

भारत के  
नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन

*मार्च 2014 को समाप्त वर्ष हेतु*

\_\_\_\_\_ को लोक सभा/राज्य सभा में प्रस्तुत की गई

संघ सरकार (रेलवे)  
2015 की संख्या 24  
(लेखापरीक्षा प्रतिवेदन खण्ड I)

## विषय सूची

	पैराग्राफ	पेज
प्राक्कथन		v
विहंगावलोकन		vii
<i>विवरण</i>		
<b>अध्याय 1 : प्रस्तावना</b>		<b>1-13</b>
लेखापरीक्षा रिपोर्ट रूप रेखा	1.1	1
लेखपरीक्षित सत्त्व	1.2	2
एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण	1.3	6
लेखापरीक्षा आयोजन	1.4	6
रिपोर्टिंग	1.5	7
अस्थाई पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया	1.6	8
जारी की गई, निपटायी गई एवं बकाया लेखा परीक्षा आपत्तियां	1.7	8
लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियां	1.8	8
उपचारात्मक कार्यवाही	1.9	9
पैराग्राफ जिन पर की गई कार्यवाही टिप्पणी प्राप्त हुई/लम्बित है	1.10	12
<b>अध्याय 2: यातायात-वाणिज्यिक एवं संचालन</b>		
भारतीय रेल में निजी साइडिंग का प्रबंधन की समीक्षा	<b>2.1</b>	<b>16-64</b>
मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.1.1	17
प्रस्तावना	2.1.2	19
लेखापरीक्षाउद्देश्य	2.1.3	21
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति तथा नमूना	2.1.4	21
लेखापरीक्षा मानदंड	2.1.5	22

आभार	2.1.6	22
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.1.7	22
निष्कर्ष	2.1.8	58
परिशिष्ट	I - III	62-64
सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृति योजना (लारजैस)	2.2	65-83
प्रस्ताव	2.2.1	66
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.2.2	69
निष्कर्ष	2.2.3	76
परिशिष्ट		77
विवरण क		80
विवरण क-1		81
विवरण ख		82
विवरण ग		83
भारतीय रेल में स्टेशन आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के जाली नोट	2.3	84-93
प्रस्तावना	2.3.1	85
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.3.2	86
निष्कर्ष	2.3.3	93
भारतीय रेलवे के यातायात विभाग से संबंधित पैराग्राफ		94-113
पश्चिम रेलवे और परियोजना रेलवे के बीच गलत करार के कारण राजस्व की हानि	2.4	94

प्रतिकूल स्थितियों वाली परिमेयकरण योजना के परिणामस्वरूप ₹ 98.68 करोड़ की राजस्व हानि।	2.5	96
करार का पुनर्लेखन न होना और परिणामस्वरूप संशोधित वैगन किराये और ढुलाई प्रभारों की गैर-वसूली	2.6	99
विलंब शुल्क के प्रभार में अनियमित छूट के कारण हानि	2.7	102
‘दूरी आधार के माध्यम’ से मालभाड़ा गलत प्रभारित करना’	2.8	105
रेलवे बोर्ड की छूट के बिना और विशेष निर्देशों का उल्लंघन करते हुये अतिरिक्त लाइने बिछाना	2.9	108
साइडिंग प्रभार की वसूली न करने के कारण हानि	2.10	111
<b>अध्याय 3- इलेक्ट्रिकल – सिग्नलिंग और दूरसंचार यूनिटें</b>		
<b>भारतीय रेल के इलेक्ट्रिकल विभाग से संबंधित पैराग्राफ</b>		<b>115-124</b>
उच्च दर पर बिजली की खरीद	3.1	115
इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन का कम उपयोग और परिणामस्वरूप अनुमानित बचतों की गैर-प्राप्ति	3.2	117
कार्य के त्रुटिपूर्ण योजना के कारण ₹ 5.89 करोड़ का परिहार्य व्यय	3.3	120
<b>अध्याय 4 – यांत्रिक – क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन यूनिटें</b>		
<b>अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ की कार्यपद्धति</b>	<b>4.1</b>	<b>127-146</b>
प्रस्तावना	4.1.1	128
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	4.1.2	130
निष्कर्ष	4.1.3	145

