

अध्याय 4 → परियोजना कार्यान्वयन और अनुरक्षण

लेखापरीक्षा उद्देश्य 3

उचित आश्वासन प्राप्त करने के लिए कि यातायात गारंटी करार के कार्यान्वयन सहित परियोजना प्रबंधन कुशल था।

ग्राही से किसी परियोजना का सफल कार्यान्वयन रियायतदाता प्राधिकारी के प्राप्य उद्देश्यों के संदर्भ में परियोजना के कार्यान्वयन के निबंधन और शर्तों के स्पष्ट गठन पर आधारित होते हैं।

आरवीएनएल को अपनी उत्कृष्ट परियोजना प्रबंधन पद्धतियों के साथ समयानुसार और लागत प्रभावी तरीके पर फास्ट ट्रेक आधार पर रेलवे आधारभूत सञ्चना परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए सौंपी गई थी। एक सहमति ज्ञापन पर (एमओयू) रेल मंत्रालय और आरवीएनएल के बीच हस्ताक्षर (अक्टूबर 2003) किये गये थे। एमओयू ने परियोजना विशिष्ट एसपीवी अथवा विशेष परियोजना के लिए उपयुक्त माने गए वित्तीय सञ्चना को तैयार करने के लिए आरवीएनएल को अनुमति प्रदान की। एसपीवी ने आरवीएनएल और नीतिगत सहभागियों का इक्विटी सहमायिता परिकल्पित की। परियोजनाओं के लिए अपेक्षित निधियाँ बाजार उधार द्वारा प्राप्त की गई थी।

यह अध्याय वृहद रूप से परियोजना को कार्यान्वित करने, परियोजनाओं का समय पर एसपीवी का निष्पादन, परियोजना निगरानी में कमी सहित ग्राही और कार्यान्वयन प्राधिकारियों के बीच जोखिम के आबटन से संबंधित मामलों को कवर करता है।

गेज परिवर्तन और नई लाईन परियोजनाओं से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष की नीचे चर्चा इस प्रकार की गई है:

4.1 गेज रूपान्तरण परियोजनाएँ

गांधीधाम - पालनपुर गेज परिवर्तन परियोजना (301 कि.मी.) कच्छ रेल कम्पनी लिमिटेड द्वारा आरम्भ किया गया था। परियोजना निर्धारित समय अवधि में पूरा कर लिया गया था और दिसम्बर 2006 में इनका प्रचालन आरम्भ हो गया था। परियोजना की सारी लागत छः वर्षों के अंदर वसूल कर ली गई थी क्योंकि परियोजना को

17.88 प्रतिशत के आकलित आईआरआर के साथ लाभकारी माना गया था। परियोजना से राजस्व उत्पादन की मात्रा को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय ने इस परियोजना से अतिरिक्त लाभ उठाने के उद्देश्य से लाईन के दोहरीकरण की स्वीकृति (नवम्बर 2008) प्रदान की। हालांकि महाप्रबंधक, डब्ल्यूआर ने विद्यमान करार को जारी रखने के लिए सहमति नहीं दी क्योंकि यह डब्ल्यूआर की आय को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करेगा। महाप्रबंधक, डब्ल्यूआर ने दिनांक 20 दिसम्बर 2010 (अनुबन्ध 1) के पत्र सं एफए/टी/कच्छ/केआरसीएल द्वारा अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को सवर्धित किया। महाप्रबंधक, डब्ल्यूआर के सुझाव शब्दशः दर्शाये गये हैं:

