रति घन मीटर

चूंकि केएमएलजे में गिट्टी की डिपो आपूर्ति का कार्य पहली बार किया जा रहा था, इसलिए प्राक्कलन बजटीय कोटेशन पर आधारित था। लेखापरीक्षा इस बात की सराहना कर सकता है कि दरों में न तो कर (जीएसटी) और न ही संविदाकार का लाभ शामिल है। इसलिए, प्राक्कलन पहले से ही निचले स्तर पर था।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अनुमानित दर से नौ प्रतिशत अधिक को सीमांत नहीं माना जा सकता है। इसके अलावा, अनुमानित दर आसपास के क्षेत्रों (28 किमी, 62 किमी और 151 किमी) के समान प्रकृति के कार्य के एलएआर के प्रचलित औसत मूल्य पर विचार किए बिना तय की गई थी। तत्काल मामले में, एलएआर का वास्तविक प्रचलित औसत मूल्य (₹ 2,057.69 प्रति घन मीटर) रेलवे प्रशासन द्वारा दिए गए संविदात्मक मूल्य (₹ 2,597.83 प्रति घन मीटर) से 27 प्रतिशत कम था। इसके अलावा, उच्च दर को उचित ठहराने के लिए उद्धृत प्रतिकूल कारकों (अर्थात् पहाड़ियों से घिरा और खराब सड़क की स्थिति) को निविदा समिति की बैठक के विवरण में स्पष्ट नहीं किया गया है। इसके अलावा, जब निविदाकर्ता द्वारा उद्धृत गिट्टी की दर अनुचित रूप से अधिक थी तो रेलवे बोर्ड के जुलाई 1985 के पत्र के निर्देशों के अनुसार, जोनल रेलवे प्रशासन को दर कम करने के उद्देश्य से निविदाकर्ता के साथ बातचीत करनी चाहिए थी।

निविदा समिति ने समान या निकटवर्ती क्षेत्रों के कार्यों की समान प्रकृति के लिए अंतिम स्वीकृत दरों (एलएआर) पर विचार नहीं किया और इसके बजाय दूर-दराज के क्षेत्रों अर्थात् न्यू बोंगाईगांव और कटखाल जंक्शन (केएमएलजे डिपो से दूरी- 231 किमी और 330 किमी) से तीन सीए के बहुत उच्च मूल्यों के एलएआर पर विचार किया, जबकि प्राक्कलन तैयार करने के समय लुमडिंग मंडल (ओएल) के तहत केएमएलजे डिपो के निकटवर्ती क्षेत्र में समान वस्तु और समान कार्य के विवरण के लिए एलएआर उपलब्ध था।

इस प्रकार, रेलवे प्रशासन ने प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए अंतिम स्वीकृत दरों के औसत को गलत तरीके से बढ़ाकर मशीन क्रशड ट्रैक गिट्टी की खरीद के लिए संविदाकार को अनुचित लाभ दिया, जिसके परिणामस्वरूप बिना बातचीत

के उच्च दरें स्वीकार कर ली गईं। इसके परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 9.40 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

सिफ़ारिश:

संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाने पर जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

3.12 न्यू जलपाईगुड़ी में इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड के चालू न होने से पूंजी का अवरोधन: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के रेलवे विद्युतीकरण (आरई) संगठन और ओपन लाइन (ओएल) संगठन की अनुचित योजना और समन्वित प्रयासों की कमी के कारण न्यू जलपाईगुड़ी में इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड चालू नहीं हो सका और परिणामस्वरूप ₹ 9.33 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड (इएलटीएस) पहली लाइन का रखरखाव स्थल है जहां यात्रा के बाद नियमित अंतराल पर इलेक्ट्रिक इंजनों का निरीक्षण और देखभाल की जाती है, जिससे इलेक्ट्रिक इंजनों की विश्वसनीयता और सुरक्षा पहलुओं को सुनिश्चित किया जाता है।

रेलवे विद्युतीकरण (आरई)⁹⁶ द्वारा कटिहार मंडल के न्यू जलपाईगुड़ी (एनजेपी) में एक इएलटीएस का निर्माण किया जाना था। एनजेपी में ट्रिप शेड के स्थान को फाइनल किया गया (जुलाई 2017) और इसे एनजेपी में यार्ड रीमॉडलिंग के संबंध में इंजीनियरिंग स्केल प्लान⁹⁷ (इएसपी) में शामिल किया गया था। इएसपी पर आरई के सात अधिकारियों और कटिहार (केआईआर) मंडल के सात अधिकारियों द्वारा (अप्रैल से जून 2018 के बीच) हस्ताक्षर किए गए थे, जिसमें केआईआर मंडल के मंडल रेलवे प्रबंधक के अलावा इंजीनियरिंग, ऑपरेटिंग, सिग्नल एवं दूरसंचार और इलेक्ट्रिकल विभागों के अधिकारी शामिल थे। इएसपी

⁹⁶ रेलवे विद्युतीकरण एक संगठन है जिसकी स्थापना 1961 में भारत सरकार द्वारा अनुमोदित भारतीय रेलवे पटरियों को विद्युतीकृत करने के अधिदेश के साथ की गई थी।

⁹⁷ इंजीनियरिंग स्केल प्लान किसी स्टेशन के यार्ड लेआउट और सिग्नलिंग प्लान का आधार है। इएसपी को तैयार और जांच करते समय मंडलों को अत्यधिक सावधानी बरतनी होगी।

पर किसी भी विभाग की ओर से कोई टिप्पणी किए बिना हस्ताक्षर किए गए थे।

ट्रिप शेड के निर्माण के लिए, क्रमशः ₹ 5.30 करोड़, ₹ 2.14 करोड़ और ₹ 1.89 करोड़ (कुल ₹ 9.33 करोड़) के अंतिम कार्य मूल्य के लिए आरई द्वारा इंजीनियरिंग, एस एंड टी और इलेक्ट्रिकल के लिए तीन संविदा समझौते (सीए) निष्पादित (जून 2018 और जनवरी 2020 के बीच) किए गए।

जब शेड की निर्माण प्रक्रिया पूरी होने वाली थी, प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता (पीसीईई), पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) ने मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम), केआईआर को सूचित किया (दिसंबर 2019) कि ट्रिप शेड का निर्माण एनजेपी यार्ड के एसपी में सभी संबंधित अधिकारियों द्वारा विधिवत अनुमोदित स्थान योजना के अनुसार किया गया है, लेकिन केआईआर मंडल के अधिकारियों ने आरई संगठन को योजना में पर्याप्त बदलाव करने के लिए कहा है जो न केवल महंगा था बल्कि समय लेने वाला भी था। यह भी बताया गया कि मामला आरई संगठन द्वारा महाप्रबंधक (जीएम)/पूसीरे के संज्ञान में लाया गया था और जीएम/पूसीरे ने आदेश दिया था - "अनुमोदित योजना के अनुसार काम किया जाए" (दिसंबर 2019)।

जनवरी 2020 में, केआईआर मंडल के ऑपरेटिंग विभाग ने ट्रिप शेड को डाउन मेन लाइन से जोड़ने में कई कमियां बताईं, जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ अप ट्रेनों के लिए ट्रैक्शन बदलने के दौरान अप और डाउन लाइन को अवरुद्ध करना; ट्रिप शेड में जाने वाले इलेक्ट्रिक लोको द्वारा पिट लाइन की आवाजाही को अवरुद्ध करना; और उत्तरी यार्ड में रेक निर्माण और दक्षिण यार्ड से उत्तरी यार्ड में रेक के स्थानांतरण में बाधा शामिल थी। उपरोक्त बाधाओं के समाधान के रूप में, ऑपरेटिंग विभाग ने दक्षिण यार्ड शंटिंग लीड से ट्रिप शेड की कनेक्टिविटी के प्रावधान का सुझाव दिया, जिससे सभी मेल/एक्सप्रेस और माल गाड़ियों का अवरोधन कम हो जाएगा।

महाप्रबंधक (जीएम)/आरई ने (मई 2020) महाप्रबंधक, पूसीरे को केआईआर मंडल द्वारा कार्य निष्पादित करने के मामले को मंजूरी न देने के बारे में अवगत कराया, जिससे परियोजना में देरी हो रही थी। उन्होंने जीएम, पूसीरे से

इस मामले को देखने और स्वीकृत कार्य के निष्पादन के लिए केआईआर मंडल को आवश्यक निर्देश जारी करने का अनुरोध किया ताकि परिसंपत्ति को बिना किसी देरी के उपयोग में लाया जा सके।

इसके बाद, 90 प्रतिशत पूरा कार्य (मेन लाइन के साथ इएलटीएस को जोड़ने के लिए लंबित) के साथ, आरई ने उपलब्ध रेल नेटवर्क के साथ इएलटीएस की कनेक्टिविटी के लिए सितंबर 2020 में ओपन लाइन (ओएल) संगठन, कटिहार मंडल के माध्यम से आयुक्त रेलवे सुरक्षा (सीआरएस) की मंजूरी के लिए आवेदन किया। लेकिन आवेदन सीआरएस को नहीं भेजा गया क्योंकि केआईआर मंडल के सिग्नल और दूरसंचार (एस एंड टी) विभाग और जोनल मुख्यालय ने कुछ आपत्तियां⁹⁸ की थी (मार्च/अप्रैल 2021)।

इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया (अप्रैल 2023):

- क. आरई के सात अधिकारियों और केआईआर मंडल के इंजीनियरिंग, ऑपरेटिंग, सिग्नल और दूरसंचार और इलेक्ट्रिकल विभागों के अधिकारियों सहित सात अधिकारियों में से किसी ने भी अप्रैल से जून 2018 के बीच इएसपी पर हस्ताक्षर करते समय कोई टिप्पणी नहीं की थी।
- ख. जब शेड का निर्माण पूरा होने वाला था, तभी ऑपरेटिंग विभाग ने ट्रिप शेड में कई कमियां बताई (जनवरी 2020) और आरई संगठन को योजना में पर्याप्त बदलाव करने के लिए कहा। इएसपी की जांच के प्रारंभिक चरण में ऑपरेटिंग और एस एंड टी विभागों द्वारा इन समस्याओं को इंगित/मूल्यांकन किया जाना चाहिए था।
- ग. जीएम/पूसीरे ने ऑपरेटिंग विभाग की उक्त टिप्पणियों पर विचार किए बिना, अनुमोदित योजना के अनुसार कार्य करने का आदेश दिया (दिसंबर 2019)।

⁹⁸ इएलटीएस को कमीशन करने के लिए आरई द्वारा की गई एडवांस वायरिंग के लिए एनजेपी डब्ल्यू/ए केबिन में कम से कम 24 घंटे नॉन-इंटरलॉकिंग (एनआई) कार्य करना आवश्यक है। एनजेपी में इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड के प्रावधान की योजना इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (इआई) कार्य के संदर्भ के बिना बनाई गई थी।

घ. जीएम/आरई द्वारा इस मुद्दे को उठाए जाने के बावजूद, जीएम, पूसीरे और जोनल रेलवे ने चार साल से अधिक समय तक मामले को हल करने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाया।

मामला मई 2023 में रेलवे प्रशासन और आरई के ध्यान में लाया गया था। उनके उत्तर (जुलाई 2023) में, पूसीरे प्रशासन ने इएलटीएस की कमीशनिंग नहीं करने में पूसीरे के आरई और ओएल संगठन के बीच अपर्याप्त योजना और समन्वय की कमी के लेखापरीक्षा तर्क पर सहमति व्यक्त की। इसमें यह भी कहा गया है कि ट्रिप शेड की योजना बनाते समय, एनजेपी का नॉन-इंटरलॉकिंग (एनआई) कार्य शुरू नहीं किया गया था, हालांकि कार्य 2015-16 में स्वीकृत किया गया था। एनजेपी यार्ड में एनआई के लिए और ट्रिप शेड को कमीशन करने के लिए समग्र योजना बनाना समझदारी नहीं होती।

इस प्रकार, इएसपी को मंजूरी देते समय आवश्यकताओं/कमियों को इंगित करने में केआईआर मंडल के ऑपरेटिंग और एस एंड टी विभागों की विफलता, और पूसीरे के आरई और ओएल संगठन के बीच समन्वित प्रयासों की कमी के कारण इएलटीएस, न्यू जलपाईगुड़ी कमीशन नहीं हो सका और परिणामस्वरूप ₹ 9.33 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

मामला मई 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिशें:

- इंजीनियरिंग स्केल प्लान पर हस्ताक्षर करते समय अपेक्षित टिप्पणियां और कमियों का उल्लेख नहीं करने के लिए ऑपरेटिंग और सिग्नल एवं दूरसंचार विभाग के अधिकारियों की जिम्मेदारी तय की जा सकती है।
- पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के आरई और ओएल संगठन को एक निर्दिष्ट समय-सीमा के साथ एक समाधान निकालने की जरूरत है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इलेक्ट्रिक इंजनों की विश्वसनीयता और सुरक्षा पहलुओं के लिए इएलटीएस चालू हो जाए।

- संविदाकार को अनुचित लाभ पहुंचाने पर जिम्मेदारी तय की जा सकती है।

3.13 टर्मिनल स्टेशन के निर्माण पर निरर्थक व्यय: पूर्व रेलवे

न्यू गरिया टर्मिनल स्टेशन के निर्माण के संबंध में परिचालन संबंधी बाधाओं को समझे बिना मूल योजना से हटकर बफर-एंडेड लूप को निष्पादित करने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 7.62 करोड़ का निरर्थक व्यय के साथ साथ ₹ 1.65 करोड़ की अतिरिक्त बकाया देनदारी भी हुई।

गरिया में मेट्रो टर्मिनल और स्वीकृत दोहरीकरण परियोजनाओं के पूरा होने पर सियालदह दक्षिण खंड से यात्रियों की अनुमानित वृद्धि को संभालने के लिए, जून 2010 में वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/सियालदाह (सीनियर डीओएम/एसडीएच) द्वारा ₹ 36 करोड़ की अनुमानित लागत पर दो लूप लाइनों, तीन स्टेबलिंग लाइनों और दो आइलैंड प्लेटफार्मों के साथ न्यू गरिया टर्मिनल स्टेशन का निर्माण प्रस्तावित किया गया था। यह विचार किया गया कि न्यू गरिया स्टेशन से डायमंड हार्बर, कैनिंग और लक्ष्मीकांतपुर खंडों तक नई ट्रेनें शुरू की जाएंगी ताकि इसे मेट्रो रेलवे और पूर्व रेलवे (पूरे) की दक्षिण उपनगरीय लाइन के बीच एक यात्री इंटरचेंज टर्मिनल बनाया जा सके।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने 2010-11 में ₹ 36 करोड़ की अनुमानित लागत के मुकाबले ₹ 14 करोड़ की लागत से न्यू गरिया टर्मिनल स्टेशन के निर्माण के लिए कार्य को मंजूरी दी। कम स्वीकृत लागत को देखते हुए, मुख्य योजना एवं डिजाइन अभियंता (सीपीडीई) ने अपर महाप्रबंधक (एजीएम) की मंजूरी के साथ कार्य⁹⁹ की छह मदों को हटाकर ₹ 36 करोड़ के सार प्राक्कलन को घटाकर ₹ 14.63 करोड़ कर दिया।

⁹⁹ जिसमें एक डाउन लूप लाइन, नए प्लेटफार्म और फुट ओवर ब्रिज का प्रावधान शामिल था। यह निर्णय लिया गया कि अप लूप लाइन में दो स्टेबलिंग लाइनों के लिए मार्ग प्रदान करने वाली सामान्य लूप सुविधा होगी।

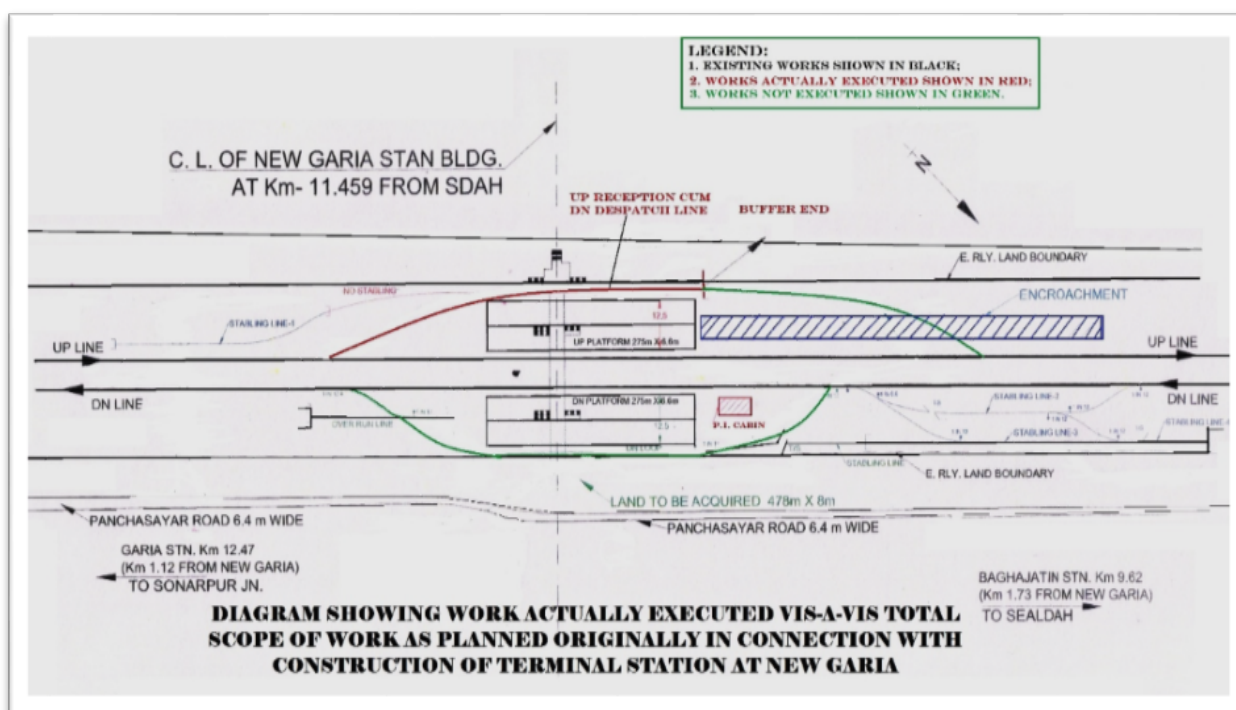
फरवरी 2012 में रेल मंत्रालय द्वारा ₹ 19.71 करोड़ का विस्तृत प्राक्कलन स्वीकृत किया गया था। इसके बाद, मास्टर इंजीनियरिंग स्केल प्लान (इएसपी) को जून 2012 में मंजूरी दी गई थी और सिविल इंजीनियरिंग कार्य के लिए स्वीकृति पत्र (एलओए) अगस्त 2014 में प्रदान किया गया था।

जून 2014 में, मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक (सीपीटीएम)/पूरे ने यात्री सुविधाओं के दृष्टिकोण से कार्य के अत्यधिक महत्व का हवाला देते हुए, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ)/निर्माण से न्यू गरिया में सियालदाह मंडल की उपनगरीय ट्रेनों के लिए आरंभ और समाप्ति की सुविधा के लिए बफर एंड¹⁰⁰ के साथ एक लूप के तत्काल निर्माण का आग्रह किया। मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) ने जुलाई 2014 में कार्यों की समीक्षा बैठक के दौरान यह भी इच्छा व्यक्त की थी कि न्यू गरिया स्टेशन से इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (इएमयू) ट्रेनों को लेने के लिए और भेजने के लिए मंडल को सियालदाह छोर पर कम से कम डेड एंड के साथ एक लाइन उपलब्ध कराई जाए। सीओएम द्वारा फंड की व्यवस्था करने का आश्वासन दिया गया था क्योंकि कार्य को प्राथमिकता मद के रूप में लिया गया था। 31 जुलाई 2015 तक डेड-एंड लूप लाइन को चालू करने के लिए सिग्नलिंग और इलेक्ट्रिकल संविदाओं को जल्द से जल्द फाइनल करने का निर्णय लिया गया। सिग्नलिंग कार्य के लिए अक्टूबर 2014 में और इलेक्ट्रिकल कार्य के लिए जुलाई 2015 में एलओए प्रदान किए गए। संशोधित इएसपी को मई 2015 में मंजूरी दी गई थी। संशोधित योजना में, अतिक्रमण की उपस्थिति के कारण बालीगंज छोर की ओर स्टेब्लिंग लाइनों के साथ अप लूप के निर्माण को न करने और केवल एक बफर एंडेड अप रिसेप्शन सह डाउन डिस्पैच लाइन रखने का निर्णय लिया गया।

संशोधित योजना के अनुसार काम पूरा हो गया था और परिसंपत्तियां अक्टूबर 2017 से चालू होने के लिए तैयार थीं। हालांकि, मौजूदा मुख्य लाइन ट्रैक के साथ लूप लाइन की कनेक्टिविटी के लिए आवश्यक गैर-इंटरलॉकिंग (एनआई)