<b>रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला की कार्यप्रणाली</b>	<b>4.2</b>	<b>147-180</b>
प्रस्तावना	4.2.1	149
संगठनात्मक अवसरचना	4.2.2	150
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली	4.2.3	151
लेखापरीक्षा उद्देश्य	4.2.4	152
लेखापरीक्षा मानदंड	4.2.5	152
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	4.2.6	152
निष्कर्ष	4.2.7	179
<b>भारतीय रेलवे यांत्रिक विभाग से संबंधित पैराग्राफ</b>		<b>181-189</b>
रॉलिंग स्टॉक पर उत्पादन शुल्क का भुगतान करते समय सेनवैट का लाभ न उठाना	4.3	181
त्रुटिपूर्ण होनिंग और सिलिन्डर लाइनर्स पर परिणामी पुननिर्माण	4.4	186
<b>अध्यातय 5 – भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम</b>		
रेल मंत्रालय से कंटेनर परिचालन हेतु स्वीरकृति प्राप्त करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 11.66 करोड़ का निष्फकल व्यनय हुआ	5.1	191
‘कर्मचारी भविष्य1 निधि योजना, 1952’ के प्रावधानों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप 2010-11 से 2013-14 के दौरान ₹ 9.07 करोड़ का अतिरिक्त व्यदय हुआ	5.2	194
<b>अनुलग्नक I - III</b>		<b>196-211</b>

रेल मंत्रालय और उसके अधीनस्थ कार्यालयों की लेखापरीक्षा सीएजी के (कर्तव्य, शाक्तियां और सेवा शर्तें) अधिनियम 1971 की धारा 13 के साथ पठित भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 के अन्तर्गत और लेखा एवं लेखापरीक्षा पर सीएजी के विनियमों के अनुसार की गई थीं।

31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए यह लेखापरीक्षा प्रतिवेदन दो खण्डों अर्थात् खण्ड I और खण्ड II में भारत से संविधान के अनुच्छेद 151 (1) के अन्तर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (खण्ड I) में 19 लेखापरीक्षा आपत्तियां अन्तर्विष्ट हैं जिसमें वर्ष 2013-14 के दौरान की गई एक पुनरीक्षा और चार लम्बे पैराग्राफ शामिल हैं। पूर्व वर्षों से संबंधित मामले जिन्हें पिछले प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किया जा सका और 2013-14 के आगे के अवधि से संबंधित मामले, जहां आवश्यक समझा गया, को भी शामिल किया गया है।

प्रतिवेदन में प्रयोग किए गए संकेताक्षर

आईआर	भारतीय रेलवे
मरे	मध्य रेलवे
पूरे	पूर्व रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
पूतरे/पू./तट	पूर्व तट रेलवे
उरे	उत्तर रेलवे
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
उपूरे	उत्तर पूर्व रेलवे
उसीरे/उपूसीरे	उत्तरपूर्व सीमांत रेलवे
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
दरे	दक्षिण रेलवे
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
परे	पश्चिम रेलवे
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे
आरपीयू	रेल उत्पादन इकाईयां
डीएलडब्ल्यू	डिजल लोकोमोटिव वर्क्स
सीएलडब्ल्यू	चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
आईसीएफ	एकीकृत कोच फैक्ट्री
आरसीएफ	रेल कोच फैक्ट्री
डीएमडब्ल्यू	डिजल आधुनिकीकरण वर्क्स
पीएसी	लोक लेखा समिति
एफएंडसीएओ	वित्त सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी

## विहंगावलोकन

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में 31 मार्च 2014 को समाप्त वर्ष के लिए संघ सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) और इसके क्षेत्रीय कार्यालयों में लेखापरीक्षा के दौरान महत्वपूर्ण प्रकृति के निष्कर्ष शामिल हैं। इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को दो खण्डों अर्थात् खण्ड I और खण्ड II में विभाजित किया गया है। प्रतिवेदन के खण्ड I में पांच अध्याय हैं जिनमें प्रस्तावना पर अध्याय सहित भारतीय रेल के तीन विभागों यथा यातायात-वाणिज्यिक और परिचालन; इलैक्ट्रिकल-सिग्नलिंग और दूर संचार यूनितें, मेकेनिकल-जोनल मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन यूनितें और भारतीय रेलवे में सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। प्रतिवेदन के खण्ड II में भारतीय रेलवे रेलवे में इंजीनरिंग विभाग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं।

