



सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए



लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार (रेलवे)
(अनुपालन लेखापरीक्षा)
2021 की प्रतिवेदन संख्या 22

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2020 को समाप्त वर्ष के लिए

_____ को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)

(अनुपालन लेखापरीक्षा)

2021 की प्रतिवेदन संख्या 22

प्राक्कथन

मार्च 2020 को समाप्त हुए वर्ष के लिए यह प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के तहत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

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

इस प्रतिवेदन में वर्णित उदाहरण वे हैं, जो 2019-20 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए और साथ ही वे जो पूर्ववर्ती वर्षों में ध्यान में आए लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सूचित नहीं किए जा सके; 2019-20 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहाँ आवश्यक है, शामिल किया गया है।

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

विषय-सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
<i>संकेताक्षर</i>	v-xii	
<i>विहंगावलोकन</i>	xiii-xxi	
अध्याय 1 - प्रस्तावना		
लेखापरीक्षित संस्थान की प्रोफाइल	1.1	1
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.2	6
लेखापरीक्षा योजना	1.3	6
रिपोर्टिंग	1.4	7
प्रतिवेदन की संरचना	1.5	7
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया	1.6	8
लेखापरीक्षा द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां	1.7	8
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई	1.8	10
अध्याय 2 - परिचालन और व्यवसाय विकास		
भारतीय रेल में ट्रेन परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय	2.1	16
लाइसेंसधारियों से सेवा कर की गैर-वसूली के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे एवं दक्षिण रेलवे	2.2	80
अलाभकर हाल्टों के परिचालन के कारण परिहार्य हानि: उत्तर रेलवे	2.3	85
साइडिंग मालिक से शंटिंग प्रभारों का गैर-उदग्रहण/गैर-संग्रह: पूर्व मध्य रेलवे	2.4	88
लोकोमोटिव के परिहार्य अवरोधन के कारण संभावित आय की हानि: पश्चिम रेलवे	2.5	90
एक उर्वरक साइडिंग में खुले वैगन रैकों में लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति के	2.6	94

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे		
अध्याय 3 - अवसंरचना		
भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन	3.1	100
निधि का अवरोधन:पूर्वोत्तर रेलवे	3.2	150
रेलवे बोर्ड के निर्देशों का गैर-अनुपालन के कारण ग्रेड सेपरेटर के निर्माण में निष्फल व्यय: उत्तर रेलवे	3.3	153
रेलवे प्रशासन के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप परिसंपत्ति का कम उपयोग और निष्क्रिय निवेश: पश्चिम रेलवे	3.4	157
साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की गैर-वसूली: मध्य रेलवे	3.5	161
इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग कार्य के बजाय पैनल इंटरलॉकिंग कार्य के निष्पादन हेतु लिए गए अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप निष्फल व्यय: पूर्व रेलवे	3.6	164
साइडिंग मालिकों से वैगनों की क्षति और कमी की लागत की गैर-वसूली के कारण हानि: पूर्व तटीय रेलवे	3.7	167
निजी साइडिंगों से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों की गैर-वसूली: दक्षिण पश्चिम रेलवे	3.8	171
अनारा में कोचों की मध्यावधि पुनर्सुधार कार्यशाला की स्थापना के लिए अनुचित योजना के कारण अनुत्पादक व्यय: दक्षिण पूर्व रेलवे	3.9	172
कार्यान्वयन की व्यवहार्यता का निर्धारण किए बिना एक नई लाइन परियोजना में जल्दबाजी में निवेश करने के परिणामस्वरूप निष्फल व्यय : दक्षिण रेलवे	3.10	175
रेल मंत्रालय के आदेशों को लागू करने में विफलता के	3.11	178

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
परिणामस्वरूप रेलवे केबल को क्षति: दक्षिण पूर्व रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे		
वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे की भूमि पर कब्जे के भूमि लाइसेंस करार का निष्पादन न होने के परिणामस्वरूप लाइसेंस शुल्क की गैर-वसूली: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	3.12	181
पूँजीगत अवसंरचना पर निष्फल व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे	3.13	184
निधियों के उपयोग पर रेल मंत्रालय के दिशानिर्देशों के गलत विवेचन के परिणामस्वरूप अनियमित व्यय: पूर्व तटीय रेलवे	3.14	187
संहिता प्रावधानों के गैर-अनुपालन के कारण भूमि लाइसेंस शुल्क की कम वसूली: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	3.15	190
अभिलेखों का रखरखाव न करने के कारण तीन साइडिंगों से साइडिंग प्रभारों की गैर-वसूली: पूर्व रेलवे	3.16	193
ग्रो मोर फूड योजना के तहत महाराष्ट्र राज्य सरकार को दी गई रेलवे भूमि की गैर-पुनर्प्राप्ति और लाइसेंस शुल्क की गैर-वसूली: मध्य रेलवे	3.17	195
रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम		
माल-भाड़ा अग्रिम योजना के लिए विकल्प लेने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ब्याज की हानि: भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर)	3.18	199
कर्मचारियों को अतिरिक्त वेतनवृद्धि का अनधिकृत भुगतान: कॉनकोर	3.19	203
सार्वजनिक उद्यम विभाग के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करने से परिहार्य व्यय: रेल विकास निगम लिमिटेड	3.20	205

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
स्पेक्ट्रम प्रभारों का निष्फल भुगतान: रेलटेल	3.21	206
भत्तों का अनियमित भुगतान: राइट्स लिमिटेड	3.22	208
अध्याय 4 - कर्षण और चल स्टॉक		
भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति परिहार्य व्यय: मध्य रेलवे और रेलवे बोर्ड	4.1	212
अतिरिक्त भार के लिए शास्ति के भुगतान के कारण परिहार्य व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे	4.2	216
पैसेंजर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के लिए उच्च दर पर पेंटोग्राफों की अधिप्राप्ति: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स	4.3	221
संविदाकार से स्रोत पर आयकर की कम कटौती और संविदाकार को भुगतान में विसंगतियां: पूर्व मध्य रेलवे	4.4	224
रेल मंत्रालय द्वारा पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश जारी करने के बाद भी पोशाक सामग्रियों की खरीद: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे	4.5	226
अनुलग्नक		230-269

संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एसीओआई	इलाहाबाद छिवकी
एडीएमई	सहायक मंडल अभियांत्रिकी अभियंता
एएलडी	इलाहाबाद जंक्शन
एएनवीटी	आनंद विहार टर्मिनस
एएसएन	आसनसोल जंक्शन
बीबीएमपी	बृहत बेंगलोर महानगर पालिका
बीजीकेजी	बिनानी सीमेंट साइडिंग, बिनानीग्राम
बीएचके	बधारी कलां
बीओडी	निदेशक मंडल
बीपीएल	भोपाल
बीआरबीसीएल	भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड
बीटीएस	बेस ट्रांससीवर स्टेशन
सीएंडडब्ल्यू	कैरेज एंड वेगन
सीए	रियायत करार
सीसीईए	आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति
सीसीएम	मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
सीडी	संविदा मांग
सीजीएम	मुख्य महाप्रबंधक
सीजीएसटी	केंद्रीय माल एवं सेवा कर
सीकेवाईआर	खोडियार स्थित कॉनकॉर साइडिंग
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव वर्कस
सीएमएलके	कॉनकॉर का ग्रीनफील्ड पीएफटी नीमराना
सीएनबी	कानपुर सेंट्रल जंक्शन
सीओए	कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन
सीओडी	वाणिज्यिक परिचालन तिथि
कॉनकोर	भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड
सीपी	संविदा पैकेज

संकेताक्षर	पूर्णरूप
सीपीएसई	केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम
मरे	मध्य रेलवे
सीआरबी	अध्यक्ष रेलवे बोर्ड
सीआरआईएस	रेल सूचना प्रणाली केंद्र
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
सीएसटीएम	छत्रपति शिवाजी टर्मिनस मुंबई
सीटीपी	सिविल और ट्रैक पैकेज
सीडब्ल्यूसी	केन्द्रीय भंडारण निगम
डीएंडडी	क्षति एवं कमी
डीएबी	विवाद अधिनिर्णयन बोर्ड
डीएडीएन	डॉक्टर अम्बेडकर नगर
डीबीसीपी	दालुरबंध कोलियरी साइडिंग
डीसीडब्ल्यू	गाड़ी और वैगन (प्रत्यक्ष)
डीडीएसएल	डीजल लोको (प्रत्यक्ष)
डीडीयू	पंडित दीन दयाल उपाध्याय
डीईएलसी	इलेक्ट्रिक लोको (प्रत्यक्ष)
डीएफसी	डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर
डीएफसीसीआईएल	डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
डीएचएन	धनबाद जंक्शन
डीकेई	दानकुनी
डीएलआई	दिल्ली
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
डीएमडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव आधुनिकीकरण वर्क्स
डीएनआर	दानापुर
डीआई	व्यय विभाग
डीओपीटी	कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग
डीपीई	सार्वजनिक उद्यम विभाग
डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

संकेताक्षर	पूर्णरूप
ईए	अभियांत्रिकी अलाउंस
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
ईडीएफसी	ईस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर
ईआई	इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग
ईआईएमडब्ल्यूबी	इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन वेब्रिज
ईएलईसी	विद्युत दोष
ईएमपी	विद्युत एवं यांत्रिक पैकेज
ईएमयू	इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
ईएनजी	अभियांत्रिक
ईओएल	इंजन-ऑन-लोड
पूरे	पूर्व रेलवे
ईआरआरयू	इलेक्ट्रॉनिक रेक्टिफायर-सह-रेग्युलेटिंग यूनिट
ईएस	इंजीनियरिंग सर्विसेज सलाहकार (परामर्शदाता)
एफएएंडसीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
एफडी	सावधि जमा
एफएलएस	अंतिम स्थान सर्वेक्षण
एफओआईएस	मालढुलाई संचालन सूचना प्रणाली
जीएपी	गुरपा
जीसी	सामान्य परामर्शदाता
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्तें
जीएम	महाप्रबंधक
जीएमसी	कानपुर गुड्स मार्शलिंग यार्ड
जीएमएफ	ग्रो मोर फूड/अधिक अन्न उपजाओ
जीजेडबी	गाजियाबाद जंक्शन
एचडीएन	उच्च घनत्व नेटवर्क
एचओडी	विभागाध्यक्ष
एचपीटी	होसपेटे जंक्शन

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एचएसटी	हाई स्पीड ट्रेन
एचडब्ल्यूएच	हावड़ा
आईसीडी	अंतर्देशीय कंटेनर डिपो
आईसीएफ	इंटीग्रल सवारी डिब्बा कारखाना
आईसीएमएस	एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली
आईसीडब्ल्यू	गाड़ी और वैगन (अप्रत्यक्ष)
आईडीएसएल	डीजल लोको (अप्रत्यक्ष)
आईईएलसी	ईलेक्ट्रिक लोको (अप्रत्यक्ष)
आईआईटी	भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान
आईएनडी	इंदौर
आईपीएस	एकीकृत पेट्रोल एवं लेखांकन प्रणाली
आईपीसी	अंतरिम भुगतान प्रमाणपत्र
भारे	भारतीय रेल
आईआरसीएम	भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली
आईआरपीएसएम	भारतीय रेल परियोजना संस्वीकृति एवं प्रबंधन
आईटी	आयकर
जेबीपी	जबलपुर
जेआईसीए	जापान अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी
जेएनपीटी	जवाहर लाल नेहरू पतन न्यास
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
जेटीबीएस	जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक
जेवी	संयुक्त उद्यम
केएएन	खाना जंक्शन
केएम	किलोमीटर
केएमपीएच	किलोमीटर प्रति घंटा
केक्यूआर	कोडरमा जंक्शन
केआर	कोंकण रेलवे
केटीपीएस	कोडरमा थर्मल पावर स्टेशन

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एलसी	समपार
एलडी	निर्णीत हर्जाने
एलजीएच	लालगढ जंक्शन
एलएचबी	लिनक हॉफमैन बुश
एमसीएफ	मॉडर्न कोच फैक्ट्री
एमसीएल/टीएलएचआर	महानंदी कोल फील्ड, तलचेर
एमईएमयू	मेनलाईन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट
एमआईयू	मारीपत
एमएलए	विधानसभा सदस्य
एमएलडीटी	मालदा टाउन
एमएलआर	मध्यावधि पुनर्वास
एमओएफ	वित्त मंत्रालय
रेम	रेल मंत्रालय
एमपी	संसद सदस्य
एमपीओ	मानपुर जंक्शन
एमपीआर	मासिक प्रगति रिपोर्ट
एमपीएस	अधिकतम अनुमेय गति
एमआरवीसी	मुंबई रेल विकास निगम
एमटीएस	बहुकार्य स्टाफ
एमवीएए	मैसर्स वेदांत एल्युमीनियम लिमिटेड, अंबोदाला
एमवीवीएनएल	मध्यांचल विद्युत वितरण निगम लिमिटेड
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
एनडीएलएस	नई दिल्ली
एनडीपीएल	उत्तर दिल्ली पावर लिमिटेड
उपूरे	पूर्वोत्तर रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनएच	राष्ट्रीय राजमार्ग
एनओसी	अनापत्ति प्रमाणपत्र

संकेताक्षर	पूर्णरूप
उरे	उत्तर रेलवे
एनआरसीओ	उत्तर रेलवे निर्माण संगठन
एनटीसीडी	एनटीपीसी साइडिंग, दादरी
एनटीईएस	राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओएचई	ओवरहेड इक्विपमेंट/उपकरण
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीएएम	समयपालन विश्लेषण मॉड्यूल
पैन	स्थायी लेखा संख्या
पीसीसीएम	प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
पीसीई	प्रधान मुख्य अभियंता
पीसीएमई	प्रधान मुख्य अभियांत्रिक अभियंता
पीसीओएम	प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक
पीआई	पैनल इंटरलॉकिंग
पीकेए	प्रधान खुंटा स्टेशन
पीएमसी	परियोजना प्रबंधन परामर्शदाता
पीएनबीई	पटना जंक्शन
पीओएच	आवधिक पूर्ण मरम्मत
पीपीए	विद्युत क्रय करार
पीपीटी	पारादीप पत्तन न्यास
पीएससी	प्री-स्ट्रेसड कंक्रीट
पीक्यू	पूर्व-योग्यता
पीआरई	पल्ला रोड
पीआरवाईजे	प्रयागराज
पीएसआर	स्थायी गति प्रतिबंध
पीवीवीएनएल	पूर्वांचल विद्युत वितरण निगम लिमिटेड
पीएसयू	सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम
आरएए	रेलवे संशोधन अधिनियम

संकेताक्षर	पूर्णरूप
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरसीएफ	रेल डिब्बा कारखाना
आरडीएसओ	अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन
आरएफ	रेडियो आवृत्ति
आरएफपी	प्रस्ताव हेतु अनुरोध
राईट्स	रेल इंडिया टेकनिकल एवं इकोनामिक सर्विस
आरकेएम	रूट किलोमीटर
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज
आरओएच	नैमी पूर्ण मरम्मत
आरएसडी	रेलवे भंडार डिपो
आरटीआईएस	रीयल टाईम ट्रेन इनफॉर्मेशन सिस्टम
आरटीएम	रतलाम
आरयूबी	रोड अंडर ब्रिज
आरवीएनएल	रेल विकास निगम लिमिटेड
आरडब्ल्यूएफ	रेल व्हील फैक्ट्री
आरडब्ल्यूपी	रेल व्हील प्लांट
एसएंडटी	संकेतन एवं दूरसंचार
एसबीसी	बैंगलौर
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसएफ	सुपरफास्ट
एसआईपी	सिगनलिंग एंड इंटरलॉकिंग योजनायें
एसएलआर	दूसरी श्रेणी सामान सह पार्सल वैन
एसएमपी	शंभुपुरा
एसओडी	शेडयूल ऑफ डाइमेंशनस
दरे	दक्षिण रेलवे
सीनियर डीसीएम	वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एसएसपी	सिंगल सुपर फॉसफेट
एसटीपी	सिग्नल एवं टेलिकॉम पैकेज
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीए	यातायात भत्ता
टीएसी	रेलपथ अभिगम प्रभार
टीसी	निविदा समिति
टीडीएल	टुंडला
टीडीएस	स्रोत पर काटा गया कर
टीएमएस	रेलपथ प्रबंधन प्रणाली
टीपीसी-डी	टाटा विद्युत निगम - वितरण
टीएसआर	ट्रेन सिग्नल रजिस्टर
टीएसआर	अस्थायी गति प्रतिबंध
टीएसएस	कर्षण उपस्टेशन
टीटीपीएस	तेनुघाट थर्मल पावर स्टेशन
टीयूआर	कुल इकाई दर
यूआईसी	अंतर्राष्ट्रीय रेलवे संघ
यूपी	उत्तर प्रदेश
यूपीपीसीएल	उत्तरप्रदेश पावर निगम लिमिटेड
डब्ल्यूसीआर	पश्चिम मध्य रेलवे
डब्ल्यूडीएफसी	वेस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर
डब्ल्यूपीसी	वायरलैस योजना आयोग
पमरे	पश्चिम रेलवे
डब्ल्यूटीटी	कार्य समयसारणी
जेडआर	ज़ोनल रेलवे

विहंगावलोकन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में दो अखिल भारतीय पैराग्राफ और 31 पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों और परिणामों का संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1 भारतीय रेल में ट्रेन परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय

समीक्षा से उजागर हुए मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार हैं:

- (i) पिछले दशक (2008-19) के दौरान अवसंरचना के लिए ₹ 2.5 लाख करोड़ के महत्वपूर्ण निवेश के बावजूद लेखापरीक्षा ने गतिशीलता परिणाम संकेतकों में कोई स्पष्ट सुधार नहीं पाया। लेखापरीक्षा ने एक्सप्रेस ट्रेनों के समयबद्धता प्रदर्शन में 0.18 प्रतिशत सुधार, एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति में 0.61 प्रतिशत सुधार और मालगाड़ियों की औसत गति में 9.72 प्रतिशत की कमी पाई। इसके अलावा, पांच महत्वपूर्ण कारकों (पथ, यातायात, इंजीनियरिंग, ब्लॉक और एसएंडटी) के 51 प्रतिशत के योगदान के प्रति, इन कारकों के प्रति केवल 19.81 प्रतिशत व्यय किया गया था।
- (ii) 160 किमी प्रति घंटे की गति प्राप्त करने की लक्ष्य तिथियां 1960 के बाद से संशोधित होती रही।
- (iii) एक नियम के रूप में, सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, एक समय में एक ब्लॉक सेक्शन में केवल एक ट्रेन चलनी चाहिए। हालांकि, समय सारिणी में अधिक संख्या में ट्रेनों को समायोजित करने के लिए, ब्लॉक सेक्शन में एक से अधिक ट्रेनें निर्धारित की जाती हैं। इसे संघर्ष के रूप में जाना जाता है। एक ट्रेन को दूसरे पर वरीयता प्रदान करने और अतिरिक्त भत्तों की आवश्यकता में संघर्ष का परिणाम होता है। नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए वर्तमान कार्य समय सारिणी में लगभग 12,500 संघर्ष हैं। संशोधित समय सारिणी में शत-प्रतिशत समयबद्धता प्राप्त करना संभव है।
- (iv) इस समय सारिणी के अनुसार, नई दिल्ली-हावड़ा स्टेशनों के बीच 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली ट्रेनों के लिए मौजूदा संसाधनों के भीतर ~ 2.5 घंटे (64 से 386 मिनट के बीच) की औसत बचत

संभव है। इसी तरह, 110 किमी प्रति घंटे की रफ्तार वाली ट्रेनों के लिए औसतन ~5.5 घंटे (23 फीसदी) की बचत संभव है। समान गति वाली ट्रेनों को समूहबद्ध करके और ऑफ-पीक घंटे/रात के समय में रखरखाव गतिविधियों का संचालन करके, जहां भी संभव हो, भारतीय रेल इन बचतों में और सुधार कर सकता है।

- (v) सबसे भीड़भाड़ वाले मार्ग पर 110 किमी प्रति घंटे की गति से चली ट्रेन के लिये प्रत्येक 100 किमी की दूरी के लिए 22-25 मिनट की औसत बचत निर्धारित की जाती है। 130 किमी प्रति घंटे की गति वाली ट्रेनों के लिए, प्रति 100 किमी पर संभावित औसत बचत 10-12 मिनट है।
- (vi) मार्ग पर पर्याप्त क्षमता की उपलब्धता से सभी यात्री गाड़ियाँ समय पर चल सकती हैं और अतिरिक्त माल ढुलाई भी कर सकती हैं। लेखापरीक्षा ने दावा किए गए और सिमुलेटेड आंकड़ों के बीच महत्वपूर्ण अंतर पाया, जो लाइन क्षमता उपयोग की ओवर पिचिंग को दर्शाता है।

सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:

- एक लक्ष्य तिथि तय करना जिस तक वह अपने नेटवर्क में यात्री और माल गाड़ियों की औसत और अधिकतम गति में वांछित वृद्धि हासिल करेगा और इसे प्राप्त करने का प्रयास करेगा।
- एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉकों के उपयोग को प्राथमिकता देना ताकि सभी विभागों की परिसंपत्तियों का प्रभावी रखरखाव परिचालन में न्यूनतम व्यवधान के साथ किया जा सके।
- ट्रैक संरक्षण, ट्रैक नवीनीकरण, सिग्नलिंग, दोहरीकरण कार्य आदि पर समान व्यय के साथ अवरोधन के महत्वपूर्ण कारकों का समाधान करना।
- यातायात रिकवरी समय के लिए मानदंड निर्धारित करना जिससे यातायात अनुमति के उच्च आवंटन में कमी हो और अवसंरचना और संसाधनों का उप-इष्टतम उपयोग हो।
- ग्राहकों को परेशानों की सुपुर्दगी समय की गारंटी सुनिश्चित करने के लिए मालढुलाई सेवा समय-सारणी के लिए एक कार्यान्वयन कार्यनीति तैयार करना।

- **वैज्ञानिक आधार पर समय सारणी तैयार करना जिससे यात्री/मालगाड़ियों के लिए अतिरिक्त पथों का निर्माण होगा। इससे लाइन क्षमता उपयोग का भी सही निर्धारण होगा।**

पैरा 2.2 लाइसेंसधारियों से सेवा कर की गैर-वसूली के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण रेलवे

रेल मंत्रालय ने माल, यात्री, पार्सल और अन्य सहायक सेवाओं पर लाइसेंसधारियों से सेवाकर के उदग्रहण के संबंध में विस्तृत निर्देश जारी किए (सितम्बर/अक्टूबर 2012)। हालांकि, पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन, अप्रैल 2011 से जून 2017 की अवधि के दौरान लाइसेंसधारियों से सेवाकर का उदग्रहण करने में विफल रहा। जिसके परिणामस्वरूप, भारतीय रेल ने ₹ 5.41 करोड़ की हानि उठाई, क्योंकि रेल प्रशासन ने अपनी स्वयं की आय से सेवाकर माँग का भुगतान किया था। इसी प्रकार, दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अपनी आय से ₹ 22.02 करोड़ के सेवा कर का भुगतान किया।

पैरा 2.4 साइडिंग मालिक से शंटिंग प्रभारों का गैर-उदग्रहण/गैर-संग्रह: पूर्व मध्य रेलवे

पूमरे ने शंटिंग प्रभारों के उदग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 18.37 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

पैरा 2.6 एक उर्वरक साइडिंग में खुले वैगन रैकों में लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

पश्चिम मध्य रेल प्रशासन ने मैनुअल (हस्त्य रूप से) और मशीनीकृत लदान के संयोजन के मामले में प्रतिबंधात्मक समय छूट की अनुमति देने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू नहीं किया था। एक उर्वरक साइडिंग में लदान के लिए पांच घंटे की समय छूट की अनुमति के प्रति नौ घंटे के समय छूट की अनुमति दी गई थी। लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति देने के कारण सितंबर 2013 से फरवरी 2020 के दौरान ₹ 2.32 करोड़ के विलंब प्रभारों की कम प्राप्ति हुई।

पैरा 3.1 भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन

लेखापरीक्षा ने चार खंडों (1486 कि.मी) के निष्पादन से संबंधित मुद्दों की नमूना जांच की। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रकार थे:

- (i) डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) विश्व बैंक निधि का पूर्ण रूप से उपयोग नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 16 करोड़ के परिहार्य प्रतिबद्धता प्रभारों का भुगतान हुआ।
- (ii) डीएफसीसीआईएल के लिए राजस्व का एकमात्र स्रोत उपयोगकर्ता प्रभार या 'पथ अभिगम प्रभार' (टीएसी) है। दिसंबर 2018 में रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित टीएसी के अनुसार, रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल को "इक्विटी पर प्रतिफल" तब तक देय नहीं होगा जब तक भारतीय रेल एकमात्र उपयोगकर्ता है। डीएफसीसीआईएल को रेल मंत्रालय द्वारा वित्तपोषित इक्विटी में से ₹ 589.85 करोड़ का ऋण मार्च 2021 तक चुकाना था, क्योंकि डीएफसीसीआईएल ने कोई टीएसी उपार्जित नहीं किया था।
- (iii) डीएफसी के लिए चल स्टॉक के रखरखाव की योजना में कमियां, फीडर मार्गों के उन्नयन में देरी और पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी में विभिन्न गतिशील आयामों को अपनाना।
 - भारतीय रेल की मौजूदा अवसंरचना के रखरखाव के लिए व्यक्त बाधाओं के बावजूद, डीएफसीसीआईएल द्वारा कोई रखरखाव सुविधा नहीं बनाई गई थी।
 - कुल 4844 मार्ग किलोमीटर में से नवंबर 2020 तक 2346 मार्ग किलोमीटर (48 फीसदी) के फीडर मार्ग को अपग्रेड किया गया था।

- अलग-अलग चलित आयामों (डब्ल्यूडीएफसी में डबल स्टैक कंटेनर मूवमेंट और ईडीएफसी में सिंगल स्टैक) को अपनाने से ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी के बीच ओवरहेड ट्रैक्शन इक्विपमेंट और लोडिंग स्टैंडर्ड की ऊंचाई में अंतर के कारण यातायात की अंतर-सुवाह्यता प्रतिबंधित हुई।
- (iv) डीएफसीसीआईएल ने भूमि के गलत निर्धारण तथा परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को क्षतिपूर्ति/मुआवजे के भुगतान में विलम्ब के कारण ₹ 285.21 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।
- (v) संविदा प्रदान करने और परामर्शदाताओं (सलाहकारों) की नियुक्ति में देरी के कारण परियोजना की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।
- डब्ल्यूडीएफसी में संविदा प्रदान करने में 21 माह से अधिक का विलम्ब था। ईडीएफसी में विलम्ब 13 से 25 माह के बीच था।
 - निविदा के प्रसंस्करण और अंतिम रूप देने के लिए और परियोजना के निष्पादन की निगरानी में डीएफसीसीआईएल को सहायता प्रदान करने में सलाहकारों की नियुक्ति 32 महीने तक का असामान्य विलंब पाया गया।
 - संविदा प्रदान करने में देरी और कार्यों की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप डीएफसीसीआईएल ने परामर्शी संविदाओं की अवधि के विस्तार के कारण ₹ 98.27 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।
- (vi) संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी, डिजाइन को अंतिम रूप देने और उपयोगिता स्थानांतरण के कारण संविदा की अवधि के कई विस्तार दिए गए थे। डीएफसीसीआईएल ने परियोजना के पूरा होने में देरी के कारण मूल्य वृद्धि के लिए मार्च 2021 तक ₹ 2233.81 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय किया।
- (vii) कार्यों की धीमी प्रगति के कारण संबंधित संविदाकारों से लामबंदी अग्रिम की वसूली में विलम्ब हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹ 82.17 करोड़ के ब्याज की परिहार्य हानि हुई।

सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

दपरे और पमरे प्रशासन सिग्नलिंग इलेक्ट्रिकल एंड टेलीकम्युनिकेशन केबल के आसपास खुदाई कार्य से संबंधित संयुक्त क्रियाविधि आदेश में निर्धारित शर्तों को सुनिश्चित करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप, जोनल प्रशासन केबल कटने के 537 मामलों में संविदाकारों पर ₹ 7.11 करोड़ की राशि की शास्ति नहीं लगा सका।

पैरा 3.13 पूंजीगत अवसंरचना पर निष्फल व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

राज्य सरकार से संपर्क मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना ही दपरे प्रशासन ने एक चार लेन आरओबी के निर्माण के लिए एक संविदागत दायित्व से संबंधित करार किया। इसके परिणामस्वरूप संपर्क मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता के बिना आरओबी के निर्माण पर ₹ 16.84 करोड़ (रेलवे का हिस्सा ₹ 7.06 करोड़) की राशि का निष्फल व्यय हुआ।

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

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

पैरा 3.21 स्पेक्ट्रम प्रभार का निष्फल भुगतान: रेलटेल

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

पैरा 4.1 भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति परिहार्य व्यय: मध्य रेलवे और रेलवे बोर्ड

भारतीय रेल ने भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य व्यय किया था। इस परिहार्य व्यय में नियत क्षमता प्रभार के लिए ₹ 463.30 करोड़ और टाटा विद्युत-वितरण के साथ विद्युत खरीद करार को बंद करने और उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत की अधिप्राप्ति के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण ₹ 505.43 करोड़ शामिल हैं।

पैरा 4.2 अतिरिक्त भार के लिए शास्ति के भुगतान के कारण परिहार्य व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे

संविदा मांग की समीक्षा और इसके समय पर संशोधन के लिए रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद पूर्वोत्तर और उत्तर रेलवे प्रशासन संविदा मांग का

वास्तविक रूप में निर्धारण करने और इसके संशोधन के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल रहा। संविदा मांग के निर्धारण और समय पर संशोधन में विफलता के परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा ₹ 16.87 करोड़ और उत्तर रेलवे द्वारा ₹ 15.16 करोड़ की शास्ति का परिहार्य भुगतान किया गया।

पैरा 4.5 रेल मंत्रालय द्वारा पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश जारी करने के बाद भी पोशाक सामग्रियों की खरीद: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे

सातवें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय ने अक्टूबर 2017 में कर्मचारियों को पोशाक सामग्री के बदले पोशाक भत्ते के भुगतान के निर्देश जारी किए थे। हालांकि, जोनल रेलवे प्रशासन ने पोशाक सामग्री के लिए मौजूदा खरीद आदेशों को रद्द नहीं किये/समाप्त नहीं किये और इसके बजाय उन्होंने फर्मों को पोशाक सामग्रियों के लिए नए क्रय आदेश जारी किए। रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद ₹ 1.15 करोड़ की पोशाक सामग्रियों की अधिप्राप्ति अनियमित थी। अधिप्राप्त की गई पोशाक सामग्रियाँ भी भंडार डिपो में स्टॉक में रखी हुई थी।

अध्याय 1 - प्रस्तावना

1.1 लेखापरीक्षित संस्थान की प्रोफाइल

भारतीय रेल एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है जिसकी कुल रूट लंबाई 67,956 कि.मी. है (31 मार्च 2020 को)। भारतीय रेल में रूट/ट्रैक की लंबाई से संबंधित कुछ महत्वपूर्ण सांख्यिकी¹ तालिका 1.1 में दी गई है:

तालिका 1.1				
विवरण	ब्रॉड गेज (1,676 मिमी)	मीटर गेज (1,000 मिमी)	नैरो गेज (762/610 मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर ²	63,950	2,402	1,604	67,956
ट्रैक किलोमीटर ³	1,21,756	2,653	1,957	1,26,366
विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर	39,329	-	-	39,329

भारतीय रेल प्रतिदिन 13,169 यात्री ट्रेनों और 8,479 मालगाड़ियों का परिचालन करती है। 2019-20 के दौरान इसने प्रतिदिन 22.15 मिलियन यात्रियों और 3.32 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2020 को भारतीय रेल में 12.54 लाख कार्यबल था और निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया, जैसा कि तालिका 1.2 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.2	
अवसंरचना परिसंपत्तियाँ/रोलिंग स्टॉक	संख्या
स्टेशन	7,325
लोकोमोटिव	12,729
कोचिंग वाहन	76,608
माल ढुलाई वैगन	2,93,077

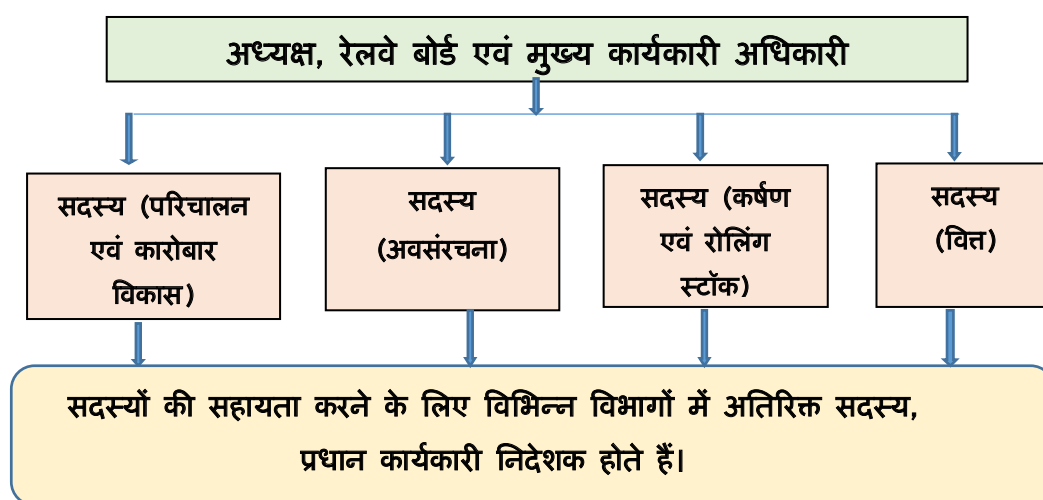
¹ स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2019-20

² लाईनों को जोड़ने वाली, चाहे सिंगल लाइन हो, दोहरी लाइन आदि हो, को ध्यान में रखे बिना रेलवे के दो पाइंटों के बीच दूरी।

³ सभी चालू रेल पथों, साइडिंग, यार्डों आदि में रेल पथ की लम्बाई।

रेल मंत्रालय (रेम) की अध्यक्षता एक केंद्रीय रेल मंत्री (केबिनेट मंत्री) और दो रेल राज्य मंत्री द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड, जो भारतीय रेल का एक शीर्ष निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीआरबी-सीईओ) द्वारा बोर्ड की अध्यक्षता की जाती है और इसमें चार सदस्य अर्थात् सदस्य (संचालन और व्यवसाय विकास), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) तथा सदस्य (वित्त)⁴ हैं। बोर्ड ट्रेन सेवाओं के परिचालन और रख-रखाव, परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रख-रखाव पर नीतियां बनाता है। यह जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल-भाड़े दोनों के कीमत निर्धारण को भी विनियमित करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेलवे परिचालनों के निर्णय लेने और निगरानी में सहायता करता है।

भारतीय रेल की संगठनात्मक संरचना⁵ निम्नानुसार है:



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

⁴ रेल मंत्रालय के 2020 के कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितम्बर 2020 के द्वारा जारी रेलवे बोर्ड की संशोधित संगठनात्मक संरचना

⁵ रेल मंत्रालय का 2020 का कार्यालय आदेश संख्या 64 दिनांक 8 सितंबर 2020

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

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

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

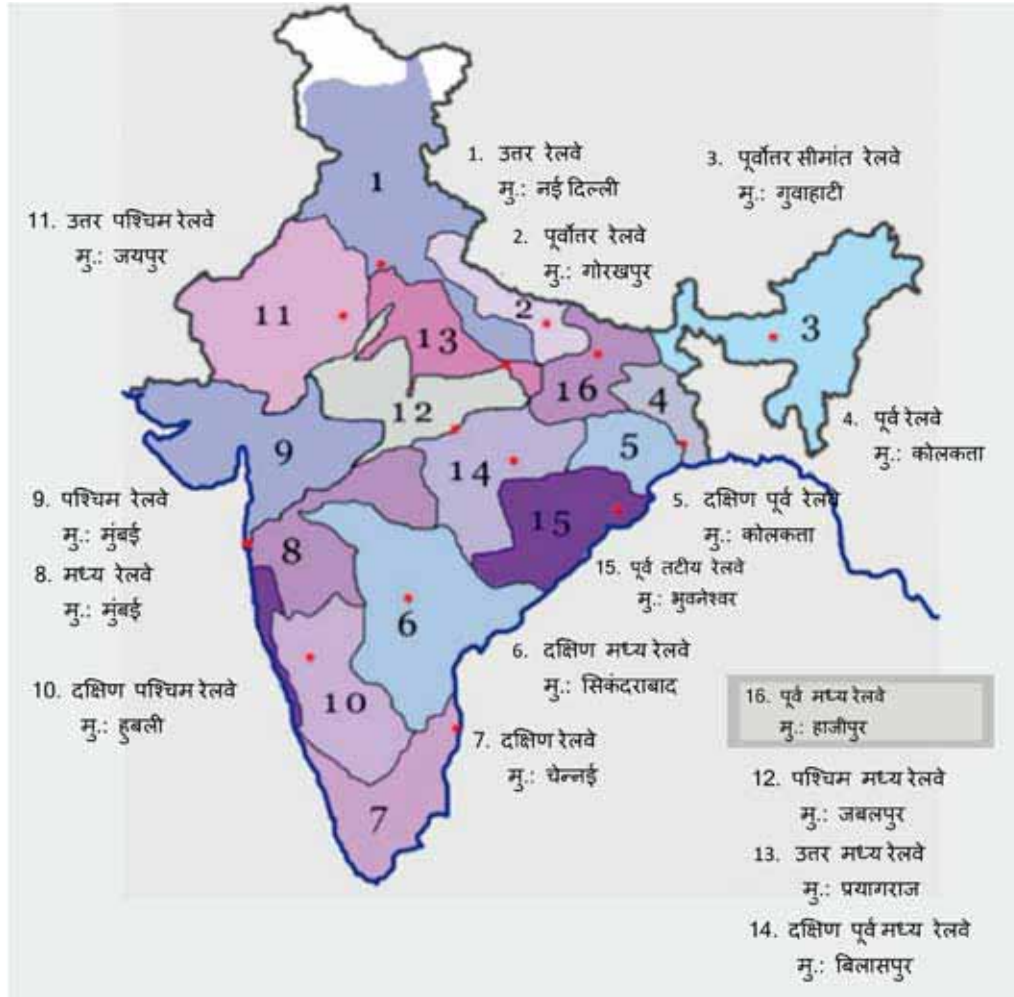
इसके अलावा, मानव संसाधन, संरक्षा, सुरक्षा, स्वास्थ्य, योजना, अवसंरचना, सतर्कता, दक्षता एवं अनुसंधान, सार्वजनिक संबंध, धरोहर, रूपांतरण कक्ष, निगमित समन्वय वह निदेशालय है जो सीधे अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी को रिपोर्ट करते हैं। इन निदेशालयों की अध्यक्षता अपर सदस्य एवं प्रधान कार्यकारी निदेशक करते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर मेट्रो रेलवे/कोलकाता सहित 17 जोनल रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त इसमें विशेषज्ञता प्राप्त संगठन हैं अर्थात्

- अनुसंधान तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ:
- विशेष मशीनरी की अधिप्राप्ति हेतु कारखाना आधुनिकीकरण का केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू):
- लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयां, वाराणसी में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स⁶, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में डीजल लोको आधुनिकीकरण वर्क्स:
- कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में कोच फैक्टरियां, येलहंका में रेल व्हील फ्रैक्टी और बेला में रेल व्हील संयंत्र।

⁶ गजट अधिसूचना सं.2020/विद्युत (टीआरएस)/225/2 दिनांक 27 अक्टूबर 2020 के माध्यम से डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी का नाम बदलकर बनारस लोकोमोटिव वर्क्स किया गया

31 मार्च 2020 तक जोनल रेलवे के क्षेत्राधिकार और उनके मुख्यालय का विवरण नीचे चित्र में दिया गया है:



31 मार्च 2020 को जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर तथा उनके क्षेत्राधिकार में स्टेशनों की संख्या तालिका 1.3 में दर्शाई गयी है:

तालिका 1.3			
जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल मार्ग किलोमीटर	स्टेशनों की संख्या	मंडल
मध्य (1951)	8827	552	मुंबई, भुसावल, पुणे, सोलापुर, नागपुर
दक्षिण (1951)	9103	575	चेन्नई, त्रिची, मदुरै, पलक्कड़, सेलम, तिरुवनंतपुरम
पश्चिम (1951)	10659	708	मुंबई सेंट्रल, रतलाम, अहमदाबाद, राजकोट, भावनगर, वडोदरा
पूर्व (1952)	7221	453	हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा
पूर्वोत्तर (1952)	4893	336	इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी
उत्तर (1952)	13558	803	दिल्ली, अंबाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद
दक्षिण पूर्व (1955)	6549	334	आदवा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, रांची
पूर्वोत्तर सीमांत (1958)	6473	453	अलीपुरद्वार, कटिहार, रंगिया, लुमडिंग, तिनसुकिया
दक्षिण मध्य (1966)	10872	622	सिकंदराबाद, हैदराबाद, गुंटकल, गुंटूर, नांदेड़, विजयवाड़ा
दक्षिण पूर्व मध्य (1998)	5193	224	बिलासपुर, रायपुर, नागपुर
पूर्व मध्य (2002)	9954	473	दानापुर, धनबाद, प. दीन दयाल उपाध्याय, समस्तीपुर, सोनपुर
उत्तर पश्चिम (2002)	8027	473	जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर
पूर्व तटीय (2003)	6009	285	खुर्दा रोड, संबलपुर, विशाखापट्टनम
उत्तर मध्य (2003)	6436	413	प्रयागराज, आगरा, झांसी
दक्षिण पश्चिम (2003)	5880	307	हुबली, बेंगलूर, मैसूर
पश्चिम मध्य (2003)	6617	290	जबलपुर, भोपाल, कोटा
मेट्रो कोलकाता (2009)	95	24	कोलकाता

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर वित्तीय कार्यों को प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) की अध्यक्षता में किया जाता है। उसकी सहायता वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएंडसीएओ) द्वारा की जाती है। वे सलाह देने और राजकोष से व्यय से संबंधित सभी प्रस्तावों की समीक्षा करने के लिये उत्तरदायी हैं।

1.2 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

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

1.3 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाईयों का चयन जोखिम निर्धारण के आधार पर नियोजित किया जाता है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आबंटित और परिनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि के संबंध में किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा परिणाम, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई, मीडिया रिपोर्ट, जहां सुसंगत हो, को भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर, 2019-20 के दौरान रेलवे के 5,323 सत्त्वों/इकाईयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना ने नीति और उसके क्रियान्वयन के संबंध में महत्वपूर्ण स्वरूप के मामलों को चयनित करने पर ध्यान केन्द्रित किया। इसमें संचालन, मालभाड़ा यातायात, आय, अवसंरचना विकास, यात्री सुविधाओं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य सम्मिलित थे। प्रत्येक अध्ययन में महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम, निष्कर्ष और उसके बाद लेखापरीक्षा सिफारिशों को दर्शाया

गया है, जो रेलवे में प्रणालियों में सुधार करने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र मजबूत करने में सहायता कर सकता है।

1.4 रिपोर्टिंग

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

1.5 प्रतिवेदन की संरचना

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

रिपोर्ट में चार अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रस्तावना स्वरूप का है और इसमें क्रॉस-कटिंग स्वरूप के मुद्दे शामिल किए गए हैं। अन्य तीन अध्याय रेलवे बोर्ड के तीन सदस्यों के मुख्य कार्य क्षेत्रों (परिचालन एवं व्यवसाय विकास, अवसंरचना,

कर्षण एवं चल स्टॉक) से संबंधित हैं। यह प्रतिवेदन पर्याप्त महत्ता के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जो बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन हेतु सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यकारी की सहायता करने हेतु अभिप्रेत हैं। इस प्रतिवेदन में निम्नलिखित विषयों पर जोनल रेलवे से संबंधित विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष प्रस्तुत किए गए हैं:

- (i) भारतीय रेल में ट्रेन परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय
- (ii) भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन

इसके अतिरिक्त, संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को कवर करने वाले 31 अलग-अलग पैराग्राफों को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 4 में प्रस्तुत किया गया है।

1.6 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

लोक लेखा समिति की सिफारिश के अनुसार वित्त मंत्रालय ने छह सप्ताह की समय सीमा के अन्दर ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफों का उत्तर भेजने के लिए सभी मंत्रालयों को निर्देश जारी किए थे (जून 1960)।

कुल 35 अनंतिम पैराग्राफ रेल मंत्रालय⁷ को जारी किए गए थे। नवम्बर 2021 के अंत तक रेल मंत्रालय का उत्तर 15 अनंतिम पैराग्राफों के संदर्भ में प्राप्त किया गया था। प्राप्त उत्तरों पर यथावत विचार किया गया तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया था। शेष 20 अनंतिम पैराग्राफों के सम्बन्ध में रेल मंत्रालय का उत्तर प्रतीक्षित था।

1.7 लेखापरीक्षा द्वारा बताए गए मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2019-20 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ₹ 81.99 करोड़ के कम प्रभार/अधिक भुगतान के मामले दर्शाए थे। इसमें मालभाड़ा एवं अन्य आय की उगाही में कम प्रभार, स्टाफ एवं अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न होना आदि सम्मिलित था। पिछले छः वर्षों के दौरान,

⁷ सीआरबी, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)

लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 752.07 करोड़ की वसूली की गई थी जैसाकि नीचे तालिका 1.4 में विवरण दिया गया है।

तालिका 1.4 - 2014-15 से 2019-20 के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूल की गई राशि	
वर्ष	वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकार राशि (₹ करोड़ में)
2014-15	101.26
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
2018-19	132.51
2019-20	81.99
कुल	752.07

2019-20 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे तथा अन्य क्षेत्रीय इकाईयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 81.99 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से ₹ 61.71 करोड़ की वसूली की गई थी तथा जोनल रेलवे द्वारा ₹ 20.28 करोड़ की वसूली को स्वीकार करने की सहमति दी गई। चार जोनल रेलवे में प्रत्येक⁸ में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 81.99 करोड़ में से संव्यवहारों से संबंधित ₹ 52.83 करोड़ की जांच पहले ही रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की गई थी और ₹ 28.86 करोड़ उन संव्यवहारों से संबंधित थे जो लेखा विभाग द्वारा जांच किए गए संव्यवहारों के अलावा थे। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे समीक्षा के परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे द्वारा अन्य ₹ 0.30 करोड़ की वसूली की गई थी/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

⁸ उपरे (₹ 10.73 करोड़), उरे (₹ 11.30 करोड़), दपरे (₹ 11.92 करोड़) और दपरे (₹ 12.24 करोड़)।

1.8 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में सम्मिलित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों⁹ के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को संसद में प्रतिवेदनों प्रस्तुत करने के चार महीने के भीतर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में सम्मिलित किए गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करनी चाहिए।

पीएसी द्वारा चयनित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर, पीएसी द्वारा परिचर्चा/मौखिक साक्ष्य लिया जाता है। मौखिक साक्ष्य के बाद, पीएसी अपनी अभ्युक्तियों/सिफारिशों वाली रिपोर्ट जारी करता है, जिस पर मंत्रालय को कार्रवाई करनी होती है। पीएसी रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई की रिपोर्टें (एटीआर) लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद मंत्रालय द्वारा पीएसी को प्रेषित की जाती है।

30 सितम्बर 2021 को लंबित एटीएन और एटीआर की प्रास्थिति अनुलग्नक 1.1 में दी गयी है।

कुछ महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने उचित बदलाव किए और 2019-20 के दौरान उनकी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए निर्देश जारी किए थे, वे नीचे तालिका 1.5 में दिये गए हैं:

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
2017 की प्रतिवेदन सं. 14 का पैरा सं. 4.6-दक्षिण पूर्व रेलवे में इलेक्ट्रॉनिक रैक्टिफायर-सह-नियामक इकाई (ईआरआरयू) का समयपूर्व निराकरण	एक प्रकार की इलेक्ट्रॉनिक आधारित रख-रखाव मुक्त मद ईआरआरयू अपना कार्यकाल पूरा होने से पहले खराब हो गई और दक्षिण पूर्व रेलवे की कार्यशाला/कोचिंग डिपो में	समस्या का समाधान करने के लिए, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) ने विनिर्देशों को अद्यतन करने के लिए प्रयास किए। उन फर्मों को अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं

⁹ 22 अप्रैल 1997 को संसद को प्रस्तुत की गई नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोकसभा)।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	दोषपूर्ण/खराब स्थिति में रही।	की सूची से निकाल दिया गया जो प्रयोजन को पूरा नहीं कर सकी।
2018 की प्रतिवेदन सं. 5 के पैरा 2.4 - एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) में यात्रा समाप्त होने वाली ट्रेनों की गलत प्रविष्टि के कारण डेटा की सटीकता में समझौता हुआ।	रेलवे ने आईसीएमएस में प्रयागराज स्टेशन पर समाप्त होने वाली ट्रेनों के आगमन समय को गलत दर्ज किया था। इससे डेटा की सटीकता से समझौता हुआ। चूंकि आईसीएमएस में भरी गई जानकारी राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) में दर्शाई जाती है, अतः गलत प्रविष्टियों से प्रयागराज स्टेशन पर ट्रेनों के गलत आगमन समय दर्शाने के कारण यात्रियों को असुविधा हुई। ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान समय की गलत डेटा प्रविष्टि की समान स्थिति अन्य स्टेशनों पर भी हो सकती है। रेल मंत्रालय द्वारा जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए जा सकते हैं ताकि सुनिश्चित किया जा सके कि एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि (या तो एनटीईएस में सीधी प्रविष्टि या कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन में प्रविष्टि के माध्यम से या डेटा लॉगर्स के माध्यम से) की गई है जिससे यात्रियों को ट्रेनों के	गलत डेटा भरने और इसके परिणामस्वरूप एनटीईएस/समय पालन विश्लेषण मॉड्यूल (पीएम) में विसंगती के मामले का समाधान करने के साथ-साथ वास्तविक ट्रेन समय के लिए रेल मंत्रालय ने चयनित स्थानों पर डेटा लॉगर स्थापित करके ट्रेन चालन सूचना इनपुट को स्वचालित करने का निर्णय लिया है। रेल मंत्रालय वास्तविक समय ट्रेन सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) पर कार्य कर रहा है जिसमें इंजनों पर उपकरण स्थापित किए जाएंगे और ट्रेन के स्थान और चालन से संबंधित सैटेलाइट सूचना आईसीएमएस/पीएम/एनटीईएस में दर्ज की जाएगी। आरटीआईएस प्रणाली प्रारंभिक चरण में है और जल्द ही इसे रॉल आउट किया जाएगा।

तालिका 1.5

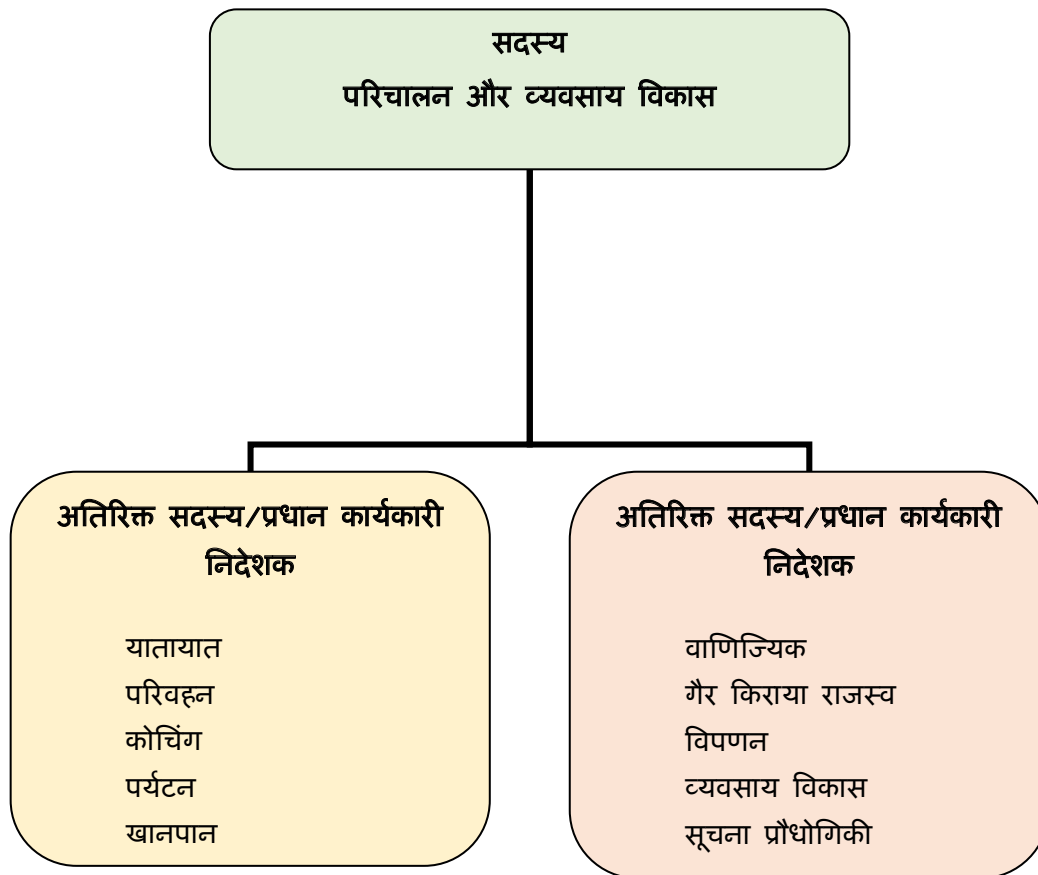
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	आगमन/प्रस्थान पर सटीक सूचना मिले।	
2018 की प्रतिवेदन सं. 5 का पैरा 2.15 - विमुद्रीकरण के बाद रेलवे के पास विमुद्रीकृत विशिष्ट बैंक नोट जमा कराकर जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ	रेल मंत्रालय ने जेटीबीएस द्वारा नकद जमा कराने (टिकट जारी करने हेतु) पर कोई ऊपरी सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। जेटीबीएस ने नकद जमा के लिए ऊपरी सीमा के अभाव में अनुचित लाभ उठाया और बड़ी मात्रा में नकदी को बैंक में जमा कराने की बजाय गैर-अधिसूचित मूल्यवर्ग में रेलवे के पास जमा करा दिया।	रेल मंत्रालय ने अगस्त 2019 में अनुदेश जारी किए कि जेटीबीएस को पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान जेटीबीएस के अधिकतम 15 दिनों के दैनिक औसत संव्यवहारों के बराबर राशि जमा कराने की अनुमति होगी जो इस शर्त के विषयाधीन होगी कि उक्त राशि ₹ 10,000 के निर्धारित न्यूनतम सीमा से कम नहीं है। नए नियुक्त जेटीबीएस के मामले में यह सीमा संबद्ध वित्त के अनुमोदन के साथ संबंधित जोनल रेलवे द्वारा नियत की जा सकती है।
2018 की प्रतिवेदन सं. 5 का पैरा 6.1 - दाहोद कार्यशाला (पश्चिम रेलवे) में आवधिक पूर्ण मरम्मत (पीओएच) के लिए अनिर्धारित वैगनों की प्राप्ति के कारण अवरोधन हुआ और परिणामस्वरूप इन वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि हुई।	जून 2013 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान, दाहोद कार्यशाला में 434 वैगन प्राप्त हुए थे जिनका पीओएच देय नहीं था। पीओएच के लिए वैगनों को स्वीकार करने से पूर्व कार्यशाला स्टाफ द्वारा निरीक्षण और अनुमोदन नहीं किया जा रहा था। इन वैगनों से परिचालन कार्यों में बाधा आई क्योंकि इन्होंने कार्यशाला में ट्रैक पर कब्जा कर लिया और लंबी समय तक कार्यशाला में रोके जाने के बाद इन	रेल मंत्रालय ने भविष्य में अवरोधन से बचने के लिए पीओएच हेतु देय वैगनों की बुकिंग से पूर्व कार्यशालाओं और ओपन लाइन को समन्वय बनाने के लिए निर्देश जारी किए थे।

तालिका 1.5		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
	पर किसी कार्य को किए बिना जोनल रेलवे को वापस भेज दिया गया था। इसके परिणामस्वरूप अवरोधन के कारण ₹ 16.46 करोड़ की संभावित अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई।	

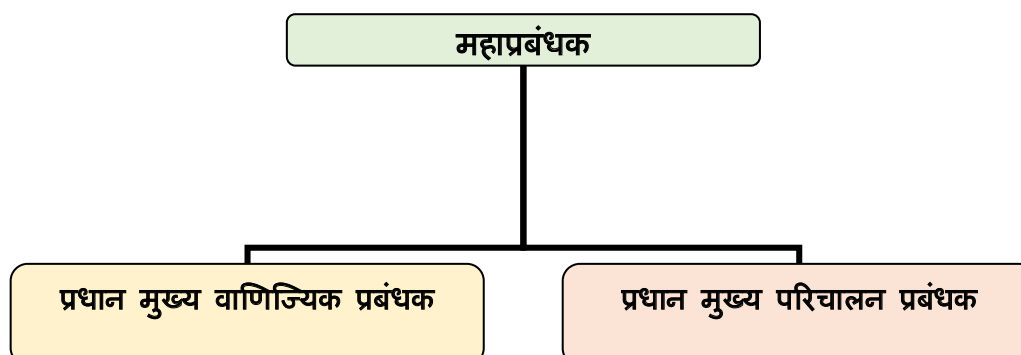
अध्याय 2 – परिचालन और व्यवसाय विकास

रेलवे बोर्ड में सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) को अतिरिक्त सदस्यों/प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा उनके उत्तरदायित्वों को पूरा करने के लिए सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग हैं, अर्थात् परिचालन एवं वाणिज्यिक। इनकी अध्यक्षता क्रमशः प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक (पीसीओएम) और प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) द्वारा की जाती है जो जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के समग्र पर्यवेक्षण के अधीन कार्य करते हैं। मंडलीय स्तर पर, परिचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (वरिष्ठ डीओएम) और वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2019-20 के दौरान कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 29,865 करोड़¹⁰ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 1,74,357 करोड़¹¹ थी। पिछले पांच वर्षों की सकल यातायात प्राप्ति का तुलनात्मक ग्राफ नीचे दर्शाया गया है:



वर्ष 2019-20 के दौरान उद्भूत यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में 4.19 प्रतिशत¹² कम हो गई। 2019-20 में यात्री आय में पिछले वर्ष की तुलना में 0.78 प्रतिशत¹³ की कमी हुई। 2019-20 में माल के लदान में 1.07 प्रतिशत¹⁴ की

¹⁰ उप मुख्यशीर्ष 3002-3003 (07)- परिचालन व्यय- यातायात- 2019-20

¹¹ यात्री आय ₹ 50,669 करोड़, मालभाड़ा आय ₹ 1,13,487.89 करोड़, अन्य कोचिंग आय ₹ 4,640.79 करोड़ और विविध आय ₹ 5,862.75 करोड़, यातायात बकाया (उचंत) ₹ (-) 303.92 करोड़ हेतु मंजूरी को शामिल करते हुए।

¹² भारतीय रेल ने पिछले वर्ष में 8,439.06 मिलियन यात्रियों के प्रति 2019-20 के दौरान 8,085.74 मिलियन यात्रियों का वहन किया।

¹³ 2018-19 में ₹ 51,066.65 करोड़ और 2019-20 में ₹ 50,669.09 करोड़

¹⁴ 2018-19 में 1,221.48 मिलियन टन से 2019-20 में 1,208.41 मिलियन टन

कमी हुई। मालभाड़ा आय में पिछले वर्ष की तुलना में 10.94 प्रतिशत की कमी हुई। 2019-20 में विविध आय में पिछले वर्ष की तुलना में ₹ 6,996 करोड़ से ₹ 5,863 करोड़ घटकर 16.20 प्रतिशत की कमी आई।

वर्ष के दौरान, वाउचरों, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा वाणिज्यिक एवं परिचालन विभाग के 1,242 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी।

इस अध्याय में भारतीय रेल में यात्री और मालभाड़ा व्यवसाय पर नियमों और विनियमों के कार्यान्वयन में अनुपालन मुद्दों पर चर्चा करने वाले पांच पृथक पैराग्राफों के अलावा 'भारतीय रेल में ट्रेन संचालन में समयबद्धता और यात्रा समय' पर एक अखिल भारतीय पैराग्राफ शामिल है।

2.1 भारतीय रेल में ट्रेन परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय

2.1.1 परिचय

भारतीय रेल में परिचालन की दक्षता बढ़ाने के लिए चलायमान ट्रेनों में परिचालनों का कुशल प्रबंधन महत्वपूर्ण है। यात्री/मालगाड़ियों के चलने में देरी के परिणामस्वरूप यात्रियों/ग्राहकों को खराब गुणवत्ता की सेवा मिलती है जिससे असंतोष उत्पन्न होता है। इस प्रकार, 'समयबद्धता' और 'यात्रा-समय' भारतीय रेल में परिचालन के दो महत्वपूर्ण गतिशीलता परिणाम संकेतक हैं।

लेखापरीक्षा अभ्यास इस बात पर प्रकाश डालता है कि मौजूदा संसाधनों के अधीन भारतीय रेल किस हद तक समयबद्धता में सुधार कर सकता है और यात्रा-समय को किस हद तक कम किया जा सकता है।

2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह आकलन करना था कि:

- क्या भारतीय रेल ने सभी महत्वपूर्ण कारकों का उनके महत्व के अनुरूप समाधान किया है?
- क्या मौजूदा संसाधनों के अंतर्गत भारतीय रेल में यात्रा-समय में कमी और समयबद्धता में सुधार की कोई गुंजाइश है?

2.1.3 कार्य क्षेत्र

जैसा कि एक समय अवधि के बाद परिणाम बदलते हैं, लेखापरीक्षा ने वर्ष 2012-13 और वर्ष 2019-20 के कालांतर में ट्रेन परिचालनों अर्थात् समयबद्धता और यात्रा-समय के परिणामों की तुलना की।

ट्रेन के परिचालनों का विश्लेषण करने के लिए, लेखापरीक्षा ने क्रमशः 2015-16 और 2018-19 के चार-चार महीनों का भी चयन किया। मौसम संबंधी अधिकांश चुनौतियों को शामिल करने के लिए विभिन्न मौसमों की अवधि जैसे ग्रीष्म, बरसात, सामान्य और कुहासा (मई, जुलाई, अक्टूबर और जनवरी) को चुना गया। सिमुलेशन विश्लेषण के लिए नई दिल्ली (एनडीएलएस)-हावड़ा (एचडब्ल्यूएच) के रेल मार्ग का चयन किया गया।

2.1.4 मानदंड के स्रोत

निम्नलिखित दस्तावेजों में निहित प्रावधानों और निर्देशों का उपयोग लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत रूप में किया गया:

- वैश्विक बेंचमार्क, यूआईसी मानक;
- बजट दस्तावेज -भाषण और घोषणाएं;
- भारतीय रेल विजन 2020 (दिसंबर 2009);
- गति नीति और ठहराव नीति;
- ऑपरेशन चेतक (2008) और मिशन रफ्तार (2016);
- भारतीय रेल के विभिन्न कोड और नियमावली;
- रेल मंत्रालय, क्षेत्रीय रेल द्वारा जारी परिपत्र; और
- 'ट्रेनों एक नज़र में' जुलाई, 2019

2.1.5 कार्य-प्रणाली

क्षेत्रीय लेखापरीक्षा शुरू होने से पहले प्रमुख हितधारकों के साथ रेल मंत्रालय और 16 जोन में एन्ट्री कॉन्फ्रेंस (सितंबर 2019) आयोजित किए गए। लेखापरीक्षा ने रेल मंत्रालय, आरडीएसओ, और जोनों/मंडलों में परिचालनों, इंजीनियरिंग, यांत्रिक (कैरिज और वैगन), संकेत और दूरसंचार तथा विद्युत विभागों में ट्रेन परिचालनों से संबंधित अभिलेखों की जांच की।

क्षेत्रीय इकाईयों ने आईसीएमएस¹⁵, एफओआईएस, टीएमएस, कार्य संचालन समय सारणी, डेटा वेयरहाउस, टीएसआर और शिकायत प्रबंधन प्रणाली के आंकड़ों का

¹⁵आईसीएमएस - एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली, एफओआईएस - मालदुलाई परिचालन सूचना प्रणाली, टीएमएस - ट्रेक प्रबंधन प्रणाली, टीएसआर - ट्रेन सिग्नल रजिस्टर

विश्लेषण किया। रेल मंत्रालय के साथ एग्जिट कांफ्रेंस (अगस्त 2021) आयोजित की गई तथा लेखापरीक्षा ने निष्कर्षों (अप्रैल 2021) को रेल मंत्रालय के अधिकारियों के साथ साझा किया। रेल मंत्रालय की प्रतिक्रिया को लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल किया गया है।

2.1.6 नमूना

समीक्षा के लिए ट्रेने एक नज़र में; जुलाई 2019 की सभी 2951 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों का विश्लेषण किया गया। 16 क्षेत्रीय लेखापरीक्षा कार्यालयों में चयनित मार्गों और खंडों का नमूना, यातायात नोड्स अर्थात् जंक्शन, यार्ड, माल शेड, कोचिंग और मालगाड़ियों और प्रमुख कार्यों का विवरण **अनुलग्नक 2.1** में दिया गया है। सिमुलेशन विश्लेषण के लिए मेमू ट्रेन के सभी 92 जोड़े और यात्री ट्रेनों के 152 जोड़ी सहित लिए नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के सभी खंडों का चयन किया गया।

2.1.7 आभार

हम क्षेत्रीय लेखापरीक्षा और सिमुलेशन अभ्यास के दौरान रेल मंत्रालय, जोनल रेलवे, लोको पायलटों, नियंत्रकों, यातायात निरीक्षकों, क्रिस और एमआरवीसी द्वारा दिए गए सहयोग के लिए आभारी हैं।

2.1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने दो गतिशीलता परिणामों— समयबद्धता और यात्रा-समय को प्रभावित करने वाले कारकों के संबंध में भारतीय रेल द्वारा अपनाई गई नीति की समीक्षा की।

गति नीति की समीक्षा

भारतीय रेल ने वर्ष 2016-17 में "मिशन रफ्तार" की शुरुआत की जिसका लक्ष्य मालगाड़ियों की औसत गति को 25 किमी प्रति घंटे से दोगुना करके 50 किमी प्रति घंटे करना और 2021-22 के अंत तक मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति को 50 किमी प्रति घंटे से बढ़ाकर 75 किमी प्रति घंटे करना है। हालांकि, 2019-20 में मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों और मालगाड़ियों की औसत गति क्रमशः 50.6 किमी प्रति घंटे और 23.6 किमी प्रति घंटे थी।

चीन: औसत गति में सुधार

1990 के बाद से दो दशकों में, चीन में औसत यात्री गति में 60 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है। 1997 से पहले, चीन में रेल की गति केवल 80 से 100 किमी प्रति घंटे थी। 1997 से 2007 के बीच राष्ट्रीय रेल गति त्वरण अभियानों के छह चरणों के बाद, रेल की गति 120 से 300 किमी प्रति घंटे तक तेज हो गई है।

इस प्रकार, भारतीय रेल द्वारा औसत गति के संबंध में लक्ष्य अभी तक प्राप्त नहीं किए गए हैं। भारतीय रेल ने अपने नेटवर्क के कुछ खंडों में 100 से 160 किमी प्रति घंटे की मानक क्षमता और 100-130 किमी प्रति घंटे की अधिकतम अनुमेय गति (एमपीएस) के

साथ चल-स्टॉक को अपनाया है। हालांकि, लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि 97.9 प्रतिशत मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की निर्धारित गति 75 किमी प्रति घंटे से कम थी। विवरण तालिका-2.1 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.1: 2951 एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत निर्धारित गति – 'ट्रेने एक नजर में, 2019'	
औसत गति की सीमा (किमी प्रति घंटा)	एक्सप्रेस ट्रेनों की संख्या
30 से नीचे	60 (2.0 प्रतिशत)
30 से 40	219 (7.42 प्रतिशत)
40 से 50	933 (31.61 प्रतिशत)
50 से 55	578 (19.58 प्रतिशत)
55 से 75	1099 (37.42 प्रतिशत)
75 से ऊपर	62 (2.1 प्रतिशत)

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2019-20 के दौरान एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति की 2012-13 की गति से तुलना की। तालिका 2.2 इंगित करती है कि समान दूरी की यात्रा के लिए यात्रा-समय ईएमयू और यात्री ट्रेनों में अधिक हो गया है तथा मेल/एक्सप्रेस वर्ग में मामूली गिरावट हुई है।

तालिका 2.2: यात्रा समय की तुलना				
ट्रेन का प्रकार	2012-13 ¹⁶		2019 ¹⁷ -20	
	ट्रेनों की संख्या	यात्रा का समय घंटे: मिनट	ट्रेनों की संख्या	यात्रा का समय घंटे: मिनट
ईएमयू (50 किमी के लिए)	4728	1:13	5396	1:19
मेल/एक्सप्रेस (1000 किमी के लिए)	3187	19:52	4058	19:47
यात्री ट्रेनें (1000 किमी के लिए)	4201	27:37	3715	29:51

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (नवंबर 2021) कि यात्री ट्रेनों की औसत गति विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है। कोचिंग स्टॉक, ट्रैक और संबंधित बुनियादी ढांचे में उन्नयन के साथ-साथ यात्री ट्रेनों की औसत गति में धीरे-धीरे वृद्धि हुई है। इसके अलावा, यात्री सेवाओं की संख्या में तेजी से वृद्धि हुई है, भारतीय रेल ने औसतन प्रति वर्ष लगभग 200 ट्रेनों को बिना बुनियादी ढांचे के कार्यों में संगत वृद्धि के प्रारम्भ किया है,। अपने ट्रैफिक सिम्युलेटर का उपयोग करके आईआईटी बॉम्बे की सहायता से किए गए समय सारणी के युक्तिकरण के हाल ही में संपन्न अभ्यास के तहत, भारतीय रेल 2000 से अधिक ट्रेनों की गति को बढ़ाने में सफल रहा है। इस अभ्यास के तहत, 900 से अधिक ट्रेनों के यात्रा समय में एक घंटे से अधिक की कमी की गई है, जबकि 1600 ट्रेनों के यात्रा समय में 30 मिनट से अधिक की कमी की गई है। 362 यात्री ट्रेनों को तेज गति की मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में परिवर्तित किया गया है जबकि 120 मेल/एक्सप्रेस को सुपर फास्ट सेवा में परिवर्तित किया गया है। समय सारणी को युक्तिसंगत बनाकर यात्री ट्रेन सेवाओं की औसत गति में 5 प्रतिशत की वृद्धि हासिल की गई है।

रेल मंत्रालय के द्वारा स्वयं किए गए जीरो बेस्ड टाइम टेबलिंग अभ्यास के परिणाम यह दर्शाते हैं कि संसाधनों के इष्टतम उपयोग का दोहन पहले नहीं किया गया था।

¹⁶ 2012-13 में ईएमयू, मेल/एक्सप्रेस (एम/ई) और यात्री ट्रेनों की औसत गति क्रमशः 40.7 किमी/घंटा, 50.4 किमी/घंटा और 36.1 किमी/घंटा थी।

¹⁷ 2019-20 में ईएमयू, एम/ई और पैसंजर ट्रेनों की औसत गति क्रमशः 37.9 किलोमीटर प्रति घंटे, 50.6 किलोमीटर प्रति घंटे और 33.5 किलोमीटर प्रति घंटे थी।

अधिकतम अनुमेय गति (एमपीएस): वर्ष 1960 से 2016-17 के बीच यात्री ट्रेनों की 160 किमी प्रति घंटे की गति और मालगाड़ियों की 100 किमी प्रति घंटे की गति प्राप्त करने का लक्ष्य कई अवसरों¹⁸ पर निर्धारित किया गया था। गति बढ़ाने की समय सीमा में निरंतर संशोधन किया गया। हालांकि, वर्ष 2019-20 तक इसे हासिल नहीं किया जा सका है। इसी प्रकार, कई वर्षों की योजना और लक्ष्य के बाद भी, राजधानी और शताब्दी ट्रेनों के अधिकतम अनुमेय गति में उनके प्रारम्भ किए जाने के बाद से लेकर अभी तक कोई बदलाव नहीं हुआ है। भारत में राजधानी/शताब्दी ट्रेनों और अन्य मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की अधिकतम अनुमेय गति (एमपीएस) क्रमशः 130 किमी प्रति घंटा और 110 किमी प्रति घंटा है। मार्च 2020 तक, भारत में शीर्ष गति 160 किमी प्रति घंटे है और वह भी सीमित खंडों में कुछेक विशेष ट्रेनों के लिए।

दिसंबर 2019 के अंत में, भारतीय रेल नेटवर्क पर स्वर्णिम चतुर्भुज-गोल्डन विकर्ण मार्गों के 9890 रूट किमी में से केवल 3030 रूट किमी (30.6 प्रतिशत) 130 किमी प्रति घंटे की गति से ट्रेन परिचालन के लिए उपयुक्त हैं।

लेखापरीक्षा ने जोनों में ट्रेनों की निर्धारित गति का विश्लेषण भी किया¹⁹ जिसके परिणाम दर्शाते हैं कि:

- एक्सप्रेस ट्रेनों²⁰ की औसत निर्धारित गति उमरे में उच्चतम (61.98 किमी/घंटा) और उ.पू.रे. (44.84 किमी/घंटा) में न्यूनतम था।
- 16 जोनों में से केवल पांच में (उमरे, उपरे, दमरे, दपूमरे और पमरे) एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति 55²¹ किमी प्रति घंटे से अधिक थी।

¹⁸ (1) आधुनिकीकरण योजना 2005-10 (नवंबर 2004 में) - 150 किमी प्रति घंटे-दिल्ली पटना हावड़ा और दिल्ली चेन्नई। (2) आईआर विजन 2020 (2009) - 160 से 200 किमी प्रति घंटे। (3) नई दिल्ली हावड़ा और नई दिल्ली मुंबई मार्ग में गति को बढ़ाकर 160 किमी प्रति घंटे करने के लिए 2017 में कार्य स्वीकृत।

¹⁹ आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 704

²⁰ उपनगरीय सहित सभी प्रकार के ट्रेन समूह (आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 704 - कुल ट्रेनें 10591)

²¹ भारतीय रेल द्वारा एक मेल/एक्सप्रेस ट्रेन को सुपरफास्ट के रूप में नामित करने के लिए निर्धारित मानदंड 55 किलोमीटर प्रति घंटे है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि 130 किमी प्रति घंटे की प्रमाणित गति वाले एलएचबी कोचों को शामिल करने के साथ, ऐसे कोचों के साथ चलने वाली ट्रेनों को भी 130 किमी प्रति घंटे पर चार्ज किया गया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कुछ ट्रेनें ऐसी भी हैं जिनमें एलएचबी कोच शामिल किए गए थे लेकिन वे अभी भी केवल 110 किमी प्रति घंटे के एमपीएस पर निर्धारित हैं।

2.1.8.1 समयपालन प्रदर्शन – यात्री ट्रेनें

भारतीय रेल अंतिम गंतव्य स्टेशनों पर ट्रेनों की समयबद्धता को मापता है। अन्य देशों में, इसे प्रारंभिक स्टेशन, मध्यवर्ती स्टेशनों और अंतिम गंतव्य स्टेशन पर भी मापा जाता है।

इसके अलावा, समयबद्धता को मापने के लिए, भारतीय रेल निर्धारित समय के संदर्भ में 15 मिनट की देरी की अतिरिक्त अनुमति प्रदान करता है। जैसा कि तालिका 2.3 में दिखाया गया है, अन्य देशों में इससे अधिक सख्त सीमा है।

तालिका 2.3: विभिन्न देशों में समयबद्धता को मापने के मानदंड	
देश	समयपालन मानदंड
जापान	सेकंड में ²²
नीदरलैंड	3 मिनट
जर्मनी और रूस	5 मिनट
ग्रेट ब्रिटेन	10 मिनट
भारत	15 मिनट

निम्न मानक और उच्च सीमा के बावजूद, भारतीय रेल पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की समयबद्धता 79 प्रतिशत (2012-13) से घटकर 69.23 प्रतिशत (2018-19) हो गई है, वह भी केवल अंतिम स्टेशनों के आधार पर। आईसीएमएस की रिपोर्ट के अनुसार 2012-13 और 2018-19 के दौरान जोनों में सबसे खराब समयबद्धता उमरे में थी।

वर्ष 2015-16 में चली कुल 5.86 लाख ट्रेनों में से 1.27 लाख एक्सप्रेस ट्रेनें देरी से गंतव्य स्टेशन पहुंचीं। 2018-19 के दौरान विलंबित ट्रेनों की संख्या में 43 प्रतिशत की वृद्धि हुई। 6.22 लाख ट्रेनों में से 1.82 लाख ट्रेनों ने 15 मिनट के समयबद्धता मानक

²² जापान में, निर्धारित समय से पहले पहुंची ट्रेन भी समयपालन रहित मानी जाती है।

को पूरा नहीं किया। वर्ष 2015-16 और 2018-19 के दौरान भारतीय रेल के तीन जोनल रेलवे- उमरे, पूमरे और उरे ने कुल विलंब²³ में समेकित रूप से क्रमशः 69 और 67 प्रतिशत का योगदान दिया।

लेखापरीक्षा द्वारा शिकायत प्रबंधन प्रणाली की समीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में समयबद्धता पर शिकायत मामलों की संख्या में तीव्र वृद्धि हुई है। वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 की अवधि के दौरान ट्रेनों के देरी से चलने के लिए प्रणाली में दर्ज शिकायतों की संख्या क्रमशः 9112, 20025 और 35793 थी। 2018-19 में शिकायतें बढ़कर 40077 (वर्ष 2015-16 की तुलना में 340 प्रतिशत की वृद्धि) हो गईं।

लेखापरीक्षा ने आईसीएमएस प्रतिवेदन संख्या 201 से 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के आंकड़ों का विश्लेषण किया और देखा कि आईसीएमएस के माध्यम से प्रतिवर्ष औसतन 13,15,456 ट्रेनों की सूचना प्रतिवेदित की जाती है। इनमें से केवल 29.64 प्रतिशत ट्रेनें (3,89,877 ट्रेनें) समय पर (आरटी) पहुंचीं और 20.17 प्रतिशत ट्रेनें (2,65,391 ट्रेनें) समय से पहले (बीटी) पहुंचीं। बाकी 50.19 प्रतिशत ट्रेनें (6,60,188 ट्रेनें) देरी से चली। निर्धारित समय से पहले पहुंचने के मामले अतिरिक्त भत्ते के प्रावधान के कारण दोषपूर्ण समय सारणी को दर्शाते हैं।

रेल मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2021) कि भारतीय रेल यात्रा समाप्ति के आधार पर समयबद्धता को मापता है। हालांकि, परिचालन की मॉनिटरिंग निरंतर और वास्तविक समय आधार पर की जाती है। समयपालन प्रदर्शन को परिप्रेक्ष्य में रखने के लिए यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि 2012-2013 और 2018-2019 के बीच, ट्रेन सेवाओं की संख्या में 20 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

लेखापरीक्षा का मत है कि केवल यात्रा समाप्ति आधार पर मापी गई समयबद्धता वैश्विक सर्वोत्तम प्रथाओं के अनुरूप नहीं है। लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्प्यूटरीकृत समय सारणी, ट्रेनों के समूहन द्वंद समाधान और एकीकृत रखरखाव द्वारा ट्रेनों की समयबद्धता में सुधार किया जा सकता है।

²³ आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 35 और 71

2.1.8.2 (क) औसत गति

मिशन रफ्तार के लक्ष्य के विपरीत, पूमरे, पूरे, उपूरे, उसीरे, उरे और दपरे में मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की निर्धारित औसत गति 50 किमी प्रति घंटे से कम रही। न्यूनतम निर्धारित औसत गति उपूरे में 44.85 किमी प्रति घंटे और अधिकतम उमरे में 62.04 किमी प्रति घंटे थी। क्षेत्रवार विवरण अनुलग्नक 2.2 में दर्शाया गया है।

भारतीय रेल पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति 'मिशन रफ्तार' के कार्यान्वयन के चार साल बाद भी समान स्तर पर रही है। 2014-15 से 2018-19 के दौरान भारतीय रेल पर सुपरफास्ट/मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की वास्तविक औसत गति तालिका 2.4 में दर्शाई गई है।

तालिका 2.4: भारतीय रेल पर सुपरफास्ट/मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की वास्तविक औसत गति		
वर्ष	मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति	आईसीएमएस के माध्यम से रिपोर्ट की गई ट्रेनों की संख्या
2014-15	51	5,57,023
2015-16	50.95	5,66,231
2016-17	50.61	5,78,542
2017-18	50.25	5,77,740
2018-19	50.20	5,93,358

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि मिशन रफ्तार का एक घटक पारंपरिक यात्री ट्रेनों को तेज गति से चलने वाली मेमू सेवाओं के साथ बदलना था। 2016-17 से 2019-20 के दौरान, 326 ट्रेनों को मेमू सेवाओं में लाभकारी रूप से परिवर्तित किया गया है। इसके अलावा, युक्तिकरण अभ्यास के तहत पूमरे, पूरे, उपूरे, उसीरे, उरे और दपरे पर 120 ट्रेनों (एकल में) को सुपरफास्ट श्रेणी तक गति प्रदान की गई है। इसके अलावा, भारतीय रेल में, यात्री ट्रेन सेवाओं की औसत गति में 5 प्रतिशत की वृद्धि हासिल की गई है। पूतरे पर ट्रेनों की औसत गति 53.28 किमी प्रति घंटे से बढ़ाकर 55.05 किमी प्रति घंटे कर दी गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मिशन रफ्तार के कार्यान्वयन से पहले 2015-16 में ईएमयू ट्रेनों की औसत गति 41 किमी प्रति घंटे थी। तेज गति से चलने वाली ईएमयू सेवाओं को शामिल करने के बावजूद, 2019-20 के दौरान औसत गति घटकर 37.9 किमी प्रति घंटे हो गई। इस प्रकार, ट्रेनों को मेमू/डेमू में बदलने के बावजूद ईएमयू ट्रेनों की औसत गति में कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं हुआ था।

2.1.8.2 (ख) विशिष्ट ट्रेनों का विश्लेषण

(1) लेखापरीक्षा ने वर्ष 2012 और 2019 में 300 ट्रेनों²⁴ के यात्रा समय (प्रारंभिक से अंतिम स्टेशन के आधार पर) की दिच्छिक रूप से नमूना जांच की। यह देखा गया कि इन ट्रेनों के यात्रा समय में लगभग 15 मिनट की कुल औसत वृद्धि हो गई है।

यात्री सेवाओं की तरह माल ढुलाई सेवाओं की औसत गति में भी गिरावट आई है। ऑपरेशन चेतक में 100/75 किमी प्रति घंटे की निर्धारित गति के मुकाबले भारतीय रेल के विभिन्न खंडों में माल पथ की नियोजित औसत गति कम है। उदाहरण के लिए, उमरे के प्रयागराज मंडल में मालगाड़ियों की निर्धारित गति डीडीयू-पीआरवाईजे और पीआरवाईजे-जीएमसी खंडों के बीच अप और डाउन दिशा में 30 किमी प्रति घंटे से भी कम है। मिश्रित यातायात व्यवस्था में, माल गाड़ियों की धीमी गति अन्य ट्रेनों के साथ अवरोध उत्पन्न करती है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि 10 वर्षों की अवधि में ट्रेन सेवाओं में 1.5 गुना से अधिक की वृद्धि हुई है। 2006-07 के दौरान मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की औसत गति 48.5 किलोमीटर प्रति घंटे थी जबकि 2018-19 के दौरान यह 50.2 किलोमीटर प्रति घंटे थी। समय सारणी अभ्यास के युक्तिकरण के तहत, मौजूदा बुनियादी ढांचे के भीतर यात्री ट्रेन सेवाओं की औसत गति में 5 प्रतिशत की वृद्धि हासिल की गई है। अभ्यास के तहत, 900 से अधिक ट्रेनों के यात्रा समय में एक घंटे से अधिक की कमी की गई है, जबकि 1600 ट्रेनों के यात्रा समय में 30 मिनट से अधिक की कमी की गई है।

लेखापरीक्षा का मत है कि ट्रैक अवसंरचना, चल स्टॉक और सिग्नलिंग प्रणाली के उन्नयन के बावजूद, 10 वर्षों में औसत गति में केवल 3.5 प्रतिशत की वृद्धि एक बेहतर उपलब्धि नहीं है।

(2) लेखापरीक्षा ने 2015-16 और 2018-19 में सबसे खराब समयबद्धता वाली 50 एक्सप्रेस ट्रेनों का विश्लेषण किया। इन दो वर्षों में 23 ट्रेनें समान हैं। वर्ष 2015-16 और 2018-19 के दौरान, इन 50 ट्रेनों का सर्वश्रेष्ठ समयबद्धता प्रदर्शन क्रमशः 21.86

²⁴ ट्रेने एक नज़र में (जुलाई, 2019 और जुलाई 2012) की सभी एक्सप्रेस ट्रेनों का 10 प्रतिशत

प्रतिशत और 13 प्रतिशत था। 24 प्रतिशत तक भर्तों²⁵ (ईए+टीए) के प्रावधान के बावजूद, 2015-16 में इन ट्रेनों के लिए प्रति ट्रिप औसत देरी 231 मिनट (कुल यात्रा-समय का 15.71 प्रतिशत) और 2018-19 में 225 मिनट (कुल यात्रा-समय का 15.57 प्रतिशत) थी। *इनमें से कुछ ट्रेनें, जैसे नॉर्थ ईस्ट एक्सप्रेस (12505), कैफियत एक्सप्रेस (12226) की 2018-19 में समयबद्धता शून्य प्रतिशत थी यानी इनमें से कोई भी ट्रेन परिचालनों के पूरे वर्ष के दौरान किसी भी दिन समय पर नहीं पहुंची।*

2.1.8.2 (ग) भारतीय रेल में सुपरफास्ट ट्रेनों का मानदंड

मई 2007 में, भारतीय रेल ने निर्णय लिया कि यदि किसी ट्रेन की औसत गति, अप और डाउन दोनों दिशाओं में, ब्रॉड गेज पर न्यूनतम 55 किमी प्रति घंटे और मीटर गेज पर 45 किमी प्रति घंटे है, तो इसे सुपरफास्ट (सु.फा.) ट्रेन माना जाएगा।

चल स्टॉक और खंड अनुमेय गति को देखते हुए, सुपरफास्ट के रूप में ट्रेन को वर्गीकृत करने के लिए 55 किमी प्रति घंटे का मानदंड अपने आप में कमतर है। 2007 के बाद से सुपरफास्ट ट्रेनों के वर्गीकरण के मानदंड में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेल की 478 सुपरफास्ट ट्रेनों में से 123 सुपरफास्ट ट्रेनों की निर्धारित गति 55 किमी प्रति घंटे से कम है।

रेल मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2021) कि सुपरफास्ट ट्रेन में सेवाओं के वर्गीकरण से संबंधित मौजूदा नीति यह निर्धारित करती है कि ट्रेनों की औसत गति आधोपांत 55 किमी प्रति घंटे से अधिक होनी चाहिए ताकि सुपर फास्ट सेवा के रूप में अर्हता प्राप्त की जा सके।

रेलवे इस तथ्य पर मौन है कि सुपरफास्ट के रूप में वर्गीकृत 123 ट्रेनें वास्तव में मौजूदा नीति मानदंडों के अनुसार निर्धारित 55 किमी प्रति घंटे से कम की औसत गति से चलने के लिए निर्धारित थीं।

²⁵ ईए- इंजीनियरिंग अलाउंस, टीए- यातायात अलाउंस

2.1.8.3 समयबद्धता: मालगाड़ियाँ

जैसा कि तालिका 2.5 में दर्शाया गया है, यात्री सेवाओं के समान, रेलवे प्रणाली में माल ढुलाई सेवाओं की औसत गति में भी गिरावट आई:

तालिका 2.5: यात्रा-समय			
2012-13 ²⁶		2019-20 ²⁷	
मालगाड़ियों की संख्या	1000 किमी. के लिए यात्रा-समय घंटे: मिनट	मालगाड़ियों की संख्या	1000 किमी. के लिए यात्रा-समय घंटे: मिनट
7421	39:12	8479	42:22

भारतीय रेल द्वारा मालगाड़ियों की औसत गति को दोगुना करने के लक्ष्य के विपरीत, मालगाड़ियों की वास्तविक औसत गति में 7.45 प्रतिशत की गिरावट आई है। धीमी गति से चलने वाली मालगाड़ियां ट्रैक की उपलब्धता को कम करती हैं, जिससे यात्री ट्रेनों पर भी असर पड़ता है।

कुछ जोनों में, मालगाड़ियों के पथों (मालगाड़ियों के परिचालन हेतु समय विंडो) को कार्य संचालन समय सारणी में शामिल किया गया है, इसके अलावा, मालगाड़ियों का परिचालन कार्यक्रम समान्यतः निर्धारित ही नहीं है। नतीजतन, मालगाड़ियों के चालन में समयबद्धता को मापा नहीं जा सकता है।

2.1.8.3 (क) माल सुपुर्दगी के समय की गारंटी

लेखापरीक्षा में देखा गया कि भारतीय रेल ने मालगाड़ियों द्वारा माल की सुपुर्दगी का समय और मालगाड़ियों के चलने का कार्यक्रम निर्धारित नहीं किया है। यात्री ट्रेनों के चलने के समय के बाद, माल ढुलाई सेवाओं के लिए पथ प्रदान किया जाता है। नियमित मालगाड़ियों के लिए भी कोई गारंटी / सुनिश्चित डिलीवरी समय नहीं है।

दूरे में दो मार्गों²⁸ में ऑटो रेक को समय सारणी²⁹ से चलाने की कोशिश की गई है। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि लिया गया वास्तविक समय रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित समय से 34 से 134 प्रतिशत तक अधिक था।

²⁶ 2012-13 में मालगाड़ी की औसत गति 25.5 किमी प्रति घंटा थी

²⁷ 2019-20 में मालगाड़ी की औसत गति 23.6 किमी/घंटा थी

²⁸ पूर्व मेलपक्कम (एमएलपीएम) - कॉनकॉर नीमराना का ग्रीनफील्ड पीएफटी और पूर्व मेलपक्कम (एमएलपीएम)-चांगसारी (सीजीएस)।

नवाचार: भारतीय रेल ने मालगाड़ियों के लिए समय सारणी पेश करने का प्रयास किया है। अक्टूबर 2020 में 97 मालगाड़ियों की समय सारणी पेश की गयी थी। हालांकि, इन ट्रेनों की औसत गति केवल 36 किमी प्रति घंटे (सीमा - 55 किमी प्रति घंटे से 20 किमी प्रति घंटे) निर्धारित की गई थी, अर्थात् 50 किमी प्रति घंटे के लक्ष्य से 28 प्रतिशत तक कम।

2.1.8.4 भारतीय रेल द्वारा किया गया निवेश और इसके परिणाम

भारतीय रेल ने चल स्टॉक की खरीद और बुनियादी ढांचे के विकास के लिए काफी राशि खर्च की है किन्तु यात्रा-समय और परिणामी समयबद्धता प्रदर्शन में नही के बराबर ही सुधार हुआ है।

पिछले दशक के दौरान भारतीय रेल का बुनियादी ढांचे में निवेश और ट्रेनों की समयबद्धता और औसत गति के तदनुरूपी गतिशीलता परिणाम तालिका 2.6 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 2.6: निवेश और परिणाम (₹ करोड़ में)								
वर्ष	निवेश					गतिशीलता परिणाम		
	नई रेल लाइन	गेज़ परिवर्तन	दोहरीकरण	विद्युतीकरण	ट्रैक नवीनीकरण	एम/ई ट्रेनों की समयबद्धता	एम/ई ट्रेनों की औसत गति	मालगाड़ियों की औसत गति
2008-09	3151	2989	1831	783	4141	69.1	49.9	25.7
2009-10	3638	3320	2372	713	2629	74	50	25.8
2010-11	5262	2845	2115	640	2604	69	50.1	25.6
2011-12	5327	2527	2251	830	3210	77	50.3	25
2012-13	5292	2401	2470	964	3604	79	50.4	25.5
2013-14	5801	2874	2961	1265	3666	82.67	50.6	25.9
2014-15	7107	3520	3859	1387	3734	79.37	50.8	24.2
2015-16	13210	3616	10472	2265	4368	77.51	50.9	23.4
2016-17	14320	3770	9093	2871	5076	76.69	50.6	23.7
2017-18	8195	2880	11240	3770	7728	71.39	50.3	23.3
2018-19	9396	4055	15168	5931	8242	69.23	50.2	23.2
कुल	80699	34797	63832	21419	49002			
कुल व्यय ₹ 2,49,749 करोड़						स्रोत: संबंधित वर्षों के लिए भारतीय रेल की वार्षिक पुस्तकें		

²⁹ पूर्व मेलपक्कम (एमएलपीएम)- कॉनकॉर नीमराना का ग्रीनफील्ड पीएफटी, रेलवे बोर्ड के परिपत्र संख्या 2015/टीसी(एफएम)/4/8 दिनांक 11.07.2016 और पूर्व मेलपक्कम (एमएलपीएम) द्वारा अधिसूचित कठ्वास (सीएमएलके) द्वारा सेवा प्रदान किया गया -चांगसारी (सीजीएस) को रेलवे बोर्ड के परिपत्र सं.2015/टीसी(एफएम)/4/8 दिनांक 16.01.2019 द्वारा अधिसूचित किया गया

वर्ष 2015 के बाद से पूंजी निवेश में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। हालांकि, एक दशक में बुनियादी ढांचे के निर्माण और परिसंपत्ति अधिग्रहण की दिशा में निवेश में वृद्धि से यात्रा-समय (उच्च औसत गति), बेहतर समयबद्धता और गारंटीकृत माल सुपुर्दगी करने के परिणाम प्राप्त नहीं हो सके हैं।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि भारतीय रेल मंडलीय, जोनल और रेलवे बोर्ड स्तरों पर समयपालन हानि के मामलों की नियमित रूप से निगरानी करता है और सुधारात्मक कार्रवाई करता है। प्रदर्शन में गिरावट को रेलवे प्रशासन के नियंत्रण से परे बाहरी कारकों सहित मामलों के आधार पर कारणों के संदर्भ में देखा जाना चाहिये। चालू वित्तीय वर्ष में 30 सितंबर, 2021 तक, भारतीय रेल की समयबद्धता 94.29 प्रतिशत तक दर्ज की गई है (वर्ष 2019-20 में 75.38 प्रतिशत की तुलना में वर्ष 2020-21 में 94.29 प्रतिशत जो 25 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि है)।

उत्तर विश्वसनीय नहीं है क्योंकि दो वर्ष की अवधि (2017-19) के लिए बाह्य कारकों का कुल योगदान मात्र 12.89 प्रतिशत था। वर्ष 2020-21 की उपलब्धि प्रासंगिक नहीं है, क्योंकि बहुत सीमित संख्या में केवल विशेष ट्रेनों (यात्री ट्रेनों को छोड़कर) ही कोविड महामारी के कारण परिचालन में थीं।

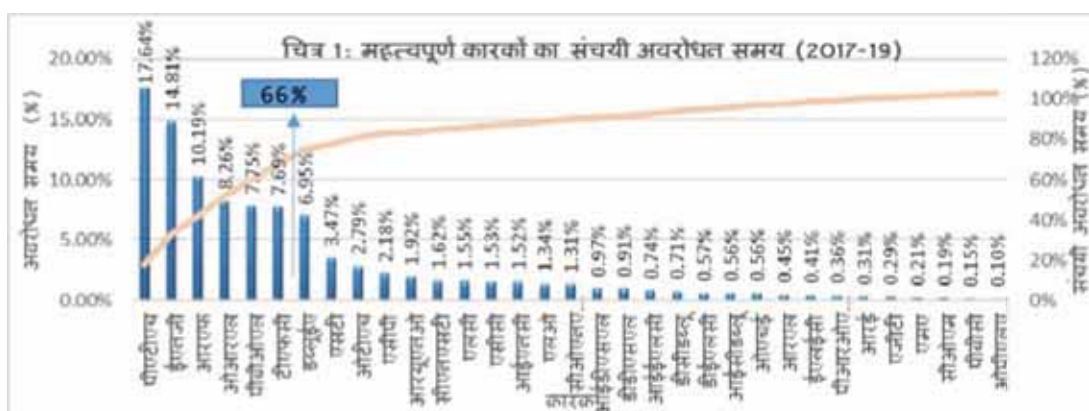
2.1.8.5 समयबद्धता को प्रभावित करने वाले महत्वपूर्ण कारक

लेखापरीक्षा ने यात्री ट्रेनों के समयबद्धता को प्रभावित करने वाले महत्वपूर्ण कारकों का विश्लेषण किया।

आईसीएमएस³⁰ उन सभी घटनाओं को दर्ज करता है जिनके कारण ट्रेन के परिचालनों में देरी हुई और इन घटनाओं को 33 कारकों के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाता है। ट्रेन परिचालनों में देरी के लिए महत्वपूर्ण कारकों का आकलन करने के लिए वर्ष 2017-18 और 2018-19 की अवधि के लिए आईसीएमएस डेटा का लेखापरीक्षा विश्लेषण किया गया, जिसमें सभी 16 जोनल रेलवे की सभी मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को शामिल किया गया।

³⁰ भारतीय रेल में कोचिंग परिचालनों के प्रबंधन और प्रबंधकों के लिए प्रतिवेदन तैयार करने के लिए एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) का उपयोग किया जाता है।

33 कारकों में से, प्रमुख छह कारक भारतीय रेल नेटवर्क पर ट्रेनों के 66 प्रतिशत अवरोधन का कारण बने। ये कारक हैं पथ की अनुपलब्धता, इंजीनियरिंग, विभिन्न जोनल रेलवे (जेडआर) द्वारा ट्रेनों के समय का पुनर्निर्धारण, अन्य रेलवे से देरी, नियोजित ब्लॉक ओपन लाइन और यातायात 2017-18 और 2018-19 के दौरान इन सभी घटनाओं का एक पैरेटो चार्ट और ट्रेनों के अवरोधन को चित्र 1 में दर्शाया गया है। ये सभी प्रमुख छह कारक आंतरिक हैं और भारतीय रेल द्वारा नियंत्रित करने योग्य हैं। कारकों की सूची अनुलग्नक 2.3 के रूप में संलग्न है।



(स्रोत: आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 102)

जैसा कि आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 102 के विश्लेषण से पाया गया, वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान, इन 33 कारकों के कारण 1,62,581 और 1,78,980 ट्रेन सेवाओं के परिचालन में विलंब हुआ। इन कारकों ने भारतीय रेल पर दो वर्षों के लिए मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को कुल 6.65 करोड़ मिनट की देरी में योगदान दिया। 2017-18 और 2018-19 के दौरान अवरोधित ट्रेनों का जोनल रेलवे वार विवरण अनुलग्नक 2.4 में दर्शाया गया है।

33 कारकों में से, समयबद्धता हानि के 27 कारक रेलवे द्वारा नियंत्रित किए जा सकने वाले आंतरिक कारक हैं, और शेष छह बाहरी कारक³¹ हैं। दो साल की अवधि (2017-19) के लिए बाहरी कारकों का कुल योगदान 12.89 प्रतिशत³² था।

³¹ बाहरी कारकों में प्रतिकूल मौसम की स्थिति (कोहरा), रुक-रुक कर आने वाली प्राकृतिक आपदाएं जैसे भारी बारिश, मवेशियों और मनुष्यों के रेल पथ पर आने से जुड़े मामलों, सार्वजनिक आंदोलन और बंद सहित बहुआयामी कानून और व्यवस्था की समस्याएं तथा रेलवे परिसंपत्ति की चोरी, अलार्म चैन पुलिंग जैसी शरारती गतिविधियां शामिल हैं। लेखा परीक्षा में इन छह कारकों का विश्लेषण नहीं किया गया था।

³² मौसम- 6.95 प्रतिशत, एसीपी- 2.18 प्रतिशत; रनओवर- 1.92 प्रतिशत; कानून और व्यवस्था- 1.34 प्रतिशत; आंदोलन- 0.29 प्रतिशत और शरारती गतिविधियां- 0.21 प्रतिशत।

16 जोनल रेलवे में से 60 प्रतिशत से अधिक अवरोधन उत्तर रेलवे (उरे), उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), और पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) में हुआ। इन तीन जोनल रेलों में ट्रेनों का अवरोधन इन दो वर्षों के दौरान 4.19 करोड़ मिनट तक हुआ। "इंजीनियरिंग" और "विभिन्न रेलवे के अंतर्गत ट्रेनों के पुनर्निर्धारण" के कारण हुई देरी उरे में शीर्ष दो महत्वपूर्ण कारक थे और "पथ की उपलब्धता" और "इंजीनियरिंग" के कारण देरी पूमरे के लिए शीर्ष दो महत्वपूर्ण कारक थे। उमरे में "पथ की उपलब्धता" (बाधा रहित खंड) और "यातायात" (विविध प्रकार की अनिर्धारित ट्रेनों की उच्च सघनता) के कारण मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के अवरोधन के शीर्ष दो कारक थे। परिणाम तालिका 2.7 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 2.7: वर्ष 2017-18 और 2018-19 में जोनल रेलवे में शीर्ष दो नियंत्रणीय कारक		
जोनल रेलवे	कारक (प्रतिशत)	कुल (प्रतिशत)
उरे	इंजीनियरिंग (27.56)	42.50
	विभिन्न रेलवे के अंतर्गत ट्रेनों का पुनर्निर्धारण (14.94)	
पूमरे	इंजीनियरिंग (14.91)	32.48
	पथ की उपलब्धता (17.57)	
उमरे	पथ की उपलब्धता (35.26)	54.91
	यातायात (19.65)	

इन तीन जोनल रेलवे ने छह नियंत्रणीय आंतरिक कारकों में से शीर्ष दो को पर्याप्त रूप से नियंत्रित नहीं किया है।

निरंतर ट्रेन के अवरोधनों की निगरानी किए जाने के बावजूद, भारतीय रेल ने आंतरिक कारकों का पर्याप्त रूप से समाधान करने के उपायों को नहीं किया है। इसके अलावा, इस कारण ट्रेनों के अवरोधन का सिलसिला साल दर साल जारी है।

उत्तर में, रेल मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2021) कि बाहरी कारक जैसे कोहरा, आंदोलन, अलार्म चैन पुलिंग, रन ओवर आदि भी यातायात की भीड़ का कारण बनते हैं जिससे अवरोधन होता है। इसके अलावा, ढांचागत आदानों के माध्यम से यातायात की भीड़ को कम करने के लिए विभिन्न स्तरों पर निरंतर निगरानी भी की जाती है। मौजूदा पटरियों पर नई ट्रेनों की शुरुआत पहले शुरू की गई ट्रेनों के समय को प्रभावित करती है। समयपालन प्रदर्शन को परिप्रेक्ष्य में रखने के लिए यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि 2012-2013 और 2018-2019 के बीच, ट्रेन सेवाओं की संख्या में 20 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

लेखापरीक्षा ने इस प्रतिवेदन में पहले ही बताया कि बाहरी कारक का योगदान केवल 12.89 प्रतिशत (2017-19) है और छह आंतरिक कारक जिन्होंने 66 प्रतिशत का योगदान दिया और जिन्हें भारतीय रेल द्वारा अच्छी तरह से नियंत्रित किया जा सकता था, उन कारकों को पर्याप्त रूप से नियंत्रित नहीं किया गया। समयबद्धता प्रदर्शन जो 2012-13 के दौरान 79 प्रतिशत था, 2019-20 के दौरान घटकर 75.69 प्रतिशत हो गया।

समयबद्धता हानि के लिए जिम्मेवार कुल 33 कारकों में से, लेखापरीक्षा ने आंतरिक कारकों पथ उपलब्धता, इंजीनियरिंग आधार पर देरी, यातायात ब्लॉक (पीबीओएल) के कारण देरी और ट्रेनों का पुनर्निर्धारण का विश्लेषण किया।

2.1.8.5 (क) पथ उपलब्धता

पथ उपलब्धता अर्थात् ट्रेन चलाने के लिए अवरोध मुक्त रेल खंड, ट्रेनों के सुचारु संचालन के लिए प्राथमिक आवश्यकता है। ट्रेनें सही समय पर शुरू हुईं लेकिन पथ की अनुपलब्धता के कारण विलंबित हो गईं, यह अक्षम निगरानी तंत्र को दर्शाता है। पथ की अनुपलब्धता के निर्धारित कारण निम्नलिखित हैं:

(i) समय सारणी में विरोधाभास

एक नियम के रूप में, सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु एक ब्लॉक खंड में एक समय पर केवल एक ट्रेन चलनी चाहिए। तथापि, समय-सारणी में अधिक ट्रेनों की आवाजाही के लिए एक ब्लॉक खंड में एक से अधिक ट्रेनें निर्धारित की जाती हैं। इसे विरोधाभास कहा जाता है। विरोधाभास के परिणामस्वरूप किसी एक ट्रेन को दूसरी ट्रेन से अधिक वरीयता दी जाती है और अतिरिक्त अनुमति की आवश्यकता होती है।

पूमरे, उरे और उमरे में समयबद्धता के नुकसान का मुख्य कारण पथ की अनुपलब्धता अर्थात् रेल खंड में भीड़भाड़ है, जो ट्रेनों को चलाने की क्षमता की कमी को दर्शाता है। यह अन्य बातों के साथ-साथ समय सारणी में मौजूद पथ के अंतर्निर्मित विरोधाभास के कारण होता है अर्थात् एक ही खंड में एक से अधिक ट्रेनों को एक साथ चार्ट किया जाता है। लेखापरीक्षा ने नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए रेलसिस सॉफ्टवेयर पर सिमुलेशन विश्लेषण किया। परिणामों ने मार्ग में चलने वाली यात्री ट्रेनों के 12,466

विरोधाभास का संकेत दिया। इसी प्रकार, सतसंग³³ पर क्रिस द्वारा किए गए अनुकरण अभ्यास के अनुसार, प्रयागराज मंडल में 808³⁴ से अधिक विरोधाभास हैं। ये अतिरिक्त अनुमतियों, साइड-ट्रैकिंग और लूप लाइनों के माध्यम से आवाजाही आदि के कारण उत्पन्न होते हैं।

रेल मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2021) कि समय सारणी में विरोधाभासों का प्रमुख कारण लाइन क्षमता है। पश्चिम रेलवे के ट्रंक रूट पर कई खंडों में लाइन क्षमता उपयोग (रखरखाव मार्जिन के साथ) 150 प्रतिशत से अधिक है। नई ट्रेनों की समय सारणी तैयार करने में यह एक गंभीर बाधा है।

कम्प्यूटरीकृत समय सारणी और समान प्रकार की ट्रेनों के समूहन द्वारा समय सारणी के अवरोध को हल/कम किया जा सकता है।

(ii) ट्रैफिक नोड्स पर भीड़भाड़

रेल पथ दोहरीकरण/तिहरीकरण एवं स्वचालित सिग्नलिंग के साथ खंड की क्षमता में वृद्धि हुई, लेकिन यातायात नोड्स (जंक्शन/याई) की प्रबंधन क्षमता को उस अनुपात में नहीं बढ़ाया गया, जिसके परिणामस्वरूप परिचालन में अड़चनें आईं। प्राप्ति/प्रेषण और बहु-दिशा यातायात के संचय के कारण प्रमुख जंक्शनों के निकटवर्ती खंड में उच्च लाइन क्षमता का उपयोग होता है; प्रमुख जंक्शनों पर गाड़ियों का एकत्रण हो जाता है। उदाहरण के लिए, कानपुर सेंट्रल जंक्शन के पास लाइन क्षमता उपयोग 175 प्रतिशत (कानपुर-जूही) है और प्रयागराज क्षेत्र में यह लगभग 137 प्रतिशत है। इसी प्रकार, पटना जंक्शन (पीएनबीई) के पास, राजेन्द्र नगर (आरजेपीबी)-पीएनबीई में लाइन क्षमता उपयोग 172.6 प्रतिशत और दानापुर (डीएनआर)-पीएनबीई खंड में 170 प्रतिशत था।

यातायात नोड्स पर अधिक क्षमता उपयोग से यातायात प्रभावित हुआ कर्षण परिवर्तन, उत्क्रमण, चालक दल परिवर्तन समय, पानी भरने और वाणिज्यिक पड़ाव की आवश्यकता से जुड़े अन्य कारणों की वजह से संतृप्त मार्गों में जंक्शन स्पीड ब्रेकर बन

³³ सॉफ्टवेयर एडेड ट्रेन शेड्यूलिंग एण्ड नेटवर्क गवर्नेंस

³⁴ सीवाईजेड-टीडीएल में 41, टीडीएल-सीएनबी में 458, सीएनबी-पीआरवाईजे में 84, और पीआरवाईजे-डीडीयू सेक्शन में 225 विरोधाभास प्रयागराज मंडल की कार्य समय सारणी में 01 जुलाई 2019 से प्रभावी हैं।

जाते हैं और सेक्शनल रनिंग के बीच बचा हुआ समय, के परिणामस्वरूप यात्रा-समय के समग्र कमी और/या समयबद्धता में सुधार नहीं हुआ।

तेज गति की ट्रेन द्वारा धीमी गति की ट्रेन को ओवरटेक करने की मौजूदा प्रथा लाइन क्षमता को कम कर देती है। प्रत्येक प्राथमिकता के परिणामस्वरूप खंड क्षमता में लगभग 15 मिनट का नुकसान होता है। गतिशीलता को होने वाले नुकसान का सीधा संबंध उसके चलने के दौरान सामने आई पूर्वा की संख्या से है।

रेल मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2021) कि ट्रेनों के सुचारु आगमन और प्रस्थान, चालन को सुविधाजनक बनाने के लिए टर्मिनलों/मार्गों की उपलब्धता आवश्यक है। हालांकि, हर साल नई ट्रेनें शुरू होने और टर्मिनलों पर बढ़ती भीड़ के कारण, लाइन क्षमता उपयोग पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

(iii) नियंत्रण तंत्र और स्वामित्व (जोन बनाम मार्ग)

भारतीय रेल का नियंत्रण संगठन एक गतिशील स्थिति में, अपने पूरे नेटवर्क पर चौबीस घंटे अनवरत चलने वाली ट्रेनों में, संपत्ति के उपयोग और प्रबंधन के लिए जिम्मेदार है।

भारतीय रेल में कई कमांड और नियंत्रण केंद्र हैं। परिचालन नियंत्रण प्रणाली को वर्तमान में 16 जोनों में विभाजित किया गया है, आगे इन्हें 68 मंडलों में विभाजित किया गया है और यह क्षेत्रीय नियंत्रण स्तरों और 7000³⁵ से अधिक स्टेशनों तक विस्तारित किया गया है। खंड उन्मुख कमांड और नियंत्रण जोनल/मंडलीय इंटरचेंज बिंदुओं पर कृत्रिम सीमाएं बनाता है। इंटरचेंज बिंदुओं पर सुपुर्दगी/अधिग्रहण करने में समयबद्धता हानि के नियमित मामले होते हैं। इंटरचेंज बिंदु, जोनो और मंडलों के बीच की कृत्रिम सीमाएँ हैं। कुछ उदाहरण तालिका 2.8 में दिए गए हैं।

तालिका 2.8: इंटरचेंज बिंदुओं पर मालगाड़ियों की देरी		
इंटरचेंज बिंदु का नाम	जोन	2018-19 के दौरान अवरोधन की सीमा
झारसुगुडा	दपूरे – दपूमे	2-11936 मिनट
बीएचसी	पूतरे – दमरे	151-248 मिनट
ओडुर	दरे - दमरे	5-40 मिनट

³⁵ 2018-19 में कुल स्टेशन 7321, स्टेशन मास्टर स्टेशन के समग्र प्रभारी हैं।

तालिका 2.8: इंटरचेंज बिंदुओं पर मालगाड़ियों की देरी		
इंटरचेंज बिंदु का नाम	जोन	2018-19 के दौरान अवरोधन की सीमा
एनकेजे	दपूरमे - पमरे	171 -262 मिनट
गुडूर	दमरे - दरे	2-213 मिनट
आईटीआर	दपूरमे	66-186 मिनट
इंटरचेंज बिंदु पर 2018-19 में यात्री गाड़ियों की देरी		
गुडूर	दरे - दमरे	1384
दुव्वादा	दमरे - पूतरे	758
नागपुर	दरे -दपूरमे	482

भारतीय रेल में यातायात नियंत्रण के स्वचालित उपकरणों के साथ रूट-बाउंड परिचालन, केंद्रीकृत और एकीकृत नियंत्रण, उपलब्ध नहीं है। भारतीय रेल में मौखिक कमांड और वितरित नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। ये ज्यादातर मैनुअल और खंड उन्मुख हैं। भीड़भाड़ वाले नोड्स का प्रबंधन आसन्न खंडों के खंड नियंत्रकों के बीच ज्यादातर अनौपचारिक संचार संरचना के माध्यम से किया जाता है, साथ में केबिन कुछ प्रमुख बिंदुओं के माध्यम से परिचालन को नियंत्रित करते हैं।

नोड प्रबंधन की एक सीमा यह है कि एक विशिष्ट नियंत्रण चार्ट पर, सभी स्टेशन संसाधनों को एक स्थान पर एक साथ समेकित किया जाता है और लूप/प्लेटफॉर्म आवंटन जैसे विस्तृत निर्णय मैनुअल रूप से किए जाते हैं जो वस्तुपरक होते हैं। इंटरचेंज बिंदु पर देरी से बचने के लिए नियंत्रण तंत्र को रूट-बाउंड तरीके से कम्प्यूटरीकृत किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2021) कि कोचिंग ट्रेन सेवाओं की निगरानी और योजना एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (सीओए) के माध्यम से वास्तविक समय के आधार पर की जाती है। नियंत्रण चार्टिंग भी नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग (सीओए) में स्वचालित है, जो आईसीएमएस के साथ एकीकृत है।

रेल मंत्रालय का उत्तर युक्तियुक्त नहीं है क्योंकि लूप/प्लेटफॉर्म आवंटन जैसे निर्णय अभी भी मैनुअल रूप से लिए जा रहे हैं।

(iv) स्पीड ब्रेकर के रूप में जंक्शन/यार्ड

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2015-16 और 2018-19 के दौरान चयनित महीनों के लिए जंक्शनों/यार्डों पर लदी हुई माल गाड़ियों के असामान्य अवरोधन को देखा।

नई दिल्ली - हावड़ा मार्ग 4 के उमरे के चुनार (सीएआर), जीएमसी, पनकी (पीएनके), टूंडला (टीडीएल), सूबेदारगंज (एसएफजी) स्टेशनों पर पूमरे के डीडीयू, गया, गोमोह (जीएमओ), डीएचएन और प्रधान खूटा (पीकेए) और पूरे के बर्द्धमान (बीडब्ल्यूएन), आसनसोल, दमदम जंक्शन (डीडीजे), अंडाल (यूडीएल) और बारचक (बीसीक्यू) स्टेशन पर अवरोधन हुआ। उमरे के चोकिंग बिंदुओं पर 2015-16 में औसत अवरोधन 1 घंटा 18 मिनट से 78 घंटा 48 मिनट और 2018-19 में 01 घंटा 22 मिनट से 50 घंटा 45 मिनट तक था। पूमरे में डीडीयू-पीकेए रूट पर अधिक अवरोधन हुआ वर्ष 2015-16 और 2018-19 के जुलाई, अक्टूबर और जनवरी के महीनों के दौरान जीएमसी यार्ड में क्रमशः कुल 29 प्रतिशत और 19 प्रतिशत से अधिक मालगाड़ियों को रोका गया था। इनमें से ज्यादातर मामलों में मालगाड़ियों के रुकावट का कारण चालक दल का परिवर्तन था।

इसके अलावा, जीएमसी कानपुर की रखरखाव लाइन पर रोक जांच में औसत अवरोधन 2015-16 में 3 घंटे से बढ़कर 2018-19 में 5 घंटे हो गया। उच्च अवरोधों का मुख्य कारण रोक जांच सुविधाओं यथा कर्मचारी और आवश्यक उपकरणों का अभाव था। अन्य क्षेत्रीय रेलवे की नमूना जांच के परिणाम नीचे दिए गए हैं।

दरे	टोंडियारपेट मार्शलिंग यार्ड में, यह देखा गया कि 2015-16 के दौरान 3,782 मालगाड़ियों को चलाया गया था, जिसमें से 1,770 (48.31 प्रतिशत) ट्रेनों को अवरोधित किया गया था। 2018-19 के दौरान, 3,362 ट्रेनों में से 51 प्रतिशत ट्रेनों को रोक दिया गया था। अवरोधन का मुख्य कारण रोक फॉर्मेशन, पथ, ट्रेन परीक्षण (टीएक्सआर) था। 2015-16 और 2018-19 के दौरान औसत अवरोधन का समय दो घंटे से अधिक था।
दमरे	विजयवाड़ा (बीजेडए) माल यार्ड में प्रतिदिन औसतन 16 ट्रेनों को क्रॉसओवर मूवमेंट के कारण यार्ड में रोक दिया गया और प्रत्येक ट्रेन को प्रतिदिन 40 मिनट के लिए रोक दिया गया। इस यार्ड में कोई चालक दल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस) नहीं है और चालक दल बीजेडए चालक दल लॉबी से चार पहिया गाड़ी से ड्यूटी में शामिल होते हैं, जिसके परिणामस्वरूप औसतन 6 से 7 ट्रेनें प्रतिदिन 45 मिनट तक रुकती हैं।
दपूरे	बोंडामुंडा यार्ड में लदे हुए रैकों के लिए मार्शलिंग यार्ड में रोक जांच के मामले में

	औसत अवरोधन 2015-16 (408 रेक) में 4:55 घंटा था जबकि 2018-19 में यह 4:00 घंटा (216 रेक) था। प्रीमियम रेकों ³⁶ का औसत अवरोधन 2015-16 में 5:35 घंटा से बढ़कर 2018-19 में 5:49 घंटा हो गया। प्रारंभिक ट्रेनों का औसत अवरोधन 2015-16 में 4:02 घंटा से बढ़कर 2018-19 में 4:34 घंटा हो गया।
दपरे	2018-19 के चयनित महीनों के दौरान, एचपीटी यार्ड में रेक जांच सुविधाओं की कमी के अलावा चालक दल के परिवर्तन के कारण होसपेट जंक्शन (एचपीटी) यार्ड में ट्रेनों के माध्यम से 64.98 प्रतिशत रुके थे। साउथ यार्ड में शंटिंग सुविधाओं की अनुपलब्धता, लाइन नंबर 8 और 9 आदि पर स्टार्टर सिग्नल का प्रावधान न होने आदि से भी मालगाड़ियों की गति प्रभावित हुई।
पमरे	न्यू कटनी जंक्शन (एनकेजे) यार्ड में, रेक जांच सुविधा में कर्मचारियों और उपकरणों की कमी थी। इटारसी यार्ड में, उचित रिसिविंग लाइन की अनुपलब्धता के कारण, क्रॉसओवर मूवमेंट में प्रति ट्रेन लगभग 45 मिनट की देरी होती है। इटारसी (ईटी) यार्ड में कोई बाड़ भी नहीं है।

इस प्रकार, उच्च प्राथमिकता की यात्री सेवाओं को पथ निर्दिष्ट करने के लिए कम प्राथमिकता के कारण माल रेकों के बार-बार रुकने और रेकों के असामान्य अवरोधन ने माल ढुलाई सेवाओं के कुशल वितरण पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है। साथ ही, मालगाड़ियों के असामान्य अवरोधन से औसत गति धीमी हो गई। रेलवे द्वारा मालगाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के लिए उच्च हॉर्सपावर के इंजनों की शुरुआत के बावजूद, 2015-16 की तुलना में 2018-19 के दौरान माल गाड़ियों की औसत गति में कमी आई है।

(V) समय सारणी की तैयारी और अनुमतियां

भारतीय रेल में, समय सारणी हस्त्य रूप से तैयार की जाती है और मौजूदा समय सारणी को जरूरतों के आधार पर संशोधित किया जाता है। इसकी तुलना में, विश्व स्तर पर, समय सारणी की तैयारी में सिमुलेटर और कम्प्यूटरीकृत प्रणालियों का उपयोग किया जाता है। ट्रेनों के चलने का समय वैज्ञानिक गणनाओं पर तय होता

³⁶ ब्रेक पावर सर्टिफिकेट के लिए, रेक को दो श्रेणियों-प्रीमियम और क्लोज सर्किट में वर्गीकृत किया जाता है। प्रीमियम रेक भारतीय रेल के किसी भी रूट पर चलाए जाते हैं जबकि क्लोज सर्किट रेक पूर्वनिर्धारित पथ पर चलते हैं।

है। भारतीय रेल के पास सिमुलेटर हैं लेकिन समय सारणी तैयार करने के लिए उनका उपयोग नहीं किया जाता है।

अंतर्राष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी) ने 140 किमी प्रति घंटे की गति तक की यात्री ट्रेनों के लिए तीन से पांच प्रतिशत अतिरिक्त समय की सिफारिश की थी। यूआईसी ने समय सारणियों में पूरक चालन समय के प्रावधान हेतु दिशानिर्देश³⁷ दिए थे। इसकी तुलना में, अलाउंसों³⁸ का औसत आवंटन चयनित 100 ट्रेनों में चालन समय का 24 प्रतिशत था। बलिया-सियालदह एक्सप्रेस में अधिकतम 38 प्रतिशत अलाउंस और प्रयाग (पीआरजी)-कानपुर सेंट्रल (सीएनबी) इंटर सिटी एक्सप्रेस में अलाउंस का सात प्रतिशत प्रावधान देखा गया।

"इंजीनियरिंग³⁹ अलाउंस" के लिए, भारतीय रेल ने मानदंड निर्धारित किए हैं और "यातायात⁴⁰ अलाउंस" के लिए, कोई मानदंड निर्धारित नहीं किया गया है। इसके परिणामस्वरूप तदर्थ समय अलाउंस का प्रावधान हुआ। ट्रेनों और जोनों में अनुमतियों के आवंटन में व्यापक भिन्नताएं (7 से 38 प्रतिशत के बीच) हैं। नतीजतन, समान बुनियादी ढांचे वाली समान ट्रेन की पूरे मार्ग में विभिन्न जोनों में अलग-अलग निर्धारित गति होती है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2021) कि यातायात अलाउंस का उद्देश्य अप्रत्याशित पूर्वता, लोडिंग समय, अवरोधन आदि के लिए समय/छूट प्रदान करना है। इन घटनाओं की प्रकृति अप्रत्याशित होती है इसलिए यातायात अलाउंस के लिए मानदंड निर्धारित करना व्यवहार्य नहीं है। रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि अप्रत्याशित घटनाओं से निपटने के लिए यातायात अलाउंस प्रति 100 किमी पर अधिकतम छह मिनट निर्धारित किए गए हैं।

³⁷ यूआईसी पत्रक 451-1

³⁸ अलाउंस एक समय सारणी में परिचालन की समयबद्धता बनाए रखने के उद्देश्य से दिया गया अतिरिक्त समय मूल्य है। इंजीनियरिंग रिकवरी अलाउंस नेटवर्क पर इंजीनियरिंग कार्यों से जुड़े नियोजित अस्थायी गति प्रतिबंधों के प्रभाव को कवर करने के लिए ट्रेन शेड्यूल में शामिल अतिरिक्त समय है। सघन यातायात में लाइन और ब्लॉक सेक्शन में व्यस्तता के कारण ट्रेन की देरी की भरपाई के लिए यातायात रिकवरी अलाउंस प्रदान की जाती है।

³⁹ इंजीनियरिंग समयबद्धता हानि का एक कारक है। इसमें ब्लॉक शटिंग, नियोजित अतिरिक्त सावधानी, रेल/वेल्ड खराबी आदि सहित इंजीनियरिंग विभाग के कार्यकलापों पर विलंब शामिल है।

⁴⁰ यातायात समयबद्धता हानि का एक कारक है। इससे पूर्वता, क्रॉसिंग, फ्रेटकन्वॉय, सिग्नल/प्लेटफार्म प्रतीक्षा, शटिंग, रिगेनिंग आदि के कारण होता है।

(vi) परिसंपत्ति की खराबी

परिसंपत्ति की खराबी प्राथमिक और द्वितीयक विलंब के कारणों में से एक है। आरंभिक विलंब या स्रोत विलंब कहे गए, प्राथमिक विलंब वह थे जो खराबी/गड़बड़ी⁴¹ के कारण हुए थे। समय सारणी में कमी प्राथमिक विलंब के रूप में मापन से पूर्व गड़बड़ी के आकार को कम कर सकती है। ट्रेनों के प्राथमिक आरंभिक विलंब से पूरे नेटवर्क में दूसरी ट्रेनों में लगातार द्वितीयक विलंब हो सकते हैं। जब नेटवर्क उपयोग अधिक हो तब विलंब के संचरण की अधिक संभावना होती है जिससे समयबद्धता में कमी आती है। द्वितीयक विलंब या प्रघातक्षिप्त विलंब वह विलंब है जो पूर्व विलंबों के कारण होते हैं। रेलवे प्रणालियों में एक-दूसरे पर निर्भरता के कारण, विलंबों की बड़ी संख्या में द्वितीयक विलंब शामिल हैं।

परिसंपत्ति की खराबियों का सीधा संबंध परिसंपत्ति की उपलब्धता से है जिससे ट्रेन के परिचालनों की समयबद्धता और यात्रा समय पर काफी प्रभाव पड़ा। परिसंपत्ति की खराबी को आईसीएमएस की रिपोर्ट 352 के माध्यम से पांच वर्गों अर्थात् ब्लॉक, इलेक्ट्रिकल, इंजीनियरिंग, मैकेनिकल और सिग्नल एवं दूरसंचार के अंतर्गत दर्ज किया जाता है। लेखापरीक्षा में वर्ष 2018-19 के लिए आईसीएमएस के माध्यम से सूचित परिसंपत्ति खराबियों से संबंधित आकड़ों का विश्लेषण किया गया था। इस वर्ष के दौरान 4,10,059 परिसंपत्ति खराबियों के मामले पांच वर्गों के तहत हुए थे। परिसंपत्ति की खराबियों के परिणामस्वरूप 5,86,955 ट्रेने विलंब से पहुंची।

उरे, दमरे, मरे, उमरे, और परे में 65 प्रतिशत से अधिक परिसंपत्ति खराबियां हुई थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि भारतीय रेल में परिसंपत्ति की खराबी बड़े पैमाने पर है। प्रति वर्ष (2012-13, 2015-16 और 2018-19) सिग्नल की खराबी एक लाख से अधिक बार हुई थी। रेल फ्रैक्चर/वेल्ड खराबी के लिए भारतीय रेल की शून्य-सहिष्णुता नीति के बावजूद, भारतीय रेल पर परिसंपत्ति खराबियों की अनवरत और बढ़ती प्रवृत्ति थी जैसा कि तालिका 2.9 में दर्शाया गया है।

⁴¹ रेलवे प्रणाली या उसके वातावरण में गलतियों, खराबी या विचलन की स्थिति जो रेलवे यातायात को प्रभावित कर सकती है।

तालिका 2.9: भारतीय रेल पर परिसंपत्ति खराबी						
वर्ष	रेल/वेल्ड फ्रैक्चर	लोको खराबी	कोच डिटेचमेंट	हॉट एक्सल	ओएच ई	संकेत
2012-13	5781	5035	1335	955	368	1,68,259
2015-16	3237	4638	916	726	378	1,38,985
2018-19	5391	24,147	1755	572	2759	1,14,368

स्रोत: दक्षता और अनुसंधान निदेशालय रेल मंत्रालय

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (अप्रैल 2021) कि प्रौद्योगिकी उन्नयन और नवाचारों के कारण 2018-19 की तुलना में 2019-20 और 2020-21 (अक्टूबर 2020 तक) में परिसंपत्तियों में खराबी में कुछ कमी आई थी।

तथापि, लेखापरीक्षा में देखा गया कि हॉट एक्सल⁴² के परिसंपत्ति खराबी मामलों में महामारी के कारण कम संख्या में ट्रेन चलाने के बावजूद 2019-20 की तुलना में 2020-21 में 21 प्रतिशत तक वृद्धि हुई थी।

(vii) एकीकृत रखरखाव

वर्ष 2016 में, भारतीय रेल ने निर्देश दिया कि ट्रैक/सिग्नलिंग/रेलवे विद्युतीकरण परिसंपत्ति के निरीक्षण/परीक्षण/रखरखाव के लिए वैश्विक रेलवे प्रथाओं के अनुसार परिसंपत्ति या समर्पित कॉरिडोर ब्लॉकों के रखरखाव के लिए निश्चित समय-एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉक की आवश्यकता होती है। ऐसे ब्लॉकों को एकीकृत ब्लॉक बनाना होगा जहां सभी विभाग एकीकृत ब्लॉक का लाभ उठाएं।

रखरखाव के लिए कॉरिडोर ब्लॉकों का प्रावधान भारतीय रेल में मंडलों की कार्य संचालन समय सारणी में किया गया था। हालांकि, रखरखाव गतिविधियों को एकीकृत नहीं किया गया था। रखरखाव विभागों (इंजीनियरिंग, इलेक्ट्रिकल, ट्रैक मशीन, सिग्नल और दूरसंचार) से उनकी अचल संपत्ति के रखरखाव लिए विविध ब्लॉक मांग की गई

⁴² रेलवे वाहन में हॉट एक्सल तब होता है जब अपर्याप्त व्हील-बेयरिंग स्नेहन या यांत्रिक दोष (बीयरिंग की खराबी) तापमान में वृद्धि का कारण बनते हैं। यदि पता नहीं चलता है तो तापमान का असर बढ़ सकता है जब तक कि बेयरिंग "बर्न ऑफ" नहीं हो जाता जो ट्रेन के पटरी से उतरने का कारण हो सकता है।

थी। उदाहरण के लिए, 11 जोनों⁴³ में संयुक्त ब्लॉक का हिस्सा मार्च 2019 में केवल 2.2 प्रतिशत था। शेष 97.8 प्रतिशत ब्लॉकों को विभिन्न विभागों द्वारा पृथक-पृथक लिया गया था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि जोनल रेलवे को इष्टतम उत्पादन प्राप्त करने के लिए निर्धारित कॉरिडोर ब्लॉक अवधि के भीतर सभी रखरखाव विभागों को शामिल करते हुए एकीकृत रखरखाव गतिविधियों को निर्धारित करने का निर्देश दिया गया है।

2.1.8.5 (ख) इंजीनियरिंग आधार पर ट्रेन की देरी

"इंजीनियरिंग" के कारण हुए अवरोधन को 12 श्रेणियों के तहत वर्गीकृत किया गया है और प्रमुख श्रेणियां नियोजित 'अतिरिक्त सावधानी', 'ब्लॉक बस्टिंग', 'रेल/वेल्ड खराबी' और नियोजित 'जलभराव' हैं। 2015-16 के दौरान, भारतीय रेल पर इंजीनियरिंग परिसंपत्ति खराबी के कारण 4.89 प्रतिशत विलंब हुआ। 2018-19 के दौरान यह बढ़कर 14.81 प्रतिशत हो गया। 2015-16 के दौरान सभी जोनल रेलवे में सीमा 1.25 प्रतिशत (उमरे) और 18.85 प्रतिशत (मरे) के बीच थी। जोनल रेलवे में 2018-19 के दौरान देरी 4.21 प्रतिशत (उमरे) और 25.74 प्रतिशत (उरे) के बीच थी। अस्थायी गति प्रतिबंध ट्रैक दोषों के कारण या पटरियों में किए जाने वाले कार्यों को सुविधाजनक बनाने के लिए लगाए जाते हैं। कार्यों को पूरा करने/ट्रैक में दोषों को दूर करने में किसी भी तरह की देरी से गति में कमी के मामले में ट्रेनों की गतिशीलता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इंजीनियरिंग परिसंपत्ति खराबियों के कारण बढ़ते अवरोधन ट्रैक के प्रभावी रखरखाव की आवश्यकता को दर्शाते हैं।

(i) अस्थायी गति प्रतिबंध (टीएसआर)

भारतीय रेल स्थायी रेल पथ नियमपुस्तक के पैरा 308 में काम के विभिन्न क्रमों के दौरान गति प्रतिबंध और उसके लिए समय-सीमा निर्धारित है। पटरियों की मरम्मत करने के लिए ट्रेन की गति को सीमित करने के लिए परिचालन विभाग द्वारा सावधानी आदेश जारी किए जाते हैं। अस्थायी गति प्रतिबंध या तो ट्रैक और संबंधित उपकरणों में खराबी के कारण या ट्रैक, इलेक्ट्रिक तार और सिग्नलिंग प्रतिस्थापनों

⁴³ एनसीआर, ईसीआर, एनआर, ईआर, एसईसीआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर, ईसीओआर, एनडब्ल्यूआर, एनईएफआर, एससीआर

जैसे ओवर हेड उपस्करों की मरम्मत की सुविधा के लिए कुछ समय के लिए लगाए जाते हैं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि अतिरिक्त सावधानी अभियान के कारण रोकी गई ट्रेनों की संख्या में विगत वर्षों से वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप ट्रेनों की वास्तविक औसत गति में कमी आई है।

अतिरिक्त सावधानी अभियान के कारण, विलंबित ट्रेनों की संख्या में 2016-17 के दौरान 1,823 से बढ़कर 2018-19 के दौरान 51,040 हो गई। भारतीय रेल पर 70 प्रतिशत से अधिक अतिरिक्त सावधानी अभियान उरे द्वारा लगाया गया था। पूर्व तटीय रेलवे, उत्तर पश्चिम रेलवे और दक्षिण रेलवे पर भी सतर्कता अभियान लगाया गया, जहां 2018-19 के दौरान 500 से अधिक मामले देखे गए थे। वर्ष 2016-17 में 88 प्रतिशत मामले (5,747) उरे से संबंधित थे।

चल रहे अनुरक्षण कार्य की बारीकी से निगरानी करके कार्य को समय से पूर्ण करके अत्यधिक सावधानी अभियान लगाए जाने की प्रवृत्ति को कम नहीं किया गया है।

लेखापरीक्षा ने दोहरीकरण जैसे कार्यों को पूरा करने में लगने वाले समय का विश्लेषण किया जो समयबद्धता को सबसे अधिक प्रभावित करता है, तालिका 2.10⁴⁴ में दर्शाया गया है।

तालिका 2.10: स्वीकृति के बाद से पूरा होने का समय				
काम के प्रकार	कार्य की संख्या और स्वीकृति से वर्षों में पूरा होने का समय			पूरा होने में लिया गया औसत समय
	1-2 वर्ष	2-5 वर्ष	5 वर्ष से अधिक	
दोहरीकरण	2	15	22	7.5 वर्ष
यातायात सुविधा	107	233	126	4.5 वर्ष
ट्रैक नवीनीकरण	191	340	240	4.6 वर्ष
संकेत	107	299	157	4.6 वर्ष
कुल 1839 कार्य (प्रतिशत)	407 (22)	887 (48)	545 (29)	कुल मिलाकर औसत 5.3 वर्ष

⁴⁴ उन कार्यों की आयु प्रोफाइल शामिल नहीं थी जिनमें आईआरपीएसएम में पूर्णता तिथि का उल्लेख नहीं किया गया था।

भारतीय रेल ने 2015 के श्वेत पत्र में इस मुद्दे को स्वीकार किया। कार्यों के पूरा होने में देरी के परिणामस्वरूप लाइन क्षमता में सुधार नहीं हुआ और बढ़ी हुई क्षमता से उत्पन्न होने वाले परिणामी लाभ प्राप्त नहीं हुए।

चल रहे अनुरक्षण कार्यों में देरी का कारण ब्लॉक का अपर्याप्त प्रावधान, एकीकृत ब्लॉक की अनुपस्थिति, उच्च लाइन क्षमता उपयोग, ट्रैक मशीनों की कमी, श्रम समस्या और धन की कमी थी।

(ii) स्थायी गति प्रतिबंध (पीएसआर)

ट्रैक की स्थितियों के आधार पर लगाये गये स्थायी गति प्रतिबंध स्थायी प्रवृत्ति के होते हैं। स्थायी गति प्रतिबंध एक गंभीर अड़चन है जो भारतीय रेल नेटवर्क पर गतिशीलता पर प्रतिबंध लगाती है और गति को बाधित करती है। जहां कहीं संभव हो गति प्रतिबंधों को हटाने के लिए समयबद्ध कार्रवाई के बिना 'इंजीनियरिंग' आधार पर गति प्रतिबंध लगाने से ट्रेनों की गति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। लेखापरीक्षा ने नौ जोनल रेलों पर पीएसआर की स्थिति की नमूना जांच के माध्यम से देखा कि 2,092 पीएसआर (मरे-149⁴⁵, पूमरे- 87⁴⁶, पूतरे- 159, उमरे- 321, दमरे- 292, दपूमरे- 68, दपूरे-275, दरे- 56 और परे- 685) को ट्रेनों की औसत गति बढ़ाने के लिए हटाया जाना बाकी है।

उमरे में, डीडीयू-जीजेडबी (अप लाइन) के विश्लेषण से पता चला कि कुल 29 पीएसआर में से 19 पीएसआर पीआरवाईजे याई, सीएनबी याई और टीडीएल याई में केंद्रित हैं। उमरे में 19 पीएसआर के विवरण से पता चलता कि छह पीएसआर बीस साल से अधिक समय से मौजूद हैं और तीन पीएसआर बीस साल से कम समय से मौजूद हैं। दस पीएसआर के संबंध में विवरण उपलब्ध नहीं है। ये पीएसआर पोंडंट और क्रॉसिंग के अस्तित्व के आधार पर लगाए गए थे और इसलिए इनका जारी रहना उचित है। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि स्थायी गति प्रतिबंध (पीएसआर) को हटाने के मुद्दे पर बहुत पहले चर्चा की गई थी, फिर भी संभावित पीएसआर को पूरी तरह से हटाने के लिए कोई समयबद्ध कार्य योजना तैयार नहीं की गई थी। इसके अलावा, मिशन रफ्तार में परिकल्पित पांच वर्षों के भीतर मौजूदा पीएसआर को हटाने की कार्य योजना का भी अनुपालन नहीं किया गया था।

⁴⁵ मुंबई, भुसावल और नागपुर

⁴⁶ धनबाद, दीनदयाल उपाध्याय और दानापुर मंडल

2.1.8.5 (ग) रखरखाव गतिविधियों के लिए नियोजित ब्लॉक (पीबीओएल)

ट्रेन परिचालनों के लिए रेलपथ एक बुनियादी आवश्यकता है। अस्थायी गति प्रतिबंध, अनुरक्षण के लिए यातायात ब्लॉक और परिसंपत्ति खराबियों के कारण रेलपथ पर रखरखाव के चल रहे कार्य से ट्रेनों का यात्रा समय और समयबद्धता सीधे प्रभावित होती है। उमरे में, दो घंटे के रखरखाव ब्लॉक में 11 प्रतिशत लाइन क्षमता की खपत होती है।

(i) एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉक का प्रावधान

कॉरिडोर ब्लॉक अनुरक्षण कार्यों के लिए क्षेत्रीय रेलवे के कार्य संचालन समय सारणी में अधिसूचित नियत समय है। लेखापरीक्षा ने एनडीएलएस – एचडब्ल्यूएच मार्ग के लिए एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉकों के प्रावधान का विश्लेषण किया। भारतीय रेल के निर्धारित मानदंडों के प्रति, अर्थात् 240 मिनट का एक कॉरिडोर ब्लॉक या प्रत्येक 150 मिनट के दो कॉरिडोर ब्लॉक, उमरे के जीजेडबी-डीडीयू मार्ग में केवल 120 मिनट का कॉरिडोर ब्लॉक प्रदान किया गया था। जबकि, डीडीयू-एचडब्ल्यूएच मार्गों (गया और पीएनबीई के रास्ते) में, पूमरे में 120 मिनट से 270 मिनट तक की अवधि के लिए एक से तीन कॉरिडोर ब्लॉक प्रदान किए गए थे। इस प्रकार, कॉरिडोर ब्लॉक उमरे में मानदंडों से कम प्रदान किया गया था जबकि पूमरे में, इसे मानदंडों से अधिक प्रदान किया गया था। उरे और पूरे में, कॉरिडोर ब्लॉकों के लिए प्रावधान मानदंडों के अनुसार किया गया था। इसलिए, एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच मार्ग के उमरे और पूमरे हिस्से में कॉरिडोर ब्लॉक के प्रावधान के लिए निर्धारित मानदंडों का ध्यान नहीं रखा गया था।

इंजीनियरिंग नियंत्रण कार्यालयों में रखे गए ब्लॉक रजिस्टर की जांच से पता चला कि कार्य परिचालन समय सारणी में किए गए प्रावधान के अनुसार ब्लॉक प्रदान नहीं किया गया था। कॉरिडोर ब्लॉक से विचलन का मुख्य कारण ट्रेन का देर से चलना, नई/विशेष ट्रेन की शुरुआत और बिना किसी निर्धारित समय के सभी मालगाड़ियों का चलना था। साथ ही मांगे गए ब्लॉक से कम ब्लॉक उपलब्ध कराए गए। गहन यातायात खंडों में ब्लॉक की कम उपलब्धता से ट्रैक का खराब रखरखाव हो सकता है, जिससे ट्रेनों की खराबी और अवरोधन होता है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि संसोधित समय सारणी में, सभी नियोजित रखरखाव गतिविधियों के लिए कॉरिडोर प्रदान करने के लिए 3 घंटे समर्पित रखरखाव ब्लॉक का प्रावधान किया गया है ताकि कॉरिडोर ब्लॉक के कारण ट्रेनों में बाधा न आए।

(ii) कॉरिडोर ब्लॉक में निर्धारित ट्रेनें

रखरखाव के लिए कॉरिडोर ब्लॉक की अवधि के दौरान ही 12 निर्धारित ट्रेनों का समय उमरे के प्रयागराज मंडल की अप लाइन में 7-कॉरिडोर ब्लॉक के तहत निर्धारित था। पू.म.रे. में, दीनदयाल उपाध्याय (डीडीयू-10), धनबाद (डीएचएन-14) और दानापुर (डीएनआर-77) की कुल 101 ट्रेनें 43 कॉरिडोर ब्लॉक के घंटों के अंतर्गत थीं। इससे अनुरक्षण कार्य में बाधा आई, क्योंकि कॉरिडोर ब्लॉक की उपलब्धता के समय इन ट्रेनों के चलने के कारण कॉरिडोर ब्लॉक का उपयोग नहीं किया जा सका।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि संशोधित समय सारणी में, ट्रेनों की अनुसूची को इस तरह से संशोधित किया गया है कि उन्हें कॉरिडोर ब्लॉकों के लिए विनियमित करने की आवश्यकता नहीं है।

(iii) ब्लॉक प्रस्फोट⁴⁷

परिचालन विभाग द्वारा विभिन्न विभागों को रखरखाव कार्य करने के लिए एक निश्चित समय अवधि के लिए ब्लॉक दिए जाते हैं। जब प्रदान किए गए ब्लॉकों का उपयोग विभिन्न विभागों द्वारा समय सीमा से अधिक किया जाता है, तो इसे ब्लॉक का प्रस्फोट कहा गया है। लिए गए अतिरिक्त समय का ट्रेन के परिचालनों पर व्यापक प्रभाव पड़ता है, जैसे कि रोलिंग स्टॉक का अवरोधन, समयबद्धता की हानि आदि।

आंकड़ों के अन्वेषण से पता चला कि रखरखाव के लिए कॉरिडोर ब्लॉक के दैनिक प्रावधान के बावजूद, वर्ष 2018-19 में उमरे, पूरे, पूमरे और उरे में ब्लॉक प्रस्फोट के लगातार मामले देखे गए। एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच मार्ग में पड़ने वाली उमरे, पूरे और पूमरे के कुल छह मंडलों⁴⁸ में 4,659 ट्रेनें ब्लॉक प्रस्फोट के 1,905 मामलों के कारण विलंबित रहीं। ब्लॉक प्रस्फोट का औसत समय 38 मिनट से 103 मिनट के बीच था। ब्लॉक प्रस्फोट के परिणामस्वरूप स्टेशनों पर ट्रेनों का अनिर्धारित ठहराव हुआ जिससे देरी हुई।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि नियोजित ब्लॉक का प्रस्फोट व्यक्ति, मशीन और सामग्रियों के बीच उचित समन्वय की कमी के कारण होता है। कभी-कभी

⁴⁷ परिचालन विभाग द्वारा प्रदान किए गए रखरखाव कार्यों की तुलना में रखरखाव कार्यों गतिविधियों के लिए ब्लॉक का अतिरिक्त समय प्राप्त करना।

⁴⁸ उमरे के पीआरवाईजे; पूमरे का डीएचएन, डीडीयू, डीएनआर; पूरे के एचडब्ल्यूएच, एएसएन

साइट पर परिनियोजित मशीन काम करने के समय खराब हो जाती है। कुछ अन्य अवसरों पर, पर्याप्त जनशक्ति का या तो मूल्यांकन नहीं किया जा सकता है या प्रदान नहीं किया जा सकता है, जबकि कभी-कभी उपयोग की जाने वाली सामग्री भी खराब हो जाती है। इन सभी स्थितियों के कारण ब्लॉकों का प्रस्फोट होता है। इस स्थिति को सुधारने के प्रयास किए जा रहे हैं।

(iv) रखरखाव प्रथायें

पालन की जा रही अनुरक्षण प्रथा परिसंपत्ति खराबियों से प्रत्यक्ष जुड़ा हुआ है, जो परिसंपत्ति उपलब्धता अर्थात् परिसंपत्ति अपटाइम/डाउनटाइम को प्रभावित करता है। रखरखाव प्रणालियां और प्रथायें परिसंपत्ति की विफलता को कम करने के लिए एक उपयुक्त उपाय है, क्योंकि यह ट्रेन परिचालनों की समयबद्धता और यात्रा-समय को महत्वपूर्ण रूप से प्रभावित कर सकता है। 33 कारकों में से, 10 कारक⁴⁹ जैसे सिग्नल और टेलीकॉम, इंजीनियरिंग, ओएचई, इलेक्ट्रिक, सी एंड डब्ल्यू, डीजल लोको और इलेक्ट्रिक लोको के कारण खराबियां प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष रूप से परिसंपत्ति खराबियों से संबंधित हैं। लेखापरीक्षा विश्लेषण के अनुसार, सभी 16 जोनल रेलों में समयबद्धता हानि में परिसंपत्ति खराबी का योगदान कुल हानि के 9.35 प्रतिशत (उमरे) और 37.42 प्रतिशत (उपरे) के बीच था और 2018-19 के दौरान भारतीय रेल पर समग्र योगदान 22.20 प्रतिशत था।

लेखापरीक्षा ने इंजीनियरिंग, संकेत एवं दूरसंचार तथा यांत्रिक विभाग के कुछ पहलुओं में अनुरक्षण पद्धतियों की नमूना जांच की। पर्याप्त ब्लॉक की अनुपलब्धता, प्रस्ताव अनुमोदन में विलंब और ट्रैक मशीनों की कमी के कारण डीप स्क्रीनिंग⁵⁰ कार्य 20 वर्षों तक अतिदेय था।

2018-19 अतिदेय रखरखाव और विफलताओं के मामले और इसके प्रभाव इस प्रकार हैं :

⁴⁹ डीडीएसएल, आईडीएसएल, डीईएलसी, आईईएलसी, डीसीडब्ल्यू, आईसीडब्ल्यू, ओएचई, ईएनजी, एसटी और ईएलईसी

⁵⁰ डीप स्क्रीनिंग बैलास्ट को साफ करने और ट्रैक में बैलास्ट की ऊंचाई को मानदंडों के अनुसार बनाए रखने की प्रक्रिया है।

- कुल 782 मामले 5 जोनल रेलवे के 10 मंडलों में रेल/वेल्ड खराबी की सूचना मिली थी जिसमें 5,644 ट्रेनें देरी से चल रही थीं।
- छह जोनल रेलवे के 8 मंडलों में 8,464 सिग्नल खराबियों के कारण कुल 16,019 ट्रेनों को रोका गया था। प्रति सिग्नल खराबी से औसत अवरोधन 51 मिनट था।
- तीन जोनल रेलवे के 6 मंडलों में 1,601 ट्रैक सर्किट विफलताओं के कारण कुल 4,009 ट्रेनों को रोका गया था। प्रति ट्रैक सर्किट खराबी से औसत अवरोधन 49 मिनट था। ट्रैक सर्किट खराबी होने का प्रमुख कारण केबल का कटना था।
- उमरे, पूमरे और पूरे के छह मंडलों में 1,393 प्वाइंट खराबियों के कारण कुल 3,119 ट्रेनों को रोका गया था। प्रति प्वाइंट खराबी से ट्रेनों का औसत विलंब 44 मिनट था।

2.1.8.5 (घ) पुनर्निर्धारण

भारतीय रेल ने ट्रेनों के परिचालन में लचीलापन लाने और समयपालन में सुधार करने के लिए रेकों के मानकीकरण के लिए कार्रवाई शुरू की। 01 जुलाई 2019 तक, 2700 में से 1000 रेकों को मानकीकृत/एकीकृत किया गया है। इस प्रकार, रेल मानकीकरण केवल 37 प्रतिशत की सीमा तक किया गया है लेकिन पूर्ण मानकीकरण के लिए समयसीमा निर्धारित नहीं की गई है।

जोनल रेलवे में पुनर्निर्धारण मामलों के विश्लेषण से पता चला कि 86 प्रतिशत मामलों में पुनर्निर्धारण का कारण लिंक रेल का देर से आगमन था। लिंक रेल के देर से आने की वजह से पुनर्निर्धारण का जोन-वार विवरण तालिका 2.11 में दिया गया है।

तालिका 2.11: लिंक रेल के देर से आने के कारण पुनर्निर्धारण का जोनवार विवरण					
जोनल रेलवे	कुल पुनर्निर्धारण 2018-19	लिंक रेल 2018-19 के देरी से आने के कारण पुनर्निर्धारण के मामले	जोनल रेल	कुल पुनर्निर्धारण 2018-19	लिंक रेल 2018-19 के देरी से आने के कारण पुनर्निर्धारण के मामले
उरे	13198	12279	उपरे	1686	1510
पूमरे	8793	7976	उसीरे	1667	1395
उमरे	8049	7188	परे	1509	1241
उपूरे	6394	5919	पूतरे	1241	838
पमरे	3893	3176	दपूमरे	1146	795
पूरे	3169	2778	दरे	1488	781

मरे	2417	1836	दमरे	1074	777
दपूरे	2172	1644	दपरे	778	590
भारतीय रेल में कुल मामले				58674	50723 (86 प्रतिशत)
स्रोत: आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 307					

उमरे, पूमरे, पूरे, दपरे, उपूरे, उपरे के प्रयागराज, कानपुर, पटना, गया, हावड़ा, बेंगलोर, गोरखपुर, जयपुर और मारवाड़ जंक्शन पर रेक मानकीकरण की प्राप्ति से पता चला कि कोचिंग ट्रेनों के रेक मानकीकृत नहीं थे। ट्रेनों में कोचों की संख्या में 7 से 25 कोचों तक अन्तर होता है।

सभी जोनों में रेकों के मानकीकरण के प्रयास को गति नहीं मिली है और रेकों के गैर-मानकीकरण ने समय पालन को प्रभावित किया।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि भारतीय रेल पर यातायात पैटर्न एक समान नहीं है और तदनुसार रेक संरचना भी एक समान नहीं है। हालांकि, जहां तक संभव हो, भारतीय रेल ट्रेनों की रेक संरचना को मानकीकृत करने का प्रयास कर रहा है। आई सी एफ कोचों को एल एच बी में बदलने की शुरुआत के साथ, भारतीय रेल ने मानकीकरण की दिशा में अपने प्रयासों को बढ़ाया है और ट्रेनों को चार व्यापक श्रेणियों में वर्गीकृत करते हुए रेक के मानकीकरण के लिए अक्टूबर, 2020 में निर्देश जारी किए गए हैं।

2.1.8.6 यात्रा समय में प्रमुख घटक

यात्रा-समय ट्रेन में किसी यात्री द्वारा प्रारंभिक स्थान से गंतव्य स्थान तक जाने में लिया गया समय होता है। यह भारतीय रेल के प्रयास में है कि यात्रा के समय को कम किया जाए ताकि यात्रियों का ट्रेन में कम समय व्यतीत हो।

यात्रा समय के घटकों में शामिल हैं: (i) दूरी, (ii) वहन क्षमता, (iii) ट्रेन का भार, (iv) अनुमेय गति, (v) गति प्रतिबंध, (vi) ग्रेडिएंट और वक्र तथा (vii) ठहराव— रुकने का समय तथा त्वरण और मंदन के लिए आवश्यक समय। यात्रा समय के इन घटकों की लेखापरीक्षा में जांच की गई। परिणाम नीचे दिए गए हैं:

2.1.8.6 (क) कोचिंग ट्रेनों की अनुमेय गति

भारतीय रेल विजन 2020 के दस्तावेजों में यह परिकल्पना की गई थी कि माल और यात्री यातायात दोनों द्वारा साझा पटरियों का उपयोग, यात्री और मालगाड़ियों के बीच गति अंतर और यात्री ट्रेनों को दी गई प्राथमिकता प्रभाव को खराब करती है।

फलस्वरूप, न तो माल भाड़ा और न ही यात्री सेवाएं किफायती रूप से चलती हैं। माल ढुलाई सेवाओं को सबसे ज्यादा नुकसान होता है।

जोनल रेलवे में ट्रैक की अधिकतम अनुमेय गति 110/130 किलो मीटर प्रति घंटा तक थी और रोलिंग स्टॉक की संभावित गति 100 और 160 किमी प्रति घण्टा के बीच थी। इलेक्ट्रिक और डीजल लोकोमोटिव 110 से 160 किमी प्रति घंटे के एमपीएस में भी सक्षम हैं। इसके बावजूद कोचिंग ट्रेनों की निर्धारित औसत गति 2.64⁵¹ और 110.93⁵² किमी प्रति घंटा (विशेष ट्रेन)/103.44⁵³ (नियमित ट्रेनों) के बीच है। दोनों मामलों में उमरे के क्षेत्राधिकार में चलने वाली ट्रेनों के लिए अधिकतम और न्यूनतम औसत निर्धारित गति है।

औसत गति समग्र रेलवे उत्पादकता और परिसंपत्ति के परिचालन और उपयोग में समग्र रेलवे उत्पादकता और दक्षता के प्रमुख संकेतकों में से एक है। 2018-19 के दौरान सभी प्रकार की कोचिंग ट्रेनों (उपनगरीय ट्रेनों को छोड़कर) की वास्तविक औसत गति 33 किमी प्रति घंटे (उपूरे) से 52.30 किमी प्रति घंटे (पश्चिम रेलवे) तक थी। 2015-16 में भारतीय रेल की समग्र वास्तविक गति 43.5 किमी प्रति घंटे थी, जो 2018-19 में 43.90 किमी प्रति घंटे पर लगभग स्थिर रही। उमरे में, कोचिंग ट्रेनों की अधिकतम गति 130 किमी प्रति घंटे / 160 किमी प्रति घंटे तक बढ़ा दी गई है, लेकिन मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की वास्तविक गति 48 किलोमीटर प्रति घंटे के आसपास थी।

इसलिए, लोकोमोटिव, रोलिंग स्टॉक, ट्रैक की उच्च क्षमता होने के बावजूद, कोचिंग ट्रेनों की वास्तविक औसत गति अवसंरचना और रोलिंग स्टॉक की क्षमता के अनुरूप नहीं थी। यह भी देखा गया कि कुछ कोचिंग ट्रेनों की औसत निर्धारित गति काफी कम तय की गई थी और यात्री ट्रेनों की औसत निर्धारित गति में काफी अंतर था।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि मौजूदा अवसंरचना के भीतर ट्रेनों के समयपालन में तेजी लाने और सुधार करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं। इसके अलावा, समय सारणी को युक्तिसंगत बनाने की कवायद भारतीय रेल में एक सतत प्रक्रिया है।

⁵¹ ट्रेन नंबर 55325

⁵² ट्रेन नंबर 01988डी

⁵³ ट्रेन संख्या 22435

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कोचिंग ट्रेनों की निर्धारित गति निचली तरफ निर्धारित की गई थी और रोलिंग स्टॉक और सेक्शन के एमपीएस की निर्धारित क्षमता के आधार पर नहीं थी। अनुमति की उच्च दर का आवंटन और त्वरण/मंदी चक्र समय सहित कई ठहराव धीमी गति के प्रमुख कारण हैं। इसलिए, संसाधनों का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, सबसे तेज़ उपलब्ध पथ अप्रयुक्त रहे।

(ii) ठहराव

रेल मंत्रालय ने पांच वर्षों⁵⁴ की अवधि के दौरान भारतीय रेल में त्योहारों और विशेष अवसरों के दौरान संबंधित जोन के महाप्रबंधक द्वारा प्रदान किए गए अस्थायी ठहराव के अलावा छह महीने के लिए प्रायोगिक आधार पर 2219 अतिरिक्त स्टॉपेज प्रदान किए। लेखापरीक्षा में "एक नज़र में ट्रेनों" - (2019) की 2951 ट्रेनों की जांच की गयी और पाया कि भारतीय रेल में एक ट्रेन के ठहराव की औसत संख्या लगभग 23 थी और इन ट्रेनों के लिए समेकित सभी स्टेशनों पर समग्र औसत ठहराव समय 2 घंटे 7 मिनट था।

अवध असम एक्सप्रेस और तूफान एक्सप्रेस जैसी कुछ ट्रेनों में 100 से अधिक ठहराव हैं। ठहराव-वार विश्लेषण तालिका 2.12 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.12: "एक नज़र में ट्रेनों" (2019) की सभी एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव-वार विश्लेषण			
ठहराव की संख्या	ट्रेनों की संख्या	एक यात्रा के दौरान औसत ठहराव समय (घं:मि:से)	त्वरण और मंदी चक्र समय मिनटों में (@5 मिनट प्रति ठहराव)
0-5	181	0:16:05	25
6-10	468	0:37:40	30-50
11-20	954	1:18:39	55-100
21-50	1166	3:04:49	105-250
51-75	139	5:36:58	255-375
76-100	33	7:09:31	380-500
100 से अधिक	10	9:18:36	500+

लंबे और बार-बार रुकने से जंक्शन बिंदुओं और रास्ते में भीड़भाड़ पैदा हो जाती है जिससे समग्र गति कम हो जाती है। ठहराव की संख्या बढ़ने से यात्रा के समय को कम करने में बाधा आती है। यह परिचालन लागत, त्वरण/मंदी के चक्र, और संघर्षों

⁵⁴ 1 जनवरी 2014 मार्च 2019 तक

(प्राथमिकता⁵⁵ और क्रॉसिंग⁵⁶) को बढ़ाता है। यह स्टेशनों पर अतिरिक्त संरचना यथा लूप, प्लेटफॉर्म और सिग्नल की भी मांग करता है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि भारतीय रेल ने स्वर्णिम चतुर्भुज और विकर्णों पर आईआईटी-बॉम्बे के मिश्रित यातायात सिम्युलेटर की सहायता से वैज्ञानिक तरीके से टाइम टेबलिंग अभ्यास का युक्तिकरण किया है। संपूर्ण भारतीय रेल नेटवर्क के समय सारणी को तदनुसार युक्तिसंगत बनाया गया है।

(ii) प्रमुख जंक्शनों पर ठहराव

कानपुर, (सीएनबी) प्रयागराज (पीआरवाईजे), दीनदयाल उपाध्याय, (डीडीयू) पटना जंक्शन पीएनबीई जंक्शन) सबसे व्यस्त ट्रैफिक नोड और कई मार्गों के केंद्र हैं। कोचिंग ट्रेनों की क्रियाशील समय सारणी में जंक्शनों पर हॉल्ट टाइम के प्रावधान का लेखापरीक्षा में विश्लेषण किया गया और यह देखा गया कि जंक्शनों पर हॉल्ट मानकीकृत नहीं थे और व्यापक रूप से भिन्न थे। विभिन्न जोनल रेलवे के जंक्शनों पर ट्रेनों के ठहराव की नमूना जांच निम्नानुसार है:

बंदे भारत का ठहराव समय:

सीएनबी और पीआरवाईजे जंक्शन पर बंदे भारत (टी-18 22435/22436) का ठहराव केवल 2 मिनट के लिए है। हॉल्ट टाइम में पीआरवाईजे पर कर्मिंदल का बदलना शामिल है। उसी पेटर्न पर यात्रा समय को कम करने और व्यस्त यातायात नोड पर विसंकुलन के लिए ट्रेनों के ठहराव में कमी करने हेतु रेलवे द्वारा विचार किया जा सकता है।

उमरे कानपुर सेंट्रल जंक्शन	48 प्रतिशत ट्रेनों (319 में से 154 ट्रेनों) का ठहराव 5 मिनट से अधिक समय तक निर्धारित है। अप और डाउन दिशा में 65 ट्रेनों का हॉल्ट टाइम बराबर नहीं रहा। सात ट्रेनों का निर्धारित ठहराव 15 मिनट से अधिक का था।
उमरे प्रयागराज जंक्शन	70 प्रतिशत ट्रेनों (186 ट्रेनों में से 130) का पांच मिनट से अधिक का निर्धारित ठहराव है। अप और डाउन दिशा में 54 ट्रेनों का हॉल्ट टाइम समान नहीं था। 78 ट्रेनों (42 प्रतिशत) के निर्धारित हॉल्ट 15 मिनट से अधिक के थे।
पूमरे	92 प्रतिशत (126 ट्रेनों में से 117) का निर्धारित ठहराव 5 मिनट

⁵⁵ किसी अन्य ट्रेन से आगे निकल जाना वरीयता होती है

⁵⁶ दूसरी ट्रेन को लूप में रखकर ट्रेन को वरीयता

पटना जंक्शन	से ज्यादा का है। 87 प्रतिशत ट्रेनों (110 ट्रेनों) का निर्धारित हॉल्ट 10 मिनट का था।
पूरे बर्धमान और आसनसोल जंक्शन	ट्रेनों का हॉल्ट दो मिनट से 42 मिनट तक का था।
पमरे बीना जंक्शन	11 ट्रेनों (8 प्रतिशत) के निर्धारित ठहराव 15 मिनट से अधिक थे।
दपूरे खड़गपुर स्टेशन	90 ट्रेनों में से, 54 ट्रेनों (60 प्रतिशत) का 5 मिनट का निर्धारित ठहराव है और 27 ट्रेनों (30 प्रतिशत) का 5 मिनट से अधिक का निर्धारित ठहराव है।

रेल मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2021) कि मध्यवर्ती स्टेशनों के लिए ठहराव का समय दो मिनट है। परिचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए दो मिनट से अधिक की ट्रेनों के ठहराव समय की आवश्यकता होती है। ट्रेन परिचालन को और युक्तिसंगत बनाने की दृष्टि से, भारतीय रेल ने, जहां तक संभव हो, रास्ते में शंटिंग से बचने के लिए स्लिप कोच और लिंक ट्रेनों को चलाने की प्रथा को बंद करने का निर्णय लिया है। इसके अलावा, ठहराव को युक्तिसंगत बनाने के लिए तेजी से रिफिलिंग, मशीनीकृत सफाई आदि के लिए शक्तिशाली हाइड्रेंट जैसी पहल की जाती है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि प्रमुख स्टेशनों पर कोचों के लिए मशीनीकृत सफाई और त्वरित पानी की व्यवस्था के प्रावधान के बावजूद, ठहराव का समय अपरिवर्तित रहा। जोनल रेलवे के उदाहरणों का उल्लेख नीचे किया गया है।

अनुचित ठहराव की निरंतरता दरे: 697 में से केवल 30 ठहराव दमरे: 383 में से 325 ठहराव पूतरे: 146 ठहराव में से 53
प्रायोगिक ठहराव पूरे: तीन स्टेशनों पर लंबी दूरी की 10 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को पांच साल से अधिक समय तक जारी रखा गया है। दस में से आठ ट्रेनें वाणिज्यिक रूप से उचित नहीं थीं। दपूरे: कुल 125 प्रायोगिक ठहराव चल रहे हैं, जिनमें से 113 वाणिज्यिक रूप से उचित नहीं थे (90.4 प्रतिशत)।

लंबे समय तक अनवरत अस्थायी ठहराव

पूसीरे: 129 अस्थायी ठहराव 11 वर्षों से अधिक के लिए

उपरे: 35 अस्थायी ठहराव 16 वर्षों से अधिक के लिए

दपूमरे: 109 अस्थायी ठहराव 10 वर्षों से अधिक के लिए

विषम घंटों के दौरान ठहराव

पूरे: 83 ट्रेनें विषम घंटों (0000 और 0400 घंटे के बीच) के दौरान 16 स्टेशनों पर रुकीं। उपरोक्त में से, 16 स्टेशनों पर 58 ट्रेनों का ठहराव रेल मंत्रालय की नीति के अनुसार वाणिज्यिक रूप से अनुचित पाया गया।

दपूमरे: 125 अस्थायी ठहराव में से 13 ठहराव (10.4 प्रतिशत) विषम घंटों में उपलब्ध कराए गए

मरे: विषम घंटों में 11 ठहराव

त्वरित उत्तराधिकार में ठहराव

पूरे: सुपरफास्ट ट्रेन नंबर 12339 के लिए 50 किमी की दूरी के भीतर 6 स्टॉपेज प्रदान किए गए थे। इसी प्रकार ट्रेन नं. 13151 के लिए 7.52 किमी (अंडाल-रानीगंज) की सीमा के भीतर दो ठहराव और 5.78 किमी के लिए (कुल्टी-कुमारडुबी) की सीमा के भीतर तीन ठहराव प्रदान किए गए।

इसलिए, ये प्रथाएं ट्रेनों की गति को सीमित करती थीं और खंड की लाइन क्षमता को कम करती थीं। भारतीय रेल को निश्चित अंतराल पर इन ठहराव का मूल्यांकन करना चाहिए ताकि ठहराव को युक्तिसंगत बनाया जा सके और ट्रेनों की गतिशीलता में सुधार किया जा सके।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि भारतीय रेल में मौजूद प्रायोगिक ठहराव सहित सभी ठहराव की गहन समीक्षा की जा रही है, कम यात्री संख्या वाले ठहराव की पहचान की जा रही है और वापस लेने के लिए प्रस्तावित किया जा रहा है।

2.1.8.6 (ग) मालगाड़ियों का परिचालन

मालगाड़ियों के परिचालन में यातायात के लदान के लिए खाली वैगनों की आपूर्ति, माल शेड और साइडिंग से लदान किए गए वैगनों का उठाना और संग्रहण करना, लदान का समूह बनाना और मार्शलिंग यार्ड में अलग-अलग दूरी के लिए ट्रेनों का फार्मेशन, लोकोमोटिव और कर्मियों की व्यवस्था, और लदान किए गए के साथ-साथ खाली वैगनों वाली ट्रेनों की आवाजाही की गंतव्य स्थान तक निरंतर निगरानी शामिल हैं।

(i) 20 किमी प्रति घंटे तक कम गति के साथ मालगाड़ियों की आवाजाही का बढ़ता चलन

लेखापरीक्षा ने सात ज़ोनल रेलवे में वर्ष 2015-16 और 2018-19 के मई, जुलाई, अक्टूबर और जनवरी के चयनित महीनों के लिए मालगाड़ियों (जावक और आवक यातायात दोनों) की औसत गति का विश्लेषण किया।

- उमरे, पूमरे और पूरे में, 82 प्रतिशत से 95 प्रतिशत लदान किए गए रैक 2015-16 के दौरान 1-20 किमी प्रति घंटे की औसत गति सीमा के साथ चले जो उमरे और पूरे में बढ़कर 87 प्रतिशत और 2018-19 के दौरान लगभग 98 प्रतिशत हो गए। इसी प्रकार खाली रैकों के मामले में 2015-16 में 67 से 80 प्रतिशत रैक 1-20 किमी प्रति घंटे की औसत गति से चल रहे थे जिसे उमरे में बढ़ाकर 74 प्रतिशत और पूरे में 2018-19 में 88 प्रतिशत कर दिया गया था।
- चार ज़ोनल रेलवे (दपूरे, पूतरे, दमरे और दरे) में, 2015-16 के दौरान कुल रैकों का 70 प्रतिशत 1-20 किमी प्रति घंटे की औसत गति सीमा के साथ चलाया गया, जिसे 2018-19 में बढ़ाकर 75 प्रतिशत किया गया। 2015-16 के दौरान 29 प्रतिशत रैकों को 20-40 किमी प्रति घंटे की औसत गति सीमा के साथ चलाया गया था जो कि 2018-19 के दौरान घटकर 24 प्रतिशत हो गया था।
- 1-20 किमी प्रति घंटे की न्यूनतम गति सीमा में रैकों की प्रतिशतता उपरे में 86.01 प्रतिशत (2015-16) से बढ़कर 88.17 प्रतिशत (2018-19), उपूरे में 82.92 प्रतिशत (2015-16) से 88.39 प्रतिशत (2018-19), पूसीरे में 69.02 प्रतिशत (2015-16) से 78.83 प्रतिशत (2018-19) और पमरे में 74.05 प्रतिशत (2015-16) से 76.06 प्रतिशत (2018-19) हो गया। हालांकि, उसी गति सीमा में दपूरे अर्थात् 81.30 प्रतिशत (2015-16) से 70.70 प्रतिशत (2018-19) के मामले में मामूली सुधार देखा गया।

विश्लेषण में दर्शाया गया कि मालगाड़ियों की गति में तेजी से गिरावट आई और अधिकांश रैकों को 20 किमी प्रति घंटे की कम गति सीमा में परिचालित किया गया।

वर्ष 2015-16 से 2018-19 की अवधि में भारतीय रेल ने अपने रोलिंग स्टॉक (1,025 लोकोमोटिव और 37,929 वैगन) में वृद्धि की थी। हालांकि, मालगाड़ियों की औसत गति घटती प्रवृत्ति में रही। मालगाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के लिए किए गए प्रयासों के सार्थक परिणाम नहीं मिले हैं। मालगाड़ियों की औसत गति में गिरावट की प्रवृत्ति के

परिणामस्वरूप सघनता बढ़ गई क्योंकि ट्रेनें बहुत धीमी गति से चलीं, जिससे ट्रेक और अवसंरचना पर दबाव पड़ा जो पहले से ही संतुल्य था।

आरडीएसओ के निर्धारित मापदंडों के अनुसार, वैगनों की गति की निर्धारित क्षमता लदान की स्थिति में 60-75 किमी प्रति घंटे और खाली स्थितियों में 80-95 किमी प्रति घंटे है। लेखापरीक्षा ने छह⁵⁷ जोनल रेलवे में आरडीएसओ द्वारा निर्धारित मापदंडों के संदर्भ में एफओआईएस डेटा से लदान की और खाली स्थितियों में मालगाड़ियों की गति का विश्लेषण किया। एफओआईएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि सभी छह जोनल रेलवे लदान किए गए और खाली रैकों के लिए निर्धारित गति का आधा भी हासिल नहीं कर सके। पूरे और दपूरे लदान किए गए और खाली रैकों के लिए निर्धारित गति का पांचवां हिस्सा भी हासिल नहीं कर सके।

(ii) राइट पावरिंग

मिशन रफ्तार में, गाड़ियों की औसत गति बढ़ाने के साथ-साथ यातायात प्रवाह क्षमता में सुधार करने के लिए मालगाड़ियों की राइट पावरिंग को 2.0 के करीब हॉर्सपावर-ट्रेलिंग लोड (एचपी/टीएल) अनुपात के साथ मंजूरी दी गई थी। उपयुक्त एचपी/टीएल अनुपात अधिकतम गति स्तर प्राप्त करने में लगने वाले समय में लगभग 10 से 12 मिनट की बचत करता है। अंतरराष्ट्रीय स्तर पर यह अनुपात 2-2.25 के बीच है। भारतीय रेल में, अनुगामी भार 1970 में 2400 टन/3200 टन से बढ़कर 2016 में 5308 टन हो जाने के कारण, एचपी/टीएल अनुपात उसी अवधि में 1-1.30 के स्तर से गिरकर 0.94-1.13 के स्तर पर आ गया है।

जोनल रेलवे में राइट पावरिंग की कमी के कारण मालगाड़ियों की धीमी गति और लाइन क्षमता के परिणामी नुकसान को दर्शाने वाले दृष्टांतों का विवरण नीचे दिया गया है।

पूरे	138 में से 30 रैक (22 प्रतिशत) में इंजनों की ढुलाई क्षमता से अधिक सकल भार है और इसलिए ऐसे रैकों के लिए बहु इंजनों का उपयोग किया गया था जिन्हें उपयुक्त ढुलाई क्षमता वाले एकल इंजन द्वारा ढोया जा सकता था।
पूरे, दपूरे और उमरे	2018-19 के दौरान, भारी लदान किए गए रैकों की ढुलाई करने में अपर्याप्त शक्ति के कारण मालगाड़ियों के रुकने के 64, 156 और 65 मामले थे।

⁵⁷ दरे, दपूरे, उमरे, पूमरे, पूरे और पूतरे

उमरे	रुकने के 65 मामलों के कारण 201 ट्रेनों ⁵⁸ में 5,116 मिनट की देरी हुई।
उपरे	अजमेर मंडल की 60 ट्रेनें 2016-17 से 2018-19 की अवधि के दौरान सेक्शन में विलंबित रहीं। चयनित फ्रेट टर्मिनलों ⁵⁹ पर मई 2018 के दौरान 141 मालगाड़ियों में से, केवल छह ट्रेनें राइट पावटिंग मानकों के साथ चल रही थीं। चार मामलों में, एचपी/टीएल अनुपात 1 से कम था। 1 से अधिक अनुपात बढ़ाने के लिए मल्टीपल यूनिट प्रदान की गयी। तथापि 10 मामलों में अनुपात बढ़ाने के लिए कोई मल्टीपल यूनिटें प्रदान नहीं की गयी

रेल मंत्रालय के परिपत्र⁶⁰ के अनुसार कोई डब्ल्यूएजी-5 एसयू लोकोमोटिव ढुलाई मालगाड़ी नहीं होगी। लेकिन पूरे⁶¹ में, मई और जुलाई 2018 के दौरान तीन मालगाड़ियों को डब्ल्यूएजी-5 एसयू लोकोमोटिव द्वारा डीबीसीपी से एनटीसीडी तक पहुंचाया गया। यह भी प्रावधान किया गया था कि सीसी+8 और इसी तरह के अन्य मार्गों पर चलने वाली सभी मालगाड़ियों को 5000 मीट्रिक टन और उससे अधिक के अनुगामी भार के साथ डब्ल्यूएजी-7 लोकोमोटिव (2 लोकोमोटिव) की कई इकाइयों द्वारा चलाया जाएगा। पूरे⁶², में, मई 2018 और जनवरी 2019 के दौरान तीन मालगाड़ियों को सिंगल डब्ल्यूएजी-7 या डब्ल्यूएजी-9 एसयू लोकोमोटिव द्वारा चलाया गया। दपूमे में, 211 मालगाड़ियों में से 160 मालगाड़िया अंडरपावर थीं। लोको बंद होने के मामले 2015-16 में 80 से बढ़कर वर्ष 2018-19 में 156 हो गए। इसलिए, भार की ढुलाई के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था।

2.1.8.7 महत्वपूर्ण घटकों को संबोधित करने के लिए किया गया व्यय

लेखापरीक्षा ने पिछले दस वर्षों के दौरान समयपालन और यात्रा-समय और रेलवे द्वारा किए गए व्यय के लिए महत्वपूर्ण घटकों का विश्लेषण किया। यह भी देखा गया कि महत्वपूर्णता के क्रम में व्यय को प्राथमिकता नहीं दी गई थी। भारतीय रेल ने उनकी प्रभाविता के अनुरूप सभी महत्वपूर्ण घटकों को सम्बोधित नहीं किया।

⁵⁸ 110 कोचिंग और 91 माल

⁵⁹ सीएमएलके, बीजीकेजी और एलजीएच

⁶⁰ पत्र संख्या 2016/मोबिलिटी/4/1 दिनांक 07.09.2016

⁶¹ दालूरबंध कॉलरी साइडिंग (डीबीसीपी)

⁶² दालूरबंध कॉलरी साइडिंग (डीबीसीपी)

चूंकि भारतीय रेल द्वारा परिणाम संकेतक (इनपुट/आउटपुट) निर्धारित नहीं किए गए थे, अवसंरचना विकास कार्य और इसके परिणामों जैसे समयपालन और यात्रा-समय का सीधा सहसंबंध स्थापित नहीं किया जा सका। महत्वपूर्ण घटक और अवसंरचना कार्य में भारतीय रेल द्वारा किए गए निवेश को सहसम्बद्ध करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा एक विश्लेषण किया गया था। विवरणों का तालिका 2.13 में संक्षेप दिया गया है।

तालिका 2.13: महत्वपूर्ण घटक और भारतीय रेल द्वारा किया गया निवेश					
महत्वपूर्ण घटक	प्रतिशतता हिस्सा	व्यय की मर्दे (2009-10 से 2018-19)	प्रतिशतता हिस्सा	महत्वपूर्ण कारको के लिए प्रत्याशित व्यय (₹ करोड़ में)	किया गया वास्तविक व्यय (₹ करोड़ में)
पथ	17.64	दोहरीकरण, तीसरी/चौथी लाइन का निर्माण	9.74	112318	62003
यातायात	7.69	यातायात सुविधाएं और यार्ड रीमॉडलिंग	1.41	48964	8982
इंजीनियरिंग और ब्लॉक	22.56 ⁶³	ट्रैक नवीनीकरण	7.05	143645	44860
एसएंडटी	3.47	सिग्नल और दूरसंचार कार्य	1.62	22094	10320

यह पाया गया कि भारतीय रेल में समयपालन हानि के लिए योगदान करने वाले 51 प्रतिशत महत्वपूर्ण घटकों के प्रति, पांच महत्वपूर्ण घटकों के प्रति केवल 19.82 प्रतिशत व्यय किया गया था। ये घटक पथ, यातायात, इंजीनियरिंग, ब्लॉक और एस एंड टी हैं। इस प्रकार भारतीय रेल ने सभी महत्वपूर्ण घटकों को उनकी प्रभाविता के अनुरूप सम्बोधित नहीं किया।

2.1.8.8 नई दिल्ली हावड़ा रूट में ट्रेन परिचालन- सिमुलेशन अभ्यास

नई दिल्ली – हावड़ा (एचडीएन - 1) भारतीय रेल का सबसे भीड़भाड़ वाला मार्ग है। नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग पर 225 से अधिक स्टेशन हैं जिनकी अंतर-स्टेशन दूरी 1 किमी से 15 किमी तक है। औसत अंतर-स्टेशन की दूरी 7.8 किमी.⁶⁴ है।

⁶³ इंजीनियरिंग – 14.81 प्रतिशत, नियोजित ब्लॉक खुली लाइन (पीबीओएल) 7.75 प्रतिशत,

⁶⁴ स्रोत: डीपीआर- मौजूदा एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच मार्ग पर गति को 160/200 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाने का कार्य

हावड़ा-नई दिल्ली की कुल दूरी गया के रास्ते लगभग 1445 किलोमीटर और पटना से होकर 1523 किलोमीटर है। यह मार्ग पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर मध्य और उत्तर रेलवे के जोनल अधिकार क्षेत्र में आता है। भारतीय रेल का सबसे व्यस्त कारिडोर नई दिल्ली-कानपुर, प्रयागराज, वाराणसी, पटना और कोलकाता जैसे अत्यधिक आबादी वाले शहरों को सेवा प्रदान करता है।

नई दिल्ली – हावड़ा रूट पर कोचिंग ट्रेनों और मालगाड़ियों की औसत गति क्रमशः 60.9 किमी प्रति घंटे और 23.9 किमी प्रति घंटे है। इस प्रकार, औसतन कोचिंग ट्रेनों और मालगाड़ियाँ 1445 किलोमीटर की दूरी तय करने में क्रमशः 23:55 घंटे और 61 घंटे का समय लेती हैं। इस रूट पर सबसे तेज़ चलने वाली ट्रेन अर्थात राजधानी एक्सप्रेस 17 घंटे⁶⁵ का समय लेती है।

ट्रेन की देरी के कारणों के विश्लेषण से पता चला कि नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग के गाजियाबाद-दीनदयाल उपाध्याय खंड में, (747 किलोमीटर का एक खंड) पथ की अनुपलब्धता (कुल देरी का 34 प्रतिशत) ट्रेन की देरी का सबसे बड़ा कारण था। ट्रेनों के पथ से बाहर चलने के घटाकों के विश्लेषण से पता चला कि 12101 घटनाओं में से (पथ से बाहर चलने की), 9169 घटनाएं (76 प्रतिशत) पिछले विलंब से चलने के प्रभाव के कारण थीं। यदि इन देरी को प्राथमिक चरणों में संबोधित किया जाता, तो उनके व्यापक प्रभाव को कम किया जा सकता था। 2018-19 के दौरान पिछले विलंब के परिणाम (आईसीएमएस रिपोर्ट संख्या 4डी) के 9169 घटनाओं के कारण ट्रेनें 17,427 घंटे विलंबित रहीं।

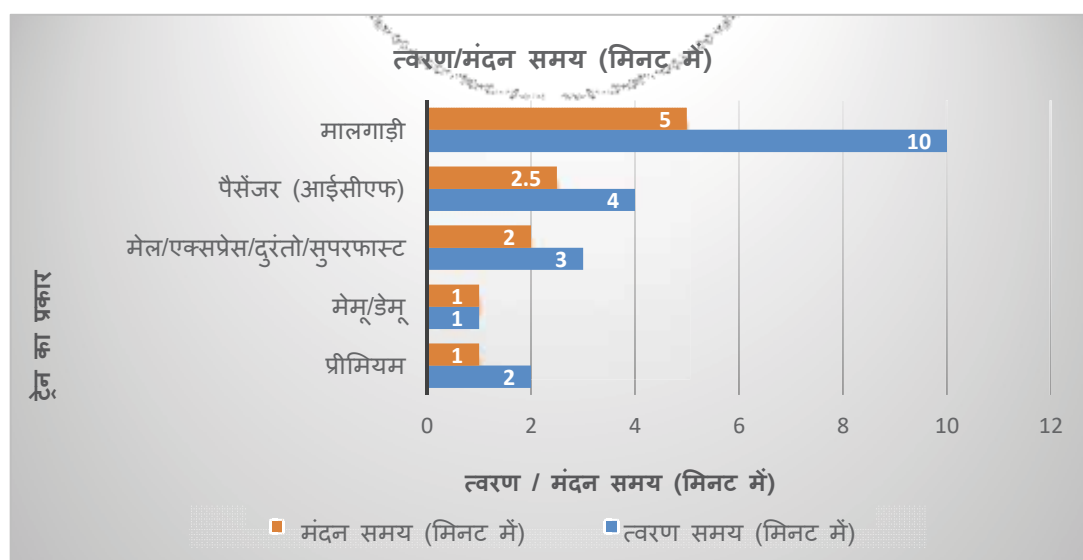
रेल मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2021) कि प्रारंभिक देरी का आगे की यात्रा में पथ की उपलब्धता पर प्रभाव पड़ता है क्योंकि निर्धारित मार्ग अक्सर खो जाता है। रेलवे के नियंत्रण से बाहर कई बाहरी घटक हैं, जो देरी के कारण रहे हैं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2017-19 के दौरान बाहरी घटाकों का योगदान केवल लगभग 12 प्रतिशत था। इसलिए, प्रपत्तन प्रभाव को कम करने के लिए प्राथमिक नियंत्रणीय विलंब को कम करने की आवश्यकता है।

⁶⁵ स्रोत: डीपीआर- मौजूदा एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच मार्ग पर गति को 160/200 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाने का कार्य

1445 रूट-किमी खंड पर, 460 समपार फाटक (एलसी) हैं, औसतन हर तीन से चार किमी में एक समपार, 87 स्थायी गति प्रतिबंध (पीएसआर) हैं जो औसतन प्रत्येक 17 किमी के मार्ग में एक पीएसआर है। उपरोक्त के अलावा 30 किमी प्रति घंटे की चाल से कम क्षमता वाले 199 टर्नआउट्स, सीमित बाड़ और 3.2 किमी में कमजोर संरचना हैं। बार-बार प्रतिबंधों ने ट्रेनों की अनुभागीय गति प्राप्त करने और उन्हें बनाए रखने से रोका। हाई-स्पीड थिक वेब स्विच और बेहतर स्विच एक्सपेंशन जॉइंट्स के अभाव ने भी कम गति और समय पालन के नुकसान में योगदान दिया।

गति प्रतिबंधों (पीएसआर और टीएसआर) के अस्तित्व और ट्रेनों के कई पड़ावों के कारण, यात्रा समय पर त्वरण/मंदन के प्रभाव के परिणामस्वरूप और देरी होती है। यह निम्नलिखित बार ग्राफ में दिखाया गया है।



नई दिल्ली - हावड़ा रूट में चयनित ट्रेनों का समयपालन

नई दिल्ली - हावड़ा के बीच चलने वाली आठ जोड़ी ट्रेनों का औसत समयपालन प्रदर्शन 2015-16 में केवल 27 प्रतिशत और 2018-19 में 29 प्रतिशत था। नौ ट्रेनों⁶⁶ का समयपालन प्रदर्शन वर्ष 2015-16 और 2018-19 में 10 प्रतिशत से कम था।

⁶⁶ 12324, 12323, 12249, 12250, 12329, 12330, 12304, 12273 और 12303

रेल मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2021) कि नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग के जीजेंडबी-डीडीयू खंड का 755 किलोमीटर खुर्जा, अलीगढ़, टूंडला, इटावा, कानपुर, प्रयागराज, नैनी, छिवकी, चुनार जैसे प्रमुख जंक्शन स्टेशनों के साथ एनसीआर के अंतर्गत है। जीरो बेस समय-सारणी में, सभी राजधानी प्रकार की हाई स्पीड ट्रेनें डीडीयू-जीजेंडबी खंड पर न्यूनतम 8 घंटे 5 मिनट में 130 किमी प्रति घंटे की गति से चलने के लिए निर्धारित की गयी हैं, जो 93.40 किमी प्रति घंटे की औसत गति पर 16 मिनट प्रति 200 किलोमीटर के इंजीनियरिंग और यातायात अनुमति की बढ़ी हुई दर के साथ है। अन्य सभी एलएचबी स्टॉक मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें भी 130 किमी प्रति घंटे की गति से चार्टर्ड हैं। एक सुरक्षा उपाय के रूप में परिसंपत्तियों के रखरखाव के लिए संबंधित विभागों द्वारा गति प्रतिबंध (पी एस आर/टी एस आर) लगाए जाते हैं, जिन्हें टाला नहीं जा सकता है।

उत्तर सही नहीं है। समयपालन प्रदर्शन को दी गयी समय सारणी के प्रति आंका जाता है। प्रमुख जंक्शनों पर सभी पड़ावों और पीएसआर/टीएसआर पर सभी हॉल्ट को समय सारणी के निर्धारित शेड्यूल में पहले से ही शामिल किया गया था।

मार्ग में विभिन्न ज़ोनो में ट्रेनों की गति

हावड़ा-नई दिल्ली मार्गों के दोनों मार्गों के लिए आठ जोड़ी ट्रेनों के लिए सभी चार जोनल रेलवे में यात्रा समय और ट्रेनों की औसत गति का विवरण तालिका 2.14 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.14: ज़ोनो में ट्रेनों की औसत निर्धारित गति किमी. प्रति घंटा में					
क्र.सं.	ट्रेन संख्या	उरे	उमरे	पूमरे	पूरे
गया के रास्ते से					
1 ए	12324	22.80	65.81	59.76	62.51
1बी	12323	21.59	70.09	58.66	67.38
2ए	12313	31.63	92.05	78.14	78.26
2 बी	12314	38.80	91.17	79.34	74.46
3 ए	12301	36.38	93.54	77.12	84.40
3 बी	12302	38.80	95.19	77.41	83.26
4 ए	12249	26.54	94.36	82.25	81.97
4 बी	12250	23.13	95.55	83.58	71.68
5ए	12329	24.16	64.13	63.91	68.04
5 बी	12330	22.49	72.10	62.28	57.91
पटना के रास्ते से					
6ए	12303	33.45	81.78	57.63	67.01

तालिका 2.14: जोनों में ट्रेनों की औसत निर्धारित गति किमी. प्रति घंटा में					
क्र.सं.	ट्रेन संख्या	उरे	उमरे	पूरुमे	पूरे
6बी	12304	38.80	76.64	55.03	58.48
7ए	12273	35.06	84.62	54.54	70.77
7 बी	12274	40.42	89.87	58.95	58.20
8ए	12305	36.38	93.54	58.95	78.63
8बी	12306	38.80	95.19	63.61	77.26

जैसा कि देखा जा सकता है, जोनों में समान ट्रेनों (अर्थात् समान रोलिंग स्टॉक) की औसत गति में बड़ा अंतर है। यह स्लैक और अलाउंस जैसे घटकों के कारण है। यद्यपि उमरे का गाजियाबाद – दीन दयाल उपाध्याय खंड मार्ग का सबसे सघनता वाला खंड है, उमरे के इस हिस्से में इन सभी ट्रेनों की औसत गति सबसे अधिक और उरे के भाग में सबसे कम है।

उमरे (755 किमी) में उच्च गति का कारण स्वचालित सिग्नलिंग (जीजेडबी-सीएनबी, पीआरवाईजे-डीडीयू), 130 किमी प्रति घंटे की खंडीय गति और तुलनात्मक रूप से कम अलाउंस के प्रावधान के कारण क्षमता में वृद्धि है। उरे (29 किमी) में कम गति का कारण उच्च लाइन क्षमता उपयोग (तिलक ब्रिज -188 प्रतिशत, साहिबाबाद-222 प्रतिशत), टर्मिनल की कमी, उपनगरीय ट्रेनों के चलने के कारण विवाद और सघनता के कारण कम निर्धारित गति है।

रेल मंत्रालय ने उपर्युक्त अभ्युक्तियों को स्वीकार किया (नवंबर 2021)।

गति अंतर

नई दिल्ली – हावड़ा खंड पर अधिकतम अनुमत खंडीय गति 130 किमी प्रति घंटा है। जबकि ट्रेनों की औसत गति 18 किमी प्रति घंटे से 86 किमी प्रति घंटे के बीच है, नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग में ट्रेनों के 14 अलग-अलग औसत गति समूह हैं। तेज गति से चलने वाली ट्रेनों की धीमी गति से चलने वाली ट्रेनों को ओवरटेक करने की वर्तमान परिपाटी लाइन क्षमता की खपत कर रही है। प्रत्येक प्राथमिकता के परिणामस्वरूप खंडीय क्षमता में लगभग 15 मिनट के चालन समय की हानि उसमें तद्वरूपी हानि के समय होती है।



रेल मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2021) कि जीरो बेस समय-सारणी में, गति के अनुसार केवल 4 प्रकार की कोचिंग ट्रेनें हैं अर्थात् (i) 130 किमी प्रति घंटे (राजधानी और एचएसटी), (ii) 110 किमी प्रति घंटे (अन्य एक्सप्रेस/पारंपरिक यात्री ट्रेनें), (iii) 100 किमी प्रति घंटे (मेमू सेवाएं) और (iv) 96 किमी प्रति घंटे (ईएमयू सेवाएं)। वर्तमान जीरो बेस समय-सारणी में जहां तक संभव हो ट्रेनों को गति और ठहराव के अनुसार समूहबद्ध किया जाना है। लेकिन टर्मिनल की कमी, सेवा के लिए समय, प्रमुख टर्मिनल स्टेशनों पर आगमन और प्रस्थान के लिए सुविधाजनक समय जैसे कारणों से सभी ट्रेनों को समूहबद्ध नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप कोचिंग ट्रेनों की औसत गति में वृद्धि हुई है और कॉरिडोर ब्लॉक और क्लियर कॉरिडोर वाले फ्रेट पथों का रखरखाव किया गया है।

रेलसिस सॉफ्टवेयर द्वारा नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग का सिम्युलेशन

ट्रेनों की खराब समयबद्धता का उल्लेख करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा सबसे महत्वपूर्ण कारणों में से एक विभिन्न मार्गों पर 'लाइन क्षमता की कमी' बताई गई थी। संपूर्ण नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग पर ऐसे कई खंड हैं जहां लाइन क्षमता उपयोग 100 प्रतिशत से अधिक होने की सूचना मिली थी। भारतीय रेल ने समयपालन में सुधार और यात्रा के समय को कम करने के लिए 2008-09 से 2018-19 के दौरान ट्रैक अवसंरचना पर बड़ा पूंजी निवेश किया है। भारतीय रेल ने उच्च हॉर्स पावर वाले लोको, डबल डिस्टेंट सिग्नलिंग, 30 किमी प्रति घंटे के क्रॉस-ओवर, कम्प्यूटरीकृत

परिचालन आदि शुरू किए हैं, लेकिन लाइन क्षमता में हुई तदनुसूची वृद्धि को मूर्तरूप नहीं दिया गया है।

इसलिए यह निर्णय लिया गया था कि नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग पर चलने वाली ट्रेनों को नवीनतम उपलब्ध ग्राउंड अवसंरचना के साथ सिमुलेट किया जाए और आधुनिक रोलिंग स्टॉक को एक स्थापित सिमुलेशन सॉफ्टवेयर में फीड किया जाए।

रेलसिस सॉफ्टवेयर⁶⁷ पर पूरे नई दिल्ली – हावड़ा मार्ग के लिए ट्रेन परिचालन का सिमुलेशन किया गया। यह यात्रा के समय में कमी, ट्रेनों के समयपालन में सुधार की गुंजाइश का निर्धारण और मौजूदा अवसंरचना के अंतर्गत मालगाड़ियों के पथ की पहचान करने के लिए किया गया था। सलाहकार⁶⁸ के रूप में रेलवे बोर्ड के एक पूर्व अध्यक्ष की सलाह के तहत एमआरवीसी के रेलसिस सॉफ्टवेयर पर विश्लेषण किया गया था।

रेल मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2021) कि ऐसा लगता है कि सिमुलेशन में पीएसआर से समय की हानि और कानपुर, इलाहाबाद जैसी प्रमुख जंक्शन बाधाओं को खंडीय चालन समय में शामिल नहीं किया गया था। सॉफ्टवेयर यह सुनिश्चित नहीं कर सका है कि किसी भी स्टेशन पर रुकने वाली ट्रेन में मेन लाइन पर प्लेटफॉर्म है या नहीं। जंक्शनों में कई क्रॉस-ओवर, रैक रिवर्सल, लोको रिवर्सल, सरफेस क्रॉसिंग और अन्य परिचालन बाधाएं सिमुलेशन कार्य में शामिल नहीं हैं। दो ट्रेनों के बीच चलने वाले हेडवे को छह मिनट के रूप में दिखाया गया है जो परिचालनात्मक रूप से उचित नहीं है। रास्ते में सभी क्रॉस मूवमेंट और परिचालन संबंधी बाधाओं को ध्यान में रखते हुए ट्रेनों के हेडवे रनिंग का फैसला किया जाना चाहिए।

उत्तर विश्वासप्रद नहीं है क्योंकि सिमुलेशन भारतीय रेल के स्वामित्व वाले सिमुलेशन सॉफ्टवेयर पर किया गया था। वर्किंग समय सारणी 2019 के आधार पर नई दिल्ली हावड़ा रूट के सिमुलेशन में विकसित मॉडल एमआरवीसी/मुंबई में उपलब्ध हैं। सभी पीएसआर, टर्मिनल बाधाएं और डेड वे, जैसा खंड और रोलिंग स्टॉक की अनुमत क्षमता के अनुसार हो, को सिमुलेशन कार्य में शामिल किया गया था। रेलसिस

⁶⁷ रेलवे सिमुलेशन सॉफ्टवेयर के कुछ विकल्प उपलब्ध हैं; जिनमें से दो भारतीय रेल के लिए उपलब्ध हैं: एसएटीसंग (क्रिस, इंडिया द्वारा विकसित) और रेलसीस (आरएमकान, जर्मनी द्वारा विकसित)। रेलसीस सॉफ्टवेयर वर्तमान में केवल एमआरवीसी (मुंबई रेल विकास निगम), मुंबई के पास उपलब्ध है।

⁶⁸ श्री विवेक सहाय

सॉफ्टवेयर के प्लेटफॉर्म ऑक्व्यूपेंसी टूल का उपयोग करते हुए, ट्रेनों के लिए प्लेटफॉर्म आवंटन के संबंध में निर्णय लिए गए। साथ ही, सॉफ्टवेयर के विजुअल टूल का उपयोग करके प्रमुख यार्डों के प्लेटफॉर्म पर काम करने पर विचार किया गया। इन सभी ने उपलब्ध प्लेटफॉर्म और लूप लाइनों का विवेकपूर्ण उपयोग करने में मदद की, जिसने परिचालन को सुव्यवस्थित किया और कट-अक्रॉस संचालन की संख्या को कम कर दिया।

बाधाएं

कार्य के आकार को उन बड़ी संख्या में नोड्स से समझा जा सकता है जिन्हें 1,445 किलोमीटर लंबे कॉरिडोर में 225 स्टेशनों को कवर करने के लिए बनाए जाने की आवश्यकता थी। कुल मिलाकर, 13979 नोड बनाए गए, जिसमें 4,481 सिग्नल और अन्य बिंदु और क्रॉसिंग शामिल थे। अवसंरचना सृजन के दौरान आने वाली प्रमुख चुनौतियों में से एक यह थी कि मार्ग में सभी जोनों में सिग्नलिंग और इंटरलॉकिंग प्लान (एसआईपी) एक समान नहीं थे। उरे और उमरे का एसआईपी पूमरे और पूरे जोनों से अलग था।

सिमुलेशन में अपनाए गए सिद्धांत और कार्यप्रणाली

नई दिल्ली से हावड़ा (अप और डाउन दोनों दिशाओं में) तक पूरे कारिडोर के सिमुलेशन में नई दिल्ली की तरफ आनंद विहार टर्मिनस (एएनवीटी) और पुरानी दिल्ली (डीएलआई) और दोनों मेन लाइन वाया बेंडेल और हावड़ा छोर में हावड़ा बर्धमान कॉर्ड लाइन वाया दानकुनी शामिल थे।

- सॉफ्टवेयर का उपयोग सभी संकेतों, क्रॉसओवर, स्थिर लाइनों, लूप लाइनों, प्लेटफार्मों, स्थायी गति प्रतिबंधों और रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) के दिशानिर्देशों के अनुसार, ऐसे किसी प्रतिबंध के साथ नई दिल्ली-हावड़ा कारिडोर की मौजूदा अवसंरचना की प्रतिकृति बनाने के लिए किया गया।
- सिग्नलों को लगभग 120 मीटर के उनके संबंधित आच्छादन के साथ रखा गया था।
- सिग्नल आच्छादन और ब्लॉक खंडों को तदनुसार पूर्ण ब्लॉक और स्वचालित ब्लॉक खंडों में समाविष्ट किया गया।
- क्रॉसओवर के गति प्रतिबंध सीआरएस दिशानिर्देशों के अनुसार डिजाइन किए गए।

- लोको के मौजूदा सभी संयोजनों, कुछ कोचों और उनकी गति की मंजूरी के साथ विभिन्न ट्रेन-प्रकार के टेम्पलेट बनाए गए।
- लेखापरीक्षा ने सिमुलेशन में ट्रेनों के आरंभिक समय को अलंघनीय⁶⁹ के रूप में लिया। इसलिए, अप दिशा हावड़ा की ट्रेनों के लिए समय और डाउन दिशा की नई दिल्ली/आनंद विहार/दिल्ली की ट्रेनों के लिए समय को रखा गया क्योंकि यह सिमुलेशन उद्देश्य के है। इसी तरह उस समय के लिए प्रक्रिया का पालन किया गया जिस पर टूंडला, छिवकी, गोमोह, दानकुनी आदि जैसे विभिन्न जंक्शनों से नई दिल्ली-हावड़ा कारिडोर पर अन्य ट्रेनें प्रवेश करती हैं। एक बार ट्रेन के प्रकार के विनिर्देशों के साथ इन समय के प्रविष्टि किए जाने पर सिमुलेशन ने हमें दिए गए मार्गों के लिए मानक चालन समय दिया।

नई दिल्ली-हावड़ा रूट की सिमुलेटेड समय सारणी में, लेखापरीक्षा ने 88⁷⁰ जोड़ी मेमू, 147 ट्रेनों के अप दिशा में और 143 ट्रेनों के डाउन दिशा में चालन को शामिल किया। यद्यपि यूआईसी 406 में कुल चालन समय का 3-5 प्रतिशत मानक छूट की सिफारिश की गयी है, तथापि 10 प्रतिशत का एक संरक्षी आंकड़ा अपनाया गया है। सिमुलेशन में एमपीएस, पीएसआर, 10 प्रतिशत की अनुमति जैसे सभी परिवर्तों को ध्यान में रखा और हमें स्टेशनों के बीच मानक चालन समय दिया। सभी प्रपत्तन प्रभावों को ध्यान में रखने के बाद प्रत्येक ट्रेन और उसके विवादों का सिमुलेटेड समय सारणी में निपटान किया गया।

किसी भी मौजूदा पड़ाव पर कोई वरीयता या अतिरिक्त पड़ाव या अतिरिक्त रुकने का समय देने से पहले, प्लेटफॉर्म के उपयोग और उपलब्धता पर पूरी तरह से विचार किया गया था। दीनदयाल उपाध्याय, कानपुर सेंट्रल, प्रयागराज, गया, बर्धमान जैसे जंक्शन, विशेष रूप से, एक बड़ी चुनौती थे क्योंकि इन जंक्शनो में मंडलो में कई ट्रेनों का आदान-प्रदान किया जाता था। रेलसीस सॉफ्टवेयर के प्लेटफॉर्म आकुर्पेसी टूल

⁶⁹ सिमुलेशन करते समय ट्रेन के मूल समय को बनाए रखने के लिए ध्यान रखा गया था और नई दिल्ली-हावड़ा कारिडोर में आसन्न कारिडोर से प्रवेश करने वाली ट्रेन के मामले में नई दिल्ली-हावड़ा कारिडोर में प्रवेश करने का समय संरूप रखा गया था। कुछ मामलों में, उनके समय पर और कुशल संचालन को सुनिश्चित करने के लिए इन समयों को कुछ मिनटों तक बदल दिया गया था।

⁷⁰ मेमू में 4 जोड़ी ट्रेनों और 5 ट्रेनों को अप दिशा में और 9 ट्रेनों को डाउन दिशाओं में सिमुलेशन कार्य में निष्क्रिय रखा गया था।

का उपयोग करते हुए, ट्रेनों के लिए प्लेटफॉर्म आवंटन के संबंध में निर्णय लिए गए। साथ ही सॉफ्टवेयर के विजुअल टूल के इस्तेमाल से मेजर यार्ड के प्लेटफॉर्म की कार्यप्रणाली पर विचार किया गया। इन सभी ने उपलब्ध प्लेटफॉर्म और लूप लाइनों का विवेकपूर्ण उपयोग करने में मदद की, जिसने परिचालन को सुव्यवस्थित किया और बीच में से गुजरने के संचालन की संख्या को कम कर दिया। नई दिल्ली-हावड़ा कारिडोर की अवसंरचना के निर्माण का कार्य रेलसिस सॉफ्टवेयर में पूरा किया गया, जुलाई, 2019 के वर्किंग टाईमटेबल में शामिल छह मंडलों⁷¹ की वर्तमान ट्रेनों (244 जोड़े) को सिस्टम में प्रविष्टि की गयी।

वर्किंग टाईमटेबल (डब्लू टी टी) में लगभग 12,466 विवाद थे। इन विवादों में से, 4900 ने परिचालन में 5 मिनट तक अप का न्यूनतम हस्तक्षेप किया। तथापि अन्य विवाद, बड़ी रुकावटें पैदा कर रहे थे। मौजूदा डब्ल्यूटीटी के संबंध में विवादों के विश्लेषण से पता चला कि इन विवादों के प्रमुख कारण निम्नलिखित थे:

- 130 किलोमीटर प्रति घंटे की ट्रेन से पूर्व 110 किलोमीटर प्रति घंटे वाली ट्रेनों का होना
- मेल एक्सप्रेस ट्रेनों से पहले ईएमयू/एमईएमयू ट्रेनों का चलना
- सुस्त ईएमयू/मेमू चालन-समय का होना
- अनियमित अनुमति के कारण असंगत चालन-समय का होना
- पूर्ववर्ती ट्रेन का अवकलित ठहराव तथा देर तक खड़े रहना
- वरीयता देने के लिए अवैज्ञानिक साइड ट्रैकिंग
- प्रमुख टर्मिनलों पर प्लेटफॉर्म धारिता और प्रबंधन

प्रत्येक विवाद अद्वितीय था और इसके लिए भिन्न व्यवहार की आवश्यकता थी, तथापि उन्हें हल करने के लिए कुछ सिद्धांतों का पालन किया गया। सबसे पहले, समान गति वाली गाड़ियों को अनावश्यक वरीयता देने से बचा गया और केवल पूर्ववर्ती ट्रेन के अत्यधिक ठहराव की स्थिति में ही प्राथमिकता दी गयी। दूसरे, जहां ट्रेन का सार्वजनिक पड़ाव था वहां अनावश्यक साइड-ट्रैकिंग से बचने के लिए वरीयता

⁷¹ नई दिल्ली, इलाहाबाद (प्रयागराज), मुगल सराय, धनबाद, आसनसोल और हावड़ा

देने की योजना बनाई गई और, सबसे महत्वपूर्ण बात, अनियमित और अवैज्ञानिक अनुमति के विरुद्ध एक समान अनुमति के सिद्धांत का पालन किया गया।

रेल मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2021) कि सिमुलेशन में अपनाई गई कार्यप्रणाली, मुख्य रूप से स्टेशनों के यार्ड का लेआउट वास्तविक नहीं है और बहुत सरल तरीके से लिया गया है। सिमुलेशन में प्रदान किया गया समग्र 10 प्रतिशत अतिरिक्त समय पर्याप्त नहीं है।

रेल मंत्रालय का उत्तर विश्वासप्रद नहीं था क्योंकि यूआईसी 406 कुल चालन समय के 3-5 प्रतिशत की मानक अनुमति की सिफारिश करता है, सिमुलेशन कार्य में 10 प्रतिशत का एक संरक्षी आंकड़ा अपनाया गया था। स्वयं रेल मंत्रालय द्वारा किए गए शून्य आधारित समय सारणी अभ्यास के परिणामों ने समय सारणी के यौक्तिकीकरण द्वारा यात्री ट्रेन सेवाओं की औसत गति में 5 प्रतिशत की वृद्धि का सुझाव दिया।

सिमुलेशन के परिणाम

सिमुलेशन से निम्नलिखित निष्कर्ष सामने आए:

- i. सभी विवादों को दूर करने के लिए सभी संबंधित मंडल की वर्किंग टाइम टेबल को फिर से तैयार करने की जरूरत है।
- ii. वर्तमान समय-सारणी के उपयोग से समयपालन के उच्च मानकों को प्रदान करने की अपेक्षा नहीं की जा सकती है। दूसरी ओर, वैज्ञानिक रूप से डिज़ाइन किए गए सिमुलेशन के माध्यम से प्राप्त संशोधित समय-सारणी से 100 प्रतिशत समयपालन प्राप्त करना संभव है।
- iii. वैज्ञानिक आधार पर समय-सारणी तैयार करने से यात्री/मालगाड़ियों के लिए अतिरिक्त पथों का सृजन होता है। इससे यह निष्कर्ष निकलता है कि विभिन्न खंडों की लाइन क्षमता की वर्तमान गणना उपलब्ध अवसंरचना की पूरी क्षमता का उपयोग नहीं करती है।
- iv. किसी प्रमुख स्टेशन से पहले अंतिम ब्लॉक खंड पर लदान करने के बजाय, ट्रेनों के सम्पूर्ण चालन के दौरान इंजीनियरिंग अलाउंस (ईए) का वितरण फायदेमंद होता है। यह एक मात्र कार्य खंड की लाइन क्षमता को काफी हद तक बढ़ा सकती है।

- v. ट्रेफिक रिकवरी टाइम (टीआर) और ऑपरेशनल रिकवरी टाइम (ओपी) का प्रावधान पूरी तरह से समाप्त किया जाना चाहिए। यह लाइन की क्षमता को कम करता है।
- vi. वर्किंग समय सारणी को पुनः तैयार करने की दिशा में पहला कदम सभी प्रकार की ट्रेनों - यात्री और माल दोनों के लिए इंटर-स्टेशन रनिंग टाइम सटीक रूप से तय करना है। मार्ग में प्रत्येक ब्लॉक स्टेशन पर निर्धारित समय सारणी प्राप्त करने के लिए रनिंग स्टाफ को व्यापक रूप से प्रशिक्षित करने की आवश्यकता है।
- vii. किसी खंड में सुबह और शाम के व्यस्त समय में तेज़ कम्प्यूटर सेवाएँ प्रदान करने के लिए खंड में एएमयू/मेमू रैंको की शुरुआत की जाती है। इन रैंकों की अनूठी विक्रय प्रकृति (यूएसपी) तेज़ गति से त्वरण और मंदन होती है। इसके अलावा उन्हें थोड़े समय के ठहराव के साथ शुरू किया जा सकता है (मुंबई उपनगरीय प्रणाली में 30 सेकंड का ठहराव सामान्य है)। इन रैंकों की इन दोनों प्रकृतियों का इस मार्ग की समय-सारणी में उपयोग नहीं किया गया है। अंतर खंड स्टेशन चालन समय बहुत कम औसत गति देता है और 5 मिनट या उससे अधिक के ठहराव सभी जगह हैं, जो ईएमयू परिचालन की विशेषताओं के विपरीत है। इसमें तत्काल सुधार की जरूरत है।

रेल मंत्रालय ने बताया (नवंबर 2021) कि समय सारणी कार्य को युक्तिसंगत बनाने में, समय सारणी के विवाद को दूर करने के साथ फिर से चार्ट किया गया है। समय सारणी को युक्तिसंगत बनाने की कवायद में, आईआईटी बॉम्बे की मदद ली गई है और सत्संग सॉफ्टवेयर से इनपुट को भी ध्यान में रखा गया है। समय पालन के उच्च मानक को व्यावहारिक समय सारणी और सैद्धांतिक समय के बजाय सभी विवादों को हल करके प्राप्त किया जा सकता है। आगे सिमुलटेड समय, समय सारणी में सुधार करने में मदद करेगा। सिम्युलेटर में सभी भरे हुए डेटा हैं जो बहुत बड़े हैं। आईआईटी बॉम्बे की मदद से समय सारणी का युक्तिकरण किया गया है और सत्संग टीम ने एनसीआर के ट्रंक मार्गों पर ट्रेनों की अप गति और रखरखाव कारिडोर को 2 घंटे से बढ़ाकर 3 घंटे करने में मदद की है और माल ढुलाई में भी वृद्धि की है। हालांकि, समय सारणी एक सतत कार्य है जो समय-समय पर अवसंरचना में दिए गए छोटे इनपुट को ध्यान में रखता है।

सिमुलेशन का आउटपुट- नई समय सारणी

परिचालन समय में विवाद के समाधान और तदर्थ अनुमति के युक्तिकरण के बाद, नई दिल्ली-हावड़ा ट्रेनों के लिए एक नई समय सारणी तैयार की गई है। अप दिशा में 235 ट्रेनें हैं। डाउन दिशा में 231 ट्रेनें हैं। सिमुलेशन अभ्यास में अप दिशा में 9 ट्रेनें और डाउन दिशा में 13 ट्रेनें शामिल नहीं की गयी। सामान्य परिस्थितियों में संशोधित टाइमटेबल में प्रतिशत समयपालन प्राप्त करना संभव है।

रेल मंत्रालय ने बताया (अप्रैल 2021) कि सिमुलटेड समय सारणी में कोचिंग ट्रेनों को ध्यान में रखा गया है। लगभग 100 प्रतिशत समयपालन प्राप्त करना संभव है, लेकिन अनहोनी घटनाओं, असामान्यताओं, परिसंपत्ति विफलताओं और गति अंतर को छोड़कर जो आगे चलने पर ब्लॉक खंड को साफ करने में अधिक समय लेता है। जीरो बेस समय सारणी के बाद 2021 के लिए समयपालन के आंकड़े में सुधार हुआ है। इसके अलावा कोहरे का मौसम हर साल लगभग 3 महीने तक समयपालन के औसत वास्तविक आंकड़े को खराब करता है।

यात्रा-समय में औसत बचत

संपूर्ण डेटा को एकत्रित करने के बाद, हम एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच मार्ग पर सभी मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के लिए यात्रा-समय में औसत बचत की मात्रा निर्धारित कर सकते थे। परिमाणित आंकड़े तालिका 2.15 में दिए गए हैं।

तालिका 2.15: यात्रा समय में औसत बचत			
ट्रेन का प्रकार	कुल ट्रेन किमी	कुल बचाया गया समय (मिनटों में)	प्रति 100 किमी पर बचत
110 किमी/घंटा डाउन दिशा	37000	9233	25
110 किमी प्रति घंटे अप दिशा	37081	8147	22
130 किमी प्रति घंटा डाउन दिशा	18361	1925	10
130 किमी प्रति घंटे अप दिशा	18576	2245	12
ईएमयू/मेमू अप दिशा	9069	3148	17*
ईएमयू/मेमू डाउन दिशा	8938	2818	16*
* प्रति 50 किमी चालन में बचत			

अभ्यास बताता है कि प्रत्येक 100 किमी की यात्रा के लिए,

- 110 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से मंजूर ट्रेनों के लिए 22-25 मिनट की औसत बचत संभव है;
- 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से मंजूर ट्रेनों के लिए औसतन 10-12 मिनट की बचत संभव है

मेल एक्सप्रेस ट्रेनों की तुलना में कम दूरी तय करने वाली ईएमयू / एमईएमयू ट्रेनों के लिए, प्रति 50 किमी की संभावित बचत 16-17 मिनट है।

130 किमी प्रति घंटे की ट्रेनों के लिए (8 जोड़ी⁷² ट्रेन) एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच स्टेशनों के बीच पूरी दूरी को कवर करते हुए, यात्रा के समय में 147 मिनट की औसत बचत संभव है। यात्रा-समय में कमी की सीमा 64 मिनट से 386 मिनट तक है।

एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच स्टेशनों के बीच की दूरी को तय करने वाली 110 किमी प्रति घंटे की ट्रेनों (ट्रेन संख्या 12819/12323, 12820/12324) के लिए, अप दिशा में 328 मिनट और डाउन दिशा में 336 मिनट के यात्रा समय में कमी की गुंजाइश है।

रेल मंत्रालय ने कहा (नवंबर 2021) कि आईआईटी बॉम्बे की सहायता से अपने ट्रैफिक सिम्युलेटर का उपयोग करके किए गए समय-सारणी के युक्तिकरण के हाल ही में संपन्न अभ्यास के तहत, भारतीय रेल 2000 से अधिक ट्रेनों की गति को बढ़ाने में सक्षम है। इस अभ्यास के तहत, 900 से अधिक ट्रेनों के यात्रा समय में एक घंटे से अधिक की कमी की गई है, जबकि 1600 ट्रेनों के यात्रा समय में 30 मिनट से अधिक की कमी की गई है। 362 यात्री ट्रेनों की गति बढ़ाकर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में परिवर्तित किया गया है जबकि 120 मेल/एक्सप्रेस को सुपर फास्ट सेवा में परिवर्तित किया गया है। समय सारणी के युक्तिसंगत द्वारा यात्री ट्रेन सेवाओं की औसत गति में 5% की वृद्धि हासिल की गई है।

130 किमी प्रति घंटे और 110 किमी प्रति घंटे के लिए निर्दिष्ट की गई ट्रेनों के यात्रा समय में बचत को तालिका 2.16 में दिखाया गया है।

⁷²ट्रेन नंबर 12259/12249, 12301/12305, 12303/12381, 12313, 12302/12306, 12304/12382, 12314

तालिका 2.16: ट्रेनों के यात्रा समय में बचत 130 किमी./घंटा							
संख्या	नाम	आरंभ	गंतव्य	दूरी	यात्रा समय (मिनट में)		यात्रा- समय में बचत
					रेल सिस	मौजूदा	
12250	हावड़ा युवा एक्सप्रेस	आनंद विहार	हावड़ा	1450	944	1025	81
12302	राजधानी एक्सप्रेस (गया)	नई दिल्ली	हावड़ा	1450	943	1020	77
12314	सियालदह राजधानी एक्सप्रेस	नई दिल्ली	डीकेईई	1436	954	1021	67
12276	हमसफर एक्सप्रेस	नई दिल्ली	प्रयागराज	633	393	485	92
12424	डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस	नई दिल्ली	डीडीयू	785.5	495	553	58
22436	वंदे भारत एक्सप्रेस	नई दिल्ली	प्रयागराज	633	383	383	0
110 किमी/घंटा हेतु निर्धारित ट्रेनों के यात्रा समय में बचत							
12323	एचडब्ल्यूएच- एनवीटीएसएफ एक्सप्रेस	हावड़ा एचडब्ल्यूएच	एनवीटी	1437	1007	1335	328
12321	एचडब्ल्यूएच- सीएसएमटी मेल (गया के माध्यम से)	हावड़ा एचडब्ल्यूएच	प्रयागराज छिवकी	804	691	802	111
12559	शिव गंगा एक्सप्रेस	एएलडी	नई दिल्ली	635	423	690	267
12349	भागलपुर-नई दिल्ली एसएफ एक्सप्रेस	एमपीओ	नई दिल्ली	997	724	926	202

एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच (एचडीएन 1) भारतीय रेल का सबसे भीड़भाड़ वाला मार्ग है। यह मार्ग स्थानिक क्षमता की कमी से ग्रस्त है, जिससे यह इस पर चलने वाली सभी ट्रेनों की समयबद्धता के लिए एक वास्तविक संकट बन गया है। सिमुलेशन अभ्यास ने भारतीय रेल के सबसे भीड़भाड़ और कठिन खंड में यात्रा के समय (जैसा कि ऊपर उल्लेख किया गया है) में पर्याप्त बचत दर्शाई, यह आकलन किया गया कि समान कमी पूरे भारतीय रेल में होनी चाहिए।

रेल मंत्रालय ने कहा (अप्रैल 2021) कि संघनन अभ्यास शुरू किया गया है जिसमें समान गति क्षमता वाली ट्रेनों को बेहतर गतिशीलता प्राप्त करने और ट्रेन सेवाओं की प्राथमिकता को कम करने के लिए एक साथ जोड़ा गया है। यह अभ्यास विधिवत 6 मिनट प्रति 100 किमी (110 किमी प्रति घंटे खंड के लिए) और 8 मिनट प्रति 100 किमी (130 किमी प्रति घंटे खंड के लिए) की इंजीनियरिंग अलाउंस प्रदान करता है और प्रति 100 किमी पर अधिकतम 6 मिनट यातायात अलाउंस देता है।

लेखापरीक्षा का विचार है कि समान गति वाली ट्रेनों के समूहीकरण और एकीकृत रखरखाव के माध्यम से समय की बचत को और बढ़ाया जा सकता था।

लाइन क्षमता

लाइन क्षमता एक महत्वपूर्ण परिचालन संसाधन है जिसका उपयोग मौजूदा सेवाओं के प्रबंधन और नेटवर्क के संवर्धन/विस्तार के लिए निवेश योजना के लिए किया जाता है।

भारतीय रेल मास्टर चार्ट विधि द्वारा लाइन क्षमता की गणना करता है। मास्टर चार्ट में पथों की वास्तविक चार्टिंग द्वारा प्रत्येक खंड के लिए चार्टर्ड क्षमता की गणना की जाती है। निर्धारित समय के आधार पर यात्री ट्रेन पथ को पहले प्लॉट किया जाता है और फिर मालगाड़ियों को चलाने के लिए विंडों की उपलब्धता के आधार पर मालगाड़ियों के पथों को प्रक्षेपित किया जाता है। चार्टर्ड क्षमता ट्रेन शेड्यूल पर आधारित होती है, जिसमें इंजीनियरिंग और ट्रेफिक अलाउंस शामिल होती हैं। हालांकि इंजीनियरिंग अलाउंस के लिए पैमाना निर्धारित किया गया है, भारतीय रेल पर यातायात अलाउंस के आवंटन का कोई वैज्ञानिक तरीका निर्धारित नहीं है। इससे विभिन्न व्याख्या की जाती है, और यह विधि व्यक्तिपरक है।

उपरे के लाइन क्षमता उपयोग विवरण (2019-20) के अनुसार, प्रयागराज मंडल के गाजियाबाद-दीन दयाल उपाध्याय (जीजेडबी-डीडीयू) खंड में सबसे अधिक भीड़भाड़ वाले खंड कानपुर-जूही वेस्ट (172 प्रतिशत) हैं; सूबेदारगंज - फतेहपुर और चंदेरी - कानपुर (142 प्रतिशत); फतेहपुर - चंदेरी (144 प्रतिशत); मिर्जापुर - छिवकी (134 प्रतिशत); और पनकी - शिकोहाबाद - टूंडला (133 प्रतिशत)।

उमरे के मारीपत से ब्लॉक हट के (एमआईयू-बीएचके) खंड में नेटवर्क की लाइन क्षमता का आकलन करने के लिए सिमुलेशन विश्लेषण किया गया था। अनुकरण के उद्देश्य से, मुंबई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) के रेलसिस सॉफ्टवेयर और यूआईसी 406⁷³ मानकों को अपनाया गया था।

⁷³ यूआईसी 406 क्षमता पद्धति रेलवे क्षमता को "एक परिभाषित समय विंडों में संभावित पथों की कुल संख्या" के रूप में परिभाषित करती है।

डाउन दिशा मारीपत - ब्लॉक हट के (एमआईयू-बीएचके) में 116 ट्रेनों और अप दिशा (बीएचके-एमआईयू) में 117 ट्रेनों के अनुकरण से पता चला कि लाइन क्षमता के अधिक उपयोग की वर्तमान गणना के प्रति 33 से 91 मुक्त पथ उपलब्ध हैं।

तालिका 2.17 खंड पर मौजूदा यात्री ट्रेनों के साथ मार्ग के विभिन्न खंडों में लाइन क्षमता उपयोग को दर्शाता है।

तालिका 2.17: सिमुलेशन में उत्पन्न लाइन क्षमता उपयोग (एम/बी के बिना) का विवरण				
खंड	कुल लाइन क्षमता यात्री ट्रेनें	यात्री ट्रेनें, डब्ल्यूटीटी, 2019 (% उपयोग)	मौजूदा माल ढुलाई पथ, डब्ल्यूटीटी, 2019	यात्री ट्रेनें के लिए विमुक्त पथ
अप दिशा				
मारीपत — टूंडला	153	70 (45.7)	37	46
टूंडला - कानपुर सेंट्रल	194	85 (43.8)	33	76
कानपुर सेंट्रल - प्रयागराज	116	51 (44)	32	33
प्रयागराज-ब्लॉक हट के	175	65 (37)	32	78
डाउन दिशा				
ब्लॉक हट के - प्रयागराज	182	62 (33.9)	34	86
प्रयागराज - कानपुर सेंट्रल	124	56 (44.9)	32	36
कानपुर सेंट्रल - टूंडला	185	87 (46.9)	32	66
टूंडला — मारीपत	200	73 (36.5)	36	91

पर्याप्त निष्क्रिय लाइन क्षमता मौजूद है जिसका और अधिक दोहन किया जा सकता है, और समयबद्धता में सुधार के लिए परिचालनों को और सुव्यवस्थित करने की पर्याप्त गुंजाइश है।

- सिमुलेशन विश्लेषण में जीजेडबी-डीडीयू खंड में उच्च लाइन क्षमता उपयोग का दावा सही नहीं पाया गया।
- गाजियाबाद — दीन दयाल उपाध्याय खंड में लाइन क्षमता के उच्च उपयोग के आंकड़ों का निर्धारित कारण विषम यातायात, ओवरटेक, टर्मिनल बाधाएं-उच्च हेडवे और पथ में विरोधाभास है जो समय सारणी मुद्दों (अनिर्धारित

यातायात, समूहीकरण की कमी और जोनल सीमाओं) के कारण उत्पन्न होते हैं।

लाइन क्षमता उपयोग भविष्य की रेल विस्तार परियोजनाओं के लिए निर्णय लेने का आधार बनता है। इसलिए, इसकी गणना वैज्ञानिक रूप से की जानी चाहिए। लाइन क्षमता उपयोग का एक यथार्थवादी मूल्यांकन गति और समयबद्धता में सुधार के लिए ट्रेन परिचालनों की योजना बनाने में मदद करेगा। भविष्य में स्वीकृत की जाने वाली परियोजनाओं को संशोधित लाइन क्षमता की गणना कर विचार करना चाहिए।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि रेल परिवहन के लिए लाइन क्षमता की समुचित/पर्याप्त उपलब्धता सबसे महत्वपूर्ण कारक है। यातायात के मिश्रित मोड (माल और यात्री), बड़ी संख्या में ट्रेनों, रोलिंग स्टॉक का गति अंतर, टर्मिनल बाधाओं, मौसम की स्थिति, रखरखाव ब्लॉक आदि सहित लाइन क्षमता को प्रभावित करने वाले कई कारक हैं। आदर्श परिस्थितियों में सिमुलेशन वास्तविक परिचालनों का जमीनी वास्तविकता को प्रतिबिंबित नहीं कर सकता है। हालांकि, सिमुलेटर, योजना के लिए एक निष्पक्ष मूल्यांकन देते हैं। सिमुलेशन परिणामों और जमीनी परिचालनों से आउटपुट के बीच हमेशा एक दृश्य अंतर होगा। हाल ही में, भारतीय रेल ने सेवाओं के समग्र सुधार के लिए शोर्ष प्राथमिकता पर पूरी की जाने वाली परियोजनाओं के साथ विजन - 2024 शुरू किया है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि चार्टर्ड लाइन क्षमता उपयोग के अधिक्य को मास्टर चार्ट पद्धति की गणना में दिखाया गया है। इसलिए, गणना क्षमता के इष्टतम उपयोग पर आधारित नहीं है। लेखापरीक्षा, क्रिस और नीति आयोग की रिपोर्ट जैसी विभिन्न एजेंसियों द्वारा किए गए सिमुलेशन अध्ययन में यह स्थापित किया गया है कि पर्याप्त अप्रयोज्य लाइन क्षमता का दोहन करने की गुंजाइश है। भारतीय रेल द्वारा किए गए जीरो बेस्ड समय-सारणी अभ्यास के परिणामों से यह भी देखा गया कि चार्टर्ड लाइन क्षमता में सुधार की गुंजाइश थी।

कुछ खंडों में मालगाड़ी के अतिरिक्त पथ

सिमुलेशन में, ढाई घंटे के रखरखाव ब्लॉक को ध्यान में रखते हुए माल ढुलाई पथ की उपलब्धता की गणना निम्नलिखित खंडों (अप और डाउन दोनों) में की गई थी।

- दानकुनी-आसनसोल
- धनबाद - गया
- मारीपत-ब्लॉक हट के

ट्रेन परिचालन के लिए आम चिंताओं में से एक पटरियों पर निर्धारित इंजीनियरिंग और अन्य तकनीकी रखरखाव के लिए समय निकालना है। अभ्यास में, सभी दैनिक यात्री ट्रेनों को प्लॉट किया गया था, और फिर सॉफ्टवेयर की ग्राफिकल समय सारणी सुविधा का उपयोग रखरखाव ब्लॉकों के स्थान और समय का पता लगाने के लिए किया गया था। दिन के समय में दिए जा रहे ब्लॉकों की वर्तमान प्रथा का पालन किया गया था। इन सभी कारकों के साथ, अनुरक्षण ब्लॉक स्थान और समय अप और डाउन दोनों दिशाओं में निर्धारित किया गया था, जिसका यात्री ट्रेनों के परिचालन पर न्यूनतम प्रभाव पड़ा था।

तालिका 2.18 अप और डाउन दिशा में उपलब्ध माल ढुलाई पथ नीचे दिखाए गए हैं:

तालिका 2.18: अप दिशा में लाइन क्षमता				
खंड: अप दिशा	माल गाड़ियां	यात्री ट्रेनें	02:30 बजे रखरखाव ब्लॉक के साथ लाइन क्षमता उपयोग (प्रतिशत)	कुल लाइन क्षमता
अप दिशा				
डीकेई - पीआरई	50	63	90.90	124
केएएन-एएसएन	55	45	61.80	162
डीएचएन - गया	44	40	87.0 0	96
डाउन दिशा				
गया - जीएपी	40	27	74.2 0	90
जीएपी - केक्यूआर	40	26	57.10	115
केक्यूआर-डीएचएन	40	33	90.2 0	81
एएसएन - डीकेई	40	95	101.00	134

सिमुलेशन अभ्यास में, 2:30 घंटे के रखरखाव ब्लॉक के कारण लाइन क्षमता में 14 प्रतिशत की गिरावट आई। क्षमता उपयोग (रखरखाव ब्लॉक जोड़ने के बाद) और एनसीआर हिस्से में उपलब्ध निर्बाध पथ तालिका 2.19 में दर्शाया गया है।

तालिका 2.19: एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच (अप) के उमरे के हिस्से में लाइन क्षमता उपयोग				
खंड	24 घंटे में यात्री ट्रेनों की कुल लाइन क्षमता	वर्तमान में 24 घंटे में चालू यात्री ट्रेनें	अनुरक्षण ब्लॉक वाली मौजूदा यात्री गाड़ियों द्वारा लाइन क्षमता उपयोग (प्रतिशत)	यात्री ट्रेनों के लिए निर्बाध पथ
एमआईयू - टीडीएल	153	70	60	83
टीडीएल - सीएनबी	194	85	58	109
सीएनबी - एएलडी	116	51	58	65
एएलडी - बीएच के	175	65	51	110
डाउन				
एएलडी - बीएच के	182	62	58	120
एएलडी - सीएनबी	124	56	59	68
सीएनबी - टीडीएल	185	87	61	98
टीडीएल - एमआईयू	200	73	51	127

लाइन क्षमता उपयोग की स्थिति परिचालन के लिए निर्बाध पथ की उपलब्धता को दर्शाती है। इन रास्तों का उपयोग यात्री और माल ढुलाई दोनों कार्यों के लिए किया जा सकता है। एक लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में, उमरे प्रशासन ने कहा कि रखरखाव कॉरिडोर के लिए, आगामी शून्य आधारित समय सारणी में 3 घंटे का प्रावधान प्रदान किया गया है। इसके अलावा, माल पथ की संख्या में 10 प्रतिशत की वृद्धि की परिकल्पना की गई है।

अनुकरण और तुलना के इन परिणामों ने साबित कर दिया कि लाइन क्षमता की गणना करने के लिए वर्तमान पद्धति पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है। यदि समय सारणी वैज्ञानिक रूप से तैयार की जाती है, तो मौजूदा बुनियादी ढांचा ही ट्रेनों को कुशलतापूर्वक संभालने के लिए पर्याप्त अवसर प्रदान करता है।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवम्बर 2021) कि वर्तमान में ट्रेनों की समय-सारणी मास्टर चार्ट पर हस्त्य रूप से तैयार की जाती है। हालांकि, वर्तमान समय सारणी में आईआईटी बॉम्बे और क्रिस के सत्संग सॉफ्टवेयर की मदद से समय सारणी तैयार करने के लिए प्रयोग किया गया है। इसके परिणामस्वरूप में लाइनों पर मेंटेनेंस कॉरिडोर का समय 2 घंटे से बढ़ाकर 3 घंटे कर दिया गया है और माल गाड़ियों के पथ की संख्या में भी वृद्धि हुई है। हालांकि, क्षमता की कमी 'जंक्शन नोड्स यानी ट्रेनों के जंक्शन और क्रॉस मूवमेंट' के कारण है। इन नोड्स पर प्राथमिकता के आधार पर ढांचागत आदानों की आवश्यकता होती है। इन पर ग्रेड सेपरेटर के कुछ कार्यों को इन

क्रॉस मूवमेंट को हटाने के लिए ग्रेड सेपरेटर के रूप में स्वीकृत किया जाता है, लेकिन इनकी अवधि लंबी होती है।

2.1.9 निष्कर्ष

वर्ष 2008-09 से 2018-19 के दौरान ₹ 2.5 लाख करोड़ ट्रैक के बुनियादी ढांचे में निवेश के बावजूद भारतीय रेल गतिशीलता परिणामों को बेहतर करने में विफल रहा है।, मेल/एक्सप्रेस और मालगाड़ियों की औसत गति अभी भी लगभग 50 किमी प्रति घंटे और 23 किमी प्रति घंटे है। 1970 के दशक में प्रारम्भ हुई शताब्दी और राजधानी की गति में मामूली सुधार हुआ है। भारतीय रेल की 478 सुपर फास्ट ट्रेनों में से 123 सुपर फास्ट ट्रेनों (26 प्रतिशत) की निर्धारित गति 55 किमी प्रति घंटे की निर्दिष्ट गति से कम थी।

वर्ष 2019 की ट्रेन समय सारणी से 2951 ट्रेनों के लिए सभी स्टेशनों पर कुल औसत ठहराव समय दो घंटे से अधिक था। भारतीय रेल 75 से अधिक ठहराव वाली 62 एक्सप्रेस ट्रेनें चला रहा था। लंबे और बार-बार ठहरावों से जंकशन बिंदुओं और रास्ते में भीड़भाड़ पैदा हो गई जिससे समग्र गति कम हो गई।

ट्रेनों के कुल अवरोधन में 66 प्रतिशत योगदान देने वाले छह मुख्य आंतरिक महत्वपूर्ण कारकों को नियंत्रित करने योग्य के रूप में पहचाना गया। भारतीय रेल ने इन महत्वपूर्ण कारकों को उनकी गंभीरता के अनुरूप समाधान नहीं किया।

पिछले वर्षों की तुलना में परिसंपत्ति खराबियों में वृद्धि की प्रवृत्ति थी। कार्य समय सारणी में एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉकों के प्रावधान के बावजूद, रखरखाव गतिविधियों को एकीकृत नहीं किया गया था।

चल स्टॉक/अवसंरचना की उच्च क्षमता होने के बावजूद, यात्री ट्रेनों की औसत गति उनकी क्षमता के अनुरूप नहीं है। जंकशनों पर पड़ाव मानकीकृत नहीं हैं और वे व्यापक रूप से भिन्न हैं। इसके अलावा, भारतीय रेल ने न तो परिचालन कारणों के लिए आवश्यक समय पूरक के प्रावधान को मानकीकृत किया है और न ही वैश्विक मानदंडों को अपनाया है। उच्च भत्तों के प्रावधान के परिणामस्वरूप लंबा यात्रा समय और बुनियादी ढांचे का उप-इष्टतम उपयोग हुआ।

भारतीय रेल ने माल के परेषणों के लिए डिलीवरी के समय की गारंटी नहीं दी है। यह मालगाड़ियों के परिचालन का समय निर्धारित न होने के कारण था। पथ की अनुपलब्धता, यातायात नोड्स पर भीड़भाड़, पथों में विरोधाभास, निर्धारित माल पथों में

लंबे समय तक चलने, चालक दल के परिवर्तन में ट्रेनों के माध्यम से देरी, वांछित शक्ति की कमी आदि इसके प्रमुख कारण हैं जिसके परिणामस्वरूप मालगाड़ियों की गति धीमी हुई और माल ढुलाई सेवाओं की डिलीवरी पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

लेखापरीक्षा ने बाहरी विशेषज्ञ की सहायता से स्थापित सॉफ्टवेयर का उपयोग करके सिमुलेशन अभ्यास किया। इससे पता चला कि नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए वर्तमान कार्य चालन समय सारणी में लगभग 12,500 विरोधाभास हैं। सिमुलेशन ने संकेत दिया कि दावा किए गए लाइन क्षमता उपयोग के आंकड़ों और सिमुलेशन में प्राप्त आंकड़ों के बीच महत्वपूर्ण अंतर थे, जो लाइन क्षमता उपयोग के आंकड़ों की कृत्रिमता को दर्शाता है। इस प्रकार, मौजूदा संसाधनों के भीतर यात्रा - समय को कम करने और समयबद्धता में सुधार करने के लिए सुधार की काफी गुंजाइश है।

वैज्ञानिक आधार पर समय सारणी तैयार करने से यात्री/मालगाड़ियों के लिए अतिरिक्त पथों का निर्माण होता है। लेखापरीक्षा ने सिमुलेशन के परिणामों के आधार पर नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए एक नई समय सारणी तैयार की। सिमुलेशन अभ्यास से पता चलता है कि प्रत्येक 100 किमी के चालन के लिए, 110 किमी प्रति घंटे के लिए नामित की गई ट्रेनों के लिए 22-25 मिनट की औसत बचत संभव है। इसी तरह 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार वाली ट्रेनों के लिए औसतन 10-12 मिनट की बचत संभव है। सामान्य परिस्थितियों में नई समय-सारणी में 100 प्रतिशत समयबद्धता प्राप्त करना संभव है।

2.1.10 सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है;

- *एक लक्ष्य तिथि तय करना जिस तक वह अपने नेटवर्क में यात्री और माल गाड़ियों की औसत और अधिकतम गति में वांछित वृद्धि हासिल करेगा और इसे प्राप्त करने का प्रयास करेगा।*
- *एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉकों के उपयोग को प्राथमिकता देना ताकि सभी विभागों की परिसंपत्तियों का प्रभावी रखरखाव परिचालन में न्यूनतम व्यवधान के साथ किया जा सके।*
- *ट्रैक संरक्षण, ट्रैक नवीनीकरण, सिग्नलिंग, दोहरीकरण कार्य आदि पर समान व्यय के साथ अवरोधन के महत्वपूर्ण कारकों का समाधान करना।*

- यातायात रिकवरी समय के लिए मानदंड निर्धारित करना जिससे यातायात अनुमति के उच्च आवंटन में कमी हो और अवसंरचना और संसाधनों का उप-इष्टतम उपयोग हो।
- ग्राहकों को परेशानों की सुपुर्दगी समय की गारंटी सुनिश्चित करने के लिए मालदुलाई सेवा समय-सारणी के लिए एक कार्यान्वयन कार्यनीति तैयार करना।
- वैज्ञानिक आधार पर समय सारणी तैयार करना जिससे यात्री/मालगाड़ियों के लिए अतिरिक्त पथों का निर्माण होगा। इससे लाइन क्षमता उपयोग का भी सही निर्धारण होगा।

रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि औसत और अधिकतम गति, समयपालन और ट्रेनों के परिचालन के अन्य पहलुओं में सुधार के लिए लेखापरीक्षा द्वारा की गई सिफारिशों को नोट कर लिया गया है। भारतीय रेल अपनी सेवाओं, यात्री और माल दुलाई दोनों की बेहतरी के लिए अपनी अवसंरचना/संसाधनों में ईमानदारी से प्रयास करेगा। यात्री और मालगाड़ियों की औसत और अधिकतम गति में वांछित वृद्धि प्राप्त करने के लिए लक्ष्य तिथि के संबंध में, यह कहा गया है कि औसत गति और अन्य संबंधित मुद्दों में सुधार एक सतत प्रक्रिया है और रोलिंग स्टॉक, लोकोमोटिव और अवसंरचना जैसे ट्रैक, ओएचई, सिग्नलिंग गियर आदि सहित संसाधनों की उपलब्धता के अधीन है।

2.2 लाइसेंसधारियों से सेवा कर की गैर-वसूली के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे एवं दक्षिण रेलवे

रेल मंत्रालय ने माल, यात्री, पार्सल और अन्य सहायक सेवाओं पर लाइसेंसधारियों से सेवा कर लगाने के संबंध में विस्तृत निर्देश जारी किए (सितंबर/अक्टूबर 2012)। तथापि, पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन अप्रैल 2011 से जून 2017 की अवधि के दौरान लाइसेंसधारियों से सेवा कर लगाने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, भारतीय रेल को ₹ 5.41 करोड़ की हानि हुई क्योंकि रेल प्रशासन ने अपनी आय से सेवा कर की मांग का भुगतान किया। इसी प्रकार दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अपनी आय से ₹ 22.02 करोड़ का सेवा कर भुगतान किया।

वित्त अधिनियम 1994 के प्रावधानों⁷⁴ के अनुसार, अचल संपत्ति को किराए पर देने में कारोबार अथवा वाणिज्य को आगे बढ़ाने के लिए उपयोग हेतु किराए पर देना, पट्टे पर देना, लाइसेंस पर देना शामिल है और यह सेवा कर के उद्ग्रहण के लिए दायी है। रेलवे स्टेशनों पर स्थान को लाइसेंस पर देना अचल संपत्ति को किराए पर देने की परिभाषा के अन्तर्गत आता है और यह एक कर योग्य सेवा है।

सितम्बर 2012 में, रेल मंत्रालय (रेम) ने नकारात्मक सूची तथा छूट सूची को छोड़कर अचल संपत्ति को किराए पर देने के सभी मामलों में @ 12.36 प्रतिशत सेवा कर के उद्ग्रहण के लिए जोनल रेलवे को दिशानिर्देश जारी किए। रेल मंत्रालय के उक्त निर्देशों में, यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया था कि अचल संपत्ति⁷⁵ को किराये/पट्टे पर देने का संव्यवहार करते समय सेवा कर को उद्ग्रहित/संगृहीत किया जाना चाहिए।

अक्टूबर 2012 में, रेल मंत्रालय ने माल, यात्री, पार्सल तथा अन्य सहायक सेवाओं पर सेवा कर के उद्ग्रहण के लिए विस्तृत लेखांकन क्रियाविधि को जारी किया। जोनल रेलवे को, उन सभी सहायक सेवाओं की समेकित सूची जिन पर सेवा कर उद्ग्राह्य है, संकलित और जारी करने के लिए निदेशित किया गया था। उन मामलों में, जहाँ करार अभी भी चालू हैं और सहायक खंड उपलब्ध हैं, वहां जोनल रेलवे, जहां कहीं संभव हो,

⁷⁴ वित्त अधिनियम, 1994 के अध्याय V की धारा 105 (जेडजेडजेडजेड) के साथ पठित धारा 65 (90ए)

⁷⁵ रेल मंत्रालय के पत्र सं.2012/एलएमएल/25/15 दिनांक 28 सितम्बर 2012 का पैरा 3 (ii)

कर देयता उपभोक्ता को अंतरित कर सकता है। उन मामलों में, जहां करार अभी भी चालू हैं लेकिन कोई सहायक खंड नहीं है वहां जोनल रेलवे संविदा करने वाली पार्टी के साथ विधिवत बातचीत करते हुए उसे समाविष्ट करने के लिए जांच करेगा और कर देयता उपभोक्ता को अंतरित करेगा। उन मामले में, जहाँ ऐसी कोई संभावना नहीं है, देयता का निर्धारण किया जाये और रेल मंत्रालय में नोडल निदेशालय को आगामी निर्देश के लिए सूचित किया जाये।

2.2 (क) पश्चिम मध्य रेलवे

लेखापरीक्षा ने पाया कि सेवा कर पर जारी किए गए रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन में पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) प्रशासन द्वारा की गई कोई कार्रवाई नहीं पाई गई थी। लाईसेंसधारियों से किसी सेवा कर का संग्रहण नहीं किया गया था और कर प्राधिकारी के पास में जमा नहीं किया गया था। अप्रैल 2009 से कर प्राधिकारी ने शीर्षों अर्थात् पार्किंग स्टैंड, क्रेटरिंग स्टालों, एटीएम, वाणिज्यिक प्लाटों, एसएलआर/सहायक गार्ड केबिन, पार्सल वैन और विज्ञापन के लिए दिया गया स्थान आदि को पट्टे पर देने के अन्तर्गत पार्टियों से प्राप्त विविध आय पर सेवा कर के भुगतान के लिए माँग नोटिस समय-समय पर जारी किये। कर प्राधिकारियों ने अप्रैल 2011 से जून 2017 की अवधि के लिए पमरे प्रशासन के प्रति ₹ 12.50 करोड़⁷⁶ की कुल सेवा कर तथा शास्ति देयता की गणना की। कर प्राधिकरण के माँग नोटिस के प्रति, पमरे प्रशासन ने अपीलें/याचिकाएं दायर कीं, जिन्हें फरवरी से अगस्त 2019 के दौरान खारिज कर दी गई थीं।

दिसम्बर 2019 में, अधीक्षक, सीजीएसटी एवं केन्द्रीय उत्पाद शुल्क/जबलपुर ने 'सबका विश्वास योजना' के लाभों को प्राप्त करने तथा ₹ 12.50 करोड़ की सेवा कर देयता के प्रति ₹ 5.02 करोड़ जमा करने के लिए वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी/पमरे को सलाह⁷⁷ दी। पमरे प्रशासन ने "सबका विश्वास (विरासत

⁷⁶ ₹ 8.773 करोड़ का सेवा कर तथा ₹ 3.723 करोड़ की शास्ति= ₹ 12.496 करोड़ या ₹ 12.50 करोड़

⁷⁷ पत्र सं. जीएल-6/62/आर-1/जेबीपी/रेलवे/एसटी/2018 दिनांक 23 दिसम्बर 2019 द्वारा

विवाद समाधान योजना, 2019)" योजना का लाभ उठाने का निर्णय लिया (दिसंबर 2019) और फरवरी 2020 में कर प्राधिकरण को अपनी आय से ₹ 5.02 करोड़ का भुगतान किया। सक्षम प्राधिकारी (अपर महाप्रबंधक/पमरे) ने सबका विश्वास योजना 2019 के तहत भुगतान की स्वीकृति देते हुए संबंधित लाइसेंसधारियों से सेवा कर की वसूली करने का निर्देश दिया (दिसंबर 2019)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पमरे प्रशासन ने, जैसाकि 01 अक्टूबर 2012 के रेल मंत्रालय के निर्देशों में उल्लिखित है, सहायक सेवाओं की समेकित सूची जिन पर सेवा कर लगाया जाना था, को संकलित और संभागीय प्राधिकारियों को परिचालित करने में विफल रहा। क्षेत्रीय स्तर से निर्देश प्राप्त न होने के कारण, संभागीय प्राधिकरण सहायक सेवाओं के लिए लाइसेंसधारियों से सेवा कर आरोपित/संग्रह नहीं कर सका। कर प्राधिकरण द्वारा जारी सेवा कर के लिए मांग नोटिस के बावजूद, क्षेत्रीय रेल प्रशासन सेवा कर के उद्ग्रहण/वसूली के लिए मंडल प्राधिकारियों को निर्देश जारी करने में विफल रहा।

जनवरी 2020 में, प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम)/पमरे ने विभिन्न सहायक सेवाओं⁷⁸ पर सेवा कर विभाग द्वारा लगाए गए सेवा कर दायित्व पर आवश्यक दिशानिर्देश जारी करने के लिए रेल मंत्रालय से संपर्क⁷⁹ किया। रेल मंत्रालय ने उत्तर में कहा (फरवरी 2020)⁸⁰ कि इस संबंध में सभी ज़ोनल रेलवे को 01 अक्टूबर 2012 को पहले ही निर्देश जारी कर दिए गए थे और पीसीसीएम को ज़ोनल एसोसिएट फाइनेंस की सहमति से उपयुक्त कार्रवाई करने का निर्देश दिया।

इस प्रकार, लाइसेंसधारियों से सेवा कर का उद्ग्रहण न करने के कारण, पमरे प्रशासन को अपनी आय से कर प्राधिकरण को ₹ 5.41 करोड़⁸¹ का परिहार्य भुगतान करना

⁷⁸ अर्थात् पार्किंग स्टैंड, क्रेटरिंग स्टाल्स, एटीएम, वाणिज्यिक प्लॉट्स, पार्सल स्थान तथा विज्ञापन के लिए दिए गए स्थान का पट्टा देना

⁷⁹ पत्र सं. डब्ल्यूसीआर/मुख्यालय/जेबीपी/सी/कानून/सेवा कर दिनांक 06 जनवरी 2020 द्वारा

⁸⁰ पत्र सं. 2004/टीजी IV/39/24/सेवा कर दिनांक 19 फरवरी 2020 द्वारा

⁸¹ ज़ोनल रेल प्रशासन ने सेवा कर पर फरवरी 2019 एवं जून 2019 के मांग नोटिस के प्रति कर-प्राधिकरण को ₹ 0.39 करोड़ की राशि पूर्व में जमा की थी।

पड़ा। रेल प्रशासन संबंधित लाइसेंसधारियों से सेवा कर वसूल नहीं कर सका क्योंकि लाइसेंसधारियों की जमानत राशि संविदा अवधि की समाप्ति पर वापस कर दी गई थी।

पमरे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (जनवरी 2021) कि 1 अक्टूबर 2012 का रेल मंत्रालय का उद्धृत पत्र प्राप्त नहीं हुआ था और इसलिए कोई उचित कार्रवाई नहीं की गई। उन्होंने आगे कहा कि दोनों विभाग अर्थात् रेलवे और सीजीएसटी और केंद्रीय उत्पाद शुल्क केंद्र सरकार के होने के कारण, आगे मुकदमेबाजी और अनावश्यक व्यय से बचने के लिए सबका विश्वास योजना का लाभ उठाने के लिए अधीक्षक, सीजीएसटी और केंद्रीय उत्पाद शुल्क/जबलपुर के प्रस्ताव को स्वीकार करने का निर्णय लिया गया।

जोनल रेलवे प्रशासन का उत्तर कि रेल मंत्रालय का उद्धृत पत्र प्राप्त नहीं हुआ था, स्वीकार्य नहीं था। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय का उक्त पत्र 19 अक्टूबर 2012 को प्राप्त हुआ था और आगे की आवश्यक कार्रवाई के लिए 25 अक्टूबर 2012 को मुख्य वाणिज्य प्रबंधक और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी/पमरे को भेजा गया था।

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

2.2 (ख) दक्षिण रेलवे

लेखापरीक्षा ने पाया कि दरे प्रशासन ने अक्टूबर 2012 से जून 2017 की अवधि के दौरान ₹ 80.22 करोड़ (₹ 58.20 करोड़ + ₹ 22.02 करोड़) सेवा कर का भुगतान किया था। ₹ 80.22 करोड़ में से ₹ 58.20 करोड़ का सेवा कर संबंधित पार्टियों से वसूला और संग्रहित किया गया था लेकिन अक्टूबर 2017 में संबंधित पार्टियों/ठेकेदारों से वसूली/संग्रहण के बिना, रेलवे राजस्व से राजस्व प्राधिकारियों को ₹ 22.02 करोड़ का भुगतान किया गया था। यह भुगतान केन्द्रीय उत्पाद शुल्क खुफियां महानिदेशालय, चेन्नई से प्राप्त हुए समन (मार्च 2017) के आधार पर किया गया था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि दरे प्रशासन (अक्टूबर 2017) ने सभी मंडलों

के मध्य ₹ 22.02 करोड़ वितरित किए तथा अक्टूबर 2012 से मार्च 2014 की अवधि से संबन्धित सभी संविदाओं आदि पर फिर से विचार कर एक बहु-अनुशासनात्मक टीम बनाने के निर्देश जारी किए। इस टीम द्वारा रेलवे प्रशासन द्वारा भुगतान किए गए सेवा कर का संग्रहण करने के लिए पार्टियों की पहचान की जानी थी।

तथापि, किसी मंडल द्वारा ऐसी कोई कार्रवाई नहीं की गई और इस प्रकार कोई सेवा कर संग्रहित नहीं किया गया (जून 2020)। इसे संग्रहित करने की संभावना बहुत कम है क्योंकि संविदा की अवधि पांच वर्ष से अधिक पुरानी थी।

केंद्रीय उत्पाद शुल्क खुफिया महानिदेशालय, चेन्नई से ₹ 91.23 करोड़ की राशि के सेवा कर का भुगतान न करने/कम भुगतान करने के संबंध में एक कारण बताओ नोटिस संख्या 96/2018 दिनांक 06 सितम्बर 2018 प्राप्त हुआ था। दरे प्रशासन ने अक्टूबर 2018 और सितंबर 2019 में कारण बताओ नोटिस का उत्तर दिया। दरे प्रशासन विविध आय पर सेवा कर के कुछ मुद्दों से सहमत नहीं था तथा अभिलेखों का मिलान करके आवश्यकता के पूर्ण अनुपालन में एक स्पष्ट उत्तर प्रस्तुत करने हेतु राजस्व प्राधिकरण से और अधिक समय देने का अनुरोध किया।

जबकि विवाद अनसुलझा था, सरकार एक क्षमा योजना 'सबका विश्वास विरासत विवाद समाधान योजना' (एसवीएलडीआरएस) 2019 को लेकर आई है, जो ब्याज और जुर्माने की छूट के अलावा बकाया कर देयताओं पर छूट की अनुमति देती है। चूंकि, यह योजना लाभकारी थी, दरे ने योजना का लाभ उठाने और सेवा कर देयताओं के प्रति खर्च को कम करने के लिए प्रमुख वित्तीय सलाहकार (पीएफए) के अनुमोदन से योजना के तहत एक आवेदन दायर किया (जनवरी 2020)। दरे ने इस मामले को समाप्त करने का भी अनुरोध किया, क्योंकि दरे द्वारा ₹ 80.22 करोड़ के सेवा कर का पहले ही भुगतान किया जा चुका है और योजना के तहत 50 प्रतिशत की छूट के आधार पर शेष भुगतान शून्य है। हालांकि, उपरोक्त मुद्दे पर अंतिम आदेश अभी प्रतीक्षित है।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन करने में दरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप अपने राजस्व से सेवा कर का भुगतान करने के कारण ₹ 22.02 करोड़

की अशोधित हानि हुई थी, जिसे संविदाकारों/लाइसेंसधारियों से वसूला और संग्रहित किया जाना चाहिए था।

मामले को जनवरी 2021 में रेल मंत्रालय को भेजा गया। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (जुलाई 2021) कि क्षेत्रीय रेलवे को सेवा कर दिशानिर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए गए हैं। सभी मंडलों ने उक्त अवधि में संविदाओं की समीक्षा की है और संबंधित पार्टियों से सेवा कर वसूलने की कार्रवाई शुरू कर दी है। अब तक ₹ 0.41 करोड़ की राशि की वसूली की जा चुकी है और लाइसेंसधारियों/संविदाकारों से शेष राशि, जहां कहीं भी देय है, की वसूली के लिए गंभीर प्रयास किए जा रहे हैं।

2.3 अलाभकर हाल्टों के परिचालन के कारण परिहार्य हानि: उत्तर रेलवे

मुरादाबाद मंडल में दो हाल्टों पर 2011-12 से टिकटों की बिक्री नहीं होने के बावजूद उत्तर रेलवे प्रशासन ने हाल्टों को बंद करने के लिए कदम नहीं उठाए। यह अलाभकारी हाल्टों को बंद करने से संबंधित रेल मंत्रालय के निर्देशों का उल्लंघन भी था। दोनों हाल्टों के परिचालन में 2011-20 के दौरान ट्रेनों के ठहराव के परिचालन पर ₹ 20.55 करोड़ की हानि हुई।

हॉल्ट स्टेशन रास्ते के छोटे रेलवे स्टेशन हैं जहाँ बहुत कम ट्रेनें रुकती हैं। ऐसे रेलवे स्टेशनों पर आमतौर पर रेलकर्मियों नहीं बल्कि एक ठेकेदार होता है। यातायात विभाग (वाणिज्यिक) के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1908 के अनुसार, मौजूदा हाल्टों (पड़ावों) की समय-समय पर जांच की जानी चाहिए और ऐसे पड़ावों को फ्लैग स्टेशनों में परिवर्तित करने की संभावना पर, जहां भी उचित हो, क्रमादेशित आधार पर विचार किया जाना चाहिए। जून 2005 में, रेल मंत्रालय (रेम) ने हाल्ट के संचालन के संबंध में संशोधित व्यापक दिशानिर्देश⁸² जारी किए। संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, यदि हॉल्ट स्टेशन अलाभकारी है और यात्री सुविधा के आधार पर उचित नहीं है, तो इसे रेल प्रशासन द्वारा ही बंद किया जा सकता है। क्षेत्रीय रेलवे

⁸² दिनांक 24 जून 2005 के पत्र सं. 99/टीजीआईवी/हॉल्ट्स/नीति द्वारा जारी रेल मंत्रालय के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 2005 का 26 का पैरा ix

को उन हॉल्ट स्टेशनों को बंद करने पर विचार करना चाहिए जहां शाखा लाइनों पर यात्रियों की औसत संख्या 25 प्रति दिन (जावक/बाहरी यात्रा) से कम है।

रेल मंत्रालय समय-समय पर ट्रेनों के ठहराव⁸³ की लागत को अधिसूचित करता है। रेल मंत्रालय ने स्टॉपेज नीति (मई 2006) की समीक्षा करते हुए कहा कि कम से कम स्टॉपेज की लागत वसूल की जानी चाहिए। उचित वाणिज्यिक और परिचालन औचित्य के बिना ठहराव का प्रावधान लाइन क्षमता, ट्रेन की गति को प्रभावित करता है और कोचिंग घाटे को भी बढ़ाता है। रेल मंत्रालय ने कहा कि स्टेशन पर बेचे गए टिकटों का कुल मूल्य ठहराव की लागत से अधिक होना चाहिए।

वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक/मुरादाबाद/उत्तर रेलवे के अभिलेखों की जांच से पता चला कि मुरादाबाद मंडल में दो पड़ावों अर्थात् हजरतनगर (एचजेडएन) और सोनेकपुर (एसपीबी) के मामले में 2011-12 से टिकटों की बिक्री शून्य थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि राजा-का-सहसपुर (आरजेके)-सम्भल-हातिम सराय (एसएचटीएस) खंड पर चलने वाली एक जोड़ी ट्रेनें⁸⁴ लगातार इन पड़ावों पर रुकती हैं। टिकटों की बिक्री के लिए नियुक्त ठेकेदारों ने इन पड़ावों पर टिकटों की बिक्री न होने और कमीशन न प्राप्त होने के कारण छोड़ दिया था।

अलाभकारी हॉल्टों के संचालन का मामला मुरादाबाद के संभागीय प्राधिकारियों के साथ उठाया गया था (मार्च 2015)। उत्तर में, उन्होंने कहा (मार्च 2018) कि दो पड़ाव सड़क से जुड़े हुए थे और सड़क परिवहन पूरे दिन उपलब्ध था। गैर-आर्थिक लाइन पर नुकसान को कम करने के लिए, मुरादाबाद मंडल ने जुलाई 2012 में हजरतनगर (एचजेडएन) और सोनेकपुर (एसपीबी) हॉल्ट को बंद करने की सिफारिश की थी और मामला उत्तर रेलवे मुख्यालय को भेजा गया था। वर्ष 2013, 2014 और 2015 में विभिन्न अनुस्मारक जारी करने के बावजूद मामला लंबित था।

⁸³ अतिरिक्त ईंधन/ऊर्जा की खपत की लागत, नष्ट हुए ट्रेन किमी की लागत, धीमी गति के कारण समय की हानि, गतिवृद्धि और हॉल्ट समय

⁸⁴ ट्रेन संख्या 54397 (3 एसआरएम) और 54398 (4 एसआरएम)

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि मुरादाबाद मंडल के अधिकारियों ने जुलाई 2015 के बाद उत्तर रेलवे मुख्यालय के साथ मामले को आगे नहीं उठाया। उत्तर रेलवे प्रशासन इन दो अलाभकारी हाल्टों को बंद करने का निर्णय लेने में विफल रहा। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि इस खंड पर चलने वाली ट्रेनों की एक जोड़ी को 7 नवंबर 2016 से रद्द कर दिया गया था। हालांकि, 4 नवंबर 2015 से, इस खंड पर तीन जोड़ी डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (डीईएमयू) ट्रेनों⁸⁵ को इन दो पड़ावों पर ठहराव के साथ चलाना शुरू किया गया था।

लेखापरीक्षा ने रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित दरों पर दो पड़ावों पर ट्रेन के ठहराव की लागत की गणना की। रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित दो मिनट के लिए ट्रेन के ठहराव की लागत 2006-07 में ₹ 5,145 और फरवरी 2016 में ₹ 21,207 थी। रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित दरों के आधार पर 2011-12 से 2019-20 तक की अवधि के दौरान ट्रेनों के ठहराव की लागत ₹ 20.55 करोड़ थी।

इस प्रकार, उत्तर रेलवे के मुरादाबाद मंडल पर दो अलाभकारी हाल्टों को बंद करने के रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप 2011-12 से 2019-20 की अवधि के दौरान ₹ 20.55 करोड़ की परिहार्य हानि हुई।

जुलाई 2020 में उत्तर रेलवे प्रशासन के साथ मामला उठाया गया था। उत्तर में, उत्तर रेलवे प्रशासन ने कहा (नवंबर 2021) कि मुरादाबाद मंडल अधिकारियों द्वारा भेजा गया प्रस्ताव अधूरा था और उन्हें नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था (नवंबर 2020)। मुरादाबाद मंडल से 13 अक्टूबर 2021 को नया प्रस्ताव प्राप्त हुआ और महाप्रबंधक/उत्तर रेलवे द्वारा अनुमोदन के बाद 22 अक्टूबर 2021 को तत्काल प्रभाव से इन पड़ावों को बंद करने का नोटिस जारी किया गया।

उपरोक्त से, यह स्पष्ट है कि जोनल रेलवे प्रशासन ने जुलाई 2020 में महाप्रबंधक के साथ इस मुद्दे को उठाए जाने के बाद ही नवंबर 2020 में कार्रवाई शुरू की। मुरादाबाद

⁸⁵ संख्या: 74302, 74304, 74306/74301, 74303, 74305

मंडल के अधिकारियों ने उत्तर रेलवे मुख्यालय को हॉल्ट बंद करने के लिए नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने में 10 महीने का समय लिया।

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

2.4 साइडिंग मालिक से शंटिंग प्रभारों का गैर-उदग्रहण/गैर-संग्रह: पूर्व मध्य रेलवे

पूमरे ने शंटिंग प्रभारों के उदग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 18.37 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

रेलवे बोर्ड के 2009 का दर परिपत्र संख्या 14 उल्लेख करता है कि साइडिंग में शंटिंग ऑपरेशन करने के लिए रेलवे लोकोमोटिव (डीजल/विद्युत) के उपयोग करने पर शंटिंग प्रभार उदग्रहण किया जा सकता है, भले ही साइडिंग को दूरी के आधार पर किराया प्रभारित करने के लिए अधिसूचित किया गया है या नहीं। शंटिंग प्रभार को वास्तविक शंटिंग समय और प्रचलित "ट्रेन इंजन या शंटिंग इंजन के लिए अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत (एआईईएचसी)" जैसा भी मामला हो, के आधार पर उदग्रहित किया जाता है।

21 सितम्बर 2012 को अधिसूचित कोडरमा थर्मल पावर स्टेशन (केटीपीएस) साइडिंग दामोदर घाटी निगम (डीवीसी) की एक निजी साइडिंग है जो पूर्व मध्य रेलवे के धनबाद मंडल पर हिरोडीह स्टेशन द्वारा संचालित है। लेखापरीक्षा ने पाया कि साइडिंग को 01 जुलाई 2015 को वाणिज्यिक रूप से अधिसूचित किया गया था और किराया दूरी के आधार पर उदग्रहित किया जा रहा था। साइडिंग में रेलवे इंजन का उपयोग करके हॉपर माल-डिब्बे (बीओबीआरन) के रैक से माल उतराई का प्रबंधन किया जाता था। हॉपर लाइन में एक बार में 22 वैगन को खाली करने की क्षमता है। इस प्रकार, 59 हॉपर वैगन वाले रैक की अनलोडिंग रैक को लगाने से लेकर इसके निवारण/भेजने तक रेलवे इंजन का उपयोग करके तीन भागों में की जानी थी। हालांकि, पूमरे प्रशासन द्वारा सितंबर 2012 से अक्टूबर 2018 तक की अवधि के लिए कोई शंटिंग प्रभार उदग्रहित नहीं किया गया था। शंटिंग प्रभार के उदग्रहण न होने के कारण रिकार्ड में नहीं पाए गए।

लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर (फरवरी 2018), पूमरे प्रशासन ने नवंबर 2018 में फरवरी 2014 से नवंबर 2017 की अवधि के लिए ₹ 1.07 करोड़, जनवरी 2021 में सितंबर 2012 से नवंबर 2017 की अवधि के लिए ₹ 3.04 करोड़ का संशोधित बिल और अक्टूबर 2020 में दिसंबर 2017 से अक्टूबर 2018 की अवधि के लिए ₹ 1.76 करोड़ राशि के शंटिंग प्रभार बिल दिए। नवंबर 2018 और उसके बाद से पूमरे प्रशासन द्वारा शंटिंग प्रभार साइडिंग मालिकों से वसूला गया है।

हालांकि, सितंबर 2012 से अक्टूबर 2018 तक की अवधि के लिए ₹ 5.21 करोड़ की राशि के शंटिंग प्रभारों को, जैसाकि लेखापरीक्षा द्वारा निर्धारण किया गया है, साइडिंग मालिक से अभी तक वसूल किया जाना है।

एक अन्य मामले में, तेनुघाट थर्मल पावर स्टेशन (टीटीपीएस), पूमरे के धनबाद मंडल के डुमरी बिहार स्टेशन द्वारा संचालित एक निजी साइडिंग थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि हॉपर वैगनों की हैंडलिंग के लिए साइडिंग में पूरी रैक की सुविधा है। साइडिंग गोल आकार में है जहां एक बार में 16 हॉपर वैगन के लिए अनलोडिंग की सुविधा उपलब्ध है। एक बार हॉपर वैगन (16 संख्या) के पहले बैच की अनलोडिंग पूरी हो जाने के बाद रेलवे इंजन रैक को खींचता है और अनलोडिंग के लिए अगले 16 वैगन को रखता है। इस प्रकार 59 हॉपर वैगन वाले रैक की अनलोडिंग लगातार चार खिचावों में पूरी होती है। अंत में, रेलवे इंजन द्वारा साइडिंग परिसर से रैक को बाहर निकाला जाता है। रैक अनलोडिंग करने की पूरी प्रक्रिया के दौरान रेलवे इंजन का उपयोग किया गया और रैक के साथ संलग्न रहा। हालांकि, पूमरे प्रशासन द्वारा जून 2017 से अगस्त 2019 की अवधि के लिए कोई शंटिंग प्रभार नहीं लगाया गया था। लेखापरीक्षा ने जून 2017 से अगस्त 2021 तक की अवधि के लिए साइडिंग मालिक से वसूली के लिए देय ₹ 13.16 करोड़ के शंटिंग प्रभारों का निर्धारण किया।

इस तरह, रेलवे को केटीपीएस और टीटीपीएस साइडिंगों में शंटिंग प्रभारों के उदग्रहण/संग्रहण न होने से ₹ 18.37 करोड़ की हानि उठानी पड़ी। रेलवे को साइडिंग मालिकों से शंटिंग प्रभार लगाने और वसूलने के लिए तत्काल कार्रवाई करने की जरूरत है।

मामला पूमरे प्रशासन के साथ उठाया गया था (दिसंबर 2020)। रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया (नवम्बर 2021) कि केटीपीएस साइडिंग के सम्बन्ध में, वहाँ तैनात नए स्टाफ की लापरवाही से शंटिंग प्रभार लगाया और वसूला नहीं गया। अब सितम्बर 2012 और उसके आगे से शंटिंग प्रभार लगाए और वसूल कर लिए गए हैं।

टीटीपीएस साइडिंग के मामले में, यह कहा गया कि चूँकि यह इंजन ऑन लोड स्कीम के अंतर्गत आती हैं, रेलवे इंजन को बिना किसी अतिरिक्त लागत के साइडिंग मालिक के द्वारा निर्धारित फ्री समय के अन्दर उपयोग किया जा सकता है। इस लिए, अनलोडिंग हेतु रेलवे इंजन का उपयोग करने के लिए कोई शंटिंग प्रभार आरोपणीय नहीं था।

टीटीपीएस साइडिंग के मामले में उत्तर स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि ईओएल स्कीम के लिए अनुबंध 27 अक्टूबर 2021 से निष्पादित किया गया था। इसलिए, अक्टूबर 2021 से पहले के शंटिंग प्रभार रिक को खाली करने हेतु रेलवे इंजन के उपयोग करने के लिए साइडिंग मालिक से वसूलने चाहिए थे।

मामले को अक्टूबर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

2.5 लोकोमोटिव के परिहार्य अवरोधन के कारण संभावित आय की हानि: पश्चिम रेलवे

कॉनकोर द्वारा संविदात्मक दायित्वों को लागू करने और ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में रेल प्रशासन की विफलता के कारण लोकोमोटिव का परिहार्य अवरोधन हुआ। परिणामस्वरूप ₹ 5.62 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई।

रेलवे बोर्ड ने निजी साइडिंग के परिसरों के भीतर उनकी लागत पर इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन वेब्रिज (ईआईएमडब्ल्यूबी) की स्थापना और रखरखाव के लिए दिशानिर्देश जारी किए (फरवरी 2007)। अपरिहार्य बाधाओं के कारण रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से रेलवे भूमि पर आंशिक या पूर्ण रूप से वेब्रिज की स्थापना की अनुमति देते हुए, जून 2007 में इनमें संशोधन किया गया था। इसमें यह बताते हुए और ढील दी गई (अगस्त 2012) कि, जहां परिचालन और तकनीकी बाधाओं के कारण साइडिंग परिसर के भीतर ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना संभव नहीं है, क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक द्वारा

रेलवे भूमि पर वेब्रिज स्थापित करने की अनुमति दी जा सकती है, जिसके स्थान के लिए पीसीओएम द्वारा पीसीसीएम, पीसीएमई और पीसीई के साथ परामर्श करके निर्णय लिया जाएगा।

अहमदाबाद मण्डल पर खोडियार (सीकेवाईआर) में कॉनकोर साइडिंग जुलाई 2010 में शुरू की गई थी। खोडियार में निजी साइडिंग के संबंध में एक मसौदा करार वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक/अहमदाबाद (मई 2011) द्वारा कॉनकोर को भेजा गया था। जुलाई 2012 में 14 महीने की देरी के बाद कॉनकोर द्वारा इस करार पर हस्ताक्षर किए गए थे। उक्त करार के खंड 9 (ए) के अनुसार, 'आवेदक (अर्थात कॉनकोर) साइडिंग सीमाओं के भीतर अपने स्वयं के व्यय पर एक उपयुक्त ईआईएमडब्ल्यूबी, वेब्रिज हाउस और वेब्रिज साइडिंग आदि उपलब्ध कराएगा और इसका रख-रखाव करेगा।'

नवंबर 2016 में की गई वीरमगाम स्टेशन की लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि उक्त करार के खंड 9 (ए) से विचलित होकर, कॉनकोर ने खोडियार साइडिंग पर ईआईएमडब्ल्यूबी स्थापित नहीं किया था। इसके बजाय, खोडियार साइडिंग से निकलने वाले कॉनकोर रैकों को रेलवे के स्वामित्व वाले ईआईएमडब्ल्यूबी वीरमगाम में रास्ते में तौला जा रहा था। अगस्त 2012 से मार्च 2021 की अवधि के लिए इस संबंध में डेटा के विश्लेषण से पता चला कि इस अवधि के दौरान वीरमगाम में 5698 रैकों को मार्ग में ही तौला गया था और इन्हें तौलने के लिए लिया गया कुल समय 7766 घंटे और 24 मिनट था, जो औसतन 1 घंटा और 36 मिनट प्रति रैक था।

इसके अलावा, लेखापरीक्षा में पाया गया कि अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (आईसीडी)/खोडियार के भीतर ट्रेनों के परिचालन के लिए मौजूदा तीसरी लाइन के अलावा दो अतिरिक्त लाइनों (नंबर 4 और 5) के निर्माण के लिए कॉनकोर द्वारा एक आवेदन प्रस्तुत किया गया था (दिसम्बर 2013)। इसके बाद, इसने विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) प्रस्तुत की (जुलाई 2015)। वरिष्ठ डीसीएम/एडीआई ने सीसीएम/सीसीजी को सूचित किया (अगस्त 2015) कि कॉनकोर को करार के अनुसार ईआईएमडब्ल्यूबी स्थापित करने के लिए बहुत पहले अनुरोध किया गया था लेकिन इसे स्थापित नहीं किया गया था। सीजीएम/कॉनकोर ने स्पष्ट किया (दिसंबर 2015) कि आरडीएसओ के विनिर्देशों के अनुसार साइडिंग 4 डिग्री वक्रता पर की जाती है, इसलिए इस प्रवेश बिंदु पर ईआईएमडब्ल्यूबी के प्रावधान को हटा दिया गया था।

इसलिए, रेलवे से वैकल्पिक स्थान मांगा गया था और वित्तीय वर्ष 2016-17 में कॉनकोर द्वारा ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान करने पर सहमति व्यक्त की गई थी। मार्च 2016 में, कॉनकोर ने पुष्टि की कि वह जमा की शर्तों पर रेलवे द्वारा तय किए गए उपयुक्त स्थानों पर दो ईआईएमडब्ल्यूबी की लागत वहन करेगा। इसे 17 दिसंबर 2015 और 22 अप्रैल 2016 में भी दोहराया गया था। कॉनकोर द्वारा रेल प्रशासन को ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना के लिए रेलवे भूमि पर स्थान को अंतिम रूप देने के लिए याद दिलाया गया (अगस्त 2016)।

लंबे विलंब के बाद, मंडल रेल प्रशासन अहमदाबाद ने वीरमगाम में ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना के लिए स्थान (नवंबर 2019) को अंतिम रूप दिया था, जहां रेलवे के स्वामित्व वाला ईआईएमडब्ल्यूबी पहले से ही स्थापित था और आठ वर्ष की उसकी कोडल लाइफ 26/06/2020 को समाप्त हो रही थी। जीएम/डब्ल्यूआर ने पीसीओएम, पीसीई, पीसीएमई और पीसीसीएम की सहमति से वीरमगाम में ईआईएमडब्ल्यूबी लगाने के प्रस्ताव को मंजूरी दी। हालांकि, कॉनकोर ने इस स्थान पर उन कारणों का हवाला देते हुए अनिच्छा (दिसंबर 2019) व्यक्त की कि वीरमगाम में ईआईएमडब्ल्यूबी का रख-रखाव और परिचालन मुश्किल होगा जो सीकेवाईआर से दूर है और वीरमगाम के नजदीक कोई प्रशासनिक कार्यालय उपलब्ध नहीं है और सीकेवाईआर पर या उसके पास एक वैकल्पिक स्थान के लिए अनुरोध किया।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि सीकेवाईआर-कॉनकोर साइडिंग की सभी पांच लाइनें मामूली संशोधन कार्य करने के बाद ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना के लिए व्यवहार्य है जैसाकि अहमदाबाद मण्डल के वाणिज्यिक, परिचालन और इंजीनियरिंग विभागों के पर्यवेक्षकों और कॉनकोर के प्रतिनिधि द्वारा किए गए संयुक्त स्थल निरीक्षण (20 जनवरी 2021) में पाया गया। इसके बाद रेल प्रशासन द्वारा आगे कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इस मामले में रेल प्रशासन द्वारा अनुचित कार्रवाई के परिणाम स्वरूप और करार में खंडों का पालन नहीं करने के लिए मुद्दे से हटकर कॉनकोर की देरी की रणनीति के परिणामस्वरूप विरामगाम स्टेशन पर कॉनकोर रैकों को मार्ग में तौलने के कारण इंजिनों का परिहार्य अवरोधन अभी भी जारी है।

यह भी पाया गया कि रैक के तौल के लिए आवश्यक वास्तविक समय 12 मिनट (जुलाई 2018) है। हालांकि, लेखापरीक्षा ने मैसर्स गेटवे रेल फ्रेट लिमिटेड, वीरमगाम के

मुख्य माल पर्यवेक्षक (जीआरएफवी) और मैसर्स हस्ती पेट्रो केमिकल एंड शिपिंग लिमिटेड, साणंद (एमएचपीएल) साइडिंग्स, पश्चिम रेलवे द्वारा सूचित पूरी तौल प्रक्रिया को पूरा करने के लिए 30 मिनट की समय सीमा अपनाई है। इस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि अक्टूबर 2017 से मार्च 2021 तक की अवधि के दौरान वीजी स्टेशन पर तौल के लिए आने के 30 मिनट के भीतर 2600 रैकों में से केवल 270 (10.38 प्रतिशत) को भेजा गया था। खोडियार साइडिंग परिसर में ईआईएमडब्ल्यूबी के अभाव में वीरमगाम में रैकों के मार्ग में तौलने के लिए अतिरिक्त समय लगने के कारण इंजिनों का कुल परिहार्य अवरोधन 4804 घंटे और 29 मिनट (पूर्ण तौल प्रक्रिया के लिए 30 मिनट की अनुमति देने के बाद) निकाला गया है, जिसके परिणामस्वरूप अगस्त 2012 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान इंजिनों के अवरोधन के कारण ₹ 5.62 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई (अखिल भारतीय इंजन घंटे लागत के आधार पर)।

इस मुद्दे को शुरू में अक्टूबर 2019 में परे प्रशासन के साथ उठाया गया था। अपने जवाब में, डब्ल्यूआर प्रशासन ने कहा (नवंबर 2021) कि 2010 में रेलवे और कॉनकॉर के बीच साइडिंग करार पर हस्ताक्षर किए गए थे। वेब्रिज की स्थापना के लिए खंड को करार में शामिल किया गया था। तथापि, तकनीकी बाधाओं के कारण वेब्रिज की स्थापना व्यवहार्य नहीं थी। इसके बाद कॉनकॉर रेलवे द्वारा चिन्हित स्थान पर वेब्रिज प्रदान करने के लिए सहमत हो गया। चूंकि सीकेवाईआर, साइडिंग में वेब्रिज का संस्थापन संभव नहीं था, साइडिंग से निकलने वाले रैकों को रास्ते में तोलना पड़ता था। लेखापरीक्षा द्वारा निकाला गया नुकसान काल्पनिक है। इसके अलावा, वीरमगाम (वीजी) को ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना के लिए सबसे उपयुक्त स्थान पाया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि परे प्रशासन ने कॉनकॉर के साथ रेलवे द्वारा निष्पादित करार के अनुसार खोडियार में कॉनकॉर साइडिंग पर ईआईएमडब्ल्यूबी स्थापित करने के लिए ईमानदारी से प्रयास नहीं किया था। संयुक्त स्थान निरीक्षण के दौरान देखा गया कि मामूली संशोधन कार्य करने के बाद सीकेवाईआर-कॉनकॉर साइडिंग की सभी पांच लाइनों पर ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना संभव है।

इसके अलावा, परे प्रशासन ने जनवरी 2021 में यानी खोडियार साइडिंग के चालू होने की तारीख से 10 साल से अधिक समय के बाद संयुक्त निरीक्षण किया। लेखापरीक्षा द्वारा परिकल्पित हानि को काल्पनिक नहीं कहा जा सकता क्योंकि इसकी गणना वास्तविक इंजन प्रति घंटा लागत के आधार पर की गई है। विरामग्राम में ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना का प्रस्ताव अभी भी कॉनकॉर कॉर्पोरेट कार्यालय (जून 2021) के पास लंबित है।

इस प्रकार, कॉनकॉर द्वारा संविदात्मक दायित्वों को लागू करने और इस संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने में रेलवे प्रशासन की विफलता के कारण अगस्त 2012 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान इंजनों के अवरोध रहने के कारण ₹ 5.62 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई। यह तब तक जारी रहेगी, जब तक खोडियार में ईआईएमडब्ल्यूबी की स्थापना के लिए त्वरित कार्रवाई नहीं की जाती।

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

2.6 एक उर्वरक साइडिंग में खुले वैगन रेकों में लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

पश्चिम मध्य रेल प्रशासन ने मैनुअल रूप से और मशीनीकृत लदान के संयोजन के मामले में प्रतिबंधात्मक समय छूट की अनुमति देने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू नहीं किया। लदान के लिए पांच घंटे की समय छूट की अनुमति के प्रति उर्वरक साइडिंग में नौ घंटे के समय छूट की अनुमति दी गई थी। लदान परिचालनों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति देने से सितंबर 2013 से फरवरी 2020 के दौरान ₹ 2.32 करोड़ के विलंब प्रभावों की कम प्राप्ति हुई।

रेलवे विभिन्न प्रकार के वैगनों के लदान/उतराई के लिए समय में छूट प्रदान करता है। मशीनीकृत लदान/उतराई और मैनुअल (हस्त्य रूप से) लदान/उतराई गतिविधियों के लिए अलग-अलग समय छूट की अनुमति है। मशीनीकृत लदान/उतराई की तुलना में हस्त्य रूप से लदान/उतराई गतिविधि के मामले में अधिक समय छूट की अनुमति है। रेलवे, वैगनों के अवरोधन को हतोत्साहित करने और माल ढुलाई के लिए वैगनों की उपलब्धता में सुधार करने के लिए, लदान/उतराई में लगने वाले अनुमन्य

समय छूट से अधिक समय के लिए विलंब शुल्क लगाता है। इस तरह के अवरोधनों के लिए अनुमत समय छूट के समाप्त होने के बाद रेलवे के चल स्टॉक के अवरोधनों के लिए विलंब शुल्क⁸⁶ लगाया जाता है।

दिसंबर 2005 में जारी 2005⁸⁷ के दर परिपत्र सं. 74 के अनुसार, हस्त्य रूप से लदान के लिए समय में छूट खुले वैगनों के लिए नौ घंटे और मशीनीकृत लदान के लिए पांच घंटे निर्धारित की गई थी। अक्टूबर 2006, में रेल मंत्रालय ने पूर्व मध्य रेलवे को जारी स्पष्टीकरण⁸⁸ में कहा था कि जिन मामलों में रेल की लदान/उतराई के संयोजन में हस्त्य और मशीनीकृत दोनों प्रकार के प्रचालनों का उपयोग किया जाता है, वहां मशीनीकृत लदान के लिए अधिक प्रतिबंधात्मक समय छूट अर्थात् समय छूट की अनुमति दी जाएगी। रेल मंत्रालय द्वारा उत्तर रेलवे को रेल के मशीनीकृत और हस्त्य रूप से लदान/उतराई दोनों के मामले में अनुमत समय में छूट को स्पष्ट करते हुए अगस्त 2013 में इसे दोहराया गया था।

पश्चिम मध्य रेलवे के कोटा डिवीजन में चंबल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड साइडिंग (सीएफसीएस)/भोंनरा के अभिलेखों और लदान गतिविधि की जांच से पता चला कि खुले वैगनों (बॉक्सएन/बॉक्सएनएचएल) के रैकों में यूरिया और सिंगल सुपर फास्फेट (एसएसपी) बैगों का लदान संयुक्त प्रक्रिया अर्थात् मशीनीकृत और हस्त्य रूप दोनों द्वारा किया गया था। उर्वरक के सीलबंद बैग स्वचालित कन्वेयर बेल्ट पर संयंत्र शैलो से लाए जाते थे और ऑटो लोडर सुइट द्वारा खुले वैगनों में उर्वरक बैग डाले जाते थे। इसके बाद, एक या दो व्यक्ति वैगनों में बोरियों की कतार/क्रमबद्ध ढेर लगाते थे। इस प्रकार, लदान परिचालन मशीनीकृत और हस्त्य रूप दोनों प्रकार से किया जा रहा था और तदनुसार खुले वैगनों में मशीनीकृत लदान के लिए निर्धारित समय छूट की अनुमति दी जानी थी।

⁸⁶ समय-समय पर रेल मंत्रालय द्वारा अधिसूचित दरों पर विलंब शुल्क लगाया जाता है।

⁸⁷ रेल मंत्रालय का पत्र नं. टीसी 1/2005/201/2 दिनांक 19 दिसंबर 2005

⁸⁸ रेल मंत्रालय का पत्र नं. टीसी 1/2005/201/2 पार्ट-1 दिनांक 30 अक्टूबर 2006

हालांकि, लेखापरीक्षा में देखा गया है कि संयुक्त लदान के लिए निर्धारित पांच घंटे के बजाय, रेलवे प्रशासन ने सितंबर 2013 से फरवरी 2020 की अवधि के दौरान 40,025 खुले वैगनों के 690 रैकों के लिए सीएफसीएस/भोंनरा में खुले वैगन रैक में उर्वरक बैगों के लदान के लिए नौ घंटे की समय छूट दी थी। लदान परिचालनों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति देने के परिणामस्वरूप ₹ 2.32 करोड़ के विलंब प्रभारों की कम वसूली हुई।

मामले को नवंबर 2020 में पश्चिम मध्य रेल प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। जवाब में, रेलवे प्रशासन ने कहा (मार्च 2021) कि पमरे ने समय में छूट पर रेलवे बोर्ड की नीति का पालन किया है जिसमें केवल मशीनीकृत और हस्त्य रूप से लदान के लिए चल स्टॉक समय में छूट निर्दिष्ट की गई है। नीति परिपत्र में कोई अलग कॉलम नहीं है जिसमें खुले वैगनों या बंद वैगनों के लिए संयुक्त मशीनीकृत और गैर-मशीनीकृत लदान के लिए समय में छूट निर्दिष्ट की गई हो। उन्होंने आगे कहा कि संयोजन लदान अर्थात् मशीनीकृत और गैर-मशीनीकृत केवल थोक वस्तुओं जो हस्त्य रूप से और मशीनीकृत लदान दोनों में ही संभव है। उर्वरक संयंत्र में मशीनीकृत लदान नहीं होता है और वैगनों में क्रमबद्ध ढेर लगाने/लदान के लिए शारीरिक श्रम का उपयोग किया जाता है।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। खुले वैगनों (बीओएक्सएन और बीओएक्सएनएचएल) के रैक में यूरिया और एसएसपी बैग का लदान संयुक्त परिचालनों (अर्थात् हस्त्य रूप से और मशीनीकृत दोनों) द्वारा किया गया था और अक्टूबर 2006 और अगस्त 2013 में रेल मंत्रालय द्वारा स्पष्ट किए गए पांच घंटे के बजाय नौ घंटों की समय छूट की अनुमति दी गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रैक की लदान/उतराई के लिए संयुक्त परिचालनों के लिए प्रतिबंधात्मक समय छूट की अनुमति का स्पष्टीकरण केवल उन संबंधित जोनल रेलवे⁸⁹ को ही जारी किया गया था जिन्होंने स्पष्टीकरण मांगा था और सभी जोनल रेलवों को नहीं जारी किया था। एक

⁸⁹ पूर्व मध्य रेलवे (अक्टूबर 2006) और उत्तर रेलवे (अगस्त 2013)

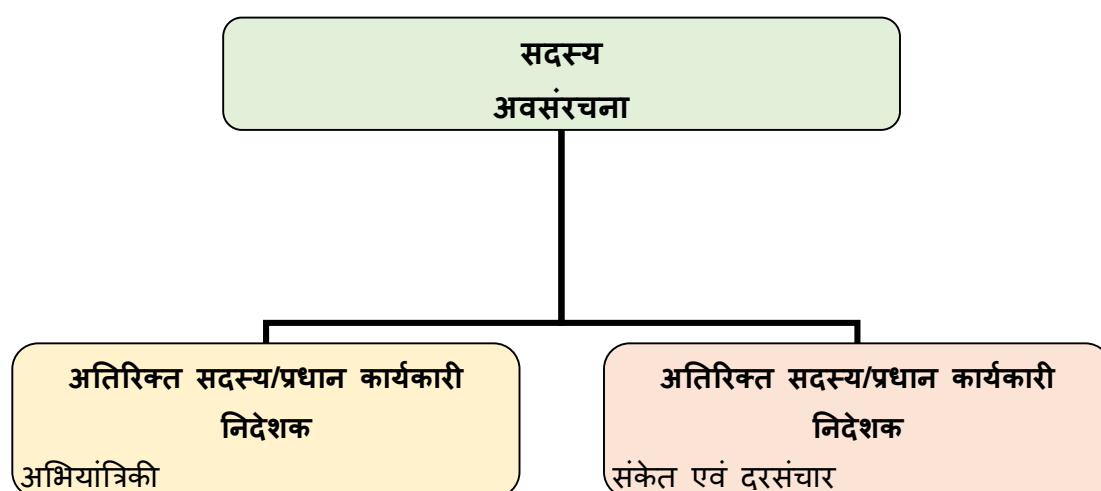
रेक के लदान/उतराई के संयुक्त परिचालनों के लिए प्रतिबंधात्मक समय छूट (मशीनीकृत लदान/उतराई के लिए लागू) की अनुमति देने के लिए सभी जोनल रेलवे को स्पष्टीकरण प्रसारित करने में रेल मंत्रालय की विफलता के परिणामस्वरूप विलंब प्रधारों की हानि हुई।

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

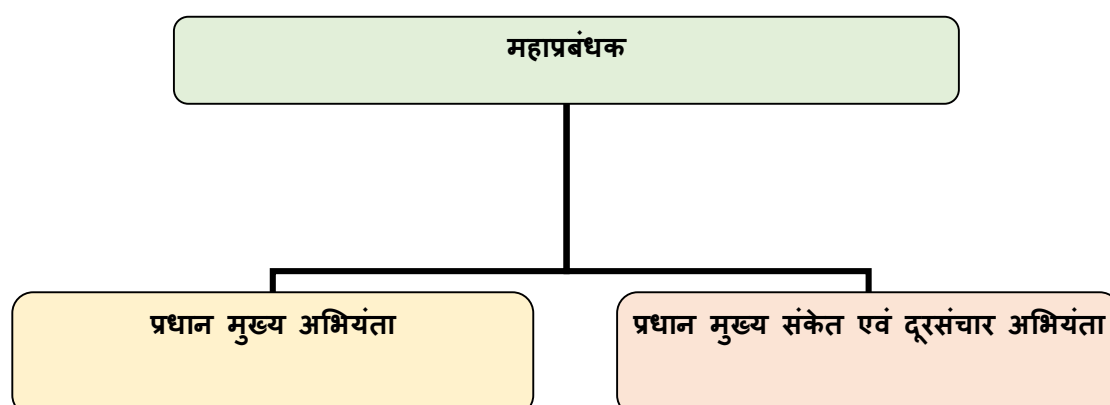
अध्याय 3 - अवसंरचना

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

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 भारतीय रेल में डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना का कार्यान्वयन

3.1.1 परिचय

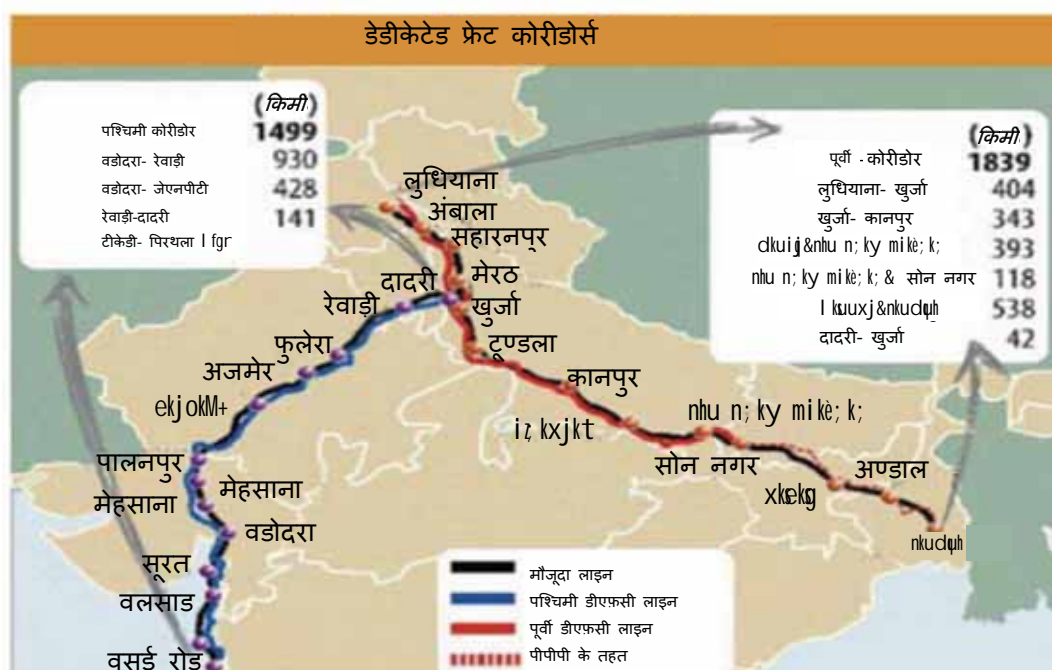
दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता को जोड़ने वाले भारतीय रेल (भारे) के 'स्वर्णिम चतुर्भुज' में 67,956 किलोमीटर की कुल मार्ग लंबाई का 16 प्रतिशत शामिल है, लेकिन इस पर 50 प्रतिशत से अधिक यात्री और माल ढुलाई होती है। ये मार्ग हालांकि, पूर्वी क्षेत्र में माल ढुलाई की बढ़ती मांग और मुंबई और गुजरात के पश्चिमी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

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

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

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

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



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

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

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

3.1.2 डीएफसी परियोजना की मुख्य विशेषताएं

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

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

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

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

3.1.3 संगठनात्मक ढांचा

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

3.1.4 लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

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

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

3.1.5 लेखापरीक्षा उद्देश्य

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

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

3.1.6 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

लेखापरीक्षा मानदंड निम्नलिखित स्रोतों से प्राप्त किए गए थे:

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

3.1.7 नमूना चयन

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

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

3.1.8 डीएफसी परियोजना का वित्तपोषण

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

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

3.1.9 ऋण पुनर्गठन

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

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

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

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

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

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

3.1.10 रियायत करार

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁹⁷ नवंबर 2018 से मार्च 2020 की अवधि से संबंधित।

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

3.1.12 डीएफसीसीआईएल की कार्यात्मक स्वतंत्रता का अभाव

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

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

3.1.13 योजना की कमियाँ

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

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

3.1.13.1 सोननगर और दानकुनी के बीच डीएफसी शुरू करने में देरी

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

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

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

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

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

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

3.1.13.2 डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव के लिए त्रुटिपूर्ण योजना

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

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

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

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

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

3.1.13.3 फीडर मार्गों के उन्नयन में विलम्ब

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

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

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

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

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

3.1.13.4 ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी में अंतरीय गतिमान आयाम को अपनाना

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

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

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

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

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

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

3.1.13.5 भूमि अधिग्रहण

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

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

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

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

(क) भूमि का अनुचित मूल्यांकन

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰² धनिय, रहानल, इंगे, तिवारी और पयगांव

(ख) भूमि अधिग्रहण के लिए त्रुटिपूर्ण अधिसूचना

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

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

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

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

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

(ग) मुआवजे के भुगतान में देरी

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

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

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

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

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

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

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

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

(ख) ईडीएफसी

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

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

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

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

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

3.1.14.2 परामर्शदाताओं की नियुक्ति में देरी

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(ख) ईडीएफसी में परामर्शदाताओं की नियुक्ति

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

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

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

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

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

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

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

3.1.14.3 पूर्व पात्रता आवेदकों के मूल्यांकन में देरी

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

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

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

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

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

3.1.14.4 बोली दस्तावेजों की स्वीकृति प्राप्त करने में विलम्ब

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

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

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

3.1.14.5 संविदा प्रदान करने में देरी का प्रभाव

(क) अभियांत्रिकी सेवाओं के परामर्श अनुबंध का विस्तार

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

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

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

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

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

(ख) पीएमसी संविदाओं का विस्तार

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

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

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

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

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

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

3.1.15 निष्पादन में देरी

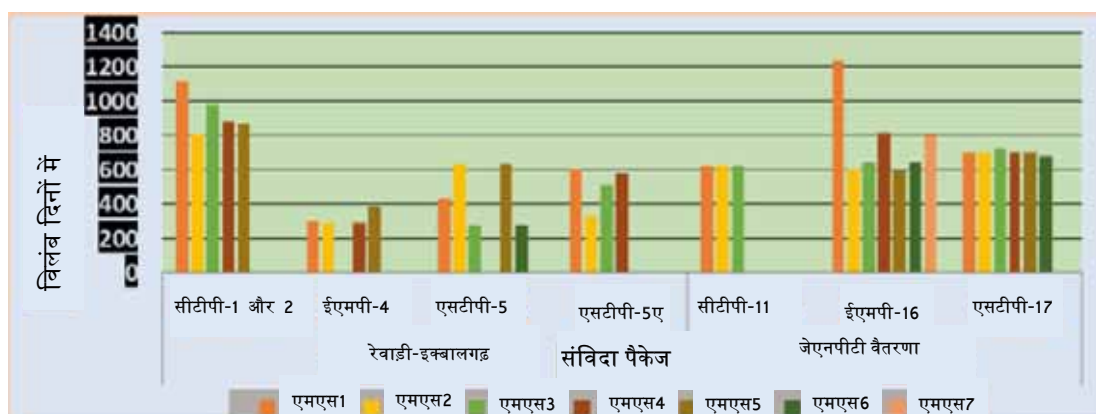
सिविल, विद्युत् और संकेतन कार्यों से संबंधित सभी संविदाओं को संबंधित संविदाओं में प्रदान की गई निर्धारित समय अवधि के भीतर पूरा करने के लिए मील के पत्थर की एक श्रृंखला में विभाजित किया गया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि संविदाकार दिए गए समय अवधि के भीतर वांछित मील का पत्थर हासिल करने में विफल रहे। परिणामस्वरूप,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

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

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

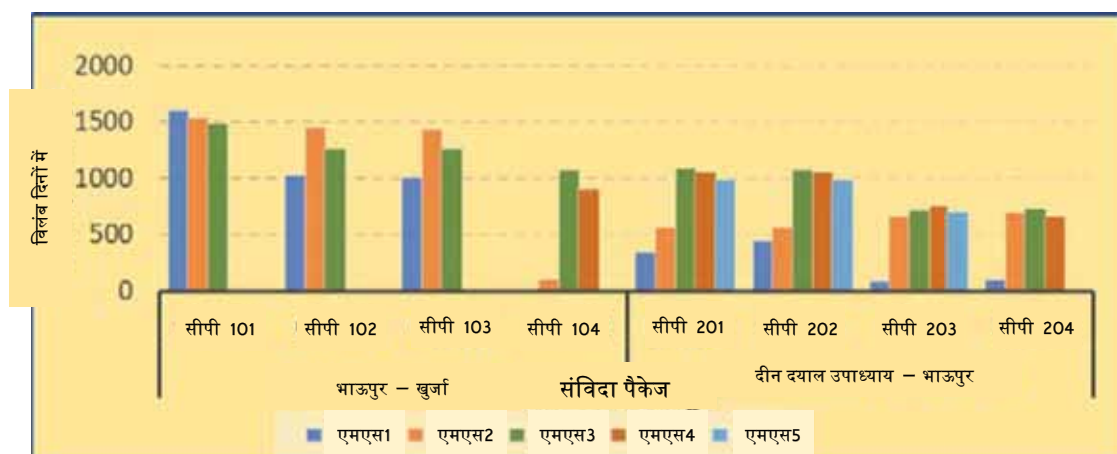
लेखापरीक्षा ने पाया कि इस तरह की परियोजनाओं के डिजाइन और निर्माण के क्षेत्र में एक विशेषज्ञ एजेंसी की क्षमता में ठेकेदारों को उनकी पूर्व-पात्रता बोली की विस्तृत विचार-विमर्श के बाद शामिल किया गया था। संविदा प्रदान करने के लिए उचित प्रक्रिया का पालन करने के बावजूद, डब्ल्यूडीएफसी और ईडीएफसी में नमूना जांच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

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



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

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



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

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

3.1.15.1 संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.15.2 संविदाओं को अंतिम रूप देने और निष्पादन में देरी

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

(प्रतिशत में)

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

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

3.1.15.3 ओवर हेड उपस्कर कार्य के पूरा होने में देरी

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

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

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

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

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

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

3.1.15.4 कार्यक्रम गतिविधियों को प्रस्तुत करने में देरी

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

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

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

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

3.1.15.5 उपयोगी सेवाओं के स्थानान्तरण में देरी

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

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

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

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

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

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

3.1.15.6 संविदा के निष्पादन में देरी का प्रभाव

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

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

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

(ख) डिजाईन को अंतिम रूप देने में देरी

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.16 विविध मामले

3.1.16.1 मोबिलाईजेशन अग्रिम

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

¹¹⁰ पश्चिमी कोरीडोर के मामले में 15 प्रतिशत।

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

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

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

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

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

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

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

¹¹² ₹ 2416.68 करोड़ के संविदा मूल्य का 10 प्रतिशत।

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

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

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

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

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

(ख) मोबिलाईजेशन अग्रिम का अनियमित निर्गमन

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹⁴ रेवाड़ी-मदार को जनवरी 2021 में शुरू किया गया

3.1.17 डीएफसी परियोजना की प्रगति की निगरानी

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

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

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

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

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

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

3.1.18 निष्कर्ष

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

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

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

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

3.1.19 सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है-

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

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

3.2 निधि का अवरोधन: पूर्वोत्तर रेलवे

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹⁷ रेल मंत्रालय के पत्र संख्या 80/डब्ल्यू2/3/33 दिनांक 28/29 अगस्त 1980

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹³⁰ शम्भूपुरा से 277 किलोमीटर की दूरी पर स्थित है।

¹³¹ अप्रैल 2017 में शुरू किया गया

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁴⁰ रेल मंत्रालय का 11 अप्रैल 2014 का पत्र

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

इसके बाद परियोजना को स्थगित कर दिया गया और मंडल रेल प्रबंधक, आद्रा (डीआरएम/एडीए) ने अनारा से भोज्झीह¹⁴⁸ तक परियोजना को स्थानांतरित करने का

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

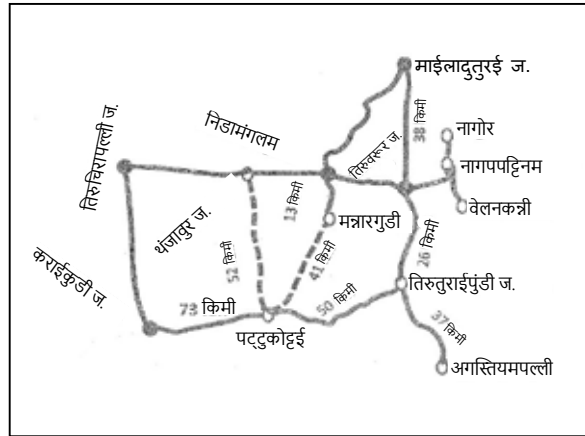
दक्षिण रेलवे (दरे) प्रशासन ने जनता की लोकप्रिय मांग बताते हुए मन्नारगुडी और पट्टुकोट्टई के बीच एक नई लाइन का प्रस्ताव रखा। हालांकि, इस परियोजना के खिलाफ जनता द्वारा बहुत विरोध था। परियोजना के लिए राज्य सरकार से सहयोग नहीं मिल रहा था और अब तक भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया था। निष्पादन की व्यवहार्यता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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे)

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

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

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

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

पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁵³ करार संख्या: सी/ई/47 दिनांक 11.02.1992

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

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

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

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

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

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

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

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

3.13 पूंजीगत अवसंरचना पर निष्फल व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁵⁸ दिनांक 3 अप्रैल 2008 का लाइसेंस करार।

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

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

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

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

¹⁶⁰ भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड का पैरा 1024.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁶³ भारतीय रेल वाणिज्यिक संहिता खंड II का पैरा 2523

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

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

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

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

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

¹⁶⁴ भारतीय रेल यातायात कोड (वाणिज्यिक) का पैरा 1805

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(₹ करोड़ में)

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

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

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

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

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

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

3.19 कर्मचारियों को अतिरिक्त वेतनवृद्धि का अनधिकृत भुगतान: कौनकोर

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.21 स्पेक्ट्रम प्रभारों का निष्फल भुगतान: रेलटेल

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.22 भत्तों का अनियमित भुगतान: राइट्स लिमिटेड

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

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

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

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

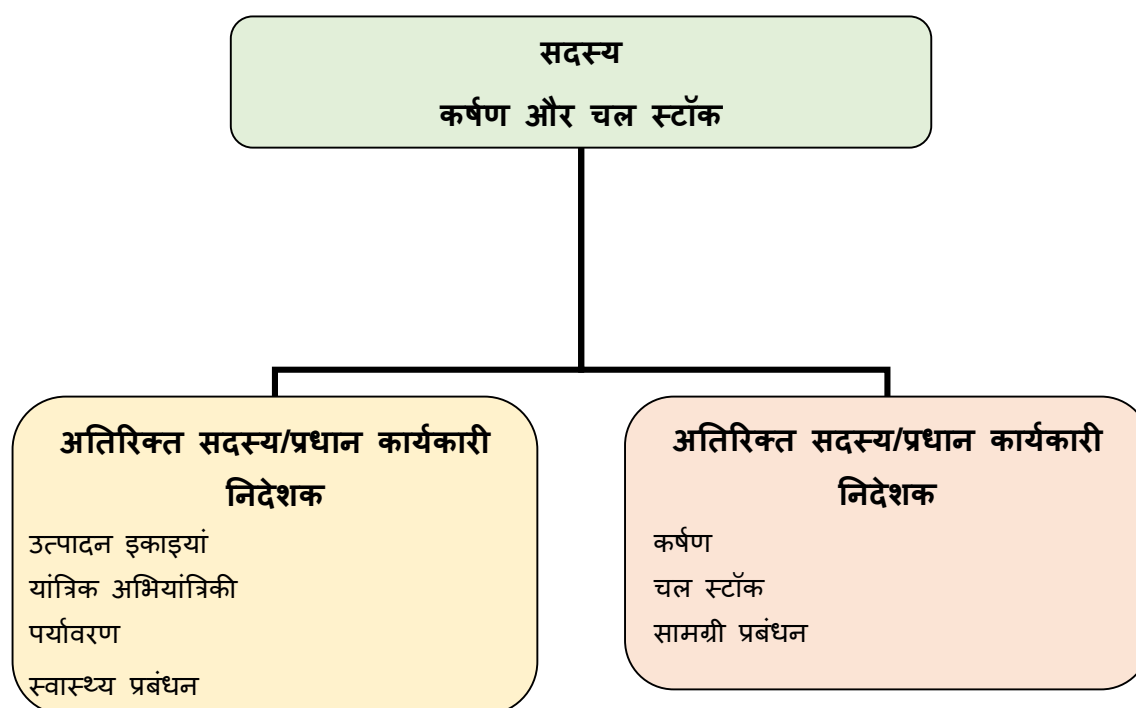
मामला अगस्त 2021 में मंत्रालय के साथ उठाया गया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर (नवम्बर 2021) में बताया कि, कंपनी ने विशेषज्ञता भत्ते के भुगतान की मौजूदा प्रथा को बंद करने का प्रस्ताव किया है।

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

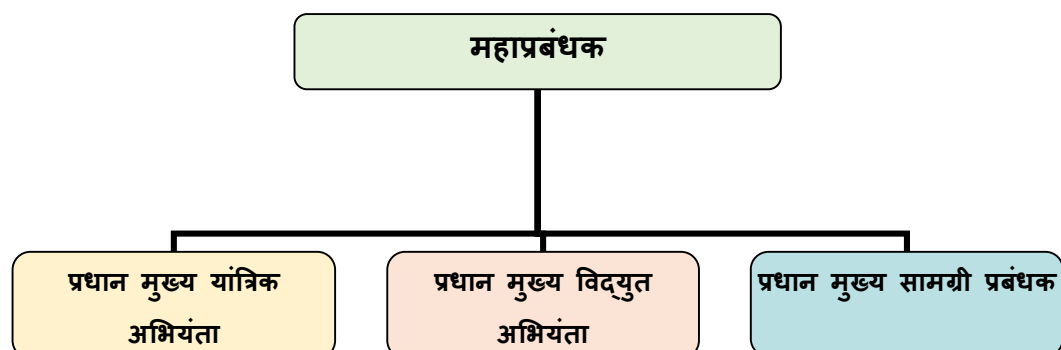
अध्याय 4 - कर्षण और चल स्टॉक

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

रेलवे बोर्ड स्तर



जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिकी अभियंता (पीसीएमई) सभी कोच, वैगन आदि के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), कार्यशालाओं के समग्र प्रभारी हैं जो चल स्टॉक और संबंधित वस्तुओं का रखरखाव करते हैं। प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता विद्युत चल स्टॉक जिसमें विद्युत रेल इंजन, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट, विद्युत लोको शेड, विद्युत कार्यशालाओं, सामान्य सेवाओं और ओवरहेड कर्षण सेवाओं आदि के विद्युत रखरखाव का समग्र प्रभारी है।

2019-20 के दौरान कार्यशाला में चल स्टॉक¹⁷³ की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 17,368.21 करोड़¹⁷⁴ था। 2019-20 के दौरान, चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन खर्च ₹ 17,830 करोड़¹⁷⁵ था। इसके अतिरिक्त, 2019-20 के दौरान उत्पादन इकाइयों¹⁷⁶ पर पूंजीगत व्यय ₹ 30,206 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं के नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त यांत्रिक विभाग के 745 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

सामग्री प्रबंधन विभाग, ट्रेनों के परिचालन और रखरखाव के लिए विभिन्न प्रकारों के आवश्यक स्टोर की योजना, खरीददारी के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और निर्माण कार्यशालाओं को स्पेयर पार्ट्स, कंपोनेंट्स, फिटिंग की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल इनवेंटरी प्रबंधन, उनकी खरीद और परेषिती को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अतिरिक्त, सामग्री प्रबंधन विभाग, सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मदों के लिए) के माध्यम से स्कैप मदों का निपटान भी करता है।

¹⁷³ कैरिज और वैगन, संयंत्र और उपकरण सहित

¹⁷⁴ उपशीर्ष 3002-3003(4)-कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव और लघु शीर्ष 300 का उप-शीर्ष 3002-3003(5)-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव-विनियोग लेखे-2019-20

¹⁷⁵ उप-शीर्ष 3002-3003(6)-परिचालन खर्च-रोलिंग स्टॉक और उपकरण-विनियोग लेखे-2019-20

¹⁷⁶ आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, एमसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलहांका, डीएमडब्ल्यू/पटियाला, डीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/चित्तूरंजन- 2019-20 के लिए विनियोग लेखे

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रधान प्रमुख होता है जिसकी सहायता मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा की जाती है। मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक विभाग का प्रमुख होता है जो मंडल रेलवे प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2019-20 के दौरान स्टोर विभाग का कुल व्यय ₹ 1,156.45¹⁷⁷ करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं आदि के नियमित लेखापरीक्षा के अलावा स्टोर विभाग के 281 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में पांच विविध पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ चल स्टॉक और सामग्री प्रबंधन पर अनुपालन मामलों को कवर करते हैं।

4.1 भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति परिहार्य व्यय: मध्य रेलवे और रेलवे बोर्ड

भारतीय रेल ने भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य व्यय किया। इस परिहार्य व्यय में निर्धारित क्षमता प्रभार ₹ 463.30 करोड़ और अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण टाटा विद्युत-वितरण के साथ विद्युत खरीद करार को बंद करने और उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 505.43 करोड़ शामिल हैं।

नवंबर 2007 में भारतीय रेल (भारे) ने नेशनल थर्मल पावर कॉरपोरेशन लिमिटेड (एनटीपीसी) के सहयोग से बिहार के नबीनगर में संयुक्त उद्यम कंपनी, भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) के रूप में 1000 मेगा वॉट (मेगावाट) कैप्टिव पावर प्लांट की स्थापना की थी। भारे की ओर से पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) ने दिसंबर 2010 में बीआरबीसीएल के साथ थोक विद्युत खरीद करार (बीपीपीए) निष्पादित किया। करार के अनुसार, भारे 25 वर्षों की अवधि के लिए विभिन्न राज्यों में स्थित भारे के विभिन्न कर्षण उप-स्टेशनों

¹⁷⁷ लघु शीर्ष 400 के उप शीर्ष 3002-3003(01)- सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं-भारतीय रेल विनियोग लेख-2019-20

(टीएसएस) के लिए खुली पहुंच के माध्यम से 900 मेगावाट तक की विद्युत आहरित करेगा।

बीआरबीसीएल ने 15 जनवरी 2017 से 250 मेगावाट की पहली इकाई की वाणिज्यिक संचालन तिथि (सीओडी) घोषित की। इस इकाई से 90 प्रतिशत विद्युत बिहार (50 मेगावाट), पश्चिम बंगाल (95 मेगावाट) और ओडिशा (60 मेगावाट) राज्यों में रेलवे के लिए निर्धारित की गई थी। तथापि, ये राज्य 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एनओसी) जारी करने के लिए सहमत नहीं थे। परिणामस्वरूप, भारे द्वारा बीआरबीसीएल की पहली इकाई से विद्युत आहरित नहीं की जा सकी। रेल मंत्रालय ने उन राज्यों के सक्षम अधिकारियों के साथ विभिन्न स्तरों पर इस मुद्दे को उठाया। बिहार ने बताया था कि लगभग दो वर्ष के समय में एनओसी जारी कर दिया जाएगा क्योंकि राज्य का ट्रांसमिशन नेटवर्क मजबूत किया जा रहा था। जबकि ओडिशा में मामला ओडिशा विद्युत नियामक आयोग के पास विचाराधीन था, पश्चिम बंगाल से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी।

उपरोक्त को देखते हुए भारे ने विद्युत योजना को पुनः अनुसूचित किया। मुंबई क्षेत्र (मध्य और पश्चिम रेलवे) को 130 मेगावाट और दामोदर घाटी निगम (डीवीसी) क्षेत्र¹⁷⁸ के लिए 75 मेगावाट आवंटित किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि मध्य रेलवे (मरे) ने मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में स्थित नौ टीएसएस से ₹ 4.70 प्रति किलोवाट घंटे (केडब्ल्यूएच) की दर से विद्युत की आपूर्ति के लिए 10 फरवरी 2017 तक टाटा पावर कंपनी-डिस्ट्रीब्यूशन (टीपीसी-डी) के साथ पीपीए किया था। संशोधित विद्युत योजना के कार्यान्वयन के लिए, टाटा पावर के साथ मौजूदा विद्युत खरीद करार (पीपीए) को फरवरी 2017 में इसके समाप्त होने के बाद बंद करने का निर्णय लिया गया था। हालांकि, चेयरमैन रेलवे बोर्ड, इस निर्णय पर इस आधार पर सहमत नहीं हुए (दिसंबर 2016) कि टाटा पावर को स्थानीय स्टैंडबाय डिस्ट्रीब्यूशन नेटवर्क और सस्ते टैरिफ का लाभ था। इसलिए,

¹⁷⁸रेलवे आवंटन पहली इकाई की 250 मेगावाट क्षमता का 90 प्रतिशत था अर्थात् 225 मेगावाट एक्स बीयूएस (विद्युत उत्पादन बिंदु)। ट्रांसमिशन हानि के कारण यह 225 मेगावाट खपत बिंदु पर 205 मेगावाट तक कम हो जाता है।

टाटा के साथ विद्युत खरीद करार 01 अगस्त 2017 तक बढ़ाया गया था। टाटा पावर के साथ करार का आगे नवीनीकरण नहीं किया गया था। बीआरबीसीएल की पहली इकाई से विद्युत की आपूर्ति 02 अगस्त 2017 से शुरू हुई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिसंबर 2010 में बीआरबीसीएल की स्थापना और जनवरी 2017 में संयंत्र की पहली इकाई के चालू करने के बीच लंबी उत्पादन पूर्व अवधि के दौरान विद्युत योजना के अनुसार विभिन्न राज्यों को विद्युत संचरण के लिए 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एनओसी) की सांविधिक जरूरत के अनुपालन में भारे विफल रहा। परिणामस्वरूप, भारे 15 जनवरी 2017 (सीओडी) से 01 अगस्त 2017 की अवधि के दौरान बीआरबीसीएल से विद्युत आहरित नहीं कर सका। 15 जनवरी 2017 (सीओडी) से 31 जुलाई 2017 की अवधि के दौरान जब यूनिट 1 से कोई विद्युत आहरित नहीं की गई, बीआरबीसीएल ने ₹ 200.89 करोड़ का क्षमता प्रभार निर्धारित किया। इसमें मरे का हिस्सा ₹ 127.71 करोड़ शामिल था। 15 जनवरी 2017 से 01 अगस्त 2017 की अवधि के दौरान विद्युत की खपत के लिए भुगतान किए गए ₹ 273.14 करोड़ में से मरे ने अगस्त 2017 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान पूमरे द्वारा उठाए गए डेबिट के प्रति ₹ 59.81 करोड़ का समायोजन किया।

दूसरी इकाई के संबंध में सीओडी 10 सितंबर 2017 थी। सितंबर 2017 से नवंबर 2017 की अवधि के दौरान इकाई II से केवल 118.336 मेगावाट विद्युत की आपूर्ति की गई। इसके पश्चात, इकाई II से जून 2018 तक कोई विद्युत आहरित नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप दिसंबर 2017 से जून 2018 तक की अवधि के लिए निर्धारित क्षमता प्रभार के भुगतान के लिए लगभग ₹ 262.41 करोड़¹⁷⁹ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत आहरित करने के लिए टाटा के साथ पीपीए को समाप्त करने के कारण अगस्त 2017 से मई 2021 की अवधि के लिए ₹ 505.43 करोड़ का अतिरिक्त व्यय भी हुआ जैसा कि अनुलग्नक 4.1 में दर्शाया गया है।

¹⁷⁹यूनिट 1 के लिए निर्धारित क्षमता प्रभार के कारण औसत व्यय के आधार पर लेखापरीक्षा में परिकलित।

बीआरबीसीएल से उच्च टैरिफ पर विद्युत की अधिप्राप्ति के कारण होने वाली हानि पर मार्च 2019 में जारी विशेष पत्र के उत्तर में मध्य रेल प्रशासन ने बताया (अप्रैल 2019) कि बीआरबीसीएल से आहरित की जा रही विद्युत पर ध्यान दिए बिना निर्धारित क्षमता प्रभार के भुगतान के प्रभाव को कम करने के लिए बीआरबीसीएल से विद्युत प्राप्त की गयी थी। यह भी बताया गया कि टाटा पावर कॉरपोरेशन-डिस्ट्रीब्यूशन (टीपीसी-डी) से विद्युत प्राप्त करना मध्य रेलवे के लिए वित्तीय रूप से लाभप्रद नहीं था क्योंकि इसके परिणामस्वरूप बीआरबीसीएल के साथ पहले से सहमति की गयी क्षमता का उपयोग नहीं हो पाता और टीपीसी-डी और बीआरबीसीएल दोनों को क्षमता प्रभार का भुगतान किया जाता। रेल प्रशासन ने आगे बताया कि टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को विद्युत आपूर्ति की अधिप्राप्ति के अंतरण का निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा लिए गए नीतिगत निर्णय के अनुसार था।

रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं था। बिहार, पश्चिम बंगाल और ओडिशा को विद्युत के संप्रेषण के लिए एनओसी प्राप्त करने में विफल रहने के कारण रेल प्रशासन बीआरबीसीएल से विद्युत आहरित नहीं कर सका। भारतीय रेल (भारे) को मुंबई क्षेत्र में विद्युत का पुनः आवंटन करने और बीआरबीसीएल के साथ पहले से की गयी सहमति क्षमता का उपयोग न करने के कारण निर्धारित प्रभार के भुगतान एवं वित्तीय दायित्व का मुकाबला करने के लिए टीपीसी-डी के साथ पीपीए को बंद करने के लिए बाध्य होना पड़ा।

इस प्रकार, भारतीय रेल ने निर्धारित क्षमता प्रभार और उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय किया।

मामले को सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

4.2 अतिरिक्त भार के लिए शास्ति के भुगतान के कारण परिहार्य व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे

संविदा मांग की समीक्षा और इसके समय पर संशोधन के लिए रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे प्रशासन संविदा की मांग का वास्तविक रूप में निर्धारण करने और इसके संशोधन के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल हुआ। संविदा मांग के निर्धारण और समय पर संशोधन में विफलता के परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा ₹ 16.87 करोड़ और उत्तर रेलवे द्वारा ₹ 15.16 करोड़ की शास्ति का परिहार्य भुगतान किया गया।

एसी कर्षण अनुरक्षण और परिचालन की भारतीय रेलवे नियमावली के पैरा 20102 के अनुसार, प्रत्येक उप-स्टेशन की संविदा मांग (सीडी)¹⁸⁰ को अपेक्षित वास्तविक अधिकतम मांग¹⁸¹ के संबंध में इस तरह से निर्धारित किया जाना चाहिए कि संविदा मांग से अधिक के लिए निष्फल भुगतान अर्थात् दंड प्रभारों से बचा जा सके। नियमावली में यह भी कहा गया है कि दंडात्मक प्रभारों से बचने के लिए संविदा मांग को सावधानीपूर्वक निर्धारित और आवधिक समीक्षा करनी होगी और यदि आवश्यक हो, तो संशोधित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, समझौते में संविदा मांग में परिवर्तन के लिए सूचना अवधि को यथासंभव कम रखा जाना चाहिए, अधिमानतः चार से छह सप्ताह तक।

राज्य विद्युत आपूर्तिकर्ताओं¹⁸² की दर अनुसूची के अनुसार, संविदा मांग से अधिक के लिए शास्ति लगाई जाती है। यदि किसी माह में अधिकतम मांग संविदा मांग से अधिक हो जाती है, तो सामान्य दर के 200 प्रतिशत के बराबर अतिरिक्त मांग उद्ग्रहीत की जाएगी। यह मीटर द्वारा दर्ज अधिकतम लोड के अनुसार सामान्य मांग प्रभारों के अतिरिक्त होगी।

रेल मंत्रालय (रेम) ने संविदा मांग से अधिक होने पर शास्ति के भुगतान से बचने के लिए सभी जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को निर्देश दिया (फरवरी 2000¹⁸³) कि वे नियमित आधार पर प्रत्येक आपूर्ति स्थल पर अधिकतम मांग

¹⁸⁰ संविदा मांग का अर्थ है अधिकतम केडब्ल्यू/केवीए मांग जिसकी आपूर्ति के लिए आपूर्तिकर्ता समय-समय पर उपभोक्ता को सुविधा प्रदान करने का कार्य करता है।

¹⁸¹ अधिकतम मांग का अर्थ है उपभोक्ता की आपूर्ति के स्थल पर दिए गए केडब्ल्यू/केवीए की औसत और महीने में 15 मिनट की अवधि के दौरान अधिकतम उपयोग की दर्ज मात्रा।

¹⁸² यूपीपीसीएल; एमवीवीएनएल और पीवीवीएनएल।

¹⁸³ रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2000/इलेक्ट/150/1 दिनांक 22 फरवरी 2000

की निगरानी करें। मंत्रालय ने आगे सलाह दी कि विद्युत आपूर्ति प्राधिकरणों के साथ लागू करारों और टैरिफ के आधार पर दो वर्षों में एक बार या उससे पहले इसमें वांछित स्तर तक संशोधन करें। रेल मंत्रालय ने अनुपालन के लिए सभी जोनल रेलवे को ये निर्देश दोहराए (जनवरी 2011)।

4.2.1 पूर्वोत्तर रेलवे

पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ तथा वाराणसी मंडलों के वरिष्ठ मंडलीय विद्युत अभियंता/कर्षण वितरण के अभिलेखों की जाँच से पता चला कि चार कर्षण उप स्टेशनों (टीएसएस)¹⁸⁴ के मामले में विद्युत की वास्तविक खपत संविदा मांग से बहुत अधिक थी। परिणामस्वरूप, ऊपरे पर अगस्त 2016 से जुलाई 2018 की अवधि के दौरान ₹ 16.87 करोड़ की राशि के शास्ति प्रभार लगाए गए थे। विवरण अनुलग्नक 4.2 में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि दो चरणों अर्थात: चार टीएसएस के लिए संविदात्मक माँग में 5000 से 10,000 केवीए की वृद्धि के लिए निर्धारण व अनुरोध करने और संविदा माँग में वृद्धि को लागू करवाने के लिए आपूर्तिकर्ताओं के साथ अनुवर्ती कार्रवाई करने में विलम्ब हुआ। विवरण तालिका 4.1 में दर्शाया गया है।

तालिका 4.1		
टीएसएस	5000 से 10000 केवीए तक संविदा माँग में वृद्धि करने के लिए अनुरोध की तिथि	टिप्पणियाँ
बरुआचक	जुलाई/अगस्त 2016	12 माह के बाद नवंबर 2017 में वृद्धि की गई।
गोरखपुर	अगस्त 2016	जुलाई 2018 तक वृद्धि नहीं की गई अर्थात जब तक टीएसएस ओपन एक्सेस (खुली पहुँच) ¹⁸⁵ के अन्तर्गत नहीं आ गया।
गोविंद नगर	जनवरी 2017	7 माह के बाद सितंबर 2017 में वृद्धि की गई।
नूनखर	कोई अनुरोध नहीं किया गया।	जुलाई 2018 तक वृद्धि नहीं की गई अर्थात जब तक टीएसएस खुली पहुँच के अन्तर्गत नहीं आ गया।

¹⁸⁴ बरुआचक, गोरखपुर, गोविंद नगर और नूनखर।

¹⁸⁵ खुली पहुँच प्रणाली के अन्तर्गत किसी विशिष्ट टीएसएस के लिए अधिकतम माँग की आवश्यकता नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि उपरे प्रशासन ने नियमावली का उल्लंघन करते हुए विद्युत आपूर्तिकर्ताओं के साथ किए गए करारों में 'नोटिस अवधि खंड' को शामिल नहीं किया। इस खंड के अभाव में उपरे प्रशासन 4 से 6 सप्ताह की अवधि के अन्दर संविदा मांग में समय पर बदलाव को लागू करने, जैसाकि भारतीय रेल की कर्षण नियमावली में प्रावधान किया गया है, में विफल रहा।

इस प्रकार, यदि उपरे प्रशासन ने इन सभी चार टीएसएस की संविदा मांग की समीक्षा के लिए प्रभावी कदम उठाए होते तो, आपूर्तिकर्ताओं को भुगतान किए गये ₹ 16.87 करोड़ की शास्ति से बचा जा सकता था।

4.2.2 उत्तर रेलवे

मई 2013 से जून 2018 की अवधि के लिए सात टीएसएस के विद्युत ऊर्जा बिलों की समीक्षा से पता चला कि सभी टीएसएस¹⁸⁶ में अधिकतम मांग संविदा मांग से अधिक हो गई थी। संविदा मांग की तुलना में अधिकतम मांग में वृद्धि 2,100 केवीए (संविदा मांग का 70 प्रतिशत)¹⁸⁷ से लेकर 5,056 केवीए (संविदा मांग का 101 प्रतिशत)¹⁸⁸ के बीच थी। मांग में संशोधन के बाद भी, अधिकतम मांग संशोधित संविदा मांग से अधिक हो गई थी। संशोधित संविदा मांग की तुलना में अधिकतम मांग में वृद्धि 954 केवीए (संशोधित संविदा मांग का 19 प्रतिशत)¹⁸⁹ से लेकर 2,722 केवीए (संशोधित संविदा मांग का 45 प्रतिशत)¹⁹⁰ के बीच थी। इस प्रकार, संविदा मांग का निर्धारण और उसका संशोधन सही ढंग से नहीं किया गया था।

¹⁸⁶ टीएसएस/अमौसी (एएमएस), टीएसएस/सुल्तानपुर (एसएलएन), टीएसएस/सिंदूरवा (एसवाईडब्ल्यू), टीएसएस/सराय चंडी (एसवाईसी), टीएसएस/गढ़ी माणिकपुर (जीआरएमआर), टीएसएस/भदोही (बीओवाई) और टीएसएस/सराय हरखु (एसवीजेड)

¹⁸⁷ जीआरएमआर में टीएसएस

¹⁸⁸ एसवाईडब्ल्यू में टीएसएस

¹⁸⁹ जीआरएमआर में टीएसएस

¹⁹⁰ एसवाईसी में टीएसएस

पांच टीएसएस में संविदा मांग के निर्धारण और वृद्धि के लिए अनुरोध जैसे चरणों और संविदा मांग को बढ़ाने के लिए विद्युत आपूर्ति कंपनियों के साथ अनुवर्ती कार्रवाई में भी विलम्ब हुआ। विवरण तालिका 4.2 में दिए गए हैं।

तालिका 4.2		
टीएसएस	विद्युत आपूर्ति कंपनियों को संविदा मांग में संशोधन/वृद्धि के लिए भेजे गए अनुरोध की तिथि	टिप्पणियाँ
एसवाईसी	06 मार्च 2016 (3000 केवीए से 6000 केवीए)	संविदा मांग फरवरी 2017 (11 महीने) में संशोधित (बढ़ाई) गई
जीआरएमआर	05 अप्रैल 2016 (3000 केवीए से 5000 केवीए)	संविदा मांग मार्च 2017 (11 महीने) में बढ़ाई गई
एसवाईडब्लू	18 नवंबर 2013 (5000 केवीए से 8000 केवीए)	संविदा मांग जून 2015 (19 महीने) में बढ़ाई गई
	12 दिसंबर 2015 (8000 केवीए से 10000 केवीए)	संविदा मांग मार्च 2017 (15 महीने) में बढ़ाई गई
एसएलएन	18 नवंबर 2013 (5000 केवीए से 8000 केवीए)	संविदा मांग जून 2015 (19 महीने) में बढ़ाई गई
एसवीजेड	19 नवंबर 2013 (5000 केवीए से 8000 केवीए)	संविदा मांग जून 2015 (19 महीने) में बढ़ाई गई
बीओवाई	संविदा मांग संशोधित नहीं की गई, खुली पहुंच के लिए संसाधित किया गया	
एमएस	संविदा मांग को अप्रैल 2007 में अंतिम रूप से संशोधित किया गया	

विद्युत की वास्तविक खपत संविदा मांग से कहीं अधिक थी। इसके परिणामस्वरूप, मई 2013 से जून 2018¹⁹¹ की अवधि के दौरान ₹ 15.16 करोड़

¹⁹¹ जुलाई 2018 से खुली पहुंच के माध्यम से कर्षण विद्युत खरीदी जा रही है और यूपीपीसीएल से लिए गए सभी टीएसएस कनेक्शन काट दिए गए हैं।

के शास्ति प्रभारों का उदग्रहण किया गया। विवरण **अनुलग्नक 4.2** में दर्शाया गया है।

उत्तर रेलवे प्रशासन ने कहा (दिसंबर 2020) कि अधिकतम मांग की प्रवृत्ति का विश्लेषण किया गया और यदि अधिकतम मांग वृद्धि नियमित रूप से देखी जाती थी तो अधिकतम मांग बढ़ाने के लिए आवेदन किया जाता था। आगे बताया गया कि लेखा से मामले का सत्यापन सहित सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए मंडलीय और मुख्यालय दोनों स्तरों पर एक मानक प्रक्रिया का पालन किया जाना आवश्यक है। इसमें साधारणतः समय लगता है क्योंकि मामले की जांच सभी चरणों पर की जाती है। इसके अतिरिक्त, सिंगल लाइन विद्युतीकरण के दौरान, किसी भी टीएसएस की प्रारंभिक मांग का सटीक निर्धारण करना मुश्किल है क्योंकि लोड विभिन्न टीएसएस द्वारा साझा किया जाता है।

उत्तर रेलवे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। रेलवे प्राधिकारियों ने प्रारंभिक संविदा मांग का और संविदा मांग को बढ़ाने का अनुरोध करते हुए सही निर्धारण नहीं किया था। लेखापरीक्षा में जांचे गए सभी टीएसएस में अधिकतम मांग संविदा मांग से अधिक हो गई थी।

इन मामलों को अगस्त/सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। उपरे के मामले में रेल मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2021) कि रेल प्रशासन ने सभी चार टीएसएस की संविदा मांग बढ़ाने के सम्बन्ध में न केवल समय पर सभी कदम उठाए बल्कि गोरखपुर और बरुआचक टीएसएस के सम्बन्ध में विद्युत आपूर्तिकर्ताओं के संविदा मांग अपग्रेड करने के संशोधित अनुमान को स्वीकार न करके ₹ 18.42 करोड़ की बचत की।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उपरे प्रशासन ने बरुआचक और गोविंद नगर टीएसएस की संविदा मांग को 5000 से बढ़ाकर 10,000 केवीए करवाने में एक वर्ष से अधिक समय लिया और शास्ति प्रभारों का भुगतान जारी रखा। गोरखपुर और बरुआचक टीएसएस के सम्बन्ध में, रेल मंत्रालय द्वारा दावा की गई बचत राशि में वापसी योग्य सुरक्षा जमा प्रभार भी शामिल हैं। इसके अलावा, विद्युत आपूर्तिकर्ताओं के साथ किए गए करारों में सूचना अवधि खंड को

शामिल न करने पर रेल मंत्रालय का उत्तर मौन है। उत्तर रेलवे के सम्बन्ध में मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (नवम्बर 2021)।

4.3 पैसेंजर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के लिए उच्च दर पर पैंटोग्राफों की अधिप्राप्ति: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

सीएलडब्ल्यू ने नियमित रूप से अधिप्राप्त एएम 92 प्रकार के पैंटोग्राफ की दरों की तुलना में अत्यधिक उच्च दरों पर उच्च गति वाले यात्री लोकोमोटिव के लिए 400 डायरेक्ट एयर रेजड पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति की, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 7.65 करोड़ की हानि हुई।

पैंटोग्राफ एक चल उपकरण है जो एक ओवरहेड टेंशन तार के संपर्क के माध्यम से बिजली एकत्र करने के लिए इलेक्ट्रिक ट्रेन की छत पर लगाया जाता है। चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने यात्री और माल ढुलाई वाले इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के विनिर्माण के लिए अनुमोदित विक्रेताओं¹⁹² से पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति की।

नई मदों की स्टॉकिंग के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार (अक्टूबर 2015), वार्षिक अनुबंध के आधार पर प्रारंभिक खरीद के बजाय आवश्यकता की आंशिक मात्रा में नई मदों की खरीद करने की सिफारिश की गई थी। इसके अलावा, अनावश्यक निर्मित मालसूची से बचने के लिए पूर्वानुमान तकनीकों का उपयोग किया जाना चाहिए।

उत्पादन अवधि 2015-19 के लिए, सीएलडब्ल्यू ने दो स्रोतों अर्थात् मेसर्स कॉन्ट्रान्सिस प्राइवेट लिमिटेड, कोलकाता (905 संख्या) और मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड, कोलकाता (100 संख्या) से 1005 एएम-92 टाइप पैंटोग्राफ¹⁹³ के लिए आदेश दिए। इन चार वर्षों की अवधि के दौरान एएम-92 प्रकार के पैंटोग्राफ के लिए कुल इकाई दर (टीयूआर) ₹ 93,975 से ₹ 1,28,419 के बीच थी।

¹⁹² अक्टूबर 2017 में यात्री लोकोमोटिवों की खरीद के लिए तीन फर्म अर्थात् मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड; मेसर्स कॉन्ट्रान्सिस प्राइवेट लिमिटेड; मेसर्स शंक मेटल एंड कार्बन (आई) प्राइवेट लिमिटेड।

¹⁹³ सीएलडब्ल्यू- सीएलडब्ल्यू/ईएस/पी-5/एफ के विनिर्देश के अनुसार।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उत्पादन वर्ष 2018-19 के लिए सीएलडब्ल्यू ने एक नई मद के रूप में 400 डायरेक्ट एयर रेज़ड टाइप पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति के लिए निविदा जारी करने का निर्णय लिया (अक्टूबर 2017)। तत्पश्चात, निविदा समिति की सिफारिश के आधार पर सीएलडब्ल्यू ने मेसर्स शुंक मेटल एंड कार्बन प्राइवेट लिमिटेड (इस नई मद के लिए एकल अनुमोदित विक्रेता) से 400 नए प्रकार के पैंटोग्राफ का थोक खरीद आदेश एक टीयूआर ₹ 3,19,683 पर दिया (अप्रैल 2018)। यह कीमत प्रति पैंटोग्राफ ₹ 1,91,264 अधिक थी अथवा नवंबर 2017 में की गई पिछली खरीद दर की दोगुने से अधिक थी।

निविदा समिति (टीसी) ने उच्च दरों पर डायरेक्ट एयर पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति को इस आधार पर उचित ठहराया कि एएम-92 पैंटोग्राफ की उपलब्धता कम थी क्योंकि एक आपूर्तिकर्ता को आंतरिक समस्याएं थीं और अन्य में सीमित क्षमता की बाधा थी। टीसी ने यह भी कहा कि नई मद पारंपरिक प्रकार के पैंटोग्राफ से बेहतर थी क्योंकि इसने न केवल संचालन में वायुगतिकीय स्थिर व्यवहार दिया बल्कि धारा संग्रह में भी सुधार किया। टीसी ने यह भी दर्ज किया कि दुनिया में पारंपरिक प्रकार के पैंटोग्राफ का उपयोग बंद कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 400 संख्या की थोक मात्रा को बहुत अधिक दर पर खरीद करने के लिए निविदा समिति का औचित्य सही नहीं था। तथ्य यह है कि पिछले तीन वर्षों¹⁹⁴ के दौरान खरीदी गई कुल वार्षिक मात्रा 230 इकाइयों से अधिक नहीं थी और साथ ही, उत्पादन योजना में कोई उल्लेखनीय वृद्धि नहीं हुई थी, जो यह दर्शाता था कि एक महंगे पैंटोग्राफ के थोक खरीद के निर्णय में विवेक का अभाव था। यह रेलवे बोर्ड के अक्टूबर 2015 के निर्देशों का भी उल्लंघन था।

वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान यात्री लोकोमोटिव के विनिर्माण का उत्पादन लक्ष्य क्रमशः 115 और 100 था। इस प्रकार, 2017-18 के लिए वार्षिक आवश्यकता 230 (प्रति इंजन दो) से अधिक नहीं थी। जुलाई 2021 में, 84

¹⁹⁴ 2015-16, 2016-17 और 2017-18

डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ (21 प्रतिशत) की एक मालसूची अभी तक स्टॉक में अप्रयुक्त पड़ी थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि फरवरी 2019 में, सीएलडब्ल्यू एएम 92 पेंटोग्राफ की खरीद पर वापस लौट आया। सीएलडब्ल्यू ने मेसर्स कॉन्ट्रासिस प्रा. लि. को 461 एएम 92 पेंटोग्राफ की अधिप्राप्ति के लिए ₹ 1,57,605 की इकाई दर पर क्रय आदेश जारी किए (डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की दर का केवल 51 प्रतिशत)।

डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ अधिप्राप्त करने के लाभ को स्थापित नहीं किया जा सका, क्योंकि सीएलडब्ल्यू द्वारा बाद में, डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की अधिप्राप्ति बंद कर दी गई और डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की 21 प्रतिशत मालसूची अभी भी अप्रयुक्त पड़ी हुई थी।

इस प्रकार, नई मद के रूप में, एक विक्रेता से बड़ी मात्रा में (400 संख्या) डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ अधिप्राप्त करने के सीएलडब्ल्यू के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 7.65 करोड़ (400 सेट x ₹ 1,91,264) की अधिक कीमत पर मद की अधिप्राप्ति हुई।

मामले को सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया था। रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड के बंद होने के कारण यात्री पेंटोग्राफ की उपलब्धता बहुत गंभीर हो गई है। सामग्री की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए उस समय अतिरिक्त स्रोत को आदेश देना आवश्यक था। मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड के बंद होने के बाद अकेले स्रोत पर निर्भर रहना बुद्धिमता नहीं थी। इसके अलावा, चूंकि दो प्रकार के पेंटोग्राफ अलग-अलग डिज़ाइन के होते हैं, इसलिए स्प्रिंग ऑपरेटेड पेंटोग्राफ की लागत की तुलना डायरेक्ट एयर रेज़ड पेंटोग्राफ की लागत से करना उचित नहीं होगा। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि एकमुश्त उपाय के रूप में निर्णय लिया गया था।

रेल मंत्रालय का यह उत्तर कि यात्री पेंटोग्राफ की उपलब्धता बहुत गंभीर हो गई थी इस तथ्य के विपरीत था कि उसने गंभीर स्तरों तक माल-सूची से बचने के लिए बफर स्टॉक बनाए रखने के लिए मात्रा की अधिप्राप्ति के बजाय थोक में अधिप्राप्ति के आदेश दिए थे। बिन कार्ड की संवीक्षा से पता चला कि नवंबर

2017 को एएम 92 पेंटोग्राफ का उपलब्ध स्टॉक 36 था जो कम से कम तीन महीने में होने वाले यात्री लोकोमोटिव के उत्पादन के बराबर था।

इसके अलावा, टीसी ने प्रत्यक्ष एयर पेंटोग्राफ के न तो एकमुश्त उपाय के रूप में निर्णय के बारे में विचार विमर्श किया और न ही कोई लागत लाभ विश्लेषण किया। जुलाई 2021 तक, लोकोमोटिव उत्पादन के लिए सीएलडब्ल्यू द्वारा अधिप्राप्त किए गए 400 डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ में से 84 स्टॉक में अप्रयुक्त पड़े थे और 144 अन्य जोनल रेलवे को जारी किए गए थे, जो कि जोनल रेलवे से डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की किसी विशेष मांग के बिना जारी किए गए थे। सीएलडब्ल्यू ने बाद में डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की बजाय 461 नियमित पेंटोग्राफ (एएम 92) की थोक मात्रा का भी आदेश दिया है।

4.4 संविदाकार से स्रोत पर आयकर की कम कटौती और संविदाकार को भुगतान में विसंगतियां: पूर्व मध्य रेलवे

एक संविदाकार को एक अन्य फर्म के पैन संख्या पर जिसने रेल प्रशासन के साथ कोई करार नहीं किया था, ₹ 18.66 करोड़ का भुगतान किया गया था। परिणामस्वरूप, ₹ 3.24 करोड़ के आयकर की कम कटौती की गई।

आयकर अधिनियम¹⁹⁵ के अनुसार उन मामलों में जहाँ, कर कटौतीकर्ता को प्रदान किया गया स्थायी खाता संख्या (पैन) अमान्य है या कर कटौती कराने वाले से संबंधित नहीं है, यह समझा जाएगा कि कटौती कराने वाले ने अपना पैन प्रस्तुत नहीं किया है। ऐसे मामलों में स्रोत पर कर 20 प्रतिशत की दर पर काटा जाएगा।

आईटी अधिनियम में यह भी निर्धारित किया गया है कि कर कटौती कराने वाला अपना पैन कर कटौतीकर्ता को देगा और दोनों इसे एक-दूसरे को भेजे जाने वाले सभी पत्राचार, बिल, वाउचर और अन्य दस्तावेजों में दर्शाएंगे।

पूर्व मध्य रेलवे (पूमेरे) के रेल प्रशासन ने मैसर्स यंग बंगाल को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसाइटी लिमिटेड, कोलकाता (संविदाकार) के साथ करार किया। यह करार 2014-15 से 2018-19 तक प. दीन दयाल उपाध्याय मंडल के विभिन्न

¹⁹⁵ धारा 206 ए (1)

स्थानों पर कोचों की मशीनीकृत सफाई, कोचों में पानी भरने, स्टेशन व परिसंचारी क्षेत्र की सफाई, पूरे रेलवे स्टेशन की हाउसकीपिंग आदि से संबंधित छह कार्यों के लिए किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि संविदाकार को दिए गए सभी छह कार्यों के लिए पैन 'एक्स' के माध्यम से भुगतान किया गया। तथापि लेखापरीक्षा ने पाया कि भुगतान के लिए इस्तेमाल किया गया पैन आयकर विभाग द्वारा एक अन्य फर्म मेसर्स यंग बंगाली को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसायटी लिमिटेड, चंदौली के नाम में जारी किया गया था। अवैध पैन 'एक्स', जो किसी अन्य फर्म के नाम पर पंजीकृत था, का उपयोग करके हुए नवंबर 2014 से अप्रैल 2019 के दौरान संविदाकार को कुल ₹ 18.66 करोड़ का भुगतान किया गया था।

इस प्रकार, कर कटौती कराने वाले (संविदाकार) से आयकर की कटौती करने के लिए कर कटौतीकर्ता (रेल प्रशासन) द्वारा प्रयुक्त पैन कर कटौती कराने वाले से संबंधित नहीं था। रेल प्रशासन ने कर कटौती कराने वाले को किए गए भुगतान से केवल 2 प्रतिशत आयकर काटा था, जबकि ऐसे मामलों में आयकर अधिनियम के प्रावधान के अनुसार टीडीएस 20 प्रतिशत की दर पर काटा जाना चाहिए था। परिणामस्वरूप, संविदाकार के बिलों से ₹ 3.24 करोड़ के आयकर की कम कटौती की गई।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आईपीएस (रेलवे आईटी एप्लीकेशन) के माध्यम से सृजित डेटा के अनुसार, पैन 'एक्स' (अन्य फर्म का पैन अर्थात् मेसर्स यंग बंगाली को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसायटी लिमिटेड, चंदौली) के साथ मेसर्स यंग बंगाल को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसाइटी लिमिटेड, कोलकाता को भुगतान किया गया था। जबकि रेल प्रशासन द्वारा मेसर्स यंग बंगाली को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसाइटी लिमिटेड, चंदौली को फॉर्म 16ए जारी किया गया था जिसने रेल प्रशासन के साथ कोई करार नहीं किया था।

मामले को सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया कि पूरे प्रशासन ने विस्तृत जाँच और अनुवर्ती कार्रवाई के लिए विजिलेंस को सौंपने का निर्णय लिया है (नवम्बर 2021)।

इस प्रकार, अन्य फर्म की पैन के माध्यम से ₹ 18.66 करोड़ के भुगतान और 206ए के नियम (i) के प्रावधान के आधार पर रेल प्रशासन ने संविदाकार के बिलों से ₹ 3.24 करोड़ के स्रोत पर आय कर की कम कटौती की थी।

4.5 रेल मंत्रालय द्वारा पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश जारी करने के बाद भी पोशाक सामग्रियों की खरीद: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे

7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय ने अक्टूबर 2017 में कर्मचारियों को पोशाक सामग्री के बदले पोशाक भत्ते के भुगतान के निर्देश जारी किए थे। तथापि, रेल मंत्रालय के अक्टूबर 2017 के निर्देशों के बावजूद जोनल रेलवे प्रशासन ने ₹ 2.16 करोड़ के मौजूदा पोशाक सामग्री खरीद आदेशों को रद्द/शार्ट क्लोज नहीं किया। उन्होंने अक्टूबर 2017 के बाद फर्मों को ₹ 1.15 करोड़ के पोशाक सामग्री हेतु नए खरीद आदेश जारी किए। रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद ₹ 3.31 करोड़ की पोशाक सामग्री की अधिप्राप्ति अनियमित थी। कुछ मामलों में, कर्मचारियों को दोहरे लाभ (अर्थात् पोशाक सामग्री के साथ-साथ पोशाक भत्ता) दिए गए थे।

अक्टूबर 2017 से पहले, रेल मंत्रालय (रेम) द्वारा जारी मौजूदा निर्देशों के अनुसार रेलवे कर्मचारियों को वर्दी और संबंधित भत्ते जैसे किट रखरखाव भत्ता, जूता भत्ता, वर्दी भत्ता, धुलाई भत्ता आदि जारी किया जाता था। 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के परिणामस्वरूप, वर्दी से संबंधित भत्तों को एक ही पोशाक भत्ते में शामिल किया गया। तदनुसार, अक्टूबर 2017 में, रेल मंत्रालय ने 01 जुलाई 2017 से प्रत्येक वर्ष जुलाई में विभिन्न श्रेणी के कर्मचारियों को पोशाक भत्ता¹⁹⁶ देने के निर्देश¹⁹⁷ जारी किए।

स्टाफ की उस श्रेणी के लिए ₹ 5,000 प्रति वर्ष का पोशाक भत्ता निर्धारित किया गया था, जिन्हें नियमित वर्दी पहनना आवश्यक था जैसे ट्रैकमैन, रनिंग स्टाफ, स्टाफ कार ड्राइवर, एमटीएस, कैंटीन स्टाफ आदि जिसे प्रत्येक वर्ष जुलाई महीने में वेतन में क्रेडिट किया जाना है।

¹⁹⁶ गर्मियों और सर्दियों दोनों की सभी प्रकार की पोशाक और संबंधित भत्तों को कवर करते हुए

¹⁹⁷ परिपत्र संख्या आरबीई 141/2017 दिनांक 3 अक्टूबर 2017

लेखापरीक्षा ने पश्चिम मध्य रेलवे के कोटा, भोपाल (बीपीएल) और जबलपुर (जेबीपी) मंडलों के भंडार डिपो के अभिलेखों¹⁹⁸ की समीक्षा की और निम्नलिखित को पाया:

रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद, पोशाक सामग्री की अधिप्राप्ति के लिए ₹ 0.34 करोड़ के चार खरीद आदेश फरवरी 2018, मार्च 2018 और जून 2018 में दिए गए थे। पोशाक सामग्री की खरीद के लिए जोनल रेलवे मुख्यालय/जबलपुर द्वारा खरीद आदेश का देना और वितरण अवधि बढ़ाया जाना सही नहीं था। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद भी आपूर्तिकर्ताओं से अगस्त 2018 तक ₹ 1.41 करोड़¹⁹⁹ (₹ 0.34 करोड़ के नए आदेशों सहित) के मूल्य वाली पोशाक/पोशाक सामग्री प्राप्त हुई।

वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक/कोटा ने मौजूदा खरीद आदेशों को रद्द करने के लिए और प्राप्त वर्दी सामग्री के निपटान के लिए दिशा-निर्देश जारी करने के लिए जोनल रेलवे मुख्यालय/पमरे से अनुरोध किया था (नवंबर 2017 से सितंबर 2018)। हालांकि जोनल रेलवे मुख्यालय द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई।

लेखापरीक्षा ने भोपाल मंडल में 924 कर्मचारियों और जबलपुर मंडल में 610 कर्मचारियों के संबंध में अक्टूबर 2017 से जून 2018 तक की अवधि के लिए अभिलेखों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि भोपाल मंडल में सभी 924 मामलों²⁰⁰ (100 प्रतिशत) और जबलपुर मंडल में 292 मामलों (47 प्रतिशत) में कर्मचारियों को पोशाक भत्ते और पोशाक सामग्री दोनों जारी किए गए। इस तरह, जबलपुर और भोपाल मंडल में कर्मचारियों को दोहरे लाभ अर्थात् पोशाक सामग्री और ₹ 0.61 करोड़²⁰¹ के पोशाक भत्ते दिए गए। कोटा मंडल में कर्मचारियों को मात्र पोशाक भत्ते दिए गए और ₹ 0.39 करोड़ की पोशाक सामग्री स्टॉक में पड़ी है।

¹⁹⁸ भंडार डिपो में अनुरक्षित टैली बुक/लेजर बुक्स

¹⁹⁹ कोटा मंडल - ₹ 0.39 करोड़, बीपीएल मंडल - ₹ 0.54 करोड़, जेबीपी मंडल - ₹ 0.48 करोड़

²⁰⁰ 2017-18 के लिए 223 कर्मचारियों को पोशाक भत्ते के साथ पोशाक सामग्री प्राप्त हुई, 2018-19 के लिए 701 कर्मचारियों को पोशाक भत्ते के साथ-साथ पोशाक सामग्री प्राप्त हुई

²⁰¹ 1,216 कर्मचारी (बीपीएल में 924 कर्मचारी + जेबीपी में 292 कर्मचारी) * ₹ 5,000 = ₹ 60.80 लाख (₹ 0.61 करोड़)

वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएंडबी)/पमरे ने मंडलीय लेखा कार्यालयों को निर्देश जारी किए थे (दिसंबर 2017) कि चूंकि 2017-18 और 2018-19 (गर्मी) के लिए पोशाक सामग्री की अधिप्राप्ति को पूरा किया गया है; इसलिए 2017-18 और 2018-19 (गर्मी) के लिए पोशाक भत्ता नहीं दिया जाना है। मंडलीय प्राधिकारी/भोपाल ने बताया (नवंबर 2020) कि कर्मचारी संघ/श्रमिक संघों के अभ्यावेदनों को देखते हुए आखिरकार कोई वसूली नहीं की गयी है।

मामला नवंबर 2020 में पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। उत्तर में उन्होंने बताया (जून 2021) कि रेल प्रशासन ने 2017 की सर्दी की और 2018 की गर्मी की वर्दी अधिप्राप्ति और वितरित करने और जुलाई 2018 से पोशाक भत्ते के भुगतान को लागू करने का निर्णय लिया था। विभिन्न पीएनएम²⁰² में श्रमिक संघों द्वारा मामला उठाए जाने के बाद रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुरूप मंडलों/क्षेत्रीय इकाइयों द्वारा भुगतान किया गया है। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने बताया है (फरवरी 2018²⁰³) कि पोशाक भत्ते पर 7वें सीपीसी की सिफारिशों में पोशाक भत्ते के भुगतान से पहले अधिप्राप्त/कम अधिप्राप्त वर्दी के स्टॉक के परिसमापन पर टिप्पणी नहीं की गई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था। रेल मंत्रालय के निर्देशों के पैरा 4 में स्पष्ट रूप से यह निर्धारित किया गया है कि 'पोशाक भत्ते के भुगतान के साथ, कर्मचारियों की वो श्रेणियां जिन्हें पहले वर्दी प्रदान की जा रही थीं, उन्हें अब से वर्दी प्रदान नहीं की जाएगी।' इसलिए कर्मचारी को 1 जुलाई 2017 से केवल पोशाक भत्ता दिया जाना था। रेल मंत्रालय, निर्देश जारी करते समय, पहले से अधिप्राप्त/भंडार डिपो में स्टॉक में रखी हुई पोशाक सामग्री और पोशाक सामग्री की आपूर्ति के लिए फर्मों को पहले से दिए गए खरीद आदेशों के निपटान के लिए जोनल रेलवे को निर्देश जारी करने में विफल रहा।

लेखापरीक्षा ने दक्षिण मध्य रेलवे में रेल मंत्रालय के निर्देशों के कार्यान्वयन की जांच की। नवंबर 2017 में ₹ 0.81 करोड़ की पोशाक सामग्री के लिए तीन खरीद आदेश दिए गए थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 1.90 करोड़ (₹ 0.81 करोड़ के नए आदेशों सहित) की पोशाक सामग्री अक्टूबर 2017 के बाद प्राप्त हुई थी।

²⁰² स्थायी वार्ता तंत्र

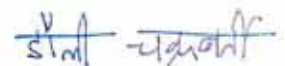
²⁰³ रेल मंत्रालय का पत्र सं. पीसीवी॥/2018/1/7/5/1 दिनांक 15 फरवरी 2018

इस प्रकार, कर्मचारियों को पोशाक भत्ते भुगतान करने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद नए खरीद आदेशों के माध्यम से ₹ 1.15 करोड़ की पोशाक सामग्रियों की अधिप्राप्ति अनियमित थी।

मामला सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

नई दिल्ली

दिनांक: 21 दिसम्बर 2021



(डॉ. वी. चक्रवर्ती)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 27 जनवरी 2022


(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुलग्नक

अनुलग्नक 1.1								
की गई कार्रवाई टिप्पणियां (एटीएन) की वर्ष-वार विलंबता स्थिति- (30 सितंबर 2021 तक) (संदर्भ पैराग्राफ 1.8)								
क्रम. सं.	रिपोर्ट वर्ष	रिपोर्ट में पैराओं की कुल संख्या	पैराओं की संख्या जिनमें एटीएन अंतिम दिया गया	रिपोर्ट/पैराओं की संख्या जिनमें प्रथम बार भी एटीएन प्रस्तुत नहीं किए गए हैं	रिपोर्ट/पैराओं की संख्या जिनमें मंत्रालय से संशोधित एटीएन प्रतीक्षित हैं	एटीएन की संख्या जिनमें लेखापरीक्षा द्वारा अंतिम रूप से पुनरीक्षित (वेट) किया गया है लेकिन पीएसी को प्रस्तुत करने के लिए मंत्रालय पास लंबित हैं	लेखापरीक्षा के पास पुनरीक्षा (वेटिंग) के लिए लंबित एटीएन की संख्या	कुल लंबित एटीएन की संख्या (मंत्रालय और लेखापरीक्षा दोनों को मिलाकर)
1	2013-14	47	46	0	0	0	1	1
2	2014-15	44	42	0	1	0	1	2
3	2015-16	45	37	0	4	0	4	8
4	2016-17	46	30	0	4	0	12	16
5	2017-18	52	4	5	12	2	29	48
6	2018-19	2	0	0	1	1	0	2
कुल		236	159	5	22	3	47	77

अनुलग्नक 2.1 नमूना चयन (पैरा 2.1.6)			
क्र सं.	श्रेणी	नमूना आकार	चयनित नमूना
1	समग्र समीक्षा और सतत विश्लेषण के लिए रूट	नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के सभी खंड	नई दिल्ली - हावड़ा। सभी 92 जोड़ी एमईएमयू (मेम्) और 152 जोड़ी यात्री ट्रेनों का चयन किया गया।
	एचडीएन और गैर-एचडीएन खंड (क्र सं. 1 के चयनित मार्ग के अलावा)।	(i) जोनों में आने वाले एचडीएन मार्गों में खंड।	एचडीएन मार्ग:
2		(ii) एक गैर-एचडीएन खंड जिनकी लाइन क्षमता का उपयोग 80 प्रतिशत से अधिक है।	1.उपरे: बुदवल-छप्परा (एचडीएन 4) 2.पूसीरे: गुवाहाटी से कटिहार (एचडीएन 4) 3.उपरे: रेवाड़ी-चित्तौड़गढ़ (एचडीएन 3ए) और सूरतगढ़-भटिंडा (एचडीएन 1सी) 4.पमरे: न्यू कटनी जं.-बीना (एचडीएन 2ए) 5.परे: रतलाम-नागदा (एचडीएन 3) गैर-एचडीएन मार्ग: रावतपुर-फरुखाबाद (उपरे); गुवाहाटी-लमडिंग (पूसीरे); फुलेरा-डेगाना (उपरे); न्यू कटनी जं.- जबलपुर (पमरे) और नागदा-उज्जैन (परे)

अनुलग्नक 2.1 नमूना चयन (पैरा 2.1.6)			
क्र सं.	श्रेणी	नमूना आकार	चयनित नमूना
3	लंबी दूरी की मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेनों जो 500 किमी से 1500 किमी की दूरी तय कर रही हैं।	प्रत्येक श्रेणी में जोनों से प्रारंभ होने वाली दो ट्रेनें। चयनित खंड और चयनित एचडीएन मार्गों पर चलने वाली ट्रेनों	16 जोनल रेलवे में 32 ट्रेनों का चयन किया गया
	प्रीमियम ट्रेनें- राजधानी, शताब्दी, जनशताब्दी और हमसफर		16 जोनल रेलवे में 28 ट्रेनों का चयन किया गया
	कम दूरी की ट्रेनें (500 किमी तक) /इंटरसिटी एक्सप्रेस		16 जोनल रेलवे में 41 ट्रेनों का चयन किया गया
	पैसेंजर/डेमू/मेमू		
	स्पेशल ट्रेनें (समर स्पेशल, मेला स्पेशल आदि) जहां से भी प्रारंभ हो।		16 जोनल रेलवे में 32 ट्रेनों का चयन किया गया
4	कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट, कंटेनर, खाद्यान्न और पीओएल यातायात जैसी प्राथमिकता वाली वस्तुओं को ले जाने वाली मालगाड़ियां	जोन में यातायात की सबसे अधिक मात्रा में वस्तु ले जाने वाली दो गाड़ियां.	2015-16 और 2018-19 के मई, जुलाई, अक्टूबर और जनवरी के चयनित चार महीनों के लिए क्रिस से प्राप्त मालगाड़ी संचालन के एफओआईएस आंकड़ों का चयन किया गया था।

अनुलग्नक 2.1 नमूना चयन (पैरा 2.1.6)			
क्र. सं.	श्रेणी	नमूना आकार	चयनित नमूना
5	समयबद्धता और समयपालन पर सीधा प्रभाव डालने वाले पूर्ण कार्य।	यातायात सुविधाओं, दोहरीकरण, ट्रैक नवीकरण, इलेक्ट्रिकल और एसएंडटी के 2015-16 और 2018-19 के बीच पूर्ण हुये प्रमुख कार्य	16 जोनल रेलवे में समयबद्धता और यात्रा के समय पर सीधा प्रभाव पड़ने से दोहरीकरण, यातायात सुविधाओं, ट्रैक नवीकरण एसएंडटी और इलेक्ट्रिकल के पूर्ण किए गये कार्य को चयनित किया गया।
6	यार्डों में मालगाड़ियों की आवाजाही	यात्रा के समय और अवरोधन पर अपर्याप्त अवसंरचना/प्रभावी डिजाइन/यातायात सुविधाओं की कमी के प्रभाव का पता लगाने के लिए प्रत्येक जोन में व्यापक समीक्षा के लिए एक प्रमुख माल यार्ड।	16 जोनल रेलवे में चयनित कुल 16 माल यार्ड
7	गुड्स शेड/साइडिंग	प्रत्येक जोन में दो गुड्स शेड/साइडिंग।	16 जोनल रेलवे में कुल 32 गुड्स शेड/साइडिंग का चयन किया गया है।
8	व्यापक समीक्षा के लिए एक जोन में दो जंक्शन	ट्रेन परिचालन, बाधाओं के विश्लेषण के लिए प्रत्येक जोन में समीप के स्टेशनों के साथ दो जंक्शन	16 जोनल रेलवे में कुल 32 जंक्शनों का चयन किया गया है।
		क्र बुकिंग, पूर्व प्रस्थान अवरोधन, आदि की समीक्षा और इसके प्रभाव के लिए क्र लॉबी।	16 जोनल रेलवे में कुल 17 क्र लॉबियों का चयन किया गया है।

अनुलग्नक 2.2 मेल/एक्सप्रेस के लिए जोन वार निर्धारित गति सारांक्ष (संदर्भ पैरा 2.1.8.2(क))			
जोन	औसत निर्धारित गति	जोन	औसत निर्धारित गति
मरे	54.86	उपरे	55.12
पूतरे	53.48	दमरे	54.9
पूमरे	45.62	दपूमरे	56.01
पूरे	49.72	दपूरे	56.71
कोरे	53.55	दरे	51.44
उमरे	62.04	दपरे	47.55
उपूरे	44.85	पमरे	59.11
पूसीरे	46.45	परे	54.44
उरे	47.5	भारे	52.98
स्रोत: आईसीएमएस सीओआईएस रिपोर्ट सं. 704			

अनुलग्नक 2.3 कारक का विवरण (संदर्भ पैरा 2.1.8.5)	
अवरोधन कोड़	अवरोधन विवरण
एसीसी	दुर्घटना
एसीपी	अलार्म चैन पुलिंग
एजीटी	विरोध/प्रदर्शन
सीएनएसटी	निर्माण
सीओएम	वाणिज्यिक
सीओएनएनआई	गैर इंटरलॉकिंग कार्यात्मक निर्माण
डीसीडब्ल्यू	कैरेज और वैगन (प्रत्यक्ष)
डीडीएसएल	डीजल लोको (प्रत्यक्ष)
डीईएलसी	इलेक्ट्रिक लोको (प्रत्यक्ष)
ईएलईसी	इलेक्ट्रिक कमी
ईएनजी	अभियांत्रिकी
आईसीडब्ल्यू	कैरेज और वैगन (अप्रत्यक्ष)
आईडीएसएल	डीजल लोको (अप्रत्यक्ष)
आईईएलसी	इलेक्ट्रिक लोको (अप्रत्यक्ष)
आईएनसी	घटना
एलसी	एलसी गेट
एलओ	कानून व्यवस्था

अनुलग्नक 2.3 कारक का विवरण (संदर्भ पैरा 2.1.8.5)	
अवरोधन कोड	अवरोधन विवरण
एमए	शरावती गतिविधि
ओएचआई	ओएचई/ग्रिड विफलता
ओपीएलएनआई	गैर-इंटरलॉकिंग कार्यशील चालू लाईन
ओआरएल	अन्य रेलवे से
ओटीएच	अन्य
पीएटीएच	पथ से अलग
पीबीसी	योजनाबद्ध अवरोध निर्माण
पीबीओएल	योजनाबद्ध अवरोध चालू लाईन
पीआरओएनआई	गैर- इंटरलॉकिंग कार्यशील परियोजना
आरई	रेलवे विद्युतीकरण
आरएफ	विभिन्न रेलवे में परिचालित ट्रेन का पुनः निर्धारण
आरएल	रेलवे में परिचालित ट्रेन का पुनः निर्धारण
आरयूएनओ	रन ओवर
एसटी	सिग्नल एंड टेलीकॉम
टीएफसी	यातायात
डब्ल्यूईए	खराब मौसम

अनुलग्नक 2.4					
2017-18 और 2018-19 के दौरान अवरोध की गई ट्रेनों का जोनल रेलवे वार विवरण (संदर्भ पैरा 2.1.8.5)					
जोनल रेलवे	2017-18 और 2018-19 के दौरान कुल अवरोधन समय (मिनटों में)	भारतीय रेल में कुल अवरोधन का प्रतिशत	जोनल रेलवे	2017-18 और 2018-19 के दौरान कुल अवरोधन समय (मिनटों में)	भारतीय रेल में कुल अवरोधन का प्रतिशत
उरे	17231450	25.9	पूसीरे	2101092	3.16
उमरे	16181185	24.32	पूतरे	1987007	2.99
पूमरे	8441739	12.69	उपरे	1861584	2.8
उपूरे	3779966	5.68	दमरे	1341178	2.02
दरे	2459478	3.7	परे	1210186	1.82
मरे	2416059	3.63	दपूमरे	1085124	1.63
पूरे	2408645	3.62	दपूरे	1003492	1.51
पमरे	2210358	3.32	दपरे	816010	1.23
भारतीय रेल में कुल अवरोधन				6,65,34,553	
(स्रोत: 2017-18 और 2018-19 की आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 102)					

(स्रोत: 2017-18 और 2018-19 की आईसीएमएस रिपोर्ट सं. 102)

अनुलग्नक 3.1 चयनित जांच की सीमा और नमूना आकार को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.4 और 3.1.7)			
मद	जांच की सीमा	चयनित नमूना (संख्या में)	
खंडों का चयन	33 प्रतिशत	क. ईस्टर्न (पूर्वी) कोरीडोर 1. भाऊपुर-खुर्जा (343 कि.मी.) 2. दीन दयाल उपाध्याय -भाऊपुर (402 कि.मी.) ख. वेस्टर्न (पश्चिमी) कोरीडोर 1. वैतरणा-जेएनपीटी (102 कि.मी.) 2. रेवाड़ी-इकबालगढ़ (639 कि.मी.)	
मुख्य संविदाएं (सिविल, इलेक्ट्रिकल और सिग्नलिंग)	100 प्रतिशत	16	
₹ 1 करोड़ से अधिक मूल्य वाली संविदाएं	25 प्रतिशत, न्यूनतम 02 और अधिकतम 04 संविदाओं के अधीन	12	
₹ 1 करोड़ से कम मूल्य वाली संविदाएं	25 प्रतिशत, न्यूनतम 02 और अधिकतम 04 संविदाओं के अधीन	08	
मध्यस्थता/न्यायालय मामलें	भूमि अधिग्रहण से संबंधित: 15 मामलें	75	
	भूमि अधिग्रहण के अतिरिक्त: 100 प्रतिशत	09	
अंतरिम भुगतान प्रमाणपत्र (आईपीसी)	20 प्रतिशत, अधिकतम 30 आईपीसी से अधिक न हो	146	

अनुलग्नक 3.2 ऋण नियम और शर्तें (संदर्भ पैरा 3.1.8)	
जेआईसीए ऋण के लिए नियम और शर्तें	
➤	डब्ल्यूडीएफसी परियोजना के लिए सभी ऋणों को जेआईसीए के साथ डीईए द्वारा हस्ताक्षर किए जाते हैं और रेल मंत्रालय/डीएफसीसीआईएल को जीबीएस 7 प्रतिशत वार्षिक ब्याज दर पर पारित किया जाता है।
➤	कार्यकाल- ब्याज के लिए 10 वर्ष प्रतिबंधता और उसके बाद ब्याज भुगतान के लिए 30 वर्ष (कुल 40 वर्ष)
➤	7% ब्याज भुगतान की वर्तमान व्यवस्था में डीएफसीसीआईएल पर कोई विदेशी मुद्रा जोखिम नहीं है। डीएफसीसीआईएल के लिए कोई मूलधन चुकौती नहीं है।
➤	जेआईसीए ऋण की निकासी दो प्रक्रिया के माध्यम से है: <ol style="list-style-type: none"> प्रतिपूर्ति प्रक्रिया: - राशि पहले रेल मंत्रालय से प्राप्त निधि से व्यय की जाती है और फिर निर्धारित प्रारूप में दावा संवितरण के लिए सहायक लेखा और लेखापरीक्षा (सीएएए) नियंत्रक के माध्यम से जेआईसीए को भेजा जाता है। प्रतिबंधता प्रक्रिया: - पार्टी वार/मुद्रावार क्रेडिट पत्र बीओआई टोक्यो शाखा के साथ खोला जाता है। स्टेटमेंट ऑफ परफॉर्मेंस (एसओपी) तैयार किया जाता है और निर्धारित किए गए बैंक खाते में भुगतान प्राप्त करने के लिए लाभार्थी को दिया जाता है।

अनुलग्नक 3.2

ऋण नियम और शर्तें

(संदर्भ पैरा 3.1.8)

विश्व बैंक ऋण के नियम और शर्तें

- विश्व बैंक ऋण निकासी, प्रतिपूर्ति प्रक्रिया के माध्यम से होती है। अंतरिम अलेखापरीक्षित वित्तीय रिपोर्ट (आईयूएफआर), तिमाही आधार पर विश्व बैंक को ऋण आहरण के लिए प्रस्तुत की जाती है।
- विश्व बैंक को ब्याज का भुगतान, मूलधन पुनर्भुगतान/चुकोती और प्रतिबद्धता प्रभारों का भुगतान, निर्धारित तिथियों के अनुसार किया जाना है। ईडीएफसी-1 के लिए 15/11/2018 से चुकोती शुरू हो गई है।
- प्रत्येक वर्ष निर्धारित तिथि अर्थात 1 अप्रैल को रेल मंत्रालय को गारंटी फीस भुगतान।
- ईडीएफसी-II और III, भारत सरकार की गारंटी फीस के प्रति डीएफसीसीआईएल को सीधे ऋण हैं।
- भुगतान तिथि अर्थात 15 मई और 15 नवंबर को आहरण न किए गए ऋण पर प्रतिबद्धता प्रभार @ 0.25 प्रतिशत केवल ईडीएफसी-II ऋण के लिए लागू।
- डीएफसीसीआईएल के साथ विदेशी मुद्रा जोखिम है।
- छमाही ब्याज और मूलधन पुनर्भुगतान/चुकोती अर्थात प्रत्येक वर्ष के 15 मई और 15 नवंबर को।
- ब्याज दर- छह महीने का वेरिबल इंडेक्स + स्प्रेड (वर्तमान दर= 3.45 (2.86+0.59) प्रतिशत ईडीएफसी-1 व ईडीएफसी-II के लिए और 3.65 (2.86+0.79) प्रतिशत ईडीएफसी-III के लिए)।
- कार्यकाल- मूलधन के लिए 7 वर्ष की प्रतिबद्धता और उसके बाद 15 वर्ष की पुनर्भुगतान/चुकोती अवधि (कुल 22 वर्ष)
- फ्रंट एंड फीस ऋण की रकम के 0.25 प्रतिशत की दर से देय है। ईडीएफसी-1 ऋण भारत सरकार/रेल मंत्रालय के माध्यम से होता है और ऋण कार्रवाई वित्त मंत्रालय को जाती है।

अनुलग्नक 3.3 डीएफसी परियोजना के लिए वित्तपोषण (संदर्भ पैरा 3.1.9)					
डीएफसी के लिए विश्व बैंक ऋण					
	खंड	ऋण राशि (मिलियन यूएस \$ में)	ऋण करार की तिथि	पुनर्गठन के बाद ऋण राशि (मिलियन यूएस \$ में)	
डीएफसी -1	खुर्जा-भाऊपुर (343 किमी) खुर्जा-दादरी (46 किमी)	975	27-10-2011	555	
डीएफसी -2	भाऊपुर-दीन दयाल उपाध्याय (402 किमी)	1100	11-12-2014	660	
डीएफसी -3	लुधियाना-खुर्जा (401 किमी)	650	21-10-2016	560	
	कुल	2,725		1,775	
डब्ल्यूडीएफसी के लिए जेआईसीए ऋण					
चरण	खंड	अनुमानित ऋण राशि (बिलियन येन)	किस्त/ट्रांच ऋण (बिलियन येन)	करार की तिथि	
I	रेवाड़ी-वडोदरा (947 किमी)	349	2.606 1.616 90.200 103.664	27-अक्टूबर-09 26-जुलाई-10 31-मार्च-10 31-मार्च-16	
II	वडोदरा-जेएनपीटी (430 किमी) रेवाड़ी-दादरी (127 किमी)	296	130.002 136.119	27-मार्च-20 28-मार्च-13	
	कुल	645	464.207		

अनुलग्नक 3.4 प्रतिबद्धता प्रभार के परिहार्य भुगतान की गणना (संदर्भ पैराग्राफ 3.1.9)								
वर्ष	ऋण राशि (मिलियन डॉलर में)	आहरित ऋण राशि (मिलियन डॉलर में)	संचयी जोड़ (मिलियन डॉलर में)	निर्धारित निकासी (मिलियन डॉलर में)	अतिरिक्त अनाहरित राशि (मिलियन डॉलर में)	अतिरिक्त प्रतिबद्धता प्रभार का भुगतान (डॉलर में राशि)	31 मार्च 2020 को डॉलर का मूल्य (₹ में राशि)	कार्य की धीमी प्रगति के कारण प्रतिबद्धता प्रभार (₹ में राशि)
2016-17	650	20.28	20.28	20	-0.28	- 695.64	64.83	- 45098.96
2017-18	650	17.90	38.17	80	41.83	104565.48	65.08	6805121.57
2018-19	650	43.28	81.45	240	158.55	396375.82	69.37	27496590.43
2019-20	650	78.18	159.63	520	360.37	900935.60	75.32	67858469.59
2020-21	650	89.17	248.80	560	311.20	778007.50	73.2	56950151.28
कुल								15,90,65,233.90

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)	कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
1	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, ट्रॉम्बे	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	जुलाई, 2016 से दिसंबर, 2016 तक	19632717	0		19632717	07/2016 से 12/2016	6 महीने
2	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड, उरान	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	अक्टूबर, 2013 से दिसंबर, 2013 तक	14709689	0		14709689	10/2013 से 12/2013	3 महीने
3	राष्ट्रीय रासायनिक फैक्ट्री-थल	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	3/20 तक	6643057	0		6643057		

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
4	विशाखापत्तनम स्टील परियोजना, कलामबोली	निजी	कार्यशील	04/13 से 12/14 तक एवं 10/17 से 12/17 तक	4122550	0		4122550	04/2013 से 12/2014 और 10/2017 से 12/2017	24 महीने
5	टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी, कलामबोली	निजी	कार्यशील	10/14 से 12/14 तक एवं 07/18 से 09/18 तक	2028005	0		2028005	10/2014 से 12/2014 और 07/2018 से 09/2018	6 महीने
6	टाटा थर्मल पावर कारपोरेशन, ट्रॉम्बे	निजी	कार्यशील	10/18 से 03/2020 तक	1501248	0		1501248	10/2018 से 03/2020	18 महीने

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	वसूली गई राशि और अवधि (₹ में)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
7	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, कलामबोली	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	04/13 से 12/13 तक	2407113	0		2407113	04/2013 से 12/2013	9 महीने
8	भारतीय खाद्य निगम, केएलएमजी	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	2012, 2015 से 03/2020 तक	8627805	0		8627805		

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि (₹ में)	बकाया राशि	वसूल की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
9	हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड विओएसजी	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	01/2016 से 03/2020 तक	14107496	0		14107496		
10	राष्ट्रीय केमिकल फैक्ट्री, ट्रॉम्बे	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	07/16 से 03/2020 तक	25020589	0		25020589		
11	बल्क सीमेंट कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया केएलएमजी	निजी	कार्यशील	2014 से पहले, 2014 से 03/2020	8415381	7356118	04/12 से 03/18	1059263		

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि	बकाया राशि	वसूल की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
12	सेंट्रल वेयरहाउसिंग कॉर्पोरेशन केएलएमजी (पूर्व में बी2बी मिल्क साइडिंग)	निजी	कार्यशील	12/08 से 02/16 तक	11328916	0		11328916		
13	नवकार कॉर्पोरेशन लिमिटेड सोमथाणे	निजी	कार्यशील	01/17 से 12/19 तक	8145873	0		8145873		

अनुलग्नक 3.5 साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	अवधि और बकाया राशि	वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)	कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
14	जेएसडब्ल्यू स्टील कोटेड प्रोडक्ट लिमिटेड, वाशिंग	निजी	कार्यशील	04/11 से 12/15 तक	12936382	0	12936382			
15	पीएनपी मैरीटाइम सर्विस प्राइवेट लिमिटेड, पीईएन	निजी	कार्यशील	01/19 से 09/19 तक	1632935	0	1632935	10/2019 से 12/2019	3 महीने	

अनुलग्नक 3.5 साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)	कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
16	जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड, पीईएन, डोल्बी	निजी	कार्यशील	04/18 से 09/19 तक	4704892	3290089	अप्रैल 18 से मार्च, 2019	1414803	01/2018 से 03/2018 और 10/2019 से 12/2019	6 महीने
17	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया, (कॉनकोर) मुंबई	केन्द्रीय पीएसयू	1.1.21 से कार्यशील नहीं	07/2015 से 03/2020 तक	1511071	0		1511071		
18	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (कॉनकोर) तुर्भे	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	07/2015 से 03/2020 तक	2600996	0		2600996		

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि	बकाया राशि	वसूल की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
19	द्रोणागिरी रेल टर्मिनल (कॉनकोर)	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	01/19 से 03/20 तक	2334558	0		2334558		
20	इंडियन ऑयल टर्मिनल लिमिटेड, एमआईओजे	निजी	कार्यशील	01/14 से 09/15 तक, 01/16 से 03/20 तक	18131984	0		18131984		
21	वेलस्पन मैक्सस्टील लिमिटेड (पूर्ववर्ती विक्रम इस्पात लिमिटेड) रोहा	निजी	कार्यशील	01/13 से 09/15 तक	494863	0		494863	10/2015 से 03/2020	54 महीने

अनुलग्नक 3.5 साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)	कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मुंबई मंडल (डिवीजन)										
22	जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट	-	-	09/19 से पहले और 09/2019 से 03/2020 तक	50229592	0		50229592		
कुल					221267712	10646207	0	210621505		
पुणे डिवीजन										
1	गैरिसन इंजीनियर, किरकी	केंद्र सरकार	कार्यशील	31.03.2019 तक	3508670	1344833	2018-19	2163837		
2	भारतीय खाद्य निगम, पुणे	पीएसयू/ केन्द्रीय	कार्यशील	31.03.2018 तक	976836	0	शून्य	976836		

अनुलगनक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि	बकाया राशि	वसूल की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	रामा कृषि रसयान, लोनी	निजी	2017-18 में बंद	31.03.2018 तक	6821079	0	शून्य	6821079		
कुल					11306585	1344833		9961752		
नागपुर डिवीजन										
1	सेंट्रल गोला-बारूद डिपो, पुलगांव	सरकारी	कार्यशील	01/19 से 06/19 तक	500560	0		500560		
2	फिलिंग फैक्ट्री, भंडाक	सरकारी	कार्यशील	04/18 से 06/19 तक	440655	0		440655		
3	उत्तम वैल्यू साइडिंग, वर्धा	निजी	कार्यशील	01/18 से 06/19 तक	2631517	2018867	01/19 से 06/19	612650		

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि	बकाया राशि	वसूल की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	महाराष्ट्र राज्य विद्युत बोर्ड, चंद्रपुर	राज्य पीएसयू	कार्यशील	01/19 से 12/19 तक	7207360	4397089	01/19 से 06/19	2810271		
5	माजरी सीएचपी, चारगांव	केन्द्रीय पीएसयू	कार्यशील	01/18 से 06/19 तक	4488502	3500862	01/18 से 12/18	987640		
कुल					15268594	9916818		5351776		

साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
अनुलग्नक 3.5										
क्र सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि (₹ में)	वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)	कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या		
1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	
भुसावल डिवीजन										
1	महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कंपनी लिमिटेड (एमएसईडीसीएल/एमएसईबी), एकलाहारे, नासिक रोड	पीएसयू (राज्य)	कार्यशील	2017-18	85053	0 -	85053			
2	सेंट्रल वेयरहाउसिंग कॉरपोरेशन, सीडब्ल्यूसी, खांडवा	पीएसयू (केन्द्रीय)	नवंबर 2019 में बंद	2015-16 से 2019-20 तक	3626690	0 -	3626690			

अनुलग्नक 3.5 साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि (₹ में)	बकाया राशि	वसूली की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कं लिमिटेड (एमएसईडीसी ए) दीप नगर, भुसावल	पीएसयू (राज्य)	कार्यशील	2019-2020	4064116	66910	2016-2017	3997206		
4	महाराष्ट्र राज्य विद्युत वितरण कं लिमिटेड (एमएसईडीसी एल), पारस	पीएसयू (राज्य)	कार्यशील	2019-2020	3544805	0	-	3544805		

अनुलग्नक 3.5										
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के ब्यौर को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 3.5)										
क्र. सं.	साइडिंग मालिक	साइडिंग के स्वामित्व की स्थिति	कार्यशील साइडिंग की वर्तमान स्थिति	अवधि और बकाया राशि		वसूली गई राशि और अवधि (रुपये)		कुल बकाया (₹ में) (31.03.2020 तक)	अवधि जिसके लिए कर्मचारियों के लागत बिल नहीं बनाए गए	कर्मचारियों की लागत बिल न बनाए गए महीनों की संख्या
				अवधि	बकाया राशि	वसूल की गई राशि	अवधि			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
5	कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (कॉनकोर), (अंतर्देशीय कंटेनर डिपो-आईसीडी), भुसावल	पीएसयू (केन्द्रीय)	जुलाई 2020 में बंद	2019-2020	1989195	0	-	1989195		
जोड़					13309859	66910		13242949		
कुल जोड़ (₹ करोड़ में)								23.92		

अनुलग्नक 3.6 निजी साइडिंग से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों की वसूली न होना (संदर्भ पैराग्राफ 3.8)									
क्र. सं.	साइडिंग का नाम	अल्फा कोड	कार्यरत स्टेशन	रेलवे के परिसर के भीतर लंबाई (टेक ऑफ पॉइंट से इंटरचेंज पॉइंट तक) मीटर में	प्रति किमी दर (01.08.2005 से) ₹	प्रति किमी दर (01.03.2015 से) ₹	01.08.2005 से 28.02.2015 तक कुल देय राशि. (कॉलम 5x115x कॉलम 6/12x1000)	01.03.2015 से 30.09.2020 तक कुल देय राशि. (कॉलम 5x67x कॉलम 7/12x1000)	वसूली न गई कुल राशि (कॉलम 8 + कॉलम 9) ₹
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	भारतीय खाद्य निगम	डब्ल्यूएफसीएस	डब्ल्यूएफडी	500	834827	1092000	4000213	3048500	7048713
2	भारतीय खाद्य निगम	केजेएमएस	केजेएम	185	834827	1092000	1480079	1127945	2608024
3	तेल साइडिंग	डीकेएनएस	डीकेएन	945	834827	1092000	7560402	5761665	13322067
4	एलपीजी साइडिंग	डीकेएनजी	डीकेएन	125	834827	1092000	1000053	762125	1762178
5	सेल साइडिंग	सीएसएसएस	सीएसडीआर	362	834827	1092000	2896154	2207114	5103268
6	टाटा साइडिंग (टिस्को)	टीसीएस	सीएसडीआर	320	834827	1092000	2560136	1951040	4511176
	टाटा साइडिंग (टिस्को)	टीसीएस	सीएसडीआर	320	834827	1092000	2560136	1951040	4511176
7	बिड़ला थोक सीमेंट साइडिंग	बीएसबीडी	डीबीयू	80	834827	1092000	640034	487760	1127794

अनुलग्नक 3.6 निजी साइडिंग से मरम्मत और रखरखाव प्रभारों की वसूली न होना (संदर्भ पैराग्राफ 3.8)									
क्र. सं.	साइडिंग का नाम	अल्फा कोड	कार्यरत स्टेशन	रेलवे के परिसर के भीतर लंबाई (टेक ऑफ पॉइंट से इंटरचेंज पॉइंट तक) मीटर में	प्रति किमी दर (01.08.2005 से) ₹	प्रति किमी दर (01.03.2015 से) ₹	01.08.2005 से 28.02.2015 तक कुल देय राशि. (कॉलम 5x115x कॉलम 6/12x1000)	01.03.2015 से 30.09.2020 तक कुल देय राशि. (कॉलम 5x67x कॉलम 7/12x1000)	वसूली न गई कुल राशि (कॉलम 8 + कॉलम 9) ₹
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	एसीसी सीमेंट लिमिटेड साइडिंग	एमएपीटी	टीडीवी	145	834827	1092000	1160062	884065	2044127
9	गैस टरबाइन साइडिंग	वाईएनकेएस	वाईएनके	550	834827	1092000	4400234	3353350	7753584
10	बीईएमएल साइडिंग	बीएनसीबी	बीवाईपीएल	2600	834827	1092000	20801106	15852200	36653306
11	केएसएसआईसीसी साइडिंग *	सीकेएसएस	सीएसडीआर	300	834827	0	1920102	0	1920102
टिप्पणी:									
1. टिप्पणी साइडिंग/सीएसडीआर में दो अलग लाइनें हैं, जिनमें ट्रैक की लंबाई 320 मीटर है। तदनुसार मरम्मत और रखरखाव प्रभार लगाये गए थे।									
*2. सीएसडीआर में केएसएसआईसीसी साइडिंग 2013-14 से नहीं चल रही है। इसलिए प्रभार केवल मार्च 2013 तक ही लगाये गए हैं।									
3. करार का संशोधित रूप 12-07-2005 से प्रभावी था। गणना के उद्देश्य से, अगस्त 2005 से फरवरी 2015 तक की अवधि और मार्च 2015 से सितंबर 2020 तक की अवधि को लिया गया है।									

अनुलग्नक 3.7 क- ₹ 2,300 करोड़ पर ब्याज की गणना (संदर्भ पैराग्राफ 3.18)								
अवधि	दिनों की संख्या	अग्रिम के भुगतान के लिए समाप्त की गई एफडी का प्रारंभिक शेष (₹ में)	अवधि के लिए समायोजित वास्तविक रेल भाड़ा (₹ में)	अवधि के दौरान कार्यशील पूंजी ऋण का पुनर्भुगतान / चुकौती (₹ में)	अंतःशेष के समायोजन लिए राशि (₹ में)	ब्याज दर ²⁰⁴ (प्रतिशत)	प्रारंभिक शेष ब्याज (₹ में)	पर
से	तक	1	2	3	4	5= 4-3	6	7 = (6/100*2)/365*1
28-03-2019	30-04-2019	34	23000000000	2967905311	2350000000	617905311	6.4	137117808
01-05-2019	31-05-2019	31	22382094689	3215398196	2350000000	865398196	6.4	121660482
01-06-2019	30-06-2019	30	21516696493	3102661642	2300000000	802661642	6.4	113183719
01-07-2019	31-07-2019	31	20714034851	3309062752	0	3309062752	6.4	112593548
01-08-2019	31-08-2019	31	17404972099	3275820610	0	3275820610	6.4	94606752
01-09-2019	30-09-2019	30	14129151489	3068057224	0	3068057224	6.4	74323208
01-10-2019	31-10-2019	31	11061094265	3021484504	0	3021484504	6.4	60123866
01-11-2019	30-11-2019	30	8039609761	2895484511	0	2895484511	6.4	42290550
01-12-2019	31-12-2019	31	5144125250	3089716791	0	3089716791	6.4	27961492

²⁰⁴ 211 दिनों से अधिक से एक वर्ष से कम की अवधि के लिए 22/2/2019 को एसबीआई की ब्याज दर

अनुलग्नक 3.7 क- ₹ 2,300 करोड़ पर ब्याज की गणना (संदर्भ पैराग्राफ 3.18)									
अवधि		दिनों की संख्या	अग्रिम के भुगतान के लिए समाप्त की गई एफडी का प्रारंभिक शेष (₹ में)	अवधि के लिए वास्तविक रेल भाड़ा (₹ में)	अवधि के दौरान कार्यशील पूंजी ऋण का पुनर्भुगतान / चुकौती (₹ में)	अंतशेष के समयोजन लिए राशि (₹ में)	ब्याज दर ²⁰⁴ (प्रतिशत)	प्रारंभिक शेष ब्याज (₹ में)	पर
से	तक	1	2	3	4	5=4-3	6	7 = (6/100*2)/365*1	
01-01-2020	31-01-2020	31	2054408459	2051858345	0	2051858345	6.4	11166976	
01-02-2020	29-02-2020	29	2550114		0	0	6.4	12967	
01-03-2020	31-03-2020	31	2550114		0	0	6.4	13861	
कुल								79,50,55,230	

ख- ₹700 करोड़ के कार्यशील पूंजीगत ऋण पर भुगतान किया गया ब्याज = ₹ 6.18 करोड़
कार्यशील पूंजी ऋण और एफडी को भुनाने पर भुगतान किया गया कुल ब्याज
= ₹ 6.18 करोड़ + ₹ 79.51 करोड़ = ₹ 85.69 करोड़

²⁰⁴ 211 दिनों से अधिक से एक वर्ष से कम की अवधि के लिए 22/2/2019 को एसबीआई की ब्याज दर

मेसर्स बीआरबीसीएल से विद्युत् आपूर्ति के भुगतान के लिये मेरे द्वारा पूमरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने अनुलग्नक 4.1 मेरे द्वारा पूमरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)							
माह	बीआरबीसीएल द्वारा आपूर्ति इकाइयों की कुल संख्या	टीएसएस एंड बीआरबीसीएल की प्रति इकाई दर (₹ में)	पूमरे द्वारा की गई डेबिट राशि (₹ में)	मेरे द्वारा पूमरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (₹ में)	टीएसएस एंड पर टीपीसी-डी की प्रति इकाई दर (₹ में)	टीपीसी-डी को देय राशि (₹ में)	टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को आपूर्ति परिवर्तन से हानि (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	कॉलम. 8 = कॉलम. 5 - कॉलम. 7
अगस्त -17	41822976	7.75	439726940	323981357	4.7	196567987	127413370
सितम्बर -17	44509006	9.41	564036608	418787821	4.7	209192328	209595493
अक्टूबर -17	44865521	6.74	414553615	302401644	4.7	210867949	91533695
नवंबर -17	40718328	8.95	454150458	364448302	4.7	191376142	173072160
दिसम्बर -17	45876102	6.69	334213604	293122384	4.7	215617679	77504705
जनवरी -18	41565192	7.6	346393795	316009471	4.7	195356402	120653069
फरवरी -18	43199604	9.66	450387910	417265216	4.7	203038139	214227077
मार्च -18	48599876	9.96	514490161	483877226	4.7	228419417	255457809
अप्रैल -18	40651459	7.35	298606534	298606534	4.7	191061857	107544677

अनुलग्नक 4.1 मेसर्स बीआरबीसीएल से विद्युत् आपूर्ति के भुगतान के लिये मेरे द्वारा पूमरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)							
माह	बीआरबीसीएल द्वारा आपूर्ति इकाइयों की कुल संख्या	टीएसएस एंड पर बीआरबीसीएल की प्रति इकाई दर (₹ में)	पूमरे द्वारा की गई डेबिट राशि (₹ में)	मेरे द्वारा पूमरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (₹ में)	टीएसएस एंड पर टीपीसी-डी की प्रति इकाई दर (₹ में)	टीपीसी-डी को देय राशि (₹ में)	टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को आपूर्ति परिवर्तन से हानि (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	कॉलम. 5 - कॉलम. 7
मई -18	48488307	6.4	310245360	310245360	4.7	227895043	82350317
जून -18	40916501	7.17	293338888	293338888	4.7	192307555	101031333
जुलाई -18	32774260	5.99	196222445	196222445	4.7	154039022	42183423
अगस्त -18	32315529	5.6	181091080	181091080	4.7	151882986	29208094
सितम्बर -18	38762078	6.09	236112286	236112286	4.7	182181767	53930519
अक्टूबर -18	48545237	4.93	239561230	239561230	4.7	228162614	11398616
नवंबर -18	49189066	6.22	306071077	306071077	4.7	231188610	74882467
दिसम्बर -18	58571639	6.43	376738113	376738113	4.7	275286703	101451410
जनवरी -19	56621097	6.91	391476652	391476652	4.7	266119156	125357496

मेसर्स बीआरबीसीएल से विद्युत् आपूर्ति के भुगतान के लिये मरे द्वारा पूमरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने अनुलग्नक 4.1 मरे द्वारा पूमरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (संदर्भ पैराग्राफ 4.1) वाला विवरण							
माह	बीआरबीसीएल द्वारा आपूर्ति इकाइयों की कुल संख्या	टीएसएस एंड पर बीआरबीसीएल की प्रति इकाई दर (₹ में)	पूमरे द्वारा की गई डेबिट राशि (₹ में)	मरे द्वारा पूमरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (₹ में)	टीएसएस एंड पर टीपीसी-डी की प्रति इकाई दर (₹ में)	टीपीसी-डी को देय राशि (₹ में)	टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को आपूर्ति परिवर्तन से हानि (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	कॉलम.8 = कॉलम. 5 - कॉलम. 7
फ़रवरी -19	59060241	6.46	381355052	381355052	4.7	277583133	103771919
मार्च -19	66360748	6.86	455312045	455312045	4.7	311895517	143416528
अप्रैल -19	66633288	7.40	493326549	493326549	4.7	313176456	180150093
मई -19	66752921	6.67	445390520	445390520	4.7	313738729	131651791
जून -19	63286257	6.12	387369981	387369981	4.7	297445410	89924571
जुलाई -19	56689734	6.17	349548308	349548308	4.7	266441752	83106556
अगस्त -19	52486056	6.59	345643796	345643796	4.7	246684464	98959332
सितम्बर -19	51398996	7.10	365144792	365144792	4.7	241575283	123569509

अनुलग्नक 4.1 मेसर्स बीआरबीसीएल से विद्युत् आपूर्ति के भुगतान के लिये मेरे द्वारा पूमरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)							
माह	बीआरबीसीएल द्वारा आपूर्ति इकाइयों की कुल संख्या	टीएसएस एंड पर बीआरबीसीएल की प्रति इकाई दर (₹ में)	पूमरे द्वारा की गई डेबिट राशि (₹ में)	मेरे द्वारा पूमरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (₹ में)	टीएसएस एंड पर टीपीसी-डी की प्रति इकाई दर (₹ में)	टीपीसी-डी को देय राशि (₹ में)	टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को आपूर्ति परिवर्तन से हानि (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	कॉलम. 8 = कॉलम. 5 - कॉलम. 7
अक्टूबर -19	60518090	6.78	410152046	410152046	4.7	284435022	125717024
नवंबर -19	63178980	6.80	429420813	429420813	4.7	296941204	132479609
दिसम्बर -19	57120954	6.76	386291440	386291440	4.7	268468485	117822955
जनवरी -20	65895903	6.01	395760146	395760146	4.7	309710743	86049403
फरवरी -20	69079238	5.80	400862646	400862646	4.7	324672418	76190228
मार्च -20	57782847	6.88	397267530	397267530	4.7	271579383	125688147
अप्रैल -20	20194790	13.99	282537767	282537767	4.7	94915515	187622252
मई -20	15985796	19.05	304601529	304601529	4.7	75133242	229468287
जून -20	23684669	13.87	328489966	328489966	4.7	111317944	217172022

मेसर्स बीआरबीसीएल से विद्युत् आपूर्ति के भुगतान के लिये मेरे द्वारा पूरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने अनुलग्नक 4.1 वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)							
माह	बीआरबीसीएल द्वारा आपूर्ति इकाइयों की कुल संख्या	टीएसएस एंड पर बीआरबीसीएल की प्रति इकाई दर (₹ में)	पूरे द्वारा की गई डेबिट राशि (₹ में)	मेरे द्वारा पूरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (₹ में)	टीएसएस एंड पर टीपीसी-डी की प्रति इकाई दर (₹ में)	टीपीसी-डी को देय राशि (₹ में)	टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को आपूर्ति परिवर्तन से हानि (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	कॉलम. 5 - कॉलम. 7
जुलाई -20	43390027	7.83	339643583	339643583	4.7	203933125	135710458
अगस्त -20	44718162	7.17	320852622	320852622	4.7	210175364	110677258
सितम्बर -20	49168378	6.23	306528297	306528297	4.7	231091378	75436919
अक्टूबर -20	63653582	5.73	364926162	364926162	4.7	299171834	65754328
नवंबर -20	67343360	5.85	394264401	394264401	4.7	316513791	77750610
दिसम्बर -20	52139506	6.32	329460715	329460715	4.7	245055677	84405038
जनवरी -21	60874591	5.44	330966711	330966711	4.7	286110576	44856135
फरवरी -21	60002677	5.48	328981727	328981727	4.7	282012584	46969143
मार्च -21	65820554	5.26	346032338	346032338	4.7	309356605	36675733

अनुलग्नक 4.1 मेसर्स बीआरबीसीएल से विद्युत् आपूर्ति के भुगतान के लिये मरे द्वारा पूमरे को वास्तव में भुगतान की गई राशि का ब्यौरे को दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)							
माह	बीआरबीसीएल द्वारा आपूर्ति इकाइयों की कुल संख्या	टीएसएस बीआरबीसीएल की प्रति इकाई दर (₹ में)	पूमरे द्वारा की गई डेबिट राशि (₹ में)	मरे द्वारा पूमरे को भुगतान की गई वास्तविक राशि (₹ में)	टीएसएस एंड पर टीपीसी-डी की प्रति इकाई दर (₹ में)	टीपीसी-डी को देय राशि (₹ में)	टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को आपूर्ति परिवर्तन से हानि (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	कॉलम.8 = कॉलम. 5 - कॉलम. 7
अप्रैल -21	64122027	5.43	347896810	347896810	4.7	301373528	46523282
मई -21	63134077	5.94	374704137	374704137	4.7	296730162	77973975
कुल			16690149185	16092089515		11037800679	5054288836

अनुलग्नक 4.2 जोनल रेलवे पर विद्युत् आपूर्ति कंपनियों द्वारा लगाया गया शास्ति प्रभार (संदर्भ पैराग्राफ 4.2.1 और 4.2.2)					
टीएसएस	संविदा मांग (क)	वास्तविक उपभोग/खपत सीमा (ख)	महीनों की संख्या ख > क	मांग शास्ति (₹ करोड़ में)	
बरुआचक	5000 केवीए	8,160 से 13,440 केवीए (10/2016 से 10/2017)	13	5.00	
	10000 केवीए पर संशोधित	11,520 से 13,440 केवीए (11/2017 से 05/2018)	5	0.96	
गोरखपुर	5000 केवीए	6,528 से 11,808 केवीए (08/2016 से 07/2018)	25	5.28	
गोविंद नगर	5000 केवीए	7,200 से 13,776 केवीए (09/2016 से 08/2017)	12	3.97	
	10000 केवीए पर संशोधित	10,752 से 12,960 केवीए (09/2017 से 06/2018)	9	0.98	
नुनखर	5000 केवीए	5,088 से 8,664 केवीए (02/2017 से 06/2017)	5	0.68	
कुल (पूर्वोत्तर रेलवे)			69	16.87	

अनुलग्नक 4.2 जोनल रेलवे पर विद्युत् आपूर्ति कंपनियों द्वारा लगाया गया शास्ति प्रभार (संदर्भ पैराग्राफ 4.2.1 और 4.2.2)					
टीएसएस	संविदा मांग (क)	वास्तविक उपभोग/खपत सीमा (ख)	महीनों की संख्या ख > क	मांग शास्ति (₹ करोड़ में)	
एसवाईसी	3000 केवीए	3457 से 7700 केवीए (12/2015 से 01/ 2017)	13	2.82	
	6000 केवीए पर संशोधित	6014 से 8722 केवीए (02/2017 से 04/ 2018)	07		
एसवाईडब्ल्यू	5000 केवीए	5216 से 10056 केवीए (09/2013 से 05/2015)	21	3.80	
	8000 केवीए पर संशोधित	8160 से 9632 केवीए (10/ 2015 से 02/ 2017)	11		
	10000 केवीए पर संशोधित	10088 से 10408 केवीए (04/ 2018 से 06/2018)	02		
एसवीजेड	5000 केवीए	5328 से 8160 केवीए (05/ 2013 से 03/2015)	24	2.70	
	8000 केवीए पर संशोधित	8064 से 9744 (06/ 2015 से 06/ 2018)	11		

अनुलग्नक 4.2 जोनल रेलवे पर विद्युत् आपूर्ति कंपनियों द्वारा लगाया गया शास्ति प्रभार (संदर्भ पैराग्राफ 4.2.1 और 4.2.2)				
टीएसएस	संविदा मांग (क)	वास्तविक उपभोग/खपत सीमा (ख)	महीनों की संख्या ख > क	मांग शास्ति (₹ करोड़ में)
जीआरएमआर	3000 केवीए	3442 से 5100 केवीए (01/ 2016 से 03/ 2017)	14	1.17
	5000 केवीए पर संशोधित	5130 से 5954 केवीए (08/ 2017 से 02/ 2018)	06	
बीओवाई	3000 केवीए	3854 से 5520 केवीए (11/ 2017 से 05/ 2018)	08	0.77
एसएलएन	5000 केवीए	5280 से 8400 केवीए (05/ 2013 से 05 2015)	25	2.08
	8000 केवीए पर संशोधित	8304 से 9000 केवीए (08/ 2017 से 06/ 2018)	05	
एमएस	5000 केवीए	14040 से 16416 केवीए (05/ 2015 से 06/ 2018)	26	1.82
	10000 केवीए से 16500 केवीए पर संशोधित और 14000 केवीए			
कुल (उत्तर रेलवे)			173	15.16

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