¹⁰⁰ डेड एंड

कार्य को डीआरएम/सियालदाह¹⁰¹ (अक्टूबर 2017) और सीएफटीएम/पूरे¹⁰² (नवंबर 2017) से अनुरोध के बावजूद मंजूरी नहीं दी गई थी और संशोधित योजना के अनुसार टर्मिनल स्टेशन का निर्माण पूरा होने के बावजूद इसे चालू नहीं किया जा सका।



संशोधित इसपी के अनुसार कार्य के निष्पादन के बाद, सीनियर डीओएम/एसडीएच ने कई परिचालन बाधाओं¹⁰³ का हवाला देते हुए बफर एंड के साथ नवनिर्मित लूप के साथ न्यू गरिया को ब्लॉक स्टेशन के रूप में चालू करने के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की (जून 2019)। यह बताया गया था कि नई गाड़ियाँ शुरू करने या न्यू गरिया से शुरू होने वाली मौजूदा सेवाओं को

¹⁰¹ मंडल रेल प्रबंधक/सियालदाह

¹⁰² मुख्य माल परिवहन प्रबंधक/पूरे

¹⁰³ ट्रेनों के मौजूदा परिचालन को धीमा करना, किसी भी विफलता के मामले में ट्रेनों की बड़े पैमाने पर समूहन, लाइन क्षमता की संतृप्ति के कारण किसी भी ट्रेन को शुरू करने की कोई गुंजाइश नहीं, बिना किसी परिचालन लाभ के वित्तीय निहितार्थ वाले स्टेशन को संचालित करने के लिए अतिरिक्त जनशक्ति की आवश्यकता, लगातार ट्रेनों के बीच लंबे समय के अंतराल आदि के कारण पीक आवर्स के दौरान न्यू गरिया में ट्रेनों को शुरू करने या समाप्त करने के लिए विंडो की अनुपलब्धता।

ऑफलोडिंग से पहले से ही अत्यधिक संतृप्त उपनगरीय खंड में भीड़ बढ़ जाएगी और मंडल को कोई लाभ नहीं होगा। डीआरएम/एसडीएच और प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक (पीसीओएम)/पूरे ने अपर्याप्त बुनियादी ढांचे के साथ निष्पादित कार्य से कोई ठोस लाभ नहीं होने पर विचार करते हुए परियोजना को छोड़ने का प्रस्ताव रखा। तदनुसार, परियोजना को पेंक बुक से हटाने के लिए निर्माण विभाग को कहा¹⁰⁴ गया था। जून 2021 में कार्य समीक्षा बैठक में, यह सूचित किया गया कि मंडल को कार्य की आवश्यकता नहीं है क्योंकि रेलवे क्षेत्र में अतिक्रमण के कारण दोनों छोर पर कनेक्शन प्रदान करने वाली पूरी लूप लाइन का निर्माण नहीं किया जा सका। जुलाई 2021 में कार्य को भारतीय रेलवे परियोजना स्वीकृतियां एवं प्रबंधन (आईआरपीएसएम) से हटा दिया गया और स्टेशन चालू नहीं हुआ।

इस प्रकार, न्यू गरिया टर्मिनल स्टेशन के निर्माण के लिए परिचालन विभाग के प्रस्ताव और मूल कार्य क्षेत्र से विचलन के साथ इसके बाद के निष्पादन के कारण समय के साथ असंगत और विरोधाभासी निर्णय हुए। वर्क्स रजिस्टर के अनुसार जून 2023 तक परियोजना पर किया गया ₹ 7.62 करोड़ का व्यय निरर्थक रहा। इसके अलावा, ₹ 1.65 करोड़ की देनदारी बाकी रह गई क्योंकि काम के लिए संबंधित संविदाओं के अंतिम वृद्धि बिल के साथ अंतिम बिल अभी तक तैयार नहीं किए गए थे।

यह मामला क्रमशः अप्रैल 2023 और जुलाई 2023 में पूर्व रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (जून 2023) में, परिचालन विभाग ने तर्क दिया कि (i) संबंधित अधिकारियों द्वारा डाउन लूप की अनुपलब्धता की परिचालन संबंधी बाधाओं का अनुमान लगाया गया था; (ii) बफर-एंडेड लूप का निर्माण अतिक्रमण के प्रत्याशित उन्मूलन और वांछित परिणाम के साथ योजना के अनुसार कार्य के निष्पादन के साथ एक अस्थायी उपाय के रूप में एक प्रशासनिक निर्णय था; और (iii) बिना किसी सार्थक प्रगति के परियोजना को दशकों तक चालू रखने के बजाय काम छोड़ने का निर्णय एक सोच-समझकर

¹⁰⁴ उप सीओएम/योजना (27 जून 2019) और व. डीओएम/सियालदाह (3 जुलाई 2019) द्वारा

लिया गया और विवेकपूर्ण निर्णय था। हालाँकि, निर्माण विभाग (कार्य निष्पादन प्राधिकारी) ने तर्क दिया कि डाउन लूप लाइन को हटाने के समय परिचालन विभाग द्वारा किसी परिचालन संबंधी बाधा का हवाला नहीं दिया गया था। बफर एंडेड अप लूप लाइन का निर्माण परिचालन विभाग की आवश्यकता थी और उन्होंने संशोधित योजना को मंजूरी दे दी। प्रस्ताव के दौरान या संशोधित योजना के अनुमोदन के समय, परिचालन विभाग द्वारा स्टेबलिंग लाइनों के साथ पूर्ण अप लूप के गैर-निष्पादन के लिए कोई परिचालन बाधा का उल्लेख नहीं किया गया था। सभी संबंधित विभागों द्वारा संशोधित योजना की मंजूरी मिलने के बाद ही कार्य किया गया।

रेलवे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बफर-एंडेड लूप के निर्माण का प्रस्ताव करते समय न तो सीटीपीएम और न ही सीओएम ने इसे अस्थायी उपाय बताया। इसके बजाय, इसे प्राथमिकता वाले कार्य के रूप में आगे बढ़ाया गया और इस प्रक्रिया में, स्टेबलिंग लाइनों के साथ पूर्ण अप लूप के निष्पादन की योजना को हटा दिया गया। परियोजना के निष्पादन के बाद परिचालन संबंधी बाधाओं का पता लगाना एक सूचित और विवेकपूर्ण निर्णय नहीं कहा जा सकता है। इस प्रकार, बफर-एंडेड लूप लाइन प्रदान करने की परिचालन बाधाओं का पहले से आकलन करने में रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 9.27 करोड़ (₹ 7.62 करोड़ + ₹ 1.65 करोड़) का निरर्थक व्यय हुआ।

मामला दिसंबर 2023 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफ़ारिश:

रेल मंत्रालय पूर्व रेलवे के परिचालन विभाग से न्यू गरिया में टर्मिनल स्टेशन के निर्माण कार्य को शुरू में प्राथमिकता वाले कार्य के रूप में प्रस्तावित करने और बाद में कार्य छोड़ने का प्रस्ताव देने के कारणों का पता लगा सकता है। परिचालन विभाग के संबंधित अधिकारियों की जिम्मेदारी तय की जाए।

3.14 आपूर्ति श्रृंखला के कुप्रबंधन के कारण पीएससी स्लीपर के परिवहन पर ₹ 7.40 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन न करने एवं आपूर्ति श्रृंखला के कुप्रबंधन के कारण, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने निकटतम स्लीपर प्लांट में स्लीपर्स की उपलब्धता के बावजूद लंबी दूरी से प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपर्स के परिवहन पर ₹ 7.40 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने पत्र स. 2004/टीके-II/22/11/5 (शिफ्टिंग), दिनांक 05 दिसंबर 2019 के माध्यम से स्लीपर प्लांट की स्थापना के लिए एक नई नीति पेश की। नीति के पैरा 1.3.2 में कहा गया है कि संयंत्र को अधिमानतः उपभोग के केंद्र के निकट लगाया जाना चाहिए ताकि स्लीपर्स की परिवहन लागत न्यूनतम हो। रेल मंत्रालय ने फरवरी 2021¹⁰⁵ में नीति को संशोधित किया और फिर से इस बात पर जोर दिया कि योग्यता आवश्यकताओं को पूरा करने वाली किसी भी फर्म को उपभोग केंद्र के पास के स्थान से स्लीपर्स की आपूर्ति करने के इरादे से कंक्रीट स्लीपर प्लांट स्थापित करने की अनुमति दी जा सकती है ताकि स्लीपर्स के माल ढुलाई की लागत सीमित हो।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) के तीन मंडलों¹⁰⁶ में चार कंक्रीट स्लीपर प्लांट (सीएसपी) स्थित हैं। इन चार स्लीपर प्लांटों में से एक स्लीपर प्लांट बिलासपुर मंडल के कारगी रोड में है, एक स्लीपर प्लांट नागपुर मंडल के डोंगरगढ़ में है और दो स्लीपर प्लांट रायपुर मंडल के कापा और भानपुरी में हैं। संविदा सीएस-172/2018¹⁰⁷ के तहत सीएसपी कारगी रोड और डोंगरगढ़ में उत्पादन नवंबर 2019 से शुरू किया गया था, जबकि कापा और भानपुरी स्लीपर प्लांट में उत्पादन फरवरी 2021 से शुरू किया गया था। 2019-20 से 2022-23 के

¹⁰⁵ रेलवे बोर्ड का पत्र स. 2004/टीके-II/22/11/5 (स्थानांतरण) दिनांक 19 फरवरी 2021 (पैरा 1.2.2)।

¹⁰⁶ कारगी रोड (बिलासपुर), डोंगरगढ़ (नागपुर), कापा और भानपुरी (रायपुर)

दौरान सीएस-172 के तहत कंक्रीट स्लीपर प्लांट द्वारा उत्पादित और भेजे गए स्लीपरों का विवरण को तालिका 3.5 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.5: विभिन्न स्लीपर प्लांट द्वारा स्लीपरों का उत्पादन और प्रेषण

कंक्रीट स्लीपर प्लांट का नाम (मंडल)	2019-20 से 2022-23 के दौरान स्लीपर का किया गया उत्पादन	2019-20 से 2022-23 के दौरान प्रेषित किए गए स्लीपर
कारगी रोड (बिलासपुर)	9,63,713	8,65,521
डोंगरगढ़ (नागपुर)	3,70,713	3,26,341
कापा (रायपुर)	1,50,504	1,29,696
भानपुरी (रायपुर)	1,44,444	1,34,577
कुल	16,29,374	14,56,135

स्रोत: (ए) कारगी रोड (बिलासपुर), डोंगरगढ़ (नागपुर), कापा और भानपुरी (रायपुर) स्लीपर प्लांट में अनुरक्षित उत्पादन और प्रेषण रजिस्टर (बी) प्रधान मुख्य अभियंता/दपूमरे के कार्यालय में अनुरक्षित अभिलेख

सीएस-172 के तहत प्रधान मुख्य अभियंता/दपूमरे कार्यालय और कंक्रीट स्लीपर प्लांट में अनुरक्षित पीएससी स्लीपरों के उत्पादन और प्रेषण डेटा की जांच (अगस्त से नवंबर 2023) से पता चला कि कुछ अवसरों¹⁰⁸ को छोड़कर, स्लीपर प्लांट अपने स्वयं के मंडल की जरूरतों को पूरा करने के लिए पर्याप्त स्लीपर का उत्पादन कर रहे थे। हालाँकि, उसी मंडल में स्थित सीएसपी में आवश्यक संख्या में स्लीपरों की उपलब्धता के बावजूद, अन्य मंडलों में स्थित सीएसपी से स्लीपरों की आपूर्ति की योजना बनाई गई थी। परिणामस्वरूप, दूरी और परिवहन लागत पर विचार किए बिना स्लीपरों को अन्य मंडलों और इसके विपरीत भेजा जा रहा था।

¹⁰⁷ सीएस-172/2018 ब्रॉड-गेज प्री-स्ट्रेस्ड मोनो-ब्लॉक कंक्रीट स्लीपर के निर्माण और आपूर्ति के लिए रेलवे बोर्ड और स्लीपर प्लांट के बीच निष्पादित एक करार है।

¹⁰⁸ जनवरी 2020, मार्च 2020, मई 2020, जून 2020, नवंबर 2020, दिसंबर 2020, जनवरी 2021, मई 2021 और जून 2021।

उदाहरण के लिए, सितंबर 2021 में डोंगरगढ़ स्लीपर प्लांट से रायपुर मंडल के अंतर्गत टिल्डा स्टेशन को 9650 स्लीपरों की आपूर्ति की गई। टिल्डा से सीएसपी/डोंगरगढ़ और सीएसपी/कापा/भानपुरी की दूरी क्रमशः 136 किमी और 37 किमी है। इसी अवधि (सितंबर 2021) के दौरान कापा और भानपुरी स्लीपर प्लांट में 20,107 स्लीपरों के लिए निरीक्षण प्रमाणपत्र (आईसी) जारी किया गया था। इस प्रकार, टिल्डा स्टेशन की आवश्यकता को पूरा करने के लिए कापा और भानपुरी में पर्याप्त स्लीपर थे। उसी माह (सितंबर 2021) में कापा/भानपुरी स्लीपर प्लांट से बिलासपुर मंडल के बिलासपुर और ब्रजराजनगर की निर्माण इकाइयों के लिए 10,941 स्लीपर भेजे गए। कापा/भानपुरी से बिलासपुर और ब्रजराजनगर की दूरी क्रमशः 110 किमी और 310 किमी है। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि कारगी रोड स्लीपर प्लांट में 1 लाख से अधिक स्लीपर उपलब्ध थे, जो बिलासपुर और ब्रजराजनगर स्टेशनों से क्रमशः केवल 32 किमी और 247 किमी दूर हैं।

अन्य मंडलों में स्थित स्लीपर प्लांट से सीएस-172 के तहत आपूर्ति किए गए स्लीपरों का विवरण **तालिका 3.6** में दर्शाया गया है:

तालिका 3.6: मंडल में स्लीपर उपलब्धता के बावजूद उनमें स्लीपर भेजने के कारण परिहार्य परिवहन लागत¹⁰⁹

मंडल का नाम	अन्य मंडलों से प्राप्त कुल मात्रा	निकटतम स्लीपर संयंत्र में स्लीपरों की उपलब्धता के बावजूद प्राप्त कुल मात्रा	दूसरे मंडल में स्थित स्लीपर प्लांट से परिवहन की लागत (कॉलम 3 में स्लीपरों के लिए) (₹ में)	उसी मंडल में स्थित स्लीपर प्लांट से परिवहन की लागत (कॉलम 3 में स्लीपरों के लिए) (₹ में)	उस मंडल में उपलब्धता के बावजूद अन्य मंडलों में स्लीपर भेजने के कारण परिहार्य परिवहन लागत (₹ में)
बिलासपुर	1,33,391	1,18,720	4,48,94,708	2,68,71,509	1,80,23,199
रायपुर	2,29,392	88,127	1,65,95,893	49,57,220	1,16,38,673
नागपुर	2,55,836	1,71,123	8,16,39,771	3,73,46,078	4,42,93,693
कुल	6,18,619	3,77,970	14,31,30,372	6,91,74,807	7,39,55,565

इस प्रकार, गृह मंडल के स्लीपर प्लांट में इन स्लीपरों की उपलब्धता के बावजूद 3,77,970 स्लीपरों को दूसरे मंडलों में पहुँचाया गया। दफ्तर में इंजीनियरिंग (ओपन लाइन और निर्माण विभाग) ने रेल मंत्रालय की उपरोक्त नीति का पालन नहीं किया और निकटतम स्लीपर प्लांट में इन स्लीपरों की उपलब्धता के बावजूद इन स्लीपरों को दूर स्थान से/तक पहुँचाया। इस प्रकार, दोनों मंडलों ने आपूर्ति श्रृंखला का प्रबंधन ठीक से नहीं किया। लेखापरीक्षा ने आपूर्ति श्रृंखला के कुप्रबंधन के कारण 3,77,970 स्लीपरों की परिवहन लागत के प्रति परिहार्य व्यय ₹ 7.40 करोड़ का आकलन किया।

मामला जून 2024 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि निर्माण संगठन में स्लीपरों की मांग अप्रैल-जून 2021 के महीने में अधिक थी और सीएसपी भानपुरी में रेलवे साइडिंग की अनुपलब्धता के कारण, अधिकांश आईसी निर्माण संगठन को जारी

¹⁰⁹ परिवहन की परिहार्य लागत की गणना उस मंडल में उपलब्धता के बावजूद मंडलों (लंबी दूरी) को आपूर्ति की गई स्लीपरों की संख्या के लिए की गई है। परिवहन की लागत (कॉलम 4 और 5) की गणना स्लीपर प्लांट और डिलीवरी स्टेशन के बीच तय की गई दूरी के आधार पर की गई है।

किए गए थे। सीएसपी/कापा में केवल 2000 स्लीपरों (ओपन लाइन के पक्ष में जारी आईसी) का स्टॉक था, जबकि बाकी स्लीपर निर्माण संगठन से संबंधित थे। इसलिए, अपर्याप्त स्लीपर (ओपन लाइन से संबंधित) होने के कारण, सीएसपी/डीजीजी पर रेक लगाए गए और 5000 स्लीपर टिल्डा भेजे गए। सीएसपी की असमान उत्पादन क्षमता, परियोजनाओं की असमान दूरी, परियोजनाओं की तैयारी, अंतिम समय की बाधाओं जैसे पुलों का पूरा न होना, निर्माण आदि के कारण लंबे मार्गों से सड़क मार्ग के द्वारा स्लीपरों का परिवहन किया गया।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निकटतम स्लीपर प्लांट (सीएसपी/कारगी रोड) में एक लाख से अधिक स्लीपर की उपलब्धता के बावजूद, जो बिलासपुर और ब्रजराजनगर स्टेशनों से केवल 32 किमी और 247 किमी दूर है, बिलासपुर और ब्रजराजनगर स्टेशन को स्लीपर की आपूर्ति के लिए बुकिंग निर्देश सीएसपी/कापा को जारी किया गया था जो इन स्टेशनों से लगभग 110 किमी और 310 किमी दूर है। समीक्षा के दौरान पाए गए 112 मामले आपूर्ति श्रृंखला का ठीक से प्रबंधन न किए जाने के कारण थे। मौजूदा मामले में, लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई कुल परिहार्य हानि अर्थात् ₹ 6.27 करोड़ मुख्य रूप से सड़क मार्ग से स्लीपरों के परिवहन के कारण हुई (जो कि कुल परिहार्य हानि अर्थात् ₹ 7.40 करोड़ का लगभग 85 प्रतिशत है)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय एक तंत्र विकसित कर सकता है ताकि परिवहन लागत बचाने के लिए स्लीपरों को निकटतम स्लीपर प्लांटों से प्राप्त किया जा सके।



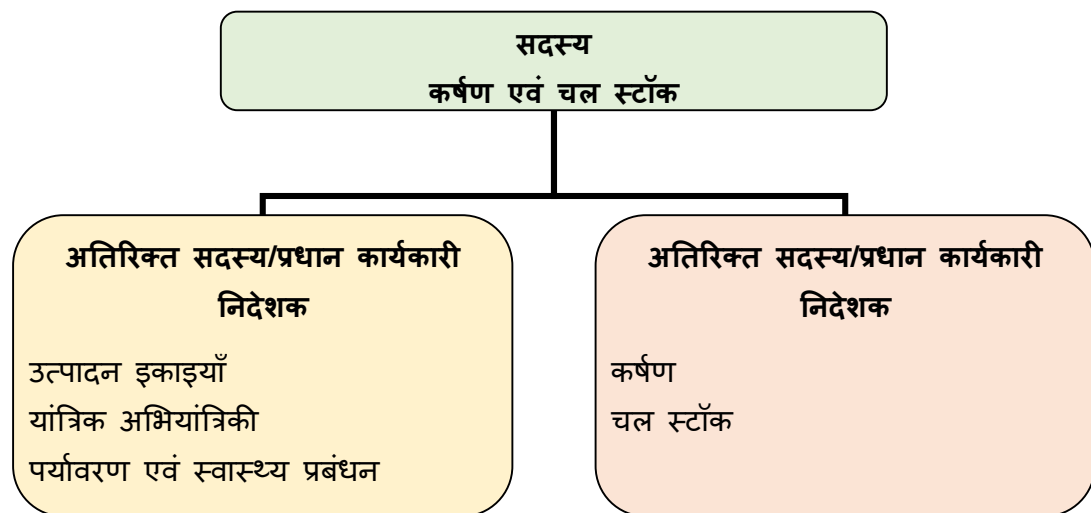
अध्याय IV: कर्षण एवं चल स्टॉक



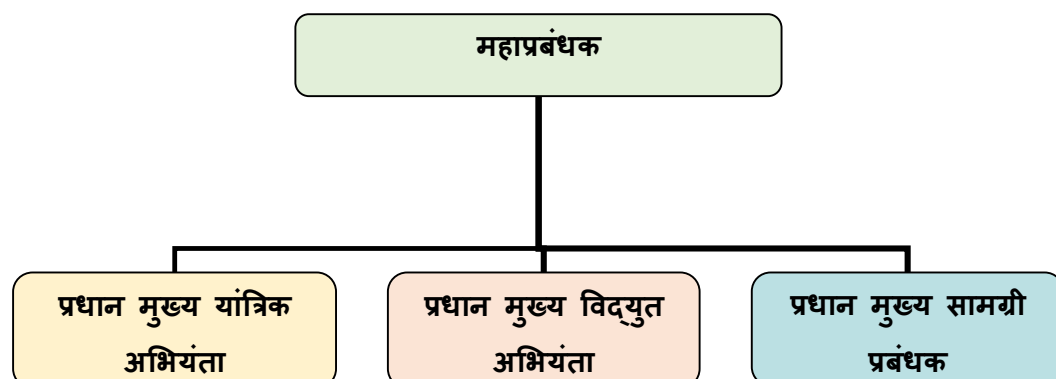
अध्याय IV - कर्षण एवं चल स्टॉक

रेलवे बोर्ड¹¹⁰ में सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों सहित यांत्रिक विभाग के साथ-साथ भंडार विभाग का समग्र प्रभारी होता है। इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (इएमयू/एमइएमयू) और सभी कोचिंग स्टॉक के विद्युत रखरखाव से संबंधित कार्यों के साथ-साथ पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन (ईएनएचएम) का उत्तरदायित्व भी सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) का है।