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का खण्ड I अध्याय I लेखापरीक्षित इकाइयों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा के बताने पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलिया; पिछले प्रतिवेदनों में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों की प्रतिक्रिया में की गई उपचारी कार्रवाई; की गई कार्रवाई टिप्पणी की संक्षिप्त स्थिति देता है। अध्याय 2 से 5 सुसंगत विभाग शीर्षक के अन्तर्गत विस्तृत निष्कर्ष/आपत्तियां प्रस्तुत करते हैं।

खण्ड I में शामिल किए गए कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

### पैरा 2.1- 'भारतीय रेल में निजी साइडिंग के प्रबंधन' की समीक्षा

उत्पादन/खपत के स्थान और रेलवे स्टेशन के बीच स्टेशनों पर माल की हैंडलिंग के साथ-साथ स्थानीय ढुलाई को समाप्त करने के लिए साइडिंग का निर्माण किया जाता है। 31.03.2014 तक कुल 1211 साइडिंग में से, 835 निजी साइडिंग हैं तथा शेष सहायक साइडिंग, विभागीय साइडिंग और डिफेंस साइडिंग हैं। भारतीय रेल में 835 निजी साइडिंगों में से 293 का विस्तृत अध्ययन लेखापरीक्षा में किया गया।

लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि साइडिंगों को बनाते के लिए निजी पार्टियों के प्रस्ताव विलंब से अनुमोदित किये जाने के कारण नई साइडिंग के निर्माण



और आरंभ में विलंब हुआ। 25 साइडिंगों (55 में से) के संबंध में, अनुमोदन में विलंब 120 दिनों की निर्धारित अवधि से 45 दिनों और 1500 दिनों से अधिक के बीच था। अनुमोदन में विलंब के कारण निजी साइडिंगों के निर्माण में विलंब के परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई क्योंकि संभावित साइडिंग को बनाने के लिए निमित्त पार्टियों द्वारा संभावित यातायात को रेलवे द्वारा टैप नहीं किया जा सका।

इसके अतिरिक्त, 32 नई निर्मित साइडिंग (55 में से) अपना अनुमानित ट्रेफिक प्राप्त करने में विफल रही (10 से 75 प्रतिशत के बीच तक कम) जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व हानि हुई। स्पष्ट कोडल प्रावधान के बावजूद, रेलवे बोर्ड ने ऐसी साइडिंग्स की आय की वार्षिक समीक्षा करने के लिये कोई कार्यवाही नहीं की।

31 मार्च 2014 तक 16 साइडिंग मालिकों के संबंध में कोई भी साइडिंग करार मौजूद नहीं था। रेलवे बोर्ड से निर्देश (जुलाई 2005) के बावजूद 13 क्षेत्रीय रेलवे में 53 साइडिंग्स में संशोधित फार्मेट में नया करार नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, करार की प्रभावी तिथि, प्रारंभिक सर्वेक्षण व्यय, भूमि लाइसेंस शुल्क के लिये वसूल की जाने वाली राशि, रखरखाव और साइडिंग से अन्य प्रभारों जैसी जानकारी 13 क्षेत्रीय रेलवे में 178 साइडिंग्स (293 में से) के संबंध में उचित स्थान पर साइडिंग करार में रिकॉर्ड नहीं की गई थी। साइडिंग प्रभारों, भूमि लाइसेंस शुल्क, रखरखाव प्रभारों, शंटिंग प्रभारों, क्षति और कमी प्रभारों और विलंब शुल्क आदि के संबंध में साइडिंग मालिकों से वसूली के लिये ₹ 304.13 करोड़ की रेलवे को देय राशि बकाया रही।