- i. कम्पनी की परिसंपत्तियों पर अधिकार करने के लिए क्लॉज 8.2 के अन्तर्गत उक्त करार को समाप्त करने के लिए रियायत करार के प्रावधानों पर विधिक और वित्तीय विचार किए जाए।
- ii. रियायत करार की समीक्षा की जाए जिससे इक्विटी पर प्रतिफल पर एक 'कैप' रखी जाएगी। इससे राजस्व शेयर पर एक उच्चतम सीमा तक भी परिवर्तित किया जा सकता था जिसे केआरसीएल को पश्चिम रेवले द्वारा माफ किये जाने की आवश्यकता है। रेलवे बोर्ड ने पहले ही दिनांक 20 जुलाई 2010 के परिपत्र सं 2008/पीएल/9/16 द्वारा एसपीवीज़ की अपनी नीतियों में एक शर्त रखी है कि एसपीवीज़ द्वारा सृजित परिसंपत्तियों को 14 प्रतिशत प्रतिवर्ष की पूंजी पर एक प्रतिफल कम्पनी द्वारा प्राप्त करने के बाद रेल मंत्रालय को वापस कर दिया जाएगा।

हालांकि, रेल मंत्रालय ने डब्ल्यूआर के सुझाव पर कोई कार्रवाई नहीं की।

4.2 नई लाईन परियोजनाएँ

4.2.1 एचपीआरसीएल

अगस्त 2009 में आरवीएनएल और एचपीआरसीएल के बीच निर्माण करार पर हस्ताक्षर किये गये। करार के अनुसार, पारस्परिक रूप से सहमत तिथि के अंदर आरवीएनएल परियोजना को पूरा करेगा। रियायत करार पर एसपीवी द्वारा हस्ताक्षर (दिसम्बर 2007) किये गये।

लेखापरीक्षा सखीक्षा से पता चला कि:

- i. करार में परियोजना को पूरे करने की लक्ष्य तिथि का उल्लेख नहीं किया गया था। रेल मंत्रालय ने रियायत करार पर हस्ताक्षर करने से पहले ही निर्माण कार्य को करने के लिए आरवीएनएल को अनुमति प्रदान की;
- ii. यद्यपि परियोजना के लिए आवश्यक 70 प्रतिशत भूमि पहले से ही 2006 तक उपलब्ध थी, हालांकि लाईन का निर्माण रियायत करार के हस्ताक्षर होने के छः वर्षों के बाद भी पूरा नहीं किया जा सका था। परियोजना की प्रगति मार्च 2013 तक केवल 17 प्रतिशत थी;
- iii. ₹ 598 करोड़ की वास्तविक अनुमानित (2006) परियोजना लागत 1186 करोड़ (वृद्धि 98 प्रतिशत) तक सञ्चोधित कर दिया गया था। अनुमानित लागत में अधिक वृद्धि के कारण दर्शाये नहीं जा सके थे क्योंकि सञ्चोधित लागत एसपीवी द्वारा स्वीकृत नहीं थी।
- iv. धमरा पोर्ट कंपनी लिमिटेड (डीपीसीएल) नायक एक निजी कंपनी ने चार वर्षों (2007-11) के अंदर भद्रक से धमरा तक 62.5 कि.मी. नई रेल लाईन का निर्माण किया। यह लाईन एचपीआरसीएल द्वारा निर्माण किए जाने वाला प्रस्तावित नई लाईन के समांतर है। डीपीसीएल कोयले, लौह अयस्क आदि का परिवहन कर रही है। एचपीआरसीएल परियोजना को इन वस्तुओं के परिवहन के लिए भी नियोजित किया गया था। इसलिए, मौजूदा निजी लाईन भविष्य में एचपीआरसीएल की परियोजना के निष्पादन को आवश्यक रूप से प्रभावित करेगी।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में कहा (जून 2013) कि एचपीआरसीएल मामले में स्थानीय विरोध और ठेकेदार की विफलता के परिणामस्वरूप ठेके के समाप्त होने के कारण कार्य प्रगतिशील नहीं था। इसके अतिरिक्त रेल मंत्रालय ने यह भी कहा कि परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब एसपीवी या आरवीएनएल या रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन नहीं था।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि डीपीसीएल कार्य एचपीआरसीएल की सांकेतिक सामाजिक - आर्थिक शर्तों के अंतर्गत पूरा किया गया था। डीपीसीएल ने एचपीआरसीएल की तत्कालीन अवधि के दौरान अपनी परियोजना के लिए आवश्यक भूमि का अधिग्रहण किया। इसलिए, एचपीआरसीएल परियोजना की धीमी प्रगति प्रभावहीन परियोजना प्रबंधन का संकेत थी।

4.2.2 केआरसीएल

रियायत करार पर सितम्बर 2011 में आरवीएनएल और केआरसीएल के बीच हस्ताक्षर किए गए थे। करार के क्लॉज 7.3.1 के अनुसार, आरवीएनएल को पारस्परिक सहमत तिथि के अंदर कार्य पूरा करना होगा। पारस्परिक सहमत वाणिज्यिक प्रचालन तिथि (सीओडी) 31/12/2014 थी। यद्यपि परियोजना (कृष्णापट्टनम – वेङ्कटचालम, 23 कि.मी.) का चरण I जुलाई 2009 में पूरा किया गया था, चरण II (वेंकटचालम – ओबूलावारिपल्ली, 91 कि.मी.) मार्च 2013 तक केवल 39 प्रतिशत के साथ अभी भी प्रगति अधीन है क्योंकि आवश्यक भूमि का केवल 44 प्रतिशत ही अधिग्रहण किया जा सका था।

अभिलेखों की सखीक्षा से पता चला कि सीओडी 2006 में निर्माण कार्य आरम्भ होने के बाद सितम्बर 2011 में लगभग पाँच वर्षों में निर्धारित किया गया था। हालाँकि, इस परियोजना लाईन पर एक विशेष सेक्शन के पूरा होने की कोई लक्ष्य तिथि विनिर्दिष्ट नहीं की गई थी। यह देखा गया कि परियोजना की अनुमानित लागत मुख्य पुलों स्थायी मार्ग कार्य सहित सामान आदि की लागत में वृद्धि के कारण ₹ 587.50 करोड़ से ₹ 1203 करोड़ (फरवरी 2011) तक 105 प्रतिशत तक बढ़ गई थी। भूमि अधिग्रहण के कारण विलम्ब के परिणामस्वरूप परियोजना की लागत में भी वृद्धि हुई। भूमि अधिग्रहण में विलम्ब का प्रभाव लेखापरीक्षा द्वारा परिमाणित नहीं किया जा सका क्योंकि सञ्चालित लागत अभी भी (जून 2013) एसपीवी द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया था।

4.3 प्रचालन और अनुरक्षण

प्रचालन और अनुरक्षण (ओएनएम) करार परियोजना के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए सञ्चालित जोनल रेल प्रशासन नामित करने के लिए एसपीवी के साथ कार्यान्वित किया जाता है। जबकि प्रचालन में अन्य विषयों के साथ-साथ माल गाड़ियों का आवागमन, माल का लदान/उतराई, प्रेषित माल का भ्रष्टारण और सुरक्षा आदि से जुड़ी सभी गतिविधियाँ शामिल होंगी। अनुरक्षण सामान्यतः परियोजना को सुचारू रूप से चलाने के लिए भारतीय रेल द्वारा अपनाए गये मानक अनुरक्षण प्रक्रियाओं से सञ्चालित होता है। एसपीवी को जोनल रेल प्रशासन को ओएनएम अदा करना अपेक्षित है। हालाँकि कोई प्रचालन और अनुरक्षण करार एचपीआरसीएल के मामले में कार्यान्वित नहीं किया गया था, उक्त वीएमपीएल के मामले में अपेक्षित नहीं था क्योंकि परियोजना बीओटी पद्धति पर कार्यान्वित किया गया था। अन्य चार परियोजनाओं के मामले में उपरिप्रभारों को स्थगित करने के लिए प्रचालन और अनुरक्षण करार में निर्धारित किए गए। प्रावधान नीचे तालिका 5 में शब्दशः दर्शाया गया है:

तालिका 5 – उपरिप्रभारों की वसूली को स्थगित करने के लिए प्रावधान

एसपीवी	उपरि प्रभार
पीआरसीएल	पश्चिम रेल लाईन के प्रचालनों के प्रथम 5 वर्षों के लिए ओएचएम लागत पर परिशीर्ष की वसूली को स्थगित किया जाएगा और उसे 11वें वर्ष से आगे पाछ वर्षों में पूरी तरह से वसूल किया जाएगा।
एचएमआरडीसी	दक्षिण पश्चिम रेल लाईन के प्रचालन के प्रथम 10 वर्षों के लिए ओएचएम लागत पर उपरिप्रभारों की वसूली को स्थगित कर दिया जाएगा और उसे प्रचालनों के 11वें वर्ष से आरम्भ होने के 20 वर्षों की अवधि में पूरी तरह से वसूल किया जाएगा।
कच्छ रेलवे कम्पनी	पश्चिम रेल लाईन के प्रचालन के प्रथम 10 वर्षों के लिए ओएचएम लागत पर उपरिप्रभारों की वसूली को स्थगित कर दिया जाएगा और उसे प्रचालनों के 11वें वर्ष से आरम्भ होने के 20 वर्षों की अवधि में पूरी तरह से वसूल किया जाएगा।
केआरसीएल	दक्षिण मध्य रेल लाईन के प्रचालनों के प्रथम 5 वर्षों के लिए ओएचएम लागत पर परिशीर्ष की वसूली स्थगित किया जाएगा और उपरोक्त को प्रचालनों के 6वें वर्ष के आरम्भ होने के 10 वर्षों की अवधि में पूरी तरह से वसूल किया जाएगा।

उपरिप्रभारों को स्थगित करने के लिए करार में निर्धारित प्रावधानों की सहीक्षा से निम्नांकित पाया गया:

- एसपीवीज से उपरिप्रभारों की वसूली के लिए समान दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया था। पीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में, उपरिप्रभारों की वसूली 5 वर्षों के लिए स्थगित कर दिया गया था और उसे एचएमआरडीसी और कच्छ रेलवे के मामले में 10 वर्षों के लिए स्थगित कर दी गई थी;
- पीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में, उपरिप्रभारों की वसूली को 10 वर्षों की अवधि तक बढ़ा दिया गया था और उसे एचएमआरडीसी और कच्छ रेलवे से 20 वर्षों की अवधि तक वसूल किये जाने थे;
- एचएमआरडीसी के मामले में, सीसीईए ने पाछ वर्षों के लिए उपरिप्रभारों की वसूली के स्थगन को स्वीकृत किया। हालांकि, करार में निर्धारित प्रावधान दस वर्षों के लिए उपरिप्रभारों की वसूली के स्थगन को निर्दिष्ट किया गया था। सीसीईए द्वारा अनुमोदित पाछ वर्षों के स्थान पर 10 वर्षों के लिए स्थगन के निर्णय से संबंधित परिस्थितियाँ रिपोर्ट में उपलब्ध नहीं थी; और
- उच्चतर आईआरआर के 14.61 और 17.88 प्रतिशत के साथ क्रमशः पीआरसीएल और कच्छ रेलवे कम्पनी द्वारा अपने प्रचालनों के प्रथम छः वर्षों के दौरान

परियोजना लागत की वसूली की गई थी। हालांकि इन परियोजनाओं के लाभदायकता के बावजूद; उपरिप्रभारों की वसूली 10 वर्षों के लिए स्थागित किया गया था।

रेल मंत्रालय का उत्तर (जून 2013) एसपीवीज़ से स्थगन और उपरिप्रभारों की वसूली के प्रति समान दृष्टिकोण न अपनाने के लिए चुप था। एचएमआरडीसी के मामले में, रेल मंत्रालय ने कहा कि सीसीईए ने प्रथम पाछ वर्षों के लिए उपरिप्रभारों के स्थगन को स्वीकृति दी थी, जिसे 11वें से 15वें वर्षों के बीच वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय ने कहा कि एचएमआरडीसी की व्यापार योजना 10 वर्षों के लिए उपरिप्रभारों के स्थगन के लिए उपलब्ध केबिनेट नोट के साथ सन्नग्न किया गया था।

हालांकि, रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सीसीईए ने पीआरसीएल के मामले में केवल वर्षों के लिए उपरिप्रभार की वसूली के स्थगन को स्वीकृति (अप्रैल 2003) दी थी। सीसीईए का यह बेंचमार्क अन्य एसपीवीज़ के साथ कार्यान्वयन करार के दौरान समान रूप से नहीं अपनाया गया था। एचएमआरडीसी के मामले में अतिरिक्त पाछ वर्षों के लिए उपरिप्रभारों का स्थगन सीसीईए के अनुमोदन का उल्लंघन था।

4.4 यातायात गारंटी करार

यातायात गारंटी करार न्यूनतम यातायात और उस पर राजस्व सुनिश्चित करने के लिए एसपीवी के साथ लागू एक करार है। वित्त मंत्रालय ने निर्धारित किया कि 14 प्रतिशत से अधिक आईआरआर के साथ परियोजनाएँ/परियोजनाओं की व्यवहार्यता के योग्य हैं। किसी परियोजना के आईआरआर को निश्चित करने वाला महत्वपूर्ण तत्व परियोजना के कार्यान्वयन पर उत्पन्न किये जाने वाला अनुमानित यातायात है। इसलिए, यातायात गारंटी करार पीपीपी परियोजनाओं के अभिप्रेत उद्देश्यों को प्राप्त करने में महत्व रखती है।

यातायात गारंटी करार की सखीक्षा से निम्नांकित का पता चला:

- जाख की गई छः परियोजनाओं में से, यातायात गारंटी केवल करार पीआरसीएल और एचपीआरसीएल के मामले में कार्यान्वित किया गया था। वीएमपीएल, एचएमआरडीसी, कच्छ रेलवे कम्पनी और केआरसीएल के साथ यातायात गारंटी करार के गैर – कार्यान्वयन के कारण अभिलेख में नहीं थे; और

- ii. पीआरसीएल और एचपीआरसीएल के मामले में करार अधूरा था क्योंकि इसने गारंटी यातायात की न्यूनतम मात्रा का सशोधन उपलब्ध नहीं करवाया जबकि लक्षित यातायात मात्रा प्राप्त कर ली गई थी। यातायात की अप्रत्याशित वृद्धि का ध्यान रखने के लिए रेलवे के हित की सुरक्षा के लिए करार प्रदान नहीं किया गया था जैसा कि पीआरसीएल के मामले में देखा गया था जहाँ परियोजना के प्रचालन के आठ वर्ष के दौरान यातायात मात्रा के लिए निर्धारित लक्ष्य¹⁸ प्राप्त करने के बावजूद न्यूनतम यातायात गारंटी में आगे कोई सशोधन नहीं किया गया।

4.4.1 शास्ति प्रावधान

शास्ति प्रावधान परियोजना से अनुमानित आय के साधन सुनिश्चित करने के लिए यातायात गारंटी करार में शामिल किये गये हैं। प्रावधान अपेक्षित यातायात प्राप्त करने में कमी होने की अवस्था में एसपीवीज के साथ-साथ रेलवे की वित्तीय देयता का विशेष रूप से उल्लेख करता है। पीआरसीएल और एचपीआरसीएल के मामले में कार्यान्वित यातायात गारंटी करार में निर्धारित शास्ति प्रावधान तालिका 6 में दर्शाए गये हैं:

तालिका 6- यातायात गारंटी करार में शास्ति खण्ड

पीआरसीएल	एचपीआरसीएल
<p>क. प्रस्तावकों के चूक की स्थिति में दर प्रति टन किलोमीटर गुणा 264 कि.मी. (रेलवे परियोजना की कुल लम्बाई) गुणा कमी मात्रा घटाव कमी मात्रा से संबंधित परिवर्तनीय लागत के बराबर होगा।</p> <p>ख. रेलवे द्वारा चूक की स्थिति में दर प्रति टन किलोमीटर के बराबर राशि गुणा डीमड फ्रेटट्रैफिक (डीएफटी¹⁹) गुणा 264</p>	<p>किसी पार्टी द्वारा चूक की घटना में शास्ति</p> <ul style="list-style-type: none"> • वार्षिक निर्धारित मात्रा की 10 प्रतिशत तक (एएसक्यू) – कोई शास्ति नहीं • एएसक्यू के 10 से 20 प्रतिशत के बीच गिरावट – एएसक्यू की 10 प्रतिशत से अधिक गिरावट पर माल भाड़ा प्रभार का 25 प्रतिशत; • एएसक्यू की 20 प्रतिशत से अधिक गिरावट - (i) 20 प्रतिशत से अधिक एएसक्यू मात्रा की गिरावट पर माल भाड़ा प्रभार का 40 प्रतिशत;

¹⁸ प्रथम, द्वितीय वर्ष के लिए पीआरसीएल के लिए गारंटी यातायात और तीस वर्ष से आगे से इकत्तीस वर्षों के लिए क्रमशः एक, दो और तीन मिलियन टन थे।

¹⁹ डीएफटी – यदि पार्टी (पीआरसीएल) द्वारा कोई मॉड्यूलर वैगनों की आपूर्ति से 240 घण्टे पूर्व लब्धित मॉड्यूलर के रूप में लब्धन के पश्चात वापस लिए जाते हैं, भाड़ा टनेज प्रमात्रा जो पार्टी से लिया जाएगा, जिसकी पार्टी को 240 घण्टों के लिए आपूर्ति की गई थी, वह मानित भाड़ा ट्रैफिक है।

कि.मी. घटाव कमी मात्रा से संबंधित परिवर्तनीय लागत।	(ii) एसक्यू की 10 और 20 प्रतिशत के बीच की मात्रा में गिरावट पर माल भाड़ा प्रभारों का 25 प्रतिशत।
--	--

लेखापरीक्षा ने देखा कि पीआरसीएल के मामले में शास्ति प्रावधान जटिल थे, क्योंकि मात्रा की कमी पर डीएफटी और परिवर्तनीय लागत का निर्धारण फर्जी कारकों के कारण विवाद की चपेट में हैं जिनको पूर्ण वित्तीय शर्तों में शास्ति निर्धारित करने के लिए ध्यान में रखा जाता है। एचपीआरसीएल के मामले में परियोजना निर्माण स्तर पर है, लेखापरीक्षा में शास्ति प्रावधान की युक्तता की जाँच नहीं की जा सकती है।

रेल मंत्रालय ने कहा (जून 2013) कि यातायात गारंटीज सहजता से उपलब्ध नहीं थी और सख्ती से बातचीत के माध्यम से प्राप्त की गई थी। रेल मंत्रालय का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि भारतीय रेल का मुख्य उद्देश्य रेलवे की बुनियादी परियोजनाओं में निजी भागीदारी का विकल्प न केवल इसके नेटवर्क को बढ़ाना था बल्कि ट्रैफिक की वृद्धि और उस पर अर्जित राजस्व पर अपने हिस्से में भी वृद्धि करना था। एचएमआरडीसी, कच्छ रेलवे कंपनी और केआरसीएल (फेज I) जैसी लाभकारी परियोजनाओं के मामले में विशेष रूप से निवेश पर प्रतिफल सुनिश्चित किए बिना अन्य पणधारकों के साथ संयुक्त रूप से निवेश करने का भारतीय रेल का दृष्टिकोण औचित्यपूर्ण नहीं था।

4.5 मानीटरिंग

परियोजना को निर्धारित लक्ष्य तिथि के भीतर पूरा करने के लिए परियोजना की मानीटरिंग आवश्यक है। रियायत करार में उल्लिखित प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक एसपीवीज/एसपीसी से रेल मंत्रालय को करार के अंतर्गत अपनी निष्पादन पर एक वार्षिक रिपोर्ट भेजना अपेक्षित था। इसके अतिरिक्त, एसपीवीज के मुख्य पणधारकों/भागीदारों का प्रतिनिधित्व करने वाले चार सदस्यों वाला एक निर्माण प्रगति समीक्षा बोर्ड (सीपीआरबी) गठन हेतु निर्माण करार किया गया था। करार के अनुसार, जोनल रेलवे²⁰/आरवीएनएल²¹ एक मासिक प्रगति और वित्तीय रिपोर्ट तैयार करेंगे और कार्यों की भौतिक और वित्तीय प्रगति से संबंधित सीपीआरबी को एक प्रति सहित इसे एसपीवी को प्रस्तुत करेंगे। सीपीआरबी से मासिक रिपोर्टों के रूप में मासिक आधार पर परियोजना की प्रगति की समीक्षा करने और परियोजना को

²⁰ पीआरसीएल (डब्ल्यूआर), वीडब्ल्यूपीएल (डब्ल्यूआर), एचएमआरडीसी (एसडब्ल्यूआर) और कुच रेलवे कंपनी लिमिटेड (डब्ल्यूआर)

²¹ केआरसीएल और एचपीआरसीएल

समय पर पूरा करने के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने हेतु आवश्यक निर्देश जारी करने की अपेक्षा की गई थी।

परियोजनाओं की प्रगति की मानीटरिंग से सञ्चित अभिलेखों की सहीक्षा से पता चला कि यद्यपि, वार्षिक प्रगति रिपोर्टें रेल मंत्रालय को भेजी गई थी, कोई दस्तावेज/अभिलेख नहीं था जिससे पुष्टि होती कि सीपीआरबी ने मासिक आधार पर नियमित रूप से परियोजनाओं की प्रगति की मानीटरिंग की थी या कोई सुधारात्मक अनुवर्ती कार्रवाई का प्रस्ताव दिया था, जब भी और जैसी आवश्यकता थी। परियोजनाओं के निष्पादन की मानीटरिंग हेतु रेल मंत्रालय की भूमिका एसपीवीज/एसपीसी के साथ कार्यान्वित रियायत करार में विनिर्दिष्ट नहीं थी। इस प्रकार अप्रभावी मानीटरिंग तब के परिणामस्वरूप एचपीआरसीएल और केआरसीएल नाम की दो नई लाइन परियोजनाओं के सञ्चालन में विशेष रूप से अधिक समय और लागत लगा।

मामले को दिसम्बर 2012 में रेल मंत्रालय के सञ्चालन में लाया गया। इस मुद्दे पर रेल मंत्रालय से जवाब प्राप्त नहीं हुआ था (जून 2013)।

इस प्रकार लक्ष्यों के अभाव में परियोजना की प्रगति क्रमशः केवल 17 और 39 प्रतिशत ही हुई थी जिसके परिणामस्वरूप एचपीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में लागत में वृद्धि हुई। उपरि प्रभारों को आस्थगन करने के लिए अवधि निर्धारित करते समय एक समान दृष्टिकोण नहीं अपनाया गया था और एचएमआरडीसी के मामले में उपरि प्रभार को आस्थगन करने हेतु सीसीईए के अनुमोदन का उल्लंघन किया गया था। पीआरसीएल और कच्छ रेलवे कम्पनी लिमिटेड जैसी परियोजनाओं की अनुमानित लाभप्रदता के बावजूद उपरि प्रभारों की वसूली लम्बित अवधि के लिए स्थगित कर दी गई थी। पणधारकों के व्यक्त हितों के बावजूद चार परियोजनाओं में यातायात गारंटी करार कार्यान्वित नहीं किया गया। पीआरसीएल और एचपीआरसीएल के साथ कार्यान्वित यातायात गारंटी करार में भविष्य में यातायात में असञ्भावित वृद्धि के मद्देनजर रेलवे के हित के लिए सुरक्षा प्रदान नहीं की गई थी। न्यूनतम गारंटीड यातायात प्राप्त करने में कमी के लिए शास्त्रि प्रावधान बहुत जटिल थे। एचपीआरसीएल और केआरसीएल के मामले में प्रभावी मानीटरिंग की कमी देखी गई जहाँ आरवीएनएल कार्यकारिणी एजेंसी थी।