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



¹¹⁰ रेल मंत्रालय के वर्ष 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020 द्वारा जारी की गई रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना ।

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

2022-23 के दौरान कार्यशालाओं में चल स्टॉक¹¹¹ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 20,833.41 करोड़¹¹² था। 2022-23 के दौरान चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन व्यय ₹ 20,473.95 करोड़¹¹³ था। इसके अतिरिक्त, 2022-23 के दौरान उत्पादन इकाइयों¹¹⁴ पर पूंजीगत व्यय ₹ 30,321.18 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, यांत्रिक विभाग के 620 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

भंडार विभाग, ट्रेनों के परिचालन और अनुरक्षण के लिए आवश्यक विभिन्न प्रकार के स्टोर की योजना व अधिप्राप्ति के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और विनिर्माण कार्यशालाओं को अतिरिक्त पुर्जों, कंपोनेंट, फिटिंग, सब-असेंबली की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल भंडार प्रबंधन, उनकी खरीद और इन्हें प्रेषितियों को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है।

¹¹¹ जिसमें कैरिज एवं वैगन, संयंत्र एवं उपकरण शामिल हैं।

¹¹² उप-शीर्ष 3002-3003 (4) - कैरिज और वैगनों की मरम्मत और अनुरक्षण और उप-शीर्ष 3002-3003 (5) के लघु शीर्ष 300 - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और अनुरक्षण- विनियोग लेखे- 2022-23।

¹¹³ उप शीर्ष 3002-3003 (6) - परिचालन व्यय- चल स्टॉक और उपकरण- विनियोग लेखे - 2022-23।

¹¹⁴ आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, आरसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलहंका, पीएलडब्ल्यू/पटियाला, बीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/ चितरंजन- विनियोग लेखे- 2022-23।

इसके अलावा, भंडार विभाग सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मदों) के माध्यम से रद्दी मदों का निपटान भी करता है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रमुख होता है, जिसे मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक विभाग का प्रमुख होता है जो मंडल रेल प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2022-23 के दौरान भंडार विभाग का कुल व्यय ₹ 1,156.27¹¹⁵ करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा भंडार विभाग के 180 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

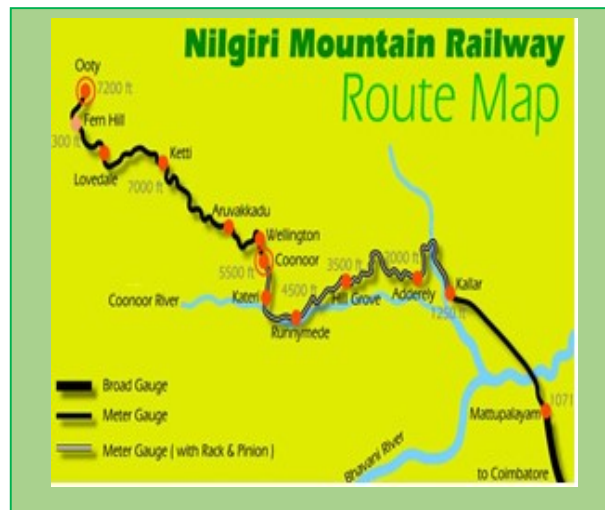
इस अध्याय में चार पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ उन अनुपालन मुद्दों पर प्रकाश डालते हैं जो अप्रभावी और कमी वाली संपत्तियों के निर्माण, विद्युत शुल्क की कम वसूली और सामग्री प्रबंधन आदि से संबंधित हैं।

¹¹⁵ उप-शीर्ष 3002-3003 (01) का लघु शीर्ष 400 - सामान्य अधीक्षण और सेवाएं- भारतीय रेल विनियोग लेख-2022-23।

4.1 बुनियादी तकनीकी आवश्यकता का आकलन किए बिना नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) के लिए कोचों का निर्माण: दक्षिण रेलवे और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री

दक्षिण रेलवे (दरे) ने 28 नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) मीटर गेज कोचों को बदलने की योजना बनाई (मई 2015)। रेल मंत्रालय ने इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) को एक प्रोटोटाइप कोच डिजाइन और विकसित करने की सलाह दी (जुलाई 2015)। आईसीएफ ने 28 एनएमआर कोचों का निर्माण किया और ₹ 27.91 करोड़ की लागत पर इन्हें (मार्च 2019 और मार्च 2021 के बीच) दरे को वितरित किया। आईसीएफ ने अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) के परामर्श से एक प्रोटोटाइप कोच विकसित करने में रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन नहीं किया, जिसके कारण ₹ 27.91 करोड़ की लागत पर अप्रभावी और कमी वाली परिसंपत्तियों का सृजन हुआ क्योंकि एनएमआर कोचों को उनके विनिर्माण के तीन वर्ष बाद भी प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया गया था।

नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) दक्षिणी रेलवे (दरे) द्वारा संचालित एक मीटर गेज रेलवे है। मेट्टुपालयम (एमटीपी) से उदगमंडलम (यूएएम) तक 45.88 किलोमीटर की रेलवे लाइन में तीन सेक्शन हैं अर्थात् एमटीपी से कल्लार (क्यूएलआर) (7.46 किमी), क्यूएलआर से कुन्नूर (ओएनआर) (19.57 किमी) और ओएनआर से यूएएम (18.85 किमी)। क्यूएलआर से ओएनआर तक का सेक्शन 12.28¹¹⁶ में 1 की



¹¹⁶ प्रत्येक 12.28 मीटर के लिए 1 मीटर की वृद्धि।

तीव्र ढाल¹¹⁷ के कारण एक रैक¹¹⁸ सेक्शन है। एक एनएमआर रैक की संरचना चार कोचों की होती है यानी एक प्रथम श्रेणी (एफसीजेड), दो द्वितीय श्रेणी (एससीजेड) और एक द्वितीय श्रेणी चेयर कार-सह-ब्रेक वैन (एसएलआर/एससीजेडआर)।

कुल 28 एनएमआर पुराने कोच (लकड़ी/स्टील बॉडी) में से, 27 कोच जुलाई 2024 तक परिचालन में थे। इन 100 साल पुराने कोचों को बदलने के लिए, दरे ने रेल मंत्रालय (रे.म.) से संपर्क किया (मई 2015) ताकि इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) को एनएमआर के अनुरूप एक प्रोटोटाइप कोच डिजाइन और विकसित करने की सलाह दी जा सके और सफल परीक्षणों पर, एनएमआर प्रणाली में चलने वाले कोचों के पूरे बेड़े को उत्तरोत्तर बदला जा सके। तदनुसार, रेल मंत्रालय ने दरे द्वारा दिए गए इनपुट के आधार पर अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) के परामर्श से एनएमआर के लिए एक प्रोटोटाइप कोच का निर्माण करने के लिए आईसीएफ को सलाह दी (जुलाई 2015)।

रेल मंत्रालय ने अपने रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम (आरएसपी) 2016-17 में 15 एनएमआर कोचों के निर्माण का कार्य शामिल किया। तदनुसार, आईसीएफ ने तीन वेरिएंट यानी एफसीजेड, एससीजेड और एसएलआर के लिए लेआउट प्रस्तुत किए (अप्रैल 2016)। दरे के सुझावों के आधार पर, आईसीएफ ने तीनों वेरिएंट के डिजाइन और लेआउट को फ्रीज कर दिया (अक्टूबर 2016)। आईसीएफ ने आरएसपी 2016-17 के अनुसार 15 एनएमआर कोचों का निर्माण किया, जिन्हें तीन लॉट¹¹⁹ में दरे को वितरित किया गया। पुनः, आरएसपी 2018-19 के अनुसार, आईसीएफ द्वारा 13 अन्य एनएमआर कोचों का निर्माण किया जाना

¹¹⁷ लेवल से ट्रैक के किसी भी विचलन को ग्रेड या ग्रेडिएंट के रूप में जाना जाता है। ऊपर या नीचे की ओर ढलान वह है जब ट्रैक गति की दिशा में ऊपर उठता है जबकि गिरती या नीचे की ओर वह होती है जब ट्रैक गति की दिशा में गिरता है।

¹¹⁸ रैक रेलवे, जिसे रैक-एंड-पिनियन रेलवे भी कहा जाता है, एक तीव्र ढाल रेलवे है जिसमें दांतेदार रैक रेल होती है, जो आमतौर पर रनिंग रेलों के बीच होती है। ट्रेनों में एक या एक से अधिक कॉग व्हील या पिनियन लगे होते हैं जो इस रैक रेल के साथ मिलते हैं।

¹¹⁹ मार्च 2019- 4 नग, सितम्बर 2019- 4 नग और फरवरी 2020- 7 नग ।

था। आईसीएफ द्वारा निर्मित पहले चार कोचों के साथ 2 अप्रैल 2019 को एमटीपी-यूएएम और यूएएम से ओएनआर तक एक ट्रायल रन किया गया था, लेकिन ओएनआर-एमटीपी सेक्शन में ट्रायल आयोजित नहीं किया गया था, जिसमें ग्रेडिएंट सेक्शन 'ओएनआर-क्यूएलआर' शामिल था। दरे ने देखा कि नए कोचों के वजन में लगभग 5 टन की वृद्धि हुई है और आईसीएफ को आगे निर्मित होने वाले शेष 13 कोचों में वजन कम करने की सलाह दी (मार्च 2020)। हालाँकि, इस संबंध में आईसीएफ द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई और 13 और एनएमआर कोचों का निर्माण किया गया और तीन लॉट¹²⁰ में दरे को वितरित किया गया। कुल मिलाकर, ₹ 27.91 करोड़ की कुल लागत पर 28 एनएमआर कोच आईसीएफ द्वारा निर्मित किए गए और दरे को वितरित किए गए। आरएसपी को अंतिम रूप देने, डिजाइन और लेआउट को फ्रीज करने और 28 नए कोचों के निर्माण की सभी कवायद आरडीएसओ के साथ किसी परामर्श के बिना और साथ ही प्रोटोटाइप कोच के निर्माण और सफल परीक्षण का पता लगाए बिना की गई थी।

ट्रायल रन के दौरान देखी गई निम्नलिखित कमियों के कारण इन नए 28 एनएमआर कोचों को नियमित यात्री उपयोग में नहीं लाया जा सका:

- अधिकतम ओक्यूपेशन के साथ 4 एनएमआर कोचों की पिछली रेक संरचना का सामान्य पूर्ण भार लगभग 60 टन था, जबकि अधिकतम ओक्यूपेशन वाले 4 नए एनएमआर कोचों के साथ, यह 73 टन था।
- विभिन्न लोड परीक्षणों के दौरान, यह देखा गया कि अधिक वजन के कारण, ट्रेन को खींचने वाले लोकोमोटिव के बीट¹²¹ पर अधिक भार पड़ा और उसमें बोगिंग¹²² की प्रवृत्ति देखी गई।

¹²⁰ फरवरी 2021- 4 नग और मार्च 2021- 9 नग ।

¹²¹ बीट का अर्थ है स्टीम लोकोमोटिव द्वारा उत्पन्न ध्वनि जब वह ट्रेन को खींचने में सक्षम नहीं होता है।

¹²² बोगिंग का अर्थ है किसी चीज़ को आगे जाने या आगे बढ़ने से रोकना।

- रैक सेक्शन में चढ़ाई के दौरान लोकोमोटिव में लगातार व्हील स्लिप भी देखा गया और ट्रेन अपनी अधिकतम अनुमेय गति को बनाए रखने में असमर्थ थी।
- स्टीम लोकोमोटिव (एक्स-क्लास लोको) की ढुलाई क्षमता 12.5 में 1 की ग्रेडिएंट में 65 टन थी और 73 टन के औसत भार के साथ 4 नए डिब्बों के साथ ट्रेन को खींचने के परिणामस्वरूप लोकोमोटिव को अत्यधिक उच्च भार कारक के साथ चलाया जाएगा। इसलिए, रखरखाव और सुरक्षा चिंताओं के कारण चार या अधिक नए एनएमआर कोचों के साथ ट्रेन चलाने की अनुशंसा नहीं की गई थी।
- ढलान पर राइड के दौरान, वैक्यूम ब्रेक के उपयोग के बिना ट्रेन की गति को नियंत्रित नहीं किया जा सकता था।
- गीली रेल से स्थिति गंभीर होगी। बूँदाबांड़ी के दौरान ढलान राइड पर ट्रेन की गति अनियंत्रित (20 किमी प्रति घंटे से अधिक) हो गई और सभी कोचों में पूर्ण रैक और आसंजन ब्रेक और लोकोमोटिव संपीड़न ब्रेक लगाने के अलावा लोकोमोटिव से वैक्यूम ब्रेक लगाने के बाद भी इसे नियंत्रित नहीं किया जा सका। आखिरकार लोकोमोटिव के हैंड ब्रेक लगाकर ट्रेन को रोका गया।

उपर्युक्त कमियों के मद्देनजर, दरे प्रशासन ने देखा कि ब्रेक पावर बढ़ाने और चार नए एनएमआर कोचों के साथ ट्रेनों को चलाने के लिए, अधिकतम संभव सीमा तक वजन में कमी करना आवश्यक था। तदनुसार, दरे द्वारा एमटीपी डिपो में एक प्रथम श्रेणी कोच को संशोधित किया गया (सितंबर 2022)। संशोधन से पहले कोच का वजन 15 टन था जिसे 900 किलोग्राम कम कर दिया गया। इसके बाद, पांच एनएमआर कोचों को भी संशोधित किया गया (मार्च 2023) और 20/3/2023 को एमटीपी से ओएनआर और वापस एक ट्रायल रन फिर से किया गया। संशोधन के बाद भी, साफ आसमान और शुष्क मौसम के बावजूद क्यूएलआर-ओएनआर सेक्शन के बीच रैक सेक्शन में ट्रायल

रन के दौरान लोकोमोटिव में व्हील स्लिप देखा गया।

ट्रायल रन में पाई गई कमियों के बावजूद, दरे ने 15/7/2023 से एमटीपी और यूएएम के बीच नव निर्मित एनएमआर कोचों के साथ साप्ताहिक विशेष ट्रेन सेवाएं शुरू कीं, जिन्हें विशेष ट्रेनों में उपयोग में लाया गया। वर्तमान में (मई 2024), कुल 28 नए एनएमआर कोचों में से 15 को रेलवे बोर्ड की मंजूरी के बिना साप्ताहिक विशेष ट्रेनों के रूप में संचालन के लिए उपयोग में लाया गया है।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देश (जुलाई 2015) के बावजूद आरडीएसओ के साथ किसी परामर्श के बिना और साथ ही प्रोटोटाइप कोच के निर्माण और सफल परीक्षण का पता लगाए बिना 28 नए एनएमआर कोचों के निर्माण का अविवेकपूर्ण निर्णय लिया गया। इसके अलावा, कोचों के वजन और लोकोमोटिव की ढुलाई क्षमता के मुख्य मुद्दों को संबोधित किए बिना दरे द्वारा डिजाइन और लेआउट को फ्रीज करना और आईसीएफ द्वारा कोचों का निर्माण करना भी एक समयपूर्व निर्णय था, जिसके कारण इन कमी वाले कोचों का निर्माण हुआ था। इसलिए, ₹ 27.91 करोड़ की लागत से निर्मित कोचों को निर्माण के तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी प्रभावी उपयोग में नहीं लाया जा सका। रेलवे का अनुचित निर्णय, जो रेल मंत्रालय की मंजूरी के बिना कमी वाले कोचों को विशेष ट्रेन के रूप में शुरू करके यात्रियों की सुरक्षा से समझौता करने की प्रकृति में है, रेलवे की ओर से एक गंभीर चूक भी है।

मामला सितंबर 2023 में रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। अपने जवाब में, दरे प्रशासन ने कहा कि ट्रायल रन के दौरान देखी गई कमियों को सुधार के लिए आईसीएफ को सलाह दी गई थी। जहां तक धारक वजन में वृद्धि का सवाल है, उन्होंने कहा कि यह स्टील बॉडी फ्रेम के उपयोग के कारण था। आगे कहा गया कि 20/3/2023 को दोबारा ट्रायल रन करने से पहले, कोचों का वजन 900 किलोग्राम कम करके संशोधित किया गया था। हालाँकि, ढुलाई क्षमता के दृष्टिकोण से, एक्स क्लास लोको द्वारा ढुलाई के अनुरूप बनाने के लिए नए कोचों के वजन में और कमी करने की आवश्यकता थी। नए एनएमआर कोचों के परिचालन के संबंध में, यह कहा गया कि 18 कोचों का उपयोग

सप्ताहांत/जॉयराइड विशेष ट्रेनों में किया जा रहा है और रेलवे बोर्ड से मंजूरी मिलने के बाद सेवा में आगे सुधार किया जाएगा।

दरे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देश के बावजूद आरडीएसओ के साथ किसी परामर्श के बिना 28 नए एनएमआर कोचों के निर्माण और साथ ही प्रोटोटाइप कोच के निर्माण एवं सफल परीक्षण का पता लगाए बिना इनके निर्माण के संबंध में उनके उत्तर में कुछ भी नहीं कहा गया है। इसके अलावा दरे प्रशासन के उत्तर से यह स्पष्ट है कि कमी वाले कोचों को रेलवे बोर्ड से मंजूरी प्राप्त किए बिना परिचालन के लिए उपयोग में लाया गया था।

मामले को जून 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय आरडीएसओ के परामर्श से प्रोटोटाइप कोचों के विकास के लिए एक मजबूत तंत्र विकसित कर सकता है और अप्रभावी एवं कमी वाली परिसंपत्तियों के सृजन से बचने के लिए सफल परीक्षण के बाद ही कोचों का नियमित उत्पादन शुरू किया जाना चाहिए।

4.2 रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से विद्युत शुल्क की अल्प वसूली: पूर्व मध्य रेलवे

पूर्व मध्य रेलवे के धनबाद मंडल में रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से वसूली के लिए विभिन्न राज्य विद्युत बोर्डों (एसइबी) के विद्युत शुल्क की संशोधित दर को लागू न करने के परिणामस्वरूप ₹ 14.89 करोड़ की अल्प वसूली हुई।

रेल मंत्रालय (रे.म.) ने निर्देश¹²³ दिया कि रेलवे कॉलोनियों में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों से उसी दर पर शुल्क लिया जाना चाहिए जो उन्होंने सीधे विद्युत की आपूर्ति लेने पर भुगतान किया होता, यानी वे उसी दर पर भुगतान करेंगे जो आसपास की कॉलोनियों के निवासियों को स्थानीय आपूर्ति प्राधिकारियों से घरेलू प्रयोजनों के लिए विद्युत की खपत के लिए बिल दिया गया है।

पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) का धनबाद मंडल यहाँ स्थित रेलवे क्वार्टरों और अन्य सेवा भवनों के लिए तीन अलग-अलग राज्य विद्युत बोर्डों (एसइबी) (जेएसइबी, यूपीपीसीएल, एमपीपीसीएल, आदि)¹²⁴ से विद्युत खरीदता है।

वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/सामान्य (सीनियर डीईई/जी) कार्यालय धनबाद मंडल और उसके अधीनस्थ कार्यालयों द्वारा रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से विद्युत शुल्क के निर्धारण और वसूली के लिए अनुरक्षित अभिलेखों की जांच (नवंबर 2018) से पता चला रेलवे क्वार्टरों में रहने वाले कर्मचारियों से विद्युत शुल्क की वसूली के लिए एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ)¹²⁵ सीनियर डीईई/जी/डीएचएन कार्यालय द्वारा जारी किया गया था। जेपीओ के अनुसार, रेलवे क्वार्टरों में रहने वालों से विद्युत शुल्क की वसूली की दर संबंधित एसइबी की प्रचलित दर के आधार पर निर्धारित इकाइयों और प्रत्येक प्रकार के क्वार्टरों की अधिकतम मांग को ध्यान में रखते हुए तय की गई थी। जेपीओ का

¹²³ पत्र सं. 84/इलेक्ट्रिक./150/2 दिनांक 21 जनवरी 1987 ।

¹²⁴ जेएसइबी- झारखंड राज्य विद्युत बोर्ड, यूपीपीसीएल- उत्तर प्रदेश पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एमपीपीसीएल- मध्य प्रदेश पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड।

¹²⁵ पत्र सं. ईएल/1219/रेट्स/2014-15/2202 दिनांक 10 जून 2014।

प्रावधान आगे यह निर्धारित करता है कि संबंधित विद्युत बोर्ड से संशोधित टैरिफ प्राप्त होने पर वसूली की दर बदल दी जाए। धनबाद मंडल की सभी बिल तैयार करने वाली इकाइयों को निर्धारित औसत दर पर वसूली की व्यवस्था करने का निर्देश दिया गया। हालाँकि, औसत वसूली के लिए आवश्यक समायोजन मीटर रीडिंग और वास्तविक खपत के लिए मूल्य निर्धारण को अंतिम रूप देने पर तुरंत किया जाना था। वास्तविक मीटरिंग खपत के आधार पर वास्तविक बिलिंग, मीटर के चालू होने की तारीख से प्रभावी होनी थी।

विद्युत शुल्क की वसूली के लिए अनुरक्षित अभिलेख की आगे की जांच से पता चला कि हालांकि विभिन्न एसइबी ने समय-समय पर अपने टैरिफ को संशोधित किया, लेकिन धनबाद मंडल ने विद्युत शुल्क की दर को संशोधित नहीं किया जो कि जेपीओ के प्रावधान के अनुसार अनिवार्य था। लेखापरीक्षा ने पहली बार 2018-19 में अनुपालन लेखापरीक्षा के दौरान इस मामले को उठाया। लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने के बाद, धनबाद मंडल ने संबंधित एसइबी की प्रचलित टैरिफ दरों के आधार पर जून 2022 में वसूली की निर्धारित दर को संशोधित किया। हालांकि विद्युत की दर जून 2022 में संशोधित की गई थी, लेकिन 2010-11 के बाद से राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा दर के वार्षिक संशोधन के अनुसार रेलवे क्वार्टर के रहने वालों से इसकी वसूली नहीं की गई है।

अभिलेखों की उपलब्धता के आधार पर, लेखापरीक्षा ने 2016-17 से 2021-22 की अवधि के लिए विभिन्न प्रकार के आवासीय क्वार्टरों के संबंध में 'संशोधित दरों के अनुसार वसूल की जाने वाली राशि' और 'वास्तव में वसूल की गई राशि' के बीच के अंतर की गणना की। तुलना से पता चला कि इस अवधि के दौरान ₹ 14.89 करोड़ की कम वसूली हुई।

इसके अलावा, अक्टूबर 2001 में तय की गई खपत की औसत इकाइयां, जिसके आधार पर वसूली की जा रही थी, अपरिवर्तित रही। इसी प्रकार, अधिकतम मांग (निश्चित भार) भी सितंबर 2013 से अपरिवर्तित थी। इस तथ्य के बावजूद कि जेपीओ का प्रावधान आंतरायिक अवधि के लिए किया गया था, जब तक कि वास्तविक मीटरिंग शुरू नहीं हो जाती, लेकिन विद्युत शुल्क की वसूली स्थायी दर पर की जा रही थी। पूमरे के धनबाद मंडल ने इस तथ्य के बावजूद कि

सभी क्वार्टरों में पारंपरिक मीटर लगाए गए थे, जिसे आगे 20 मई 2013 के एलओए के माध्यम से इलेक्ट्रॉनिक मीटर से बदल दिया गया था, वास्तविक खपत के आधार पर विद्युत शुल्क की वसूली शुरू नहीं की थी।

यह मामला सितंबर 2023 में रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। इस मुद्दे पर 07 दिसंबर 2023 को अपर महाप्रबंधक (एजीएम), प्रधान वित्त सलाहकार (पीएफए) और मुख्य विद्युत सामान्य अभियंता (सीईजीई) के साथ हुई बैठक में चर्चा की गई थी। सीईजीई ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया और कहा कि जनशक्ति की कमी के कारण 2021-22 तक वास्तविक मीटर रीडिंग नहीं की जा सकी और उन्होंने आश्वासन दिया कि लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए पहलुओं के संबंध में वसूल की जाने वाली राशि की गणना की जाएगी और उसकी वसूली चरणबद्ध तरीके से की जाएगी।

यद्यपि पूरे प्रशासन द्वारा लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया गया था, लेकिन जेपीओ के प्रावधान के अनुसार विद्युत शुल्क की वसूली अभी भी लंबित है। वास्तविक मीटर रीडिंग के आधार पर वसूली के संबंध में की गई कार्रवाई की जानकारी भी लेखापरीक्षा को नहीं दी गई है।

मामला जून 2024 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2024)।

सिफारिश:

रेल मंत्रालय रेलवे कॉलोनीयों में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों से उसी दर पर विद्युत शुल्क की वसूली सुनिश्चित कर सकता है, जैसा कि उन्होंने एसइबी से सीधे विद्युत की आपूर्ति लेने पर भुगतान किया होता।

4.3 कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अविवेकपूर्ण खरीद: पूर्व रेलवे

केवल लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोचों के साथ संगत कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अनुपयुक्तता पर लिलुआ वर्कशॉप की दलील को नजरअंदाज करते हुए इसे खरीदा गया और कोचों की पेंटिंग की मशीनीकृत प्रणाली के एक अभिन्न अंग के रूप में वर्कशॉप में चालू किया गया। हालाँकि, एलएचबी कोचों की पेंटिंग और संबंधित कार्यों को आउटसोर्स करने के वर्कशॉप अथॉरिटी के निर्णय के बाद ₹ 12.66 करोड़ की लागत पर प्लांट की खरीद अविवेकपूर्ण हो गई।

लिलुआ कार्यशाला के आधुनिकीकरण परियोजना में यांत्रिक तरीकों से रेलवे कोचों की पेंटिंग के लिए मैकेनाइज्ड पेंटिंग सिस्टम¹²⁶ प्रस्तावित (2008-09) किया गया था। तदनुसार, लिलुआ कार्यशाला के आधुनिकीकरण परियोजना के तहत प्रारंभिक कार्य कार्यक्रम (पीडब्ल्यूपी) 2008-09 में एक कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट और एक बेकिंग ओवन को मंजूरी दी गई थी। एक पेंट बूथ को पहले ही पीडब्ल्यूपी 2006-07 में एक अलग परियोजना¹²⁷ में मंजूरी दे दी गई थी। अक्टूबर 2010 में, लिलुआ कार्यशाला अथॉरिटी ने कहा कि मैकेनाइज्ड पेंटिंग सिस्टम की शुरुआत आवधिक मरम्मत (पीओएच) के चक्र समय को प्रभावित करेगी और अत्यधिक स्थान व अतिरिक्त जनशक्ति, कोचों की डबल लिफ्टिंग, आदि की आवश्यकता को देखते हुए वर्कशॉप में उपयुक्त नहीं होगी।

नवंबर 2015 में, पेंट बूथ की खरीद न करने का निर्णय किया गया था। कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट और बेकिंग ओवन को भी नहीं खरीदने का प्रस्ताव दिसंबर 2016 में दिया गया था। हालांकि, जुलाई 2017 में, सदस्य चल स्टॉक/रेलवे मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार, मुख्य यांत्रिक अभियंता/योजना (सीएमई/

¹²⁶ मैकेनाइज्ड पेंटिंग सिस्टम में कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट, पेंट बूथ और बेकिंग ओवन शामिल हैं। पेंटिंग के क्रम में सतह की तैयारी के लिए कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट में कोच की शॉट ब्लास्टिंग, पेंट बूथ में प्राइमर, सरफेसर और चरणों में तीन रंग के पेंट की दो-दो कोट लगाना और बेकिंग ओवन में प्राइमर/पेंट के प्रत्येक कोट को सुखाना शामिल है।

¹²⁷ 26 मीटर तक लंबे कोचों सहित नई पीढ़ी के कोचों की ओवरहालिंग की सुविधाएं - 2006-07 में स्वीकृत

योजना), पूर्व रेलवे (पूरे) ने मुख्य कार्यशाला प्रबंधक/लिलुआ (सीडब्ल्यूएम/एलएलएच) को लिलुआ कार्यशाला के आधुनिकीकरण परियोजना के तहत मशीनरी और प्लांट (एमएंडपी) वस्तुओं के लिए सभी मांगपत्र भेजने के लिए कहा। जवाब में, डिप्टी सीएमई (मैकेनिकल) द्वारा सीएमई (योजना) को सूचित किया गया कि चूंकि कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट द्वारा सतह तैयार करने की प्रक्रिया उत्पादन इकाइयों के साथ-साथ मिड-लाइफ रिहैबिलिटेशन (एमएलआर) शॉप के लिए बेहतर रूप से अनुकूल होगी, इस लिए लिलुआ वर्कशॉप में कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की आवश्यकता नहीं हैं।

सितंबर 2018 में, सीएमई/योजना/पूरे ने लिलुआ कार्यशाला में रेलवे यात्री कोचों के लिए एक पूर्ण पेंटिंग सिस्टम स्थापित करने का निर्णय लिया। तदनुसार, कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट और बेकिंग ओवन के साथ पेंट बूथ के लिए मांगपत्र अगस्त/सितंबर 2019 में कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन (कोफमो) को दिया गया था। ₹ 12.66 करोड़ की लागत का कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट और ₹ 11.30 करोड़ की लागत का बेकिंग ओवन के साथ पेंट बूथ लिलुआ कार्यशाला में क्रमशः नवंबर 2021 और मार्च 2022 में प्राप्त हुए। दोनों मशीनें फरवरी 2023 में कमीशन की गईं और 29 मार्च 2023 को चालू की गईं। इस बीच, लिलुआ कार्यशाला अथॉरिटी ने आउटसोर्सिंग के माध्यम से सतह की तैयारी जैसे सभी संबद्ध कार्यों के साथ सभी लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) कोचों की पेंटिंग कराने का निर्णय लिया (मई 2022)। कार्यशाला में एलएचबी कोचों के बोगी फ्रेम की शॉट ब्लास्टिंग और पेंटिंग भी आउटसोर्स की गई थी (दिसंबर 2022)।

कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट के संविदा दस्तावेजों की जांच से पता चला कि:

- (i) मशीन की खरीद के लिए बोली दस्तावेज में ऐसे कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की आवश्यकता निर्दिष्ट की गई थी जो दोनों प्रकार के कोचों यानी इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) और एलएचबी को हैंडल करने में सक्षम हो। इसकी अनुपयुक्तता के संबंध में लिलुआ कार्यशाला की दलील को नजरअंदाज करते हुए, कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट खरीदा गया और इसे

चालू किया गया। हालाँकि, खरीदा गया प्लांट केवल स्टेनलेस स्टील एलएचबी कोचों को हैंडल सकता है।

- (ii) अप्रैल से नवंबर 2023 की अवधि के दौरान, लिलुआ कार्यशाला के पीओएच आउटपुट में 912 आईसीएफ कोच और 457 एलएचबी कोच शामिल थे। तीनों एमएंडपी के चालू होने के बावजूद, उसी अवधि के दौरान कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट में परीक्षण उद्देश्यों सहित केवल छह एलएचबी कोच (1.3 प्रतिशत) को शॉट ब्लास्ट किया गया था। इसके अलावा, किसी भी एलएचबी कोच को पेंट बूथ में पेंट नहीं किया गया था, जबकि 437 आईसीएफ कोच (47.9 प्रतिशत) को उसी सुविधा में पेंट किया गया था।
- (iii) केवल एलएचबी कोचों के साथ संगत कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की खरीद के कारण, लिलुआ कार्यशाला के आईसीएफ कोचों का पूरा उत्पादन प्लांट के दायरे से बाहर रहा। खरीदे गए एमएंडपी कार्यशाला के मासिक उत्पादन को पूरा नहीं कर सके।
- (iv) हालाँकि बेकिंग ओवन के साथ पेंट बूथ का कुछ हद तक उपयोग किया जा रहा था, पेंटिंग से पहले सतह की तैयारी सहित एलएचबी कोचों की पेंटिंग की आउटसोर्सिंग के कारण एलएचबी कोच संगत शॉट ब्लास्टिंग मशीन पूरी तरह से अप्रयुक्त रही।

यह मामला जून 2024 में रेल मंत्रालय (रे. म.) के साथ उठाया गया था। अपने जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2024) कि कार्यशाला की क्षमता में बढ़ोतरी और लक्षित पीओएच आउटपुट को बनाए रखने का लक्ष्य था। चूंकि खरीद योजना चरणबद्ध तरीके से की गई थी और 2010 तक कोई मशीन नहीं खरीदी गई थी और इन मशीनों के लिए बुनियादी ढांचा भी तैयार नहीं था, प्रबंधन ने इस मंजूरी को त्यागने का फैसला किया लेकिन 2017 में इस दृष्टिकोण को खारिज कर दिया गया। आगे कहा गया कि चूंकि कार्य, योजना के अनुसार आगे नहीं बढ़ा, इस लिए साइट तैयार न होने के कारण कोफमो ने 17 जनवरी 2012 को पेंट बूथ की खरीद के लिए सत्यापित इंडेंट वापस कर दिया। इसके अलावा, पीडब्ल्यूपी 2008-09 के तहत स्वीकृत पेंट बूथ के लिए

बुनियादी ढांचे का विकास कार्य, अन्य बातों के अलावा, धन की कमी के कारण शुरू नहीं किया गया था, जिससे इस विशेष घटक की प्रगति और पूर्णता प्रभावित हुई। इसलिए, क्योंकि पीडब्ल्यूपी 2006-07 में शामिल अन्य कार्य 2015 तक पूरे हो गए, पेंट बूथ को 2015 में इस कार्य से हटा दिया गया और पीडब्ल्यूपी 2006-07 में परिलक्षित आइटम को बंद कर दिया गया और स्वीकृत कार्यों की सूची से हटा दिया गया। चूंकि पेंट बूथ हटा दिया गया था, बेकिंग ओवन की आवश्यकता की भी समीक्षा की गई और अंततः इसे भी पीडब्ल्यूपी 2008-09 से हटा दिया गया। भविष्य के कार्यभार और एलएचबी रखरखाव अनुसूची की वर्तमान बढ़ती प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए, शॉट ब्लास्टिंग प्लांट को 2017 में सीडब्ल्यूई/पूरे के अनुलेखन के माध्यम से बरकरार रखा गया था, जिसमें कहा गया था कि मॉडर्न पेंट शॉप के निष्पादन तक स्वचालित कोच शॉट ब्लास्टिंग को बरकरार रखा जा सकता है।

रेल मंत्रालय ने स्वीकार किया कि एलएचबी कोचों की शॉट ब्लास्टिंग की मांग बहुत कम थी। इसलिए, मशीनों के अनुकूलन और बेहतर उपयोग पर विचार करते हुए यह निर्णय लिया गया कि अधिक मात्रा वाले आईसीएफ कोचों को स्वचालित पेंटिंग बूथ द्वारा हैंडल किया जाएगा और एलएचबी पेंटिंग आउटसोर्सिंग के माध्यम से की जाएगी। यदि दोनों प्रकार के कोचों की संख्या अधिक हो तो एक कोच से दूसरे कोच में स्थानांतरण अधिक व्यवहार्य और उचित है। चूंकि एलएचबी कोचों का उत्पादन आईसीएफ कोचों की तुलना में कम था, इसलिए खरीदे गए एमएंडपी पर आईसीएफ कोचों और आउटसोर्सिंग के माध्यम से एलएचबी कोचों को हैंडल करना अधिक उपयुक्त था।

रेल मंत्रालय के 2 अप्रैल 2024 के पत्र के अनुसार, कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट का उपयोग मिड-लाइफ रिहैबिलिटेशन (एमएलआर) कोचों के लिए करने की योजना है, जिसमें एमएलआर कोच पीओएच (आवधिक मरम्मत) के लिए प्राथमिक आवश्यकता पुनः पेंटिंग से पहले बाहरी पेंट को हटाना है। वर्तमान में, कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट का उपयोग पेंट की स्थिति के आधार पर 'ए' शेड्यूल रखरखाव के दौरान एलएचबी कोचों के लिए किया जाता है। यह सुनिश्चित करते हुए कि कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट का उपयोग उसकी क्षमता के अनुसार

किया जाए, यह कार्य जारी रहेगा क्योंकि रखरखाव की आवश्यकता वाले एलएचबी कोचों की संख्या बढ़ रही है। एलएचबी और एमएलआर दोनों कोचों के लिए कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट का उपयोग पूरी तरह से और दक्षता के साथ पेंट हटाने को सुनिश्चित करेगा जो पीओएच में एक महत्वपूर्ण कदम है। बेकिंग ओवन के साथ पेंट बूथ पेंटिंग और सुखाने की प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करेगा जिससे चक्र के समय को कम होगा और थ्रूपुट बढ़ेगा। इन सुविधाओं का संयुक्त उपयोग उनकी क्षमता को अधिकतम करेगा और उनकी कमीशनिंग को उचित ठहराएगा और यह सुनिश्चित करेगा कि इन परिसंपत्तियों में निवेश का पूरा उपयोग किया जाए, और इच्छित उद्देश्य प्राप्त किया जाए। इन मशीनीकृत प्रणालियों को शामिल करने से, एलएचबी और एमएलआर कोचों के लिए टर्नराउंड समय काफी कम हो जाएगा जिससे कार्यशाला की समग्र दक्षता और उत्पादकता में सुधार होगा।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि अंतिम उपयोगकर्ता, यानी, लिलुआ कार्यशाला अथॉरिटी ने अक्टूबर 2010 में व्यक्त किया था कि मैकेनाइज्ड पेंटिंग सिस्टम की शुरुआत पीओएच चक्र समय को प्रभावित करेगी और अत्यधिक स्थान, अतिरिक्त जनशक्ति, कोचों की दोहरी लिफ्टिंग आदि की आवश्यकता को देखते हुए वर्कशॉप में उपयुक्त नहीं होगा। हालाँकि, इस दृष्टिकोण को उचित संज्ञान नहीं दिया गया।

लेखापरीक्षा अवलोकन का सार यह था कि कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की खरीद में अंतिम उपयोगकर्ता की बातों को नजरअंदाज कर दिया गया था, जिसके परिणामस्वरूप लिलुआ कार्यशाला में मशीन का उपयोग नहीं होने से इसकी खरीद अविवेकपूर्ण हो गई। हालाँकि पेंट बूथ और बेकिंग ओवन की खरीद करने का इरादा बदल दिया गया था, लेकिन मैकेनाइज्ड पेंटिंग सिस्टम का एक अभिन्न अंग होने के बावजूद जिसके लिए तीन मशीनों की खरीद को मूल रूप से उचित ठहराया गया था, शॉट ब्लास्टिंग प्लांट खरीदने का इरादा बरकरार रखा गया था। लिलुआ वर्कशॉप में कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अनुपयुक्तता के संबंध में आगे जुलाई 2017 में लिलुआ वर्कशॉप अथॉरिटी द्वारा दी गई

प्रतिक्रिया के बावजूद, पूर्व रेलवे जोनल अथॉरिटी ने अंतिम उपयोगकर्ता की दलील को खारिज करते हुए इसकी खरीद को आगे बढ़ाया।

खरीदा गया कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट केवल एलएचबी कोच के अनुकूल है। फर्म के प्रस्ताव के पैरा 2.3.1 के अनुसार, आपूर्ति की गई मशीन केवल एलएचबी कोचों की सफाई करने में सक्षम है और आईसीएफ कोचों की नहीं। आपूर्तिकर्ता ने अपने प्रस्ताव में विशेष रूप से उल्लेख किया है कि एक ही मशीन में दो अलग-अलग अपघर्षक मीडिया, यानी एसएस कट तार और कार्बन स्टील शॉट का उपयोग करना कठिन और वह समय लेने वाला है क्योंकि मशीन में अन्य अपघर्षक मीडिया लोड करने से पहले इसमें से पूरे अपघर्षक को खाली करने की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, सभी शॉट्स को हटाना बहुत मुश्किल है, इसलिए मिक्स-अप होगा।

रेलवे यात्री कोचों के लिए पूर्ण मशीनीकृत पेंटिंग प्रणाली को लागू करने के लिए बेकिंग ओवन के साथ कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट और पेंट बूथ की खरीद की गई थी। शॉट ब्लास्टिंग प्लांट के बिना पेंट बूथ और बेकिंग ओवन का उपयोग कोचों की पूरी पेंटिंग प्रणाली के उद्देश्य को पूरा नहीं करता है। मशीन के भविष्य में संभावित उपयोग के संबंध में कहा गया है कि अभी तक एमएलआर के लिए कोचों के नहीं होने और आवश्यक बुनियादी ढांचे के तैयार नहीं होने के कारण कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट अभी तक उपयोग के चरण में नहीं आ सका है।

आगे कहा गया है कि यद्यपि लिलुआ कार्यशाला को रेल मंत्रालय के 2 अप्रैल 2024 के पत्र के माध्यम से एमएलआर गतिविधियों के लिए नामांकित किया गया है, लेकिन ऐसी गतिविधि का वार्षिक लक्ष्य 50 कोच रखा गया है, जो प्रति माह लगभग चार कोच है। चूंकि खरीदे गए कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की निर्धारित क्षमता के अनुसार प्रति कोच चक्र का समय दो घंटे है, इसलिए कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट एक दिन में आठ घंटे की एकल शिफ्ट में काम करते हुए महीने में अच्छे से केवल दो दिन ही चालू रहेगा। हालाँकि, 2024-25 की पहली तिमाही में एक भी कोच एमएलआर के लिए नहीं गया था।

इस प्रकार, कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की अनुपयुक्तता के संबंध में अंतिम उपयोगकर्ता द्वारा प्रतिक्रिया देने के बावजूद, इसे लिलुआ कार्यशाला में कमीशन किया गया था। एलएचबी कोचों की पेंटिंग के साथ-साथ उनके बोगी फ्रेमों की शॉट ब्लास्टिंग को पूरी तरह आउटसोर्सिंग से करने के निर्णय से, ₹ 12.66 करोड़ की लागत का प्लांट अप्रयुक्त रह गया, जिससे इसकी खरीद अविवेकपूर्ण हो गई।

सिफारिशें:

- *अंतिम उपयोगकर्ता द्वारा व्यक्त की गई आपत्तियों के बावजूद कोच शॉट ब्लास्टिंग प्लांट की खरीद के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।*
- *रेल मंत्रालय निर्देश जारी कर सकता है कि प्लांट और मशीनरी की खरीद व्यवहार्यता अध्ययन और अंतिम उपयोगकर्ताओं के विचारों पर विचार करने के बाद की जाए।*

4.4 गलत फ़्लैगिंग और निर्धारित समय के भीतर कार्य संविदा बिलों की फ़्लैगिंग को ठीक करने में विफलता के कारण इनपुट टैक्स क्रेडिट का लाभ न मिलना: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे ने इनपुट टैक्स क्रेडिट का दावा करने के लिए कार्य संविदा बिलों को फ़्लैगिंग करने के लिए रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों का पालन नहीं किया और वह निर्धारित समय के भीतर गलत फ़्लैगिंग को भी ठीक नहीं कर सका। परिणामस्वरूप, पूर्व रेलवे भुगतान किए गए माल एवं सेवा कर पर इनपुट टैक्स क्रेडिट के रूप में ₹ 6.45 करोड़ का लाभ नहीं उठा सका।

वस्तु एवं सेवा कर (जीएसटी) एक गंतव्य-आधारित उपभोग कर है। इसे इस तरह से डिजाइन किया गया है कि हर चरण पर कर एकत्र किया जा सके और पिछले चरण में भुगतान किए गए कर का क्रेडिट लेनदेन के अगले चरण में भुगतान किए जाने वाले कर को समायोजित करने के लिए उपलब्ध हो, जिससे करों की व्यापकता समाप्त हो सके। यह 'कर पर कर' को समाप्त करता है और इनपुट टैक्स क्रेडिट के क्रॉस उपयोग की अनुमति देता है जो संपूर्ण आपूर्ति श्रृंखला को कर तटस्थ बनाकर उद्योग को लाभ पहुंचाता है।

इनपुट टैक्स क्रेडिट (आईटीसी) की योजना के अनुसार, कोई भी पंजीकृत व्यक्ति वस्तुओं या सेवाओं या दोनों की आवक आपूर्ति पर भुगतान किए गए कर का क्रेडिट प्राप्त कर सकता है, जिसका उपयोग व्यवसाय के दौरान या इसे आगे बढ़ाने के लिए किया जाता है। तदनुसार, भारतीय रेल (भा.रे.) भी उन वस्तुओं और सेवाओं की आपूर्ति पर उस पर लगाए गए इनपुट टैक्स का क्रेडिट लेने का हकदार है, जिनका उपयोग उसके व्यवसाय के दौरान या इसे आगे बढ़ाने के लिए किया जाता है या किया जाना है।

प्रत्येक लेनदेन के लिए आईटीसी की श्रेणी के संकेत के लिए एकीकृत पेट्रोल और लेखा प्रणाली (आईपीएस) में प्रावधान किए गए हैं। क्रेडिट, जो भारतीय रेल को उपलब्ध है, को प्रत्येक श्रेणी के लिए विशिष्ट फ़्लैगिंग के साथ पांच श्रेणियों के अंतर्गत वर्गीकृत किया गया है, अर्थात्: पूर्ण क्रेडिट (टी 4 फ़्लैग), आंशिक क्रेडिट (सी 2 फ़्लैग), कोई क्रेडिट नहीं (गैर-व्यवसाय के लिए - टी 1

फ़्लैग), कोई क्रेडिट नहीं (छूट वाले ऑपरेशन के लिए - टी2 फ़्लैग), कोई क्रेडिट नहीं (क्रेडिट प्रतिबंध के लिए - टी3 फ़्लैग)।

रेल मंत्रालय (रे.म.) के मार्च 2018 के पत्र के माध्यम से प्रसारित चेकलिस्ट के अनुसार, वैगनों, कोचों, लोकोमोटिव आदि की मरम्मत और रेलवे ट्रैक से संबंधित सेवाओं की खरीद के लिए विभिन्न संविदाकारों द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में भुगतान किए गए जीएसटी के लिए आंशिक आईटीसी (सी2) उपलब्ध होगा।

जून 2018 में, रेल मंत्रालय ने आगे स्पष्ट किया कि रेल द्वारा यात्री और माल के परिवहन के लिए भारतीय रेल द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में, आईटीसी केवल सेवाओं की खरीद से संबंधित जीएसटी भुगतान के लिए उपलब्ध है। पूर्ण आईटीसी (टी4) कर योग्य परिचालन¹²⁸ के लिए विशेष रूप से उपयोग की जाने वाली आपूर्ति यानी एसी कोचों के लिए रखरखाव संविदा के लिए भुगतान किए गए कर के संबंध में उपलब्ध है, जबकि आंशिक आईटीसी (सी2) दोनों कर योग्य और गैर-कर योग्य परिचालन के लिए उपयोग की जाने वाली आपूर्ति के लिए भुगतान किए गए कर के संबंध में उपलब्ध है। इस प्रकार, भारतीय रेल विशेष रूप से एसी कोचों की मरम्मत के लिए सेवाओं की खरीद के बिलों पर भुगतान किए गए जीएसटी के लिए आईटीसी का पूरा क्रेडिट (टी 4 फ़्लैगिंग के साथ) और मरम्मत संविदा विशेष रूप से एसी या गैर-एसी कोचों के लिए नहीं, हेतु सेवाओं की खरीद के लिए बिलों पर भुगतान किए गए जीएसटी के लिए आंशिक क्रेडिट (सी 2 फ़्लैगिंग के साथ) प्राप्त करने के लिए पात्र है। फ़्लैग सी2 के तहत पात्र और अपात्र क्रेडिट में आईटीसी के विभाजन की विधि भारतीय रेलवे जीएसटी मैनुअल में निर्धारित की गई है।

बिलों को पारित करते समय फ़्लैगिंग में त्रुटियों के मामले में, रेल मंत्रालय ने नवंबर 2020 में, आईपीएस में आईटीसी को रीफ़्लैगिंग करने की प्रक्रिया को संस्थागत बना दिया। भुगतान किए गए बिल के विरुद्ध मदों को अगले महीने

¹²⁸ वित्त मंत्रालय (राजस्व विभाग) की जून 2017 की अधिसूचना के अनुसार, गैर-एसी कोचों में रेलवे द्वारा यात्रियों के परिवहन की सेवा जीएसटी-मुक्त परिचालन है, जबकि एसी कोचों में वह कर योग्य परिचालन है।

की 5 तारीख के बाद लेकिन अगले वर्ष के सितंबर महीने के लिए जीएसटी रिटर्न (जीएसटीआर3बी) दाखिल करने से पहले दोबारा फ़्लैग करने की अनुमति दी गई थी। इस प्रकार, निर्धारित तिथि के बाद, आईटीसी को पुनः फ़्लैग करने की गुंजाइश समय-बाधित हो जाएगी।

आईटीसी का लाभ उठाने के लिए पूर्व रेलवे (पूर्व) प्रशासन द्वारा की गई फ़्लैगिंग की शुद्धता की जांच करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे ट्रैक और कोच मरम्मत से संबंधित कार्य संविदाओं के प्रति भुगतान किए गए बिलों के संबंध में आईपीएस में अभिलेखों की जांच की गई। यह देखा गया कि:

- रेलवे ट्रैक से संबंधित 14 कार्य संविदाओं के संबंध में मार्च 2019 और मार्च 2022 के बीच भुगतान किए गए 42 बिलों को सी2 ('आंशिक क्रेडिट' को बताना) के बजाय अनुचित रूप से टी3 ('कोई क्रेडिट नहीं' को बताना) के रूप में फ़्लैग किया गया था।
- विशेष रूप से एसी कोचों की मरम्मत के लिए तीन संविदाओं के संबंध में अक्टूबर 2019 और फरवरी 2021 के बीच भुगतान किए गए 12 बिलों को टी4 (पूर्ण क्रेडिट को बताना) के बजाय अनुचित रूप से टी3 ('कोई क्रेडिट नहीं' को बताना) के रूप में फ़्लैग किया गया था।
- सितंबर 2019 और मार्च 2022 के बीच छह कोच मरम्मत संविदाओं जो विशेष रूप से एसी या गैर-एसी कोचों के लिए नहीं थे, के संबंध में भुगतान किए गए 81 बिलों को सी2 ('आंशिक क्रेडिट' को बताना) के बजाय टी3 ('कोई क्रेडिट नहीं' को बताना) के रूप में अनुचित रूप से फ़्लैग किया गया था।

अनुचित फ़्लैगिंग के परिणामस्वरूप, पूर्व रेलवे द्वारा आईटीसी के रूप में ₹ 6.45 करोड़¹²⁹ की पात्र राशि का लाभ नहीं उठाया गया। सभी भुगतान किए गए बिल,

¹²⁹ रेलवे ट्रैक से संबंधित 14 कार्य संविदाओं में ₹ 2.13 करोड़ और कोचों की मरम्मत से संबंधित नौ कार्य संविदाओं में ₹ 4.32 करोड़।

पुनः फ़्लैगिंग के लिए समय बाधित होने के कारण, आईटीसी का लाभ उठाने के लिए अयोग्य हो गए।

मामला दिसंबर 2023 में रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया था। अपने जवाब में, रेल मंत्रालय ने कहा (फरवरी 2024) कि रेलवे ट्रैक से संबंधित 14 कार्यों के संविदाओं के प्रति मार्च 2019 और मार्च 2022 के बीच भुगतान किए गए 42 बिलों के मामले में "टी3" के रूप में फ़्लैगिंग किया गया है क्योंकि सेवा लेखा कोड (एसएसी) 995421 का उल्लेख बिलों में "राजमार्गों, गलियों, सड़कों, रेलवे, हवाई क्षेत्र रनवे, पुल और सुरंगों की सामान्य निर्माण सेवाओं" के रूप में किया गया था, जो कि सीजीएसटी अधिनियम 2017 की धारा 17(5) के अनुसार पात्र आईटीसी के दायरे से बाहर है। तदनुसार, पूरे ने उक्त लेनदेन को "टी3" फ़्लैग किया है।

माल एवं सेवा कर आसूचना महानिदेशालय (डीजीजीआई) लुधियाना ने एसएसी 995421 के तहत आने वाली सभी सामान्य निर्माण सेवाओं के संबंध में 2017-18 से 2021-22 की अवधि के लिए आईटीसी का विवरण जमा करने के लिए 2021 से पूर्व रेलवे को कई समन जारी किए हैं। विवरण प्राप्त न होने पर, डीजीजीआई ने बाद में कारण बताओ नोटिस जारी किया, जिसमें एसएसी 995421 के तहत आने वाली मुख्य रूप से सभी सामान्य निर्माण सेवाओं के लिए ₹ 2,517 करोड़ की आईटीसी को अनुमति नहीं दी गई। जवाब में, पूर्व रेलवे ने डीजीजीआई/लुधियाना आयुक्त कार्यालय के समक्ष उक्त नोटिस का जवाब दायर किया है (27 अक्टूबर 2023) और मामला निर्णय के लिए लंबित है। इस प्रकार, यह स्पष्ट है कि एसएसी 995421 पर जीएसटी अथॉरिटी का दृष्टिकोण लेखापरीक्षा द्वारा लिए गए दृष्टिकोण के विपरीत है। इसलिए, ₹ 2.13 करोड़ के आईटीसी का लाभ न लेने पर लेखापरीक्षा का दृष्टिकोण उचित नहीं है।

पूर्व रेलवे के लिलुआ कार्यशाला से संबंधित कोचों के संबंध में सितंबर 2019 और मार्च 2022 के बीच भुगतान किए गए 81 बिलों के मामले में, जहां "टी 3" फ़्लैग किया गया है, लिलुआ कार्यशाला ने पहले ही इस मुद्दे के बारे में बता

दिया था और संविदा वार टिप्पणियाँ प्रस्तुत कर स्पष्ट कर दिया था (29 मई 2023)। इस प्रकार, 81 बिलों पर भी लेखापरीक्षा का तर्क उचित नहीं है।

वर्तमान मामले में, संविदा में उल्लिखित वस्तुओं की आपूर्ति सहित सेवाओं की आपूर्ति के लिए संविदा किया गया था, जो सीजीएसटी अधिनियम, 2017 की धारा 8 के साथ पठित सीजीएसटी अधिनियम, 2017 की धारा 2 (30) के संदर्भ में समग्र आपूर्ति की परिभाषा के तहत कवर किया गया था, जहां विशेष रूप से यह कहा गया है कि आपूर्ति का वर्गीकरण मूल आपूर्ति के आधार पर निर्धारित किया जाएगा और तदनुसार एचएसएन/एसएसी निर्धारित किया गया।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सीजीएसटी अधिनियम 2017 की धारा 17 (5) (सी) के प्रावधानों के अनुसार, अचल संपत्ति के निर्माण के लिए आपूर्ति किए जाने पर कार्य संविदा सेवाओं के संबंध में आईटीसी उपलब्ध नहीं है। हालाँकि, आईटीसी 'प्लांट और मशीनरी' के निर्माण के लिए आपूर्ति की गई कार्य संविदा सेवाओं के लिए उपलब्ध होगी। 'प्लांट और मशीनरी' को "बुनियादी या संरचनात्मक सहारे द्वारा पृथ्वी पर फिक्स किए गए यंत्र, उपकरण और मशीनरी के रूप में परिभाषित किया गया है जिसका उपयोग वस्तुओं या सेवाओं या दोनों की बाहरी आपूर्ति करने के लिए किया जाता है और इसमें ऐसी नींव और संरचनात्मक सहारा शामिल हैं लेकिन भूमि, भवन या कोई भी अन्य सिविल संरचनाएँ" शामिल नहीं हैं।

रेलवे ट्रैक के निर्माण के संबंध में आईटीसी का लाभ न लेने का कारण डीजीजीआई लुधियाना के कारण बताओ नोटिस का हवाला देने का रेल मंत्रालय का प्रयास पूरी तरह से भ्रामक है। सी2 या टी4 जैसे लाभ की श्रेणी, लाभ का महीना, आवक आपूर्ति का विस्तृत विवरण, आवक आपूर्ति का मूल्य, प्राप्त आईटीसी आदि जैसे बिल-वार विवरण के साथ पूरा डेटा प्रस्तुत नहीं करने के लिए पूर्व रेलवे को कारण बताओ नोटिस दिया गया था। डीजीजीआई लुधियाना द्वारा कारण बताओ नोटिस में जीएसटी अधिनियम के प्रावधान की स्पष्ट रूप से पुष्टि करते हुए, कहा गया है कि रेलवे के मामले में, रेलवे ट्रैक पर आईटीसी का लाभ उठाने की अनुमति है, जबकि प्लांट और मशीनरी के अलावा अन्य गतिविधियों जैसे स्टाफ क्वार्टरों, रेलवे कॉलोनियों, अस्पतालों के निर्माण और

उनकी मरम्मत और रखरखाव के लिए उपयोग की जाने वाली सामान्य निर्माण सेवाएं/कार्य संविदा सेवाओं के लिए इन सेवाओं का लाभ उठाने पर आईटीसी की अनुमति नहीं है। डीजीजीआई लुधियाना ने बार-बार कहा है कि जीएसटी कानूनों के तहत आईटीसी की स्वीकार्यता या गैर-स्वीकार्यता तय करने के लिए सामान्य विवरण के बजाय, सामान्य निर्माण सेवाओं का विस्तृत विवरण, जिसके लिए पूर्व रेलवे ने आईटीसी का लाभ लिया था, आवश्यक है। हालाँकि, पूर्व रेलवे द्वारा उपरोक्त निर्देशों का अनुपालन न करने पर डीजीजीआई लुधियाना को पूर्व रेलवे द्वारा प्राप्त संपूर्ण आईटीसी को अस्वीकार करने के लिए मजबूर होना पड़ा। इसलिए, यह कारण बताओ नोटिस, जो प्राप्त आईटीसी के संबंध में आवश्यक विवरण प्रस्तुत नहीं करने के लिए जारी किया गया था, का उन बिलों से संबंधित वर्तमान लेखापरीक्षा अवलोकन, जिसमें स्वीकार्य आईटीसी का लाभ नहीं उठाया गया था, जो दावा समय बाधित होने के कारण रेलवे को होने वाले नुकसान को बताता है, से कोई संबंध नहीं है। जीएसटी अधिनियम, 2017 और रेल मंत्रालय के परिपत्र (26 मार्च 2018) के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए, 42 बिलों की गलत फ़्लैगिंग पर लेखापरीक्षा टिप्पणियां उचित हैं।

रेल मंत्रालय द्वारा संलग्न कार्यशाला लेखा अधिकारी (आईसी)/लिलुआ के 29 मई 2023 के संदर्भ पत्र में उद्धृत पांच में से चार संविदा विषयांकित लेखापरीक्षा अवलोकन का हिस्सा नहीं हैं और इस तरह यह वर्तमान लेखापरीक्षा पैरा के लिए प्रासंगिक नहीं हैं।

रेलवे का तर्क जीएसटी अधिनियम के सिद्धांतों के भी खिलाफ है, क्योंकि सीजीएसटी अधिनियम, 2017 के अध्याय I के तहत धारा 2(90) में कहा गया है कि “मुख्य आपूर्ति का मतलब वस्तुओं या सेवाओं की आपूर्ति है जो समग्र आपूर्ति के प्रमुख तत्व का गठन करती है और उस समग्र आपूर्ति का हिस्सा बनने वाली कोई अन्य आपूर्ति उसकी सहायक है”। जीएसटी अधिनियम में मूल आपूर्ति निर्धारित करने के लिए वस्तुओं/सेवाओं का मौद्रिक मूल्य मानदंड नहीं रहा है। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने स्वयं कहा कि “करार में उल्लिखित वस्तुओं की आपूर्ति सहित सेवा की आपूर्ति के लिए करार किया गया था” जिससे यह स्थापित होता है कि मुख्य आपूर्ति सेवा की आपूर्ति थी और वस्तुओं

की आपूर्ति इसकी सहायक थी। इसलिए, जैसा कि लेखापरीक्षा में उजागर किया गया है, कोचों के लिए मरम्मत और रखरखाव संविदा मरम्मत और रखरखाव की सेवा की खरीद के लिए समग्र संविदा हैं क्योंकि मुख्य आपूर्ति मरम्मत/रखरखाव की सेवा है और सामग्री की आपूर्ति, जिसे स्वाभाविक रूप से बंडल कर सेवा के साथ संयोजन में आपूर्ति की जाती है, सेवा का मात्र सहायक है।

उपरोक्त मत को अथॉरिटी फॉर एडवांस रूलिंग - उत्तर प्रदेश द्वारा मेसर्स जीई डीजल लोकोमोटिव प्राइवेट लिमिटेड, शाहजापुर के मामले में माल और सेवा कर अधिनियम, 2017 की धारा 98 के अंतर्गत 16 मई 2018 की एडवांस रूलिंग में बरकरार रखा गया था। यह देखा गया कि स्पेयर पार्ट्स/सामान की आपूर्ति के साथ या उसके बिना रखरखाव सेवा की आपूर्ति सेवा की एक समग्र आपूर्ति है, क्योंकि "मुख्य आपूर्ति सेवा है क्योंकि माल की आपूर्ति केवल रखरखाव संविदा के लिए आकस्मिक है"।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए, जैसा कि लेखापरीक्षा में उजागर किया गया है, कोचों की मरम्मत और रखरखाव संविदा मरम्मत और रखरखाव की सेवा की खरीद के लिए समग्र संविदा हैं और रेल मंत्रालय के 25 जून 2018 के परिपत्र के अनुसार, भारतीय रेल विशेष रूप से एसी कोचों की मरम्मत के लिए सेवाओं की खरीद के बिलों पर भुगतान किए गए जीएसटी के लिए (टी4 फ़्लैगिंग के साथ) आईटीसी का पूरा क्रेडिट प्राप्त करने और मरम्मत अनुबंधों, जो विशेष रूप से एसी या नॉन-एसी कोचों के लिए नहीं हैं, के लिए सेवाओं की खरीद के बिलों पर भुगतान किए गए जीएसटी के लिए आंशिक क्रेडिट (सी2 फ़्लैगिंग के साथ) के लिए पात्र हैं।

इस प्रकार, आईटीसी के लिए कार्य संविदा बिलों की गलत फ़्लैगिंग और बाद में निर्धारित समय सीमा के भीतर बिलों की फ़्लैगिंग को सही करने में विफलता के कारण, पूरे प्रशासन भुगतान किए गए जीएसटी पर आईटीसी के रूप में ₹ 6.45 करोड़ का लाभ नहीं ले सका।

सिफारिशें:

- पूर्व रेलवे प्रशासन आईटीसी के लिए बिलों की उचित फ्लैगिंग सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी कदम उठा सकता है। आईटीसी के लिए कार्य संविदा बिलों की गलत फ्लैगिंग और बाद में निर्धारित समय सीमा के भीतर बिलों को सही ढंग से फ्लैग करने में विफलता के लिए जिम्मेदारी तय की जा सकती है।
- रेल मंत्रालय को यह समीक्षा करने की आवश्यकता है कि क्या अन्य जोनल रेलवे में भी इसी तरह की चूक हुई है।

नई दिल्ली

दिनांक: 25 मार्च 2025

आ. 6)५

(आत्रेयी दास)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 25 मार्च 2025

संजय

(के. संजय मूर्ति)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक





अनुलग्नक



अनुलग्नक 1.1								
31 जुलाई 2024 तक की गई कार्रवाई टिप्पणियां (एटीएन) की वर्ष-वार लंबित स्थिति (संदर्भ पैराग्राफ: 1.10)								
क्र. सं.	प्रतिवेदन वर्ष	प्रतिवेदन में पैराओं की कुल संख्या	उन पैराओं की संख्या जिन पर एटीएन को अंतिम दिया गया	उन प्रतिवेदनों/पैराओं की संख्या जिन पर मंत्रालय द्वारा पहली बार भी एटीएन प्रस्तुत नहीं किए गए हैं	उन प्रतिवेदनों/पैराओं की संख्या जिन पर मंत्रालय से संशोधित एटीएन प्रतीक्षित है	एटीएन की संख्या जिन्हें लेखापरीक्षा द्वारा अंतिम रूप से पुनरीक्षित किया गया है लेकिन पीएसी को प्रस्तुत करने के लिए मंत्रालय के पास लंबित है	पुनरीक्षण के लिए लेखापरीक्षा के पास लंबित एटीएन की संख्या	लंबित एटीएन की कुल संख्या (मंत्रालय और लेखापरीक्षा दोनों को मिलाकर)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	2014-15	44	43	0	0	0	1	1
2	2016-17	46	44	0	0	1	1	2
3	2017-18	52	51	0	0	1	0	1
4	2018-19	31	29	0	0	0	2	2
5	2019-20	40	35	0	1	2	2	5
6	2020-21	43	36	0	3	1	3	7
7	2021-22	04	02	0	0	1	1	2
कुल		260	240	0	4	6	10	20

<p>वर्ष 2020-21 से 2022-23 की अवधि के दौरान आवंटित कोयला रैकों में लदान प्रक्रिया के संबंध में बीसीएसके (सीएचपी) साइडिंग में रेलवे इंजनों के अवरोधन को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.1)</p>						
अनुलग्नक 2.1						
क्रम सं..	अवधि	रैकों की संख्या	शंटिंग गतिविधियों के लिए रेल इंजन का अवरोधन (घंटों में)	अखिल भारतीय इंजन घंटा (एआईईएचसी) (₹ में)	इंजन लागत	कुल उदग्रहित किया जाने वाला शंटिंग प्रभार (₹ में) (कॉलम 3 x कॉलम 4)
1	2	3	4	5		6
1	1 अप्रैल 2020 से 12 जुलाई 2020	213	1,538	14,090		2,16,70,420
2	13 जुलाई 2020 से 29 जुलाई 2021	1,023	11,876	14,990		17,80,21,240
3	30 जुलाई 2021 से 29 जुलाई 2022	1,010	11,572	15,320		17,72,83,040
4	30 जुलाई 2022 से 31 मार्च 2023	424	7,695	16,990		13,07,38,050
कुल		2,670	32,681			50,77,12,750
						अर्थात् ₹ 50.77 करोड़

अनुलग्नक- 2.2														
रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोड्ड (उद्गम-गंतव्य स्थान)		वस्तु/श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	दोया गया कम वजन (टन में) या 1 टन, जैसा लागू हो)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिभार, यदि लागू हो तो	विकास अधिभार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी
	स्टेशन से	स्टेशन तक												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	डब्ल्यूसी एसजी	डब्ल्यूसीए नए	वस्तु: क्लिंकर, श्रेणी: 140ए, कुल रूट लंबाई: 797.61 किलोमीटर	पश्चिम रेलवे के मुंबई सेंट्रल मंडल में एनडीएन से डब्ल्यूसीएन ए : 3.15 किलोमीटर	जून-21	2	117	234	1,056	0	52.8	1,108.8	2,59,459	
2					जुलाई-21	19	1,110	2,220	1,056	232.32	52.8	876.48	19,45,786	जुलाई 2021 से अप्रैल 2022 तक
3					अगस्त-21	16	934	1,868	1,056	232.32	52.8	876.48	16,37,265	स्टेशन से स्टेशन योजना के तहत बेस माल-भाड़े पर 22 प्रतिशत की छूट दी गई है
4					सितम्बर-21	13	759	1,518	1,056	232.32	52.8	876.48	13,30,497	
5					अक्टूबर-21	14	876	1,752	1,056	232.32	52.8	876.48	15,35,593	
6					नवंबर-21	13	758	1,516	1,056	232.32	52.8	876.48	13,28,744	
7					दिसम्बर-21	11	643	1,286	1,056	232.32	52.8	876.48	11,27,153	
8					जनवरी-22	16	932	1,864	1,056	232.32	52.8	876.48	16,33,759	
9					फरवरी-22	17	997	1,994	1,056	232.32	52.8	876.48	17,47,701	
10					मार्च-22	17	997	1,994	1,056	232.32	52.8	876.48	17,47,701	
11					अप्रैल-22	10	588	1,176	1,056	232.32	52.8	876.48	10,30,740	
12					मई-22	7	411	822	1,056	0	52.8	1108.8	9,11,434	

अनुलग्नक- 2.2														
रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोड्डेड (उद्गम-गंतव्य स्थान)		वस्तु/श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	ढोया गया कम वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिभार, यदि लागू हो तो	विकास अधिभार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी
	स्टेशन से	स्टेशन तक												
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15
13	डब्ल्यूसी एसजी	डब्ल्यूसीए नए	वस्तु: क्लिंकर, श्रेणी: 140ए, कुल मार्ग लंबाई: 797.61 किलोमीटर	एनडीएन से डब्ल्यूसीएन ए पश्चिम रेलवे के मुंबई सेंट्रल मंडल में: 3.15 किलोमीटर	जून-22	11	648	1,296	1,056	0	52.8	1,108.8	14,37,005	
14					जुलाई-22	12	702	1,404	1,056	0	52.8	1,108.8	15,56,755	
15					अगस्त-22	9	528	1,056	1,056	0	52.8	1,108.8	11,70,893	
16					सितम्बर 22	9	530	1,060	1,056	0	52.8	1,108.8	11,75,328	
17					अक्टूबर-22	16	938	1,876	1,056	0	52.8	1,108.8	20,80,109	
18					नवम्बर-22	12	703	1,406	1,056	0	52.8	1,108.8	15,58,973	
19					दिसम्बर-22	29	1,703	3,406	1,056	0	52.8	1,108.8	37,76,573	
20					जनवरी-23	24	1,406	2,812	1,056	0	52.8	1,108.8	31,17,946	
21					फरवरी-23	21	1,236	2,472	1,056	0	52.8	1,108.8	27,40,954	
22					मार्च-23	15	882	1,764	1,056	0	52.8	1,108.8	19,55,923	
23					अप्रैल-23	20	1,173	2,346	1,056	0	52.8	1,108.8	26,01,245	
24					मई-23	23	1353	2,706	1,056	0	52.8	1,108.8	30,00,413	
25					जून-23	15	883	1,766	1,056	0	52.8	1,108.8	19,58,141	
26					जुलाई-23	15	880	1,760	1,056	0	52.8	1,108.8	19,51,488	
27					अगस्त-23	16	934	1,868	1,056	0	52.8	1,108.8	20,71,238	

रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोड्डेड (उद्गम-गंतव्य स्थान)		वस्तु/श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	दोया गया कम वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिभार, यदि लागू हो तो	विकास अधिभार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी
	स्टेशन से	स्टेशन तक												
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15
28	डब्ल्यूपी ए	एपीजेजी	वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल मार्ग लंबाई: 2255.51 किलोमीटर	पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल में एलकेआर से केआईयूएल तक: 1.19 किमी (कुल रूट लंबाई का 0.05 प्रतिशत))	जुलाई-23	7	408	408	3,253.4	0	0	3,253.4	13,27,387	1 जुलाई से 15 अगस्त तक की अवधि में कोयला के लिए प्रत्येक वैगन में अतिरिक्त वजन 01 टन माना जाना चाहिए। (आरएमसी पीसीसी/सीसी+8/2020/0 दिनांक 01 मई 2020 का पैरा 6.1)
29					1 अगस्त 23 से 15 अगस्त 23	7	410	410	3,253.4	0	0	3,253.4	13,33,894	

अनुलग्नक- 2.2 रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि दर्शाने को वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोड्ड (उद्गम-गंतव्य स्थान)		वस्तु/ श्रेणी/ कुल रुट लंबाई	सीसी+6 के साथ रुट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	ढोया गया कम वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिभार, यदि लागू हो तो	विकास अधिभार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी
	स्टेशन से	स्टेशन तक												
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15
30	डब्ल्यूपी ए	एपीजेजी	वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल मार्ग लंबाई: 2255.51 किलोमीटर	पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल में एलकेआर से केआईयूएल तक: 1.19 किमी (कुल रुट लंबाई का 0.05 प्रतिशत)	15 अगस्त 23 के बाद	5	291	582	3253.4	0	0	3,253.4	18,93,479	

रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण														
अनुलग्नक- 2.2														
(संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोडिंग (उद्गम-गंतव्य स्थान)		वस्तु/ श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	दोया गया कम वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिकार, यदि लागू हो तो	विकास अधिकार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी
	स्टेशन से	स्टेशन तक												
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15
31	एमएपी	एपीजेजी	वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल रूट लंबाई: 2061.04 किलोमीटर	पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल में एलकेआर से केआईयूएल तक: 1.19 किमी (कुल रूट लंबाई का 0.05 प्रतिशत)	जुलाई-23 1 अगस्त-23 से 15 अगस्त-23	5	294	294	3,116.1	0	0	3116.1	9,16,133	1 जुलाई से 15 अगस्त तक की अवधि में कोयले के लिए प्रत्येक वैन में अतिरिक्त वजन 01 टन माना जाना चाहिए। (आरएमसी पीसीसी/सीसी+8/20
32	डी					5	295	295	3,116.1	0	0	3116.1	9,19,250	20/0 दिनांक 01 मई 2020 का पैरा 6.1)

अनुलग्नक- 2.2 रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोड (उद्गम-गंतव्य स्थान)	वस्तु/ श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	ढोया गया कम वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अतिभार, यदि लागू हो तो	विकास अतिभार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी	
	स्टेशन से	स्टेशन तक												
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15
33	एमएपी डी	एपीजेजी	वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल रूट लंबाई: 2061.04 किलोमीटर	पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल में एलकेआर से केआईयूएल तक: 1.19 किमी (कुल रूट लंबाई का 0.05 प्रतिशत)	15 अगस्त-23 से 31 अगस्त-23 तक	12	701	1,402	3,116.1	0	0	3,116.1	43,68,772	
34					सितम्बर-23	7	410	820	3,116.1	0	0	3,116.1	25,55,202	
			कुल			450	26,430	51,453		2,323	1,426	49,839	6,17,02,931	

अनुलग्नक- 2.2 रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)															
क्रम सं.	रेक लोड (उद्गम- गंतव्य स्थान)	वस्तु/ श्रेणी/ कुल रुट लंबाई	सीसी+6 के साथ रुट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	रेकों की संख्या वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिकार, यदि लागू हो तो	विकास अधिकार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी		
	स्टेशन से	स्टेशन तक													
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15	
35	डब्ल्यूपीए	एफजीटीपी	वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल रुट लंबाई: 1500.03 किलोमीटर	उत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल में ओपन से यूसीआर तक: 112.13 किमी (कुल रुट लंबाई का 7.47 प्रतिशत))	अप्रैल-22 से जून-22	40	2,339	4,678	2,706.7	0	0	2,706.7	1,26,61,943	1 जुलाई से 15 अगस्त तक की अवधि में कोयले के लिए प्रत्येक वैगन में अतिरिक्त वजन 01 टन माना जाना चाहिए। (आरएमसी पीसीसी/सीसी+8/2020 /0 दिनांक 01 मई 2020 का पैरा 6.1)	
36					जुलाई-22 से 15 अगस्त-22	47	2,744	2,744	2,706.7	0	0	2,706.7	74,27,185		

अनुलग्नक- 2.2															
रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)															
क्रम सं.	रेक लोडिंग (उद्गम-गंतव्य स्थान)	वस्तु/ श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिभार, यदि लागू हो तो	विकास अधिभार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी		
	स्टेशन से	स्टेशन तक													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
												(कॉलम 9 x कॉलम 11 + कॉलम 12)	(कॉलम 9 x कॉलम 13)		
37				उत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल में ओएन से	16 अगस्त-22 से सितंबर 22	28	1,638	3,276	2,706.7	0	0	2,706.7	88,67,149	1 जुलाई से 15 अगस्त तक की अवधि में कोयले के लिए प्रत्येक वैगन में अतिरिक्त वजन 01 टन माना जाना चाहिए। (आरएमसी पीसीसी/सीसी+8/2020/0 दिनांक 01 मई 2020 का पैरा 6.1)	
38			वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल रूट लंबाई: 1500.03 किलोमीटर		फरवरी-23	12	702	1,404	2,706.7	0	0	2,706.7	38,00,207		
39	डबल्यूपीए एफजीटीपी			यूसीआर तक: 112.13 किमी (कुल रूट लंबाई का 7.47 प्रतिशत)	मार्च-23	30	1,759	3,518	2,706.7	0	0	2,706.7	95,22,171		
40					अप्रैल-23	26	1,520	3,040	2,706.7	0	0	2,706.7	82,28,368		
41						मई-23	11	646	1,292	2,706.7	0	0	2,706.7	34,97,056	
42						जून-23	0	0	0	2,706.7	0	0	2,706.7	0	
43					जुलाई-23	11	643	643	2,706.7	0	0	2,706.7	17,40,408		

अनुलग्नक- 2.2 रेल मंत्रालय के नवंबर 2020 के निर्देशों का क्रियान्वयन न होने के कारण राजस्व की हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.3)														
क्रम सं.	रेक लोडिंग (उद्गम- गंतव्य स्थान)	वस्तु/ श्रेणी/ कुल रूट लंबाई	सीसी+6 के साथ रूट की लंबाई	अवधि	रेक की संख्या	रेकों की संख्या	ढोया गया कम वजन (टन में)	प्रति टन* बेस भाड़ा	छूट, यदि कोई हो	बेस भाड़े के 5 प्रतिशत की दर से विकास अधिकार, यदि लागू हो तो	विकास अधिकार सहित प्रभावी बेस भाड़ा	हानि (₹ में)	टिप्पणी	
	स्टेशन से स्टेशन तक													
1	2	3	4	5	6	7	8	9 (कॉलम 8 x 2 या 1 टन, जैसा लागू हो)	10	11	12 (कॉलम 10 x 5 प्रतिशत)	13 (कॉलम 10 - कॉलम 11 + कॉलम 12)	14 (कॉलम 9 x कॉलम 13)	15
44	डब्ल्यूपीए	एफजीटीपी	वस्तु: स्टीम कोयला, श्रेणी: 145ए, कुल रूट लंबाई: 1500.03 किलोमीटर	उत्तर रेलवे के लखनऊ मंडल में ओएन से यूसीआर तक: 112.13 किमी (कुल रूट लंबाई का 7.47 प्रतिशत)	15 अगस्त- 23 तक	9	528	528	2,706.7	0	0	2,706.7	14,29,138	
45				15 अगस्त- 23 के बाद	12	704	1,408	2,706.7	2,706.7	0	0	2,706.7	38,11,034	
46				23 सितंबर	11	643	1,286	2,706.7	2,706.7	0	0	2,706.7	34,80,816	
कुल					237	13,866	23,817			0	0	32,480	6,44,65,474	
कुल योग					687	40,296	75,270			2,323	1,426	82,319	12,61,68,404	
													अर्थात ₹ 12.62 करोड़	

*बेस दर की गणना माल टैरिफ संख्या 49 (भाग II) के अनुसार की गई है।

अनुलग्नक 2.3																		
प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीज़न अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	11/19.01.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	डीओसी	एचडी	सीवीडी	पी	22.01.22	1,794	120	2,109.1	2,604	54,92,096	0	8,23,814	2,74,605	1,04,160	66,94,676	8,23,814
2	16/19.03.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	डीओसी	एचडी	टीयूपी	पी	21.03.22	1,833	120	2,109.1	2,604	54,92,096	0	8,23,814	2,74,605	1,04,160	66,94,676	8,23,814
3	17/23.03.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	डीओसी	एचडी	टीयूपी	पी	25.03.22	1,833	120	2,109.1	2,604	54,92,096	0	8,23,814	2,74,605	1,04,160	66,94,676	8,23,814
4	18/26.03.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	डीओसी	एचडी	टीयूपी	पी	01.04.22	1,833	120	2,109.1	2,604	54,92,096	0	8,23,814	2,74,605	1,04,160	66,94,676	8,23,814
5	07/22.11.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	डीओसी	एचडी	पीएनसीएस	पी	25.11.22	666	120	867.8	2,604	22,59,751	3,38,963	3,89,807	1,12,988	52,080	31,53,589	3,89,807
6	248/29.03.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	केएसएलके	पी	एनए	1,252	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
7	01/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एसआरवीए	पी	एनए	1,093	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
8	02/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	केडीएलपी	पी	एनए	1,096	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
9	03/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	केडीएलपी	पी	एनए	1,096	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
10	04/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	केडीएलपी	पी	एनए	1,096	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
11	06/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	केडीएलपी	पी	एनए	1,096	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
12	07/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	केडीएलपी	पी	एनए	1,096	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
13	08/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	जीआईएमबी	पी	एनए	1,085	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
14	09/02.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एपीएपी	पी	एनए	1,153	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
15	10/02.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एपीएपी	पी	एनए	1,153	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
16	11/02.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमडीसीसी	पी	एनए	1,158	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
17	12/02.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमडीसीसी	पी	एनए	1,158	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
18	13/03.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एपीएपी	पी	एनए	1,153	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
19	29/23.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
20	30/24.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
21	31/28.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	जीआईएमबी	पी	एनए	1,085	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
22	33/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
23	34/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
24	35/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
25	36/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
26	37/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
27	39/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
28	40/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	एचडी	एमजीपीवी	पी	एनए	1,214	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
29	404/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएसएलके	पी	एनए	1,177	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
30	405/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	डीयू	पी	एनए	1,074	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
31	406/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	डीयू	पी	12.04.22	1,074	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
32	407/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	डीयू	पी	16.04.22	1,074	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीज़न अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
33	408/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएसएलके	पी	19.04.22	1,177	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
34	409/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएसएलके	पी	12.04.22	1,177	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
35	421/01.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केडीएलपी	पी	26.04.22	1,021	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
36	422/01.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केडीएलपी	पी	12.04.22	1,021	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
37	426/02.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केआरआईआर	पी	16.04.22	1,012	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
38	427/02.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केडीएलपी	पी	30.04.22	1,021	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
39	428/06.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	जीआईएमबी	पी	12.04.22	1,009	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
40	429/08.4.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	जीआईएमबी	पी	19.04.22	1,009	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीज़न अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
41	437/12.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएनजीके	पी	26.04.22	1,173	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
42	459/19.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एपीएपी	पी	23.04.22	1,077	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
43	461/22.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एपीएपी	पी	26.04.22	1,077	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
44	465/26.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	जीआईएमबी	पी	14.05.22	1,009	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
45	468/28.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएनजीके	पी	10.05.22	1,173	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
46	469/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	डीयू	पी	13.05.22	1,074	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
47	470/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	जीआईएमबी	पी	16.05.22	1,009	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
48	473/05.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएसएलके	पी	13.05.22	1,177	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीज़न अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
49	474/06.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	टीआरवीएल	पी	09.05.22	2,110	130ए	2,263.7	2,604	58,94,675	0	8,84,201	2,94,734	52,080	71,25,690	8,84,201
50	475/06.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एमजीएन	पी	20.05.22	459	130ए	599.7	2,604	15,61,619	0	2,34,243	78,081	52,080	19,26,023	2,34,243
51	476/06.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एमजीपीवी	पी	30.05.22	1,138	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
52	477/06.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एमडीसीसी	पी	20.06.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
53	478/06.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एमडीसीसी	पी	27.06.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
54	480/08.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	केएनजीके	पी	13.05.22	1,173	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
55	484/13.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	इटी	एपीएवी	पी	20.05.22	1,078	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
56	01/ 29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	केआरआईआर	पी	02.04.22	1,045	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740

अनुलग्नक 2.3																		
प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण																		
(संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिकार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिकार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
57	01/27.03.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	एपीएपी	पी	09.04.22	1,111	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
58	01/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	जीआईएमबी	पी	12.04.22	1,042	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
59	02/01.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	जीआईएमबी	पी	16.04.22	1,042	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
60	06/09.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	एपीएपी	पी	16.04.22	1,111	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
61	16/15.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	एपीएपी	पी	19.04.22	1,111	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
62	01/18.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	केडीएलपी	पी	23.04.22	1,054	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
63	01/21.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	जीआईएमबी	पी	26.04.22	1,042	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
64	01/27.04.22	42 बीसीएन/ बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	केआरआईआर	पी	30.04.22	1,045	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	42,46,082	5,17,740

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीज़न अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
65	19/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	एमडीसीसी	पी	07.05.22	1,116	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
66	21/09.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	केएसएलके	पी	14.05.22	1,210	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
67	23/11.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	जीआईएमबी	पी	21.05.22	1,042	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
68	24/11.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	केडीएलपी	पी	17.05.22	1,054	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
69	25/12.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	एमवीएन	पी	16.05.22	2,073	130ए	2,263.7	2,604	58,94,675	0	884,201	2,94,734	1,04,160	71,77,770	8,84,201
70	28/13.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	बीपीएफ	केआरआईआर	पी	17.05.22	1,045	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	52,080	41,94,002	5,17,740
71	26/21.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	जीआईएमबी	पी	25.04.22	1,070	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
72	27/21.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केडीएलपी	पी	25.04.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
73	28/26.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	जीआईएमबी	पी	13.05.22	1,070	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
74	29/26.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	डीजी	पी	29.04.22	1,884	130ए	2,241.1	2,604	58,35,824	0	8,75,374	2,91,791	52,080	70,55,069	8,75,374
75	30/29.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केडीएलपी	पी	02.05.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
76	31/30.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	09.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
77	32/30.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	16.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
78	33/30.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	20.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
79	34/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	27.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
80	35/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	30.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
81	36/01.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	23.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
82	37/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	03.06.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
83	38/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	17.06.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
84	39/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	10.06.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
85	40/02.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	02.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
86	41/03.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	बीजेडएम	पी	06.05.22	656	130ए	864.5	2,604	22,51,158	0	3,37,674	112558	52,080	27,53,470	3,37,674
87	42/05.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	डीजी	पी	09.05.22	1,884	130ए	2,241.1	2,604	58,35,824	0	8,75,374	291791	1,04,160	71,07,149	8,75,374
88	43/05.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	06.06.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीज़न अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
89	44/05.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	13.06.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
90	45/06.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमडीसीसी	पी	20.06.22	1,143	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
91	46/07.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमडीसीसी	पी	27.06.22	1,143	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
92	47/07.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमडीसीसी	पी	27.06.22	1,143	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
93	48/07.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमडीसीसी	पी	23.05.22	1,143	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
94	49/07.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	27.06.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
95	50/07.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केएनजीके	पी	09.05.22	1,234	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008
96	51/10.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केएनजीके	पी	16.05.22	1,234	130ए	1,556.6	2,604	40,53,386	0	6,08,008	2,02,669	52,080	49,16,144	6,08,008

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गंतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
97	52/10.05.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एकेपीके	पी	13.05.22	1,323	130ए	1,671.3	2,604	43,52,065	0	6,52,810	2,17,603	1,04,160	53,26,638	6,52,810
98	2/28.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	जीआईएमबी	पी	01.04.22	1,070	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
99	3/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	जीआईएमबी	पी	04.04.22	1,070	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
100	13/09.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	25.04.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
101	14/09.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	06.05.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
102	15/09.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	22.04.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
103	15/09.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमजीपीवी	पी	29.04.22	1,199	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
104	18/13.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केडीएलपी	पी	15.04.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
105	19/13.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	जीआईएमबी	पी	15.04.22	1,070	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740

अनुलग्नक 2.3 प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण आय में हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 2.6)																		
क्रम सं.	मांग संख्या एवं दिनांक	वैगनों की संख्या	वस्तु	से	गतव्य	मांगपत्र का प्रकार	रद्दीकरण की तिथि	दूरी (किमी)	श्रेणी	दर (₹)	औसत वजन (टन)	माल-भाड़ा (₹)	व्यस्त सीजन अधिभार (₹)	प्रीमियम मांगपत्र प्रभार (एनटीआर का 15%) (₹)	विकास अधिभार (₹)	ओटीसी और डीटीसी (₹)	कुल भाड़ा (₹)	प्रीमियम मांगपत्र रद्द होने के कारण कुल आय की हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
106	22/15.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केडीएलपी	पी	18.04.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
107	23/15.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	जीआईएमबी	पी	18.04.22	1,070	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
108	25/18.04.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	एमडीसीसी	पी	22.04.22	1,143	130ए	1,441.3	2,604	37,53,145	0	5,62,972	1,87,657	52,080	45,55,854	5,62,972
109	04/29.03.22	42 बीसीएन/बीसीएनएचएस	गेहूँ	टीबीएन	केडीएलपी	पी	01.04.22	1,082	130ए	1,325.5	2,604	34,51,602	0	5,17,740	1,72,580	1,04,160	42,46,082	5,17,740
													41,02,42,748				कुल माल-भाड़ा=	6,15,87,252
																	50,04,41,010	अर्थात् ₹ 6.15 करोड़

स्रोत: सीजीएस द्वारा बनाए रखा गया मांगपत्र रजिस्टर
(ईटी,एचडी, बीपीएफ, टीबीएन)

अनुलग्नक 3.1 कमलापति त्रिपाठी इंटर कॉलेज, वाराणसी से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.1)							
क्रम सं.	अवधि	भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	प्रति वर्ग मीटर भूमि की दर (₹)	भूमि का मूल्य (₹)	वसूली योग्य लाइसेंस शुल्क (₹)	प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹)	कम वसूली गई राशि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2011-12	5,849.30	8,500	4,97,19,050	29,83,143	200	29,82,943
2	2012-13				31,91,963	200	31,91,763
3	2013-14				34,15,400	200	34,15,200
4	2014-15				36,54,478	200	36,54,278
5	2015-16				39,10,291	200	39,10,091
6	2016-17				41,84,011	200	41,83,811
7	2017-18				44,76,892	200	44,76,692
8	2018-19				47,90,274	200	47,90,074
9	2019-20				51,25,593	200	51,25,393
10	2020-21				54,84,385	200	54,84,185
11	2021-22				58,68,292	200	58,68,092
12	2022-23		(30.09.2022 तक)		31,39,536	200	31,39,336
						कुल	5,02,21,858

नोट:

- रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र संख्या 2002/एलएमएल/21/16 दिनांक 10 अप्रैल 2003 में निर्देश दिया है कि स्कूलों को आवंटित भूमि के पुराने मामलों में, जहां लाइसेंस अवधि समाप्त नहीं हुई है, लाइसेंस शुल्क को शेष अवधि (करार की) या 10 वर्ष, जो भी पहले हो, के लिए नाममात्र लाइसेंस शुल्क वसूला जाए। इस प्रकार, एक अपरिवर्तनवादी दृष्टिकोण लेते हुए, 2011-12 से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली का आकलन किया गया है, अर्थात् नवंबर 2001 के आरबी के निर्देशों से 10 वर्ष बाद, यह मानते हुए कि लखनऊ रेलवे प्रशासन का स्कूल अधिकारियों के साथ एक वेध समझौता है।

2. सर्कल दर से भूमि की दर 01 सितंबर 2011 से ली गई है, जो उ०प्र० सरकार की वेबसाइट मुल्यांकन सुचि पर उपलब्ध है।
3. रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10 फरवरी 2005 के पैरा 5.2 के अनुसार भूमि लाइसेंस शुल्क में 7 प्रतिशत की दर से वृद्धि की गई है।
4. 2022-23 के लिए लाइसेंस शुल्क को 30.9.2022 तक प्रतिबंधित कर दिया गया है क्योंकि इसके बाद रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04 अक्टूबर 2022 के माध्यम से नीति निर्देशों को संशोधित किया गया है।
5. सभी वर्षों में प्राप्त लाइसेंस शुल्क के आंकड़े उपलब्ध नहीं थे। तथापि, कम से कम गणना के लिए प्राप्त लाइसेंस शुल्क का उल्लेख शेष वर्षों के लिए भी उपलब्ध रिकार्ड के आधार पर किया गया है।

अनुलग्नक 3.2 गांधी विद्यालय, लखनऊ से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.1)							
क्रम सं.	अवधि	भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	प्रति वर्ग मीटर भूमि की दर (₹)	भूमि का मूल्य (₹)	वसूली योग्य लाइसेंस शुल्क (₹)	प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹)	कम वसूली गई राशि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2011-12	4,203.00	8,500	3,57,25,500	21,43,530	200	21,43,330
2	2012-13				22,93,577	200	22,93,377
3	2013-14				24,54,127	200	24,53,927
4	2014-15				26,25,916	200	26,25,716
5	2015-16				28,09,730	200	28,09,530
6	2016-17				30,06,411	200	30,06,211
7	2017-18				32,16,860	200	32,16,660
8	2018-19				34,42,040	200	34,41,840
9	2019-20				36,82,983	200	36,82,783
10	2020-21				39,40,792	200	39,40,592
11	2021-22				42,16,647	200	42,16,447
12	2022-23		(30.09.2022 तक)		22,55,906	200	22,55,706
						कुल	3,60,86,119

नोट:

- रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र संख्या 2002/एलएमएल/21/16 दिनांक 10 अप्रैल 2003 में निर्देश दिया है कि स्कूलों को आवंटित भूमि के पुराने मामलों में, जहां लाइसेंस अवधि समाप्त नहीं हुई है, लाइसेंस शुल्क को शेष अवधि (करार की) या 10 वर्ष, जो भी पहले हो, के लिए नाममात्र लाइसेंस शुल्क वसूला जाए। इस प्रकार, एक अपरिवर्तनवादी दृष्टिकोण लेते हुए, 2011-12 से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली का आकलन किया गया है, अर्थात् नवंबर 2001 के आरबी के निर्देशों से 10 वर्ष बाद, यह मानते हुए कि लखनऊ रेलवे प्रशासन का स्कूल अधिकारियों के साथ एक वैध समझौता है।
- सर्कल दर से भूमि की दर 01 सितंबर 2011 से ली गई है, जो 30.09.2022 तक के लिए है।
- रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10 फरवरी 2005 के पैरा 5.2 के अनुसार भूमि लाइसेंस शुल्क में 7 प्रतिशत की दर से वृद्धि की गई है।

4. 2022-23 के लिए लाइसेंस शुल्क को 30.9.2022 तक प्रतिबंधित कर दिया गया है क्योंकि इसके बाद रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04 अक्टूबर 2022 के माध्यम से नीति निर्देशों को संशोधित किया गया है।
5. सभी वर्षों के लाइसेंस शुल्क के प्राप्त आंकड़े उपलब्ध नहीं थे। तथापि, कम से कम गणना के लिए प्राप्त लाइसेंस शुल्क का उल्लेख शेष वर्षों के लिए भी उपलब्ध रिकार्ड के आधार पर किया गया है।

रेलवे हायर सेकेंडरी स्कूल, लखनऊ से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.1)							
अनुलग्नक 3.3							
क्रम सं.	अवधि	भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	प्रति वर्ग मीटर भूमि की दर (₹)	भूमि का मूल्य (₹)	वसूली योग्य लाइसेंस शुल्क (₹)	प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹)	कम वसूली गई राशि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2011-12	2,700.00	5,000	1,35,00,000	8,10,000	600	8,09,400
2	2012-13				8,66,700	600	8,66,100
3	2013-14				9,27,369	600	9,26,769
4	2014-15				9,92,285	600	9,91,685
5	2015-16				10,61,745	600	10,61,145
6	2016-17				11,36,067	600	11,35,467
7	2017-18				12,15,592	600	12,14,992
8	2018-19				13,00,683	600	13,00,083
9	2019-20				13,91,731	600	13,91,131
10	2020-21				14,89,152	600	14,88,552
11	2021-22				15,93,393	600	15,92,793
12	2022-23		(30.09.2022 तक)		8,52,465	600	8,51,865
कुल							1,36,29,982

नोट:

- रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र संख्या 2002/एलएमएल/21/16 दिनांक 10 अप्रैल 2003 में निर्देश दिया है कि स्कूलों को आवंटित भूमि के पुराने मामलों में, जहां लाइसेंस अवधि समाप्त नहीं हुई है, लाइसेंस शुल्क को शेष अवधि (करार की) या 10 वर्ष, जो भी पहले हो, के लिए नाममात्र लाइसेंस शुल्क पर जारी रखा जाए। इस प्रकार, एक अपरिवर्तनवादी दृष्टिकोण लेते हुए, 2011-12 से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली का आकलन किया गया है, अर्थात् नवंबर 2001 के आरबी के निर्देशों से 10 वर्ष बाद, यह मानते हुए कि लखनऊ रेलवे प्रशासन का स्कूल अधिकारियों के साथ एक वैध समझौता है।
- सर्कल दर से भूमि की दर 01 सितंबर 2011 से ली गई है, जो 30 प्र० सरकार की वेबसाइट मुल्यांकन सूचि पर उपलब्ध है।
- रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10 फरवरी 2005 के पैरा 5.2 के अनुसार भूमि लाइसेंस शुल्क में 7 प्रतिशत की दर से वृद्धि की गई है।

4. 2022-23 के लिए लाइसेंस शुल्क को 30.9.2022 तक प्रतिबंधित कर दिया गया है क्योंकि इसके बाद रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04 अक्टूबर 2022 के माध्यम से नीति निर्देशों को संशोधित किया गया है।
5. सभी वर्षों के लाइसेंस शुल्क के प्राप्त आंकड़े उपलब्ध नहीं थे। तथापि, कम से कम गणना के लिए प्राप्त लाइसेंस शुल्क का उल्लेख शेष वर्षों के लिए भी उपलब्ध रिकार्ड के आधार पर किया गया है।

अनुलग्नक 3.4 बाल सहयोग स्कूल, शिवाजी ब्रिज, नई दिल्ली से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.1)							
क्रम सं.	अवधि	भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	प्रति वर्ग मीटर भूमि की दर (₹)	भूमि का मूल्य (₹)	वसूली योग्य लाइसेंस शुल्क (₹)	प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹)	कम वसूली गई राशि (₹)
1	2	3	4	5=3*4	6=0.06*क्रम सं. 5	7	8
1	2003-2004	1263.24	57,960	7,32,17,274	43,93,036	5,000	43,88,036
2	2004-2005		36,000	4,54,76,568	27,28,594	5,000	27,23,594
3	2005-2006		36,000	4,54,76,568	27,28,594	5,000	27,23,594
4	2006-2007		43,200	5,45,71,882	32,74,313	5,000	32,69,313
5	2007-2008		47,520	6,00,29,070	36,01,744	5,000	35,96,744
6	2008-2009		68,200	8,61,52,832	51,69,170	5,000	51,64,170
7	2009-2010		68,200	8,61,52,832	51,69,170	5,000	51,64,170
8	2010-2011		68,200	8,61,52,832	51,69,170	5,000	51,64,170
9	2011-2012		1,36,400	17,23,05,663	1,03,38,340	5,000	1,03,33,340
10	2012-2013		2,72,800	34,46,11,326	2,06,76,680	5,000	2,06,71,680
11	2013-2014		4,09,200	51,69,16,990	3,10,15,019	5,000	3,10,10,019
12	2014-2015		4,09,200	51,69,16,990	3,10,15,019	5,000	3,10,10,019
13	2015-2016		4,91,040	62,03,00,388	3,72,18,023	5,000	3,72,13,023
14	2016-2017		4,91,040	62,03,00,388	3,72,18,023	5,000	3,72,13,023
15	2017-2018		4,91,040	62,03,00,388	3,72,18,023	5,000	3,72,13,023
16	2018-2019		4,91,040	62,03,00,388	3,72,18,023	5,000	3,72,13,023
17	2019-2020		4,91,040	62,03,00,388	3,72,18,023	5,000	3,72,13,023

<div> <div>बाल सहयोग स्कूल, शिवाजी ब्रिज, नई दिल्ली से लाइसेंस शुल्क की कम वसूली को दर्शाने वाला विवरण</div> <div>अनुलग्नक 3.4</div> <div>(संदर्भ पैराग्राफ: 3.1)</div> </div>							
क्रम सं.	अवधि	भूमि का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	प्रति वर्ग मीटर भूमि की दर (₹)	भूमि का मूल्य (₹)	वसूली योग्य लाइसेंस शुल्क (₹)	प्राप्त लाइसेंस शुल्क (₹)	कम वसूली गई राशि (₹)
1	2	3	4	5=3*4	6=0.06*क्रम सं. 5	7	8
18	2020-2021		4,91,040	62,03,00,388	3,72,18,023	5,000	3,72,13,023
19	2021-2022		3,92,832	49,62,40,310	2,97,74,419	5,000	2,97,69,419
20	2022-2023		3,92,832	49,62,40,310	1,48,87,209	5,000	1,48,82,209
						कुल	39,31,48,615

नोट:

- केंद्रीय विद्यालयों, अन्य सभी स्कूल और कल्याण संगठनों को रेलवे भूमि के नाममात्र लाइसेंस शुल्क में संशोधन के लिए कार्यप्रणाली के संबंध में रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2002/एलएमएल/21/16 दिनांक 10 अप्रैल 2003 के जारी होने के बाद 2003-04 से कम वसूली का आकलन किया गया है।
- भूमि की दर आंध्र एजुकेशन सोसाइटी, नई दिल्ली के सर्कल दर से ली गई है।
- 2022-23 के लिए लाइसेंस शुल्क को 30.9.2022 तक प्रतिबंधित कर दिया गया है क्योंकि इसके बाद रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2021/एलएमएल/25/5 दिनांक 04 अक्टूबर 2022 के माध्यम से नीति निर्देशों को संशोधित किया गया है।

जनवरी 2015 से मार्च 2024 के दौरान दपूरे, उमरे, पूरे, उपरे, दपूरे, पमरे और मरे के संबंध में डीएमएफ के लिए अंशदान की राज्यवार गैर-वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.2)							
अनुलग्नक 3.5							
क्रम सं.	रेलवे	राज्य का नाम	शामिल कार्यालय	बिलों की संख्या	राज्य सरकार द्वारा निर्धारित डीएमएफ की दरें	अवधि	शामिल राशि (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	दपूरे	ओडिशा	उप सीई/ सीओएन/झारसुगुडा	617	30 प्रतिशत	जनवरी 2016 से मार्च 2023	10.89
			उप सीई/सीओएन/राउरकेला				
		पश्चिम बंगाल	उप.सीई/सीओएन/खड़गपुर उप सीई/सीओएन/जीआरसी उप सीई/सीओएन/आद्रा	473			
2	दपूरे	कर्नाटक	उप सीई/सीओएन/एसबीसी सीनियर डीईएन/को-ऑर्ड/एसबीसी सीनियर डीईएन/को-ऑर्ड/मैसूर	552	30 प्रतिशत	अप्रैल 2018 से मार्च 2023	23.49
			उप सीई/सीओएन/एसबीसी	46			
3	उमरे	उत्तर प्रदेश	एजीसी मंडल, जेएचएस मंडल, पीआरवाईजे मंडल निर्माण एजीसी, पीआरवाईजे, जेएचएस	259	10 प्रतिशत	अप्रैल 2017 से मार्च 2024	2.71
		एमपी	एजीसी मंडल, जेएचएस मंडल, जेएचएस निर्माण	108			
		आरजे	एजीसी मंडल और जेएचएस निर्माण	4			