दो क्षेत्रीय रेलवे में आठ बंद साइडिंग से संबंधित भूमि लाइसेंस शुल्क, तोड़ फोड़ प्रभारों के लिए मार्च 2012 से ₹ 59.70 करोड़ की राशि बकाया थी। इसके अतिरिक्त 10 वर्षों से अधिक समय से बंद पड़ी 76 निजी साइडिंग में से 19 साइडिंग मालिकों से वसूलीयोग्य ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी।

2004 में रेलवे बोर्ड के निर्देशों के लागू होने के बावजूद 79 निजी साइडिंग के परिसरों में अभी भी तुलासेतु लगाया जाना है। इनमें से 48 साइडिंग में न तो

साइडिंग परिसरों में न ही मार्गस्थ स्टेशन पर तुलासेतु थे। शेष 31 साइडिंग में साइडिंग से 3 से 390 किमी तक की दूरी पर मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलासेतु की व्यवस्था थी जिससे ओवरलोडिंग और ट्रैक खराब होने की संभावना बढ़ जाती है।

### पैरा 2.2 सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारजैस)

सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारजैस) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा 2 जनवरी 2004 को अधिसूचित की गई थी। योजना निर्धारित शर्त के अन्तर्गत, विनिर्दिष्ट श्रेणी से संबंधित स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति चाहने वाले कर्मचारी के स्थान पर उस कर्मचारी के एक आश्रित को रोजगार का प्रावधान करती है। योजना पर भारतीय रेल कर्मचारियों के ट्रेड संघ प्रतिनिधियों द्वारा माँगों के पश्चात विचार किया गया था। प्रारंभ में, योजना में स्टाफ की सुरक्षा की केवल दो श्रेणियाँ अर्थात् चालक (शन्टर को छोड़कर) तथा गैंगमैन शामिल थी। तत्पश्चात, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा 2005 से 2014 की अवधि के द्वारा भर्ती हेतु निर्धारित मानकों में ढील देते हुए तथा इस योजना के अन्तर्गत स्टाफ की अन्य श्रेणियों को भी शामिल करते हुए अनेक संशोधन किये गए थे। इन संशोधनों का भर्ती हेतु योग्यता मानदण्ड के आधार को कमजोर करने और मौजूदा कर्मचारियों के पात्रता सेवा अवधि को कम करने पर प्रभाव पड़ा था। रेल मंत्रालय ने लारजैस के अन्तर्गत उन उम्मीदवारों की भर्ती को अनुमति दी थी जो स्टाफ की अन्य श्रेणियों के लिए अपेक्षित 10वीं पास/या समकक्ष की न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता भी नहीं रखते थे।

इस प्रकार, लारजैस के तहत शर्तों अर्थात् (क) योग्यता शर्त सीधी भर्ती के लिए निर्धारित के समान हो तथा (ख) आश्रितों की उपयुक्तता सीधी भर्ती के मामले के समान तरीके से मूल्यांकित हो, को कम करके की गई भर्तियाँ योजना के प्रावधानों का उल्लंघन थी तथा यह रेल परिचालनों की सुरक्षा पर प्रभाव डाल सकती थी।

लारजैस को कर्मिक और प्रशिक्षण विभाग की सहमति और भारत संघ की कैबिनेट के अनुमोदन के बिना लागू किया गया था।

### पैरा 2.3 भारतीय रेल में स्टेशन आय के माध्यम से प्राप्त जाली भारतीय मुद्रा के नोट

भारतीय रेल में, 8666 बुकिंग स्थान हैं जहां टिकट बुकिंग/वापसी, पार्सल बुकिंग आदि के माध्यम से नकद लेनदेन होता है। इन स्थानों से जाली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएन) की प्राप्ति के मुद्दे और इन एफआईसीएन से निपटने के लिये रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया की लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा की गई थी। भारतीय रेल में, जोनल रेलवे द्वारा नामांकित 40 रोकड़ कार्यालय को नकद भेजते हैं जहां स्टेशन अर्जन जमा किए जाते हैं लेखापरीक्षा ने 40 रोकड़ कार्यालय के तहत पांच स्टेशनों के अभिलेखों की संवीक्षा की। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने 17 जोनल रेलवे 85 स्टेशनों की संवीक्षा भी की जो शीधा बैंको को अपना अर्जन जमा करवाते हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जुलाई 2014 तक एफआईसीएन भेजन के लिए इन चयनित स्टेशनों पर बैंकों/रोकड़ कार्यालयों द्वारा कुल ₹ 92.33 लाख के कुल डेबिट बढ़ाया गया। यद्यपि, डेबिट का मुख्य भाग (78.60 प्रतिशत) संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा बढ़ाया गया था। एफआईसीएन से निपटने के लिए रेलवे अधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया रेलवे के नकद और भुगतान नियमावली में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार नहीं थी। बैंकों/रोकड़ कार्यालयों द्वारा पता लगाए एफआईसीएन को संबंधित बुकिंग स्टाफ को वापिस किया जा रहा था जो जोनल रेलवे के नकद और भुगतान नियमावली में निर्धारित प्रावधानों का उल्लंघन था इससे खुले बाजार में एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना हुई। तीन रेलवे (मरे, पूरे, परे) के मामलों में संबंधित स्टेशन अधिकारियों ने रेलवे को बताया कि स्टेशन स्टाफ द्वारा एफआईसीएन को नष्ट करने के लिए डिविजन के मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक को सौंपा जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा बुकिंग स्थानों पर मुद्रा प्रमाणक मशीनों के संस्थान के मामले की समीक्षा की गई और पाया गया कि 14 जोनल रेलवे में 196 चयनित बुकिंग स्थानों में से ऐसी मशीनें केवल 58 स्थानों में संस्थापित की गई थीं। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि मशीनों के संस्थापन के बावजूद इन बुकिंग स्थानों के माध्यम से ₹ 9.26 लाख एफआईसीएन प्राप्त हुए थे।

### पैरा 2.4 पश्चिम रेलवे और परियोजना रेलवे के बीच गलत करार के कारण राजस्व की हानि

गांधीधाम - समखियाली - पालनपुर कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड (केआरसीएल) और पश्चिम रेलवे के बीच राजस्व शेयरिंग के लिए करार केआरसीएल के पक्ष में अननुपातिक तरीके से बनाया गया था, जिससे जुलाई 2006 से मार्च 2014 की अवधि में पश्चिम रेलवे ₹ 300.21 करोड़ तक के राजस्व से वंचित रहा। अन्य पोत लाइनें जैसे पीपीवव रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड और भरूच दहज रेलवे कम्पनी लिमिटेड 50:50 आधार पर बराबर का हिस्सा प्रदान करते हैं। रेलवे बोर्ड ने भी इस संबंध में जुलाई 2012 में पश्चिम रेलवे को बताई गई गलती पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी।

### पैरा 2.5 रेलवे बोर्ड द्वारा जारी परिमेयकरण आदेश जिसमें विरोधाभासी प्रवाधान थे के परिणामस्वरूप ₹ 98.68 करोड़ तक के राजस्व की हानि हुई

लेखापरीक्षा ने पाया कि पमरे के जबलपुर डिविजन पर सीमेंट साइडिंग से बूक किए गए यातायात को सबसे छोटे मार्ग द्वारा मालभाड़ा प्रभारित किया जा रहा था। परिमेयकरण आदेश (अगस्त 2012) जारी करते समय रेलवे बोर्ड वास्तविक दुलाई मार्ग का औचित्य सिद्ध करने में रेलवे बोर्ड यथोचित परिश्रम करने में विफल रहा। माल गाड़ी के परिचालन के लिए एक विशेष मार्ग के उपयोग से संबंधित परिमेयकरण आदेश में परस्पर विरोधी स्थितियों के कारण, मालभाड़ा वास्तविक लम्बे दुलाई मार्ग के बजाय सबसे छोटे मार्ग द्वारा प्रभारित किया जा रहा था। अगस्त 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने के बाद ही परिमेयकरण आदेश में संशोधन किया गया (फरवरी 2014)। पमरे द्वारा प्रस्तावित परिमेयकृत मार्ग पर वैगनों के कम लदान के कारण ₹ 10.46 करोड़ की हानि के अलावा वास्तविक लम्बे मार्ग के परिमेयकरण में विफलता के परिणामस्वरूप 20 अगस्त 2012 से 12 फरवरी 2014 की अवधि के लिए वास्तविक लम्बे मार्ग से दुलाई के बजाय छोटे मार्ग द्वारा माल भाड़े के प्रभार के कारण ₹ 88.22 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

### पैरा 2.6 करार का पुनर्लेखन न होना और परिणामस्वरूप संशोधित वैगन किराये और दुलाई प्रभारों की गैर-वसूली

दरे प्रशासन चेन्नई पत्तन ट्रस्ट (सीपीटी) के साथ करार में रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित आवधिक रूप से वैगन भाड़ा प्रभारों के स्वतः संशोधन करने वाली शर्त को शामिल करने में विफल रहा। रेलवे बोर्ड द्वारा पूर्व लेखापरीक्षा पैरा

(2003 की रिपोर्ट सं. 8 का 2.4.3) पर अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में दिए गए आश्वासन के बावजूद दरे प्रशासन सीपीटी के साथ संशोधित करार का निष्पादन पहर कर सका। इसके परिणामस्वरूप मार्च 2014 तक वैगन भाड़ा प्रभारों की कम वसूली हुई (₹ 4.08 करोड़) जिसमें करार के संशोधन तक और वृद्धि हो सकती है इसके अलावा लेखापरीक्षा ने सीपीटी के प्रति ढुलाई प्रभार के दावे में विलम्ब भी पाया जिसके परिणामस्वरूप जुलाई 2014 तक ₹ 7.91 करोड़ तक के देय संचित हो गए थे।

### पैरा 3.3 कार्य के त्रुटिपूर्ण योजना के कारण ₹ 5.89 करोड़ का परिहार्य व्यय.

मुम्बई उपनगरी खण्ड में चल रहे डीसी एसी परिवर्तन कार्य के भाग के रूप में मध्य रेलवे प्रशासन ने मुम्बई उपनगरीय खण्ड के मध्य रेलवे में स्टेशनों को विद्युत आपूर्ति प्रदान करने के लिए 22 केवी डीसी के लिए प्रणाली को बदलने नवम्बर 2007, अप्रैल 2008 और अक्टूबर 2008 में डीजल जेनरेटर (डीजी) सेट विद्युत आपूर्ति प्रबंधन इत्यादि के प्रावधान डीजी सेट रूप सहित के निर्माण के प्रावधान हेतु तीन ठेके दिए। तथापि, जीएम मध्य रेलवे ने इसके फायदों को ध्यान में रखते हुए 2.2 केवी डीसी विद्युत आपूर्ति प्रणाली का बनाए रखने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2010)। अपर्याप्त योजना और 22 केवी/2.2 केवी डीसी ट्रैक्शन प्रणाली को कायम रखने के देरी से कार्य प्रारंभ होने के तीन वर्षों बाद लिए गए निर्णय और ₹ 8.83 करोड़ का व्यय करने परिणामस्वरूप और अधिशेष डीजी सेटों के स्थानांतरण पर बचत को ध्यान में रखने के बाद ₹ 5.89 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

### पैरा 4.1 अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ की कार्यपद्धति

अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) रेल मंत्रालय के अंतर्गत संगठन है, जो भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के उन्नतीकरण और नई तकनीक के विकास के लिये उत्तरदायी है। यह मौजूदा विक्रेताओं के पंजीकरण और उनके उन्नयन और निम्नीकरण की प्रक्रिया सहित सुरक्षा और सुरक्षा संबंधित मदों की खरीद के लिये नये विक्रेताओं के विकास से भी संबंधित हैं।

लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ के कार्य समीक्षा की और निष्कर्ष निकाला की रेलवे बोर्ड कि बार बार सिफारिशों/निर्देशों के बावजूद वह अपने अनुसंधान और विकास (आरएंडडी) के मुख्य कार्य पर कम और विक्रेता विकास, निरीक्षण और

डिजाइन कार्य जैसे अपने सहायक कार्य पर अधिक ध्यान दे रहा है। आरडीