

अनुबन्ध – I

आर.एन.वर्मा
महा प्रबन्धक

पश्चिम रेलवे
चर्चगेट, मुंबई-400 020

अ.शा.सएफए/टी/कच्छ/केआरसीएल

20 दिसम्बर, 2010

प्रिय श्री सहाय,

विषय: पश्चिम रेलवे के माल ढुलाई आय का बहवारा-केआरसीएल के साथ रियायत करार

कृपया मेरे अ.शा. पत्र सएमुख्यालय/कार्ययोजना दिनांक 17.12.10 का सवर्ध लेँ जिसमें मैंने बाँटी गई आय और इस रेलवे के परिचालन अनुपात का पूरा विश्लेषण दिया था। मैंने दर्शाया था कि मैं केआरसीएल के रियायत करार और रियायत करार में आवश्यक सञ्चोधन पर एक विश्लेषण करावाऊँगा।

मेरे पास किए गए विश्लेषण का विस्तृत विवरण है जिसे आपकी विवेचना हेतु इस अनुरोध के साथ भेजा जाता है कि आप सञ्चोधित निदेशालय को विश्लेषण सञ्चोधी रिपोर्ट का अवलोकन करने तथा आगे की आवश्यक कार्रवाई के लिए उचित निर्देश दें।

सञ्क्षेप में, मैं यह स्पष्ट करना चाहूँगा कि यह रेलवे केआरसीएल करार के निम्नलिखित पहलुओं पर कार्रवाई करने हेतु बोर्ड से अनुरोध करता है:-

- i) कम्पनी की परिसञ्चत्तियों को अधिकार में लेने के लिए क्लॉज 8.2 के तहत उक्त करार को समाप्त करने हेतु रियायत करार के प्रावधानों पर विधिक और वित्तीय राय लेना।
- ii) कम्पनी को समाप्त करने के लिए आरवीएनएल को एक अध्यक्षीय निर्देश जारी करना क्योंकि वे केआरसीएल के मुख्य पणधारी और प्रवर्तक हैं।
- iii) रियायत करार में सञ्चोधन की माञ्छ जो इक्विटी प्रतिफल पर एक “कैप” लगाएगा। इसे राजस्व हिस्से पर अधिकतम सीमा में परिवर्तित करेगा जिसे पश्चिम रेलवे द्वारा केआरसीएल को भेजा जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने अपने परिपत्र सए2008/पीएल/9/16 दिनांक 20/07/2010 द्वारा एसपीवीज़ अपनी नीति में पहले ही एक अनुबन्ध किया है कि एसपीवीज़ द्वारा सृजित

परिसंपत्तियों को जब 14% प्रतिवर्ष की पूँजी पर कम्पनी तक पहुँचता है, इसे रेल मंत्रालय को वापस कर दिया जाएगा।

- iv) रेल मंत्रालय द्वारा आरवीएनएल को कम्पनी के लाभ को ध्यान में रखते हुए ओएण्डएम लागत से अलग भुगतान हेतु अध्यक्षीय निर्देश जारी किए जाने चाहिए। आस्थगन प्राथमिक चरण में वित्तीय नकद प्रवाह उपलब्ध कराने के लिए था। जहाँलक केआरसीएल का मामला है; यह तर्क में कोई और सत्यता नहीं है। आस्थगन प्राथमिक चरण में वित्तीय नकद प्रवाह उपलब्ध कराने के लिए था। जहाँलक केआरसीएल का मामला है; इस तर्क में कोई और सत्यता नहीं है।

केआरसीएल के भाग के दोहरीकरण के किसी प्रस्ताव को उपरोक्त के प्रकाश में देखा जाना चाहिए। इस पत्र में विस्तृत टिप्पणी में दिए गए कारणों के लिए रियायत करार की समीक्षा की माँ करना उचित होगा।

मुझे भरोसा है आप भी सहमत होंगे कि जब एक जोनल रेलवे एक लाइन चलाता है, इसे कुछ लाभ कमाना चाहिए लेकिन केआरसीएल लाइन के मामले में, पश्चिम रेलवे केवल ओएण्डएम लागत ही पा रहा है और बाँटी गई पूरी आय छोड़ दी जा रही है और यहाँलक कि GIM-SIO लाइन के लिए बाँटी गई आय सभी लदान ट्रेफिक जीआईएम से केआरसीएल लाइन के रास्ते के रूप में अब केआरसीएल को जाती है, इसे अपलाइन के रूप में नामित किया गया है।

मैं फिर से यहाँलजोर देना चाहूँगा कि मौजूदा करार का सिलसिला पश्चिम रेलवे की आय के साथ इसके सञ्चालन अनुपात को भी गम्भीर रूप से कमजोर कर रहा है। यह स्वीकार करने के बावजूद कि केआरसीएल के समग्र सृजन के रूप में रेल मंत्रालय के लिए प्रवाह क्षमता में वृद्धि लाभप्रद होगी, इसमें कोई सदेह नहीं हो सकता कि केआरसीएल का मुनाफा रेल मंत्रालय को इस लाभ के अन्तिम स्थानान्तरण के साथ विशेष रूप में सामान्य और पश्चिम रेलवे में भारतीय रेलवे के खर्च में लगातार सार्थक रूप से वृद्धि करेगा, जो तुलना में बहुत कम है। मैं आश्वस्त हूँ कि केआरसीएल के इस अप्रत्याशित लाभ कभी भी अभिप्रेत नहीं था और इसलिए सुधारात्मक कार्रवाई हेतु बोर्ड द्वारा इसकी विवेचना की जानी चाहिए।

यह मेरा आपसे विनम्र अनुरोध है कि इस मामले की शीघ्रता से और बारीकी से जाँच की जाए क्योंकि इसका पश्चिम रेलवे के लिए विशेष रूप से और भारतीय रेलवे के लिए सामान्य रूप से लम्बी अवधि तक महत्पूर्ण वित्तीय निहितार्थ होगा।

शुभकामनाओं के साथ,

संलग्नक: अनुबंध

भवदीय,

हूँ

(आर.एन.वर्मा)

श्री विवेक सहाय

अध्यक्ष,

रेलवे बोर्ड

नई दिल्ली

अनुबन्ध – II

पश्चिम रेलवे

मुख्यालय

चर्च गेट, मुम्बई 400 020

दिनांक 11.10.2001

संख्या 580/12/51 पार्ट III खण्ड I (डब्ल्यू5)

अपर सदस्य (योजना)

रेलवे बोर्ड

नई दिल्ली – 110001

विषय: पीआरसीएल से पट्टा किराया वसूल किया जाना

संदर्भ: इंडी (पीपी) रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 4/डब्ल्यू-1/एनएल/डब्ल्यू/3/एसबीवाई/सर्वे दिनांक 14.8.2001

इंडीपी ने उपरोक्त पत्र के द्वारा नये रूप से गठित पीआरसीएल के साथ रियायत करार के भाग के रूप में विद्यमान परिसम्पत्तियों और नये रूप से अधिग्रहित भूमि पीआरसीएल को पट्टे पर देने के लिए माननीय रेल मंत्रालय के अनुमोदन हेतु सूचित किया है। अनुच्छेद 402 के अनुसार निम्नांकित रूप में दर प्रभारित किया जाना है। वार्षिक किराया पट्टा किराया के खाता मूल्य की प्रतिशतता पर होगा जिसे ₹ 14.46 करोड़ निर्धारित किया गया है। विद्यमान निर्धारण के लिए और नये रूप से अधिग्रहित भूमि का कुल ₹ 16.46 करोड़ है। यह प्रतिशतता इस दस्तावेज के कार्यान्वयन की तारीख को भारतीय स्टेट बैंक के मुख्य पट्टा दर के बराबर होगा।

इस संदर्भ में यह सलाह है कि ₹ 14.06 करोड़ का खाता मूल्य का आधार रेलवे बोर्ड द्वारा सलाह नहीं दिया गया है और वह निम्नतर दिशा की ओर प्रतीत होता है। कैबिनेट नोट पैरा 4.2.3 के अनुसार जो आपके अ.शा.संख्या 4/डब्ल्यू-1/एनएल/डब्ल्यू/3/एसबीवाई/सर्वे/3 दिनांक 13.3.2001 के द्वारा प्राप्त हुआ था, निदेश देता है कि विद्यमान निर्धारण उनके ऐतिहासिक खाता मूल्य (सकल ब्लॉक) के शर्त में मूल्यांकन किया जाएगा। जिसे किसी बेहतर पद्धति के अभाव में पश्चित रेलवे के निर्धारण का कुल मूल्य से आनुपातिक आधार पर किया जाएगा।

₹ 14.06 करोड़ के विद्यमान परिसम्पत्तियों की कीमत की जाँच जैसाकि इंडीपी (पीपी) आरबी द्वारा उपरोक्त पत्र के माध्यम से सूचित किया, यह महसूस किया जाता है कि कीमत अधिक है निम्नतर दिशा की ओर है और कीमत ₹ 44.18 करोड़ के क्रम में होगा जिसे महा प्रबन्धक के पत्र संदिनांक 10.4.2001 द्वारा सूचित डाटा से गणना सन्नग्न है जिसकी जाँच की जाय।

एफएएचसीएओ (एफएचबी) उपरोक्त पत्र के विषयों की जाँच करते समय निम्नांकित रूप से शब्दशः टिप्पणी की है:-

मामले के परिसम्पत्तियों का खाता मूल्य पश्चिम रेल के दो सदस्य समिति द्वारा ₹ 44.18 करोड़ लिया गया है। उस पर बोर्ड के सलाह का आधार केवल ₹ 14.06 करोड़ स्पष्ट नहीं है। इसके अतिरिक्त उसके लिए लेखे/वित्त की स्वीकृति नहीं मिली गई है। यह प्रतीत होता है कि प्रभार भाग पर केवल पूँजी को लिया गया है जिसे सक्षम प्राधिकारी के आदेश द्वारा समर्थन नहीं है।

चूँकि खाता मूल्य न्यूनतर दिशा की ओर है अतएव, बोर्ड से अनुरोध है कि कृपया स्थिति की समीक्षा करें और उपरोक्त के मद्देनजर कीमत अनुरक्षण के लिए आवश्यक सुधारात्मक सलाह दें।

अनुलग्नक: यथोपरि

हैं०

(एम.ए. इकबोटे)

मुख्य अभियन्ता

- 1) एफएएडब्ल्यूसीओ(एफएडब्ल्यू) } सूचनार्थ
- 2) सीएओ(सी.)सीसीजी } }

अनुबन्ध – III

रेल मन्त्रालय के अक्टूबर 2001 के निबन्धन में एचएमआरडीसी से पट्टा किराये के रूप में बाकी एकमुश्त भुगतान दर्शाने वाली गणना

- क. बीजी निर्माण की चौड़ाई=6.85 मीटर
- ख. लाइन की लंबाई=183 कि.मी. या 183000 मीटर
- ग. इसके लिए अपेक्षित भूमि का क्षेत्र=6.85X183000=1253550 वर्ग मीटर
- घ. वर्ष 2005 के लिए राजस्व प्राधिकारियों द्वारा सुझाई गई दरों पर आधारित भूमि का औसत=₹ 74 प्रति वर्ग मीटर¹
- ङ. 2004 में जमीन की कीमत=2005 में जमीन की कीमत 10 प्रतिशत से कम=₹ 67 प्रति वर्ग मीटर
- च. अतः पट्टे पर ली गई जमीन की कुल कीमत=1253550X 67=₹ 83987850
- छ. जमीन की कीमत का 99 प्रतिशत=₹ 83147971 अर्थात् ₹ 8.31 करोड़

इस प्रकार, एचएमआरडीसी से पट्टा किराये के रूप में वसूल की जाने वाली एकमुश्त राशि=₹ 8.31 करोड़

टिप्पणी:-

रेलवे बोर्ड के दिनांक 04.10.2001 के पत्र सं०2001/एलएमएल/13/53 के अनुसार 35 वर्षों की अवधि के लिए लम्बी अवधि के आधार पर सरकारी विभागों को जमीन के पट्टाकरण से सरकारी विभागों या उपक्रमों को पट्टे पर ली गई जमीन के लिए ₹ 1000 अंकित राशि के वार्षिक लाइसेंस शुल्क के साथ पट्टे की तिथि पर जमीन के बाजार मूल्य के लगभग 99 प्रतिशत एकमुश्त राशि देनी पड़ती है।

¹ हासन और कन्नानाडी के बीच राजस्व प्राधिकारियों द्वारा सुझाए गए जमीन के औसत बाजार मूल्य पर गणना की गई