अनुलग्नक 3.5 जनवरी 2015 से मार्च 2024 के दौरान दपूरे, उपरे, पूरे, उमरे, पतूरे, पमरे और मरे के संबंध में डीएमएफ के लिए अंशदान की राज्यवार गैर-वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.2)							
क्रम सं.	रेलवे	राज्य का नाम	शामिल कार्यालय	बिलों की संख्या	राज्य सरकार द्वारा निर्धारित डीएमएफ की दरें	अवधि	शामिल राशि (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8
4	पतूरे	ओडिशा	उप सीई/सीओएन -I/बीबीएस उप सीई/सीओएन-II/बीबीएस उप सीई/सीओएन/एसबीपी उप सीई/सीओएन/जेजेकेआर उप सीई/सीओएन/आरजीडीए	1,002	30 प्रतिशत	अप्रैल 2016 से मार्च 2023	13.79
		आंध्र प्रदेश	उप सीई/सीओएन-I/वीएसकेपी उप सीई/सीओएन-II/वीएसकेपी	238			
5	पूरे	पश्चिम बंगाल/झारखंड	उप सीई/सीओएन/आई/एसएन	24	30 प्रतिशत	जनवरी 2021 से जनवरी 2024	0.53
6	उपरे	राजस्थान	सीनियर डीईएन/जयपुर	3,913	10 प्रतिशत	जनवरी 2015 से जून 2023	0.39
7	दपूमरे	छत्तीसगढ़	उप सीई/ब्रजराजनगर	1	10 प्रतिशत	अप्रैल 2023 से मार्च 2024	0.05

अनुलग्नक 3.5							
जनवरी 2015 से मार्च 2024 के दौरान दपूरे, दपरे, उमरे, पूतरे, पूरे, उपरे, दपूमरे, पमरे और मरे के संबंध में डीएमएफ के लिए अंशदान की राज्यवार गैर-वसूली को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.2)							
क्रम सं.	रेलवे	राज्य का नाम	शामिल कार्यालय	बिलों की संख्या	राज्य सरकार द्वारा निर्धारित डीएमएफ की दरें	अवधि	शामिल राशि (₹ करोड़ में)
1	2	3	4	5	6	7	8
8	पमरे	राजस्थान	कोटा मंडल	2	10 प्रतिशत	अप्रैल 2016 से फरवरी 2024	1.21
		मध्य प्रदेश	भोपाल मंडल, जबलपुर मंडल, निर्माण भोपाल, निर्माण जबलपुर	335			
9	मरे	महाराष्ट्र	उप सीई/दादर, उप सीई/पनवेल उप सीई/घाटकोपर	147	10 प्रतिशत	मार्च 2017 से मार्च 2024	2.45
कुल				7,721			55.51

स्त्रोत: संबंधित कार्यालयों में अनुरक्षित चाबू खाता बिल और संविदाकार बही

नोट:

उप सीई - उप मुख्य अभियंता सीनियर डीईएन - वरिष्ठ मंडल अभियंता सीओएन - निर्माण को-ऑर्ड - समन्वय जीआरसी - गार्डन रीच एसबीसी - बेंगलुरु जेएचएस - झांसी एजीसी - आगरा छावनी	बीबीएस- भुवनेश्वर एसबीपी - संबलपुर जेजेकेआर - जाजपुर-क्योंझर रोड आरजीडीए- रायगढ़ा वीएसकेपी- विशाखापत्तनम एसएन - आसनसोल पीआरवाईजे- प्रयागराज
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

अनुलग्नक 3.6 कॉन्कर् साइडिंग प्राधिकारियों के साथ करार के निष्पादन न होने से रखरखाव और निरीक्षण प्रभार के दावे न किए जाने के प्रति 1/4/2017 से 31/3/2024 तक हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.8)							
जोन/कॉन्कर् आईसीडी का नाम	अवधि		रखरखाव और निरीक्षण प्रभार की दर (₹)	रेलवे द्वारा अनुरक्षित साइडिंग रेलपथ की कुल लंबाई (किमी)	रखरखाव और निरीक्षण प्रभार की कुल राशि (₹)	टिप्पणियाँ	
	से	तक तक					
1	2	3	4	5	6	7	
पूसीरे/अमीनगांव	1/4/2017	31/3/2018	34,23,600.00	3.5	1,19,82,600.00	जीएम (डब्ल्यू)/एमएलजी पत्र संख्या डब्ल्यू/338/0/एमसी/डब्ल्यू-आई/पीएल/वर्क्स दिनांक 15/3/2018। उल्लिखित दर में पॉइंट्स एवं समपार के लिए निरीक्षण प्रभार और शुल्क शामिल हैं (24,29,000 + 23,000 + 4 पॉइंट्स एवं समपार x 2,42,900)	
	1/4/2018	31/3/2019	37,65,960.00	3.5	1,31,80,860.00		
	1/4/2019	31/3/2020	41,42,556.00	3.5	1,44,98,946.00		
	1/4/2020	31/3/2021	45,56,811.60	3.5	1,59,48,840.60		
	1/4/2021	31/3/2022	50,12,492.76	3.5	1,75,43,724.66		
	1/4/2022	31/3/2023	55,13,742.04	3.5	1,92,98,097.14		
	1/4/2023	31/3/2024	60,65,116.24	3.5	2,12,27,906.84		
				कुल	11,36,80,975.24		

अनुलग्नक 3.6 कॉनकॉर साइडिंग प्राधिकारियों के साथ करार के निष्पादन न होने से रखरखाव और निरीक्षण प्रभार के दावे न किए जाने के प्रति 1/4/2017 से 31/3/2024 तक हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.8)						
जोन/कॉनकॉर आईसीडी का नाम	अवधि		रखरखाव और निरीक्षण प्रभार की दर (₹)	रेलवे द्वारा अनुरक्षित साइडिंग रेलपथ की कुल लंबाई (किमी)	रखरखाव और निरीक्षण प्रभार की कुल राशि (₹)	टिप्पणियां
	से	तक तक				
1	2	3	4	5	6	7
दमरे/न्यू गंदूर	1/4/2017	31/3/2018	14,71,420.50	1	14,71,420.50	
	1/4/2018	31/3/2019	16,18,562.55	1	16,18,562.55	
	1/4/2019	31/3/2020	17,80,418.81	1	17,80,418.81	
	1/4/2020	31/3/2021	19,58,460.69	1	19,58,460.69	
	1/4/2021	31/3/2022	21,54,306.76	1	21,54,306.76	
	1/4/2022	31/3/2023	23,69,737.44	1	23,69,737.44	
	1/4/2023	31/3/2024	26,06,711.18	1	26,06,711.18	
				कुल	1,39,59,617.93	
			कुल योग		12,76,40,593.17	
					₹ 12.76 करोड़	

अनुलग्नक 3.7 उसी या आस-पास के क्षेत्र में हाल ही में उपलब्ध दरों को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ: 3.11)			
कार्य का विवरण	सीए सं. एवं दिनांक	प्रचलित दर	औसत दर
1	2	3	4
निजी खदान से 50 मिमी कठोर टिकाऊ मशीन क्रश ट्रेक गिट्टी का निर्माण, आपूर्ति और स्टैकिंग	लुमडिंग मंडल के ओपन लाइन के एसएसई (पी.वे)/एलएमजी के अंतर्गत दिनांक 13.01.2018 का सीए सं. एसई/10	₹ 1924.377 प्रति घनमीटर (₹ 2,025.66 प्रति घनमीटर - 5 प्रतिशत कम, यानी ₹ 101.28) (मद संख्या एनएस-1 की अनुसूची डी)	₹ 2,057.63 प्रति घनमीटर [(1,924.377 + 2,121.60 + 2,126.94)/3]
	एलएमजी मंडल के ओपन लाइन के अंतर्गत लैगटिंग में एलएमजी-सीएनई खंड के सीए सं. एसई/211 (ए) दिनांक 27.11.2018	₹ 2,121.60 प्रति घन (₹ 2,619.26 - 19 प्रतिशत कम, यानी, ₹ 497.66) (मद संख्या एनएस - I की अनुसूची ए)	
	एलएमजी मंडल के ओपन लाइन के अंतर्गत जगीरोड, चपरमुख आदि स्थानों के सीए संख्या एसई/182 दिनांक 08.10.2018: ₹ 2,126.94/- प्रति घन मीटर	₹ 2126.94/- प्रति घन (₹ 2,025.66 + 5 प्रतिशत अधिक, यानी, ₹ 101.28) (अनुसूची सी, एनएसआर मद)	

स्रोत: (i) संविदा करार की प्रति, (ii) टीसी बैठक के कार्यवृत्त।

अनुलग्नक 3.8 उच्च दर पर मशीन क्रश ट्रैक गिट्टी की खरीद के कारण रेल प्रशासन को हुई हानि को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैरा: 3.11)								
सीए दिनांक 24 मई 2019 के अंतर्गत कार्य का विवरण	सीए अनुसार मात्रा	के निविदा चरण में अनुमानित दर (₹)	टीसी एलएआर के आधार पर गणना की गई अनुमानित उच्च दर (₹)	द्वारा औसत पर की गई अनुमानित उच्च दर (₹)	संविदाकार द्वारा उद्धृत और अंतिम रूप से दी गई प्रचलित एलएआर के आधार पर रेलवे प्रशासन द्वारा विचार किया जाना चाहिए था (₹)	वे दरें जिन पर कार्य स्थान के समान या आसन्न क्षेत्रों के प्रचलित एलएआर के आधार पर रेलवे प्रशासन द्वारा विचार किया जाना चाहिए था (₹)	दरों का अंतर (₹)	उच्च दर पर संविदा दिए जाने के कारण रेल प्रशासन को हुई हानि (₹)
1	2	3	4	5	6	7	8	8 (कॉ.2 (x) कॉ.7)
निजी खदान से 50 मिमी कठोर टिकाऊ मशीन क्रश ट्रैक गिट्टी का निर्माण, आपूर्ति और स्टैकिंग (एनएस-1, अनुसूची-ए, एनएसआर मद)	1,73,950 प्रति घनमीटर	2,383.33 प्रति घनमीटर	2,800.12 प्रति घनमीटर	2,597.83 प्रति घनमीटर	2,057.63 प्रति घनमीटर	540.20 प्रति घनमीटर	9,39,67,790 या ₹ 9.40 करोड़	

स्रोत: (i) संविदा करार की प्रति, (ii) अनुमानित दर की तैयारी के लिए दरों का कोटेशन, (iii) टीसी बैठक के कार्यवृत्त, और (iv) प्रासंगिक सीए की प्रतियां



संकेताक्षर



संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एजीएम	अपर महाप्रबंधक
एआईइएचसी	अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत
एमजे	अमीनगांव
एपीजेजी	पूर्व मध्य रेलवे की मैसर्स अदानी पावर (झारखंड) लिमिटेड
एटीएन	की गई कार्रवाई टिप्पणी
एटीआरएस	की गई कार्रवाई रिपोर्टें
बीसीएसके	बीना प्राइवेट साइडिंग
बीएडब्ल्यू	चिक बनावर
बीजी	ब्रॉड गेज
बीएलडब्ल्यू	बनारस रेलइंजन कारखाना
बीएनसी	बेंगलुरु छावनी
बीपीसी	ब्रेक पावर सर्टिफिकेट
बीपीएफ	बानापुरा
सीए	संविदा समझौता
सीएओ/सी/एससी	मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण/सिकंदराबाद
सीई/सी-IV/एससी	मुख्य अभियंता (निर्माण-IV), सिकंदराबाद
सीईजीई	मुख्य विद्युत सामान्य अभियंता
सीएफटीएम/पूरे	मुख्य माल परिवहन प्रबंधक/पूर्व रेलवे
सीजीएसटी	केंद्रीय वस्तु एवं सेवा कर
सीपीटीएम/पूरे	मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक/पूर्व रेलवे
सीएचजेडी	चेन्नई हार्बर जवाहर डॉक्स
सिडको	शहर औद्योगिक विकास निगम
सीकेवाईआर	खोडियार
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
सीएमसीपी	चेटीनाड मैंगलोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पेनमबुरु
सीएमई/योजना	मुख्य यांत्रिक अभियंता/योजना
कोफमो	कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन
कॉनकोर	कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया
सीओएम	मुख्य परिचालन प्रबंधक
सीपीडीई	मुख्य योजना एवं डिज़ाइन अभियंता
सीआर (मरे)	मध्य रेलवे
सीआरबी- सीईओ	रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
सीएसडीआर	चन्नासंद्रा
सीएसपी	कंक्रीट स्लीपर प्लांट
सीएसटीई (मु.स.दू.अ.)	मुख्य संचार और दूरसंचार अभियंता
सीटीपीएम	मुख्य यातायात योजना प्रबंधक
सीडब्ल्यूई	मुख्य कार्यशाला अभियंता
सीडब्ल्यूएम/ एलएलएच	मुख्य कार्यशाला प्रबंधक/लिलुआ
डीबीआरटी	डिब्रूगढ़ टाउन
डीईसी	मंडलीय अधिकार प्राप्त समिति
डीएफसीसीआईएल	डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
डीएफएम	मंडलीय वित्त प्रबंधक
डीजी	डिंडीगुल जंक्शन
डीजीजीआई	माल एवं सेवा कर आसूचना महानिदेशालय
डीएचएन	धनबाद जंक्शन
डीओटी	संचार विभाग

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
डीआरएम	मंडल रेल प्रबंधक
डीएसआर	दैनिक आपूर्ति/सारांश रजिस्टर
उप एफए एंड सीएओ/सी/एससी	उप वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी/निर्माण/सिकंदराबाद
ईसीआर (पूमरे)	पूर्व मध्य रेलवे
ईसीओआर (पूतरे)	पूर्व तटीय रेलवे
इआईएमडब्ल्यूबी	इलेक्ट्रॉनिक इन मोशन वेब्रिज
इएलटीएस	इलेक्ट्रिक लोको ट्रिप शेड
ईआर (पूरे)	पूर्व रेलवे
इएमयू	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
ईएनएचएम	पर्यावरण एवं स्वास्थ्य प्रबंधन
इएसपी	इंजीनियरिंग स्केल प्लान
इटी	इटारसी
एफए और सीएओ (वि.स.मु.ले.अ.)	वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी
एफसीजेड	प्रथम श्रेणी
एफजीटीपी	फ़िरोज़ गांधी थर्मल प्रोजेक्ट साइडिंग
एफकेजी	फर्केटिंग
एफओआईएस	माल-भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली
जीएडी	जरनल अरेंजमेंट ड्राइंग
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्तें
जीडीआर	गार्ड ड्राइवर रिपोर्ट
जीएचवाई	गुवाहाटी
जीएम	महाप्रबंधक
जीओएपी	आंध्र प्रदेश सरकार
जीओके	कर्नाटक सरकार
जीओएम	महाराष्ट्र सरकार

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
जीपी	राजगंगपुर
जीएसटी	वस्तु एवं सेवा कर
जीटीएल	गुंटकल
एचएस	हासन
एचडी	हरदा
आईसीडी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
आईसीएफ	सवारी डिब्बा कारखाना
आईआर (भा.रे.)	भारतीय रेल
आईआरसीएम (भा.रे.वा.नि.)	भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमावली
आईआरपीएसएम	भारतीय रेलवे परियोजना स्वीकृतियां एवं प्रबंधन
आईआरएसजीससी	भारतीय रेलवे मानक अनुबंध की सामान्य शर्तें
आईटीसी	इनपुट टैक्स क्रेडिट
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
जेएसईबी	झारखण्ड राज्य विद्युत बोर्ड
जेएसडब्ल्यूटी	जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड
केआईआर	कटिहार
केजेएम	कृष्णराजपुरम
केआरआर	करुर
एलएआर	अंतिम स्वीकृत दर
एलसी	लेवल क्रॉसिंग
एलएचबी	लिके हॉफमैन बुश
एलएचएस	सीमित ऊंचाई वाले सबवे
एलएमजी	लुमडिंग
एलओए	स्वीकृति पत्र
एमपीडी	मेसर्स अदानी पेट्रोनेट (दाहेज) पोर्ट लिमिटेड
एमएस	चेन्नई सेंट्रल

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एमसीएसआई	जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड साइडिंग
एमसीटीपी	मैंगलोर कोल टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, पनाम्बुरु
एमडीयू	मदुरै
एमईजे	वांची मनियाची
एमइएमयू	मेनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
एमजी	मीटर गेज
एमजीएसजे	मैग्नेसाइट जंक्शन
एमएलआर	मिड-लाइफ रिहैबिलिटेशन
एमएमडीआर	खान और खनिज (विकास और विनियमन)
एमओएफ	वित्त मंत्रालय
एमओआर (रे.म.)	रेल मंत्रालय
एमओयू (स.जा)	समझौता जापन
एमपीपीसीएल	मध्य प्रदेश पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड
एमटीपी	मेट्रोपालयम
एमटी	मीट्रिक टन
एनसीआर (उमरे)	उत्तर मध्य रेलवे
एनसीजे	नागरकोइल
एनडीएन	नरदाना
एनएफआर (पूसीरे)	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनएफआरकॉन	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे निर्माण संगठन
एनजीएनटी	न्यू गुंटूर
एनआई	नॉन-इंटरलॉकिंग
एनएमआर	नीलगिरी माउंटेन रेलवे
एनएनजीई	नारंगी
एनटीकेएम	नेट टन-किलोमीटर
एनटीआर	सामान्य प्रशुल्क दर

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
एनडब्ल्यूआर (उपरे)	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओसीआईजी	राजगंगपुर में उड़ीसा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग
ओडी	उद्गम-गंतव्य
ओएनआर	कुन्नूर
ओएल	ओपन लाइन
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीसीसी	अनुमेय वहन क्षमता
पीसीसीएम (प्र.मु.वा.प्र.)	प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
पीसीई (प्र.मु.अ.)	प्रधान मुख्य अभियंता
पीसीएमई (प्र.मु.यां.अ.)	प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता
पीसीओएम (प्र.मु.प.प्र.)	प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पीएफए (प्र.वि.स.)	प्रधान वित्तीय सलाहकार
पीएलडब्ल्यू	पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स
पीएनएमएन	न्यू मेंगलोर पोर्ट साइडिंग, पेनमबुरु
पीओएच	आवधिक मरम्मत
पीडब्ल्यूडी	लोक निर्माण विभाग
पीडब्ल्यूपी	प्रारंभिक कार्य कार्यक्रम
क्यूएलआर	कल्लार
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरडीएसओ	अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन
आरई एंड एफएमई	पुनरीक्षित प्राक्कलन और अंतिम संशोधन प्राक्कलन
आरई	रेलवे विद्युतीकरण

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
आरओबी	रोड़ ओवर ब्रिज
आरएसपी	रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम
आरयूबी	रोड़ अंडर ब्रिज
आरडब्ल्यूएफ	रेल पहिया कारखाना
आरडब्ल्यूपी	रेल पहिया प्लांट
एस एंड टी	संकेत एवं दूरसंचार
एसए	सलेम
एसएसी	सेवा लेखा कोड
एसबीसी	केएसआर बेंगलुरु सिटी
एससीई	सेनचोआ जंक्शन
एससीआर (दमरे)	दक्षिण मध्य रेलवे
एससीजेड	द्वितीय श्रेणी
एसईबीएस	राज्य विद्युत बोर्ड
एसईआर (दपूरे)	दक्षिण पूर्व रेलवे
एसईसीआर (दपूमरे)	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसएचटीटी	सिलघाट टाउन
एसआर (दरे)	दक्षिण रेलवे
सीनियर डीईई/जी	वरिष्ठ मंडल विद्युत अभियंता/सामान्य
सीनियर डीएसटीई/जीटीएल	वरिष्ठ मंडल सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर/गुंटकल
सीनियर डीसीएम (व.मं.वा.प्र.)	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक
सीनियर डीओएम (व.मं.प.प्र.)	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
सीनियर डीएसटीई (व.मं.स.दू.अ.)	वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता

संकेताक्षर	पूर्ण रूप
सीनियर डीओएम/एसडीएच	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक/सियालदह
एसएसपीएन	सत्य साईं प्रशांति निलयम
एसटीएस	स्टेशन से स्टेशन दूरें
एसडब्लूआर (दपरे)	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीबीएन	टिम्बरनी
टीसी	निविदा समिति
टीवीयू	ट्रेन वाहन इकाइयाँ
यूएएम	उदगमंडलम
यूसीएसडी	धुतरा में अल्ट्राटेक सीमेंट लिमिटेड साइडिंग
यूपीपीसीएल	उत्तर प्रदेश पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड
वीएचएफ	अति उच्च आवृत्ति
वीपीटी	विरुदुनगर जंक्शन
डब्ल्यूसीएनए	पश्चिम रेलवे की मेसर्स वंडर सीमेंट लिमिटेड (नरदाना से शुरू होने वाली)
डब्ल्यूसीआर (पमरे)	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूसीएसजी	पश्चिम रेलवे की वंडर सीमेंट साइडिंग
डब्ल्यूओएल	वायरलेस ऑपरेटिंग लाइसेंस
डब्ल्यूपीए	पश्चिम रेलवे की वेस्ट पोर्ट साइडिंग
वाईएनके	येलाहंका
जेडआर	जोनल रेलवे

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in

<https://cag.gov.in/hi/page-ar-no5-2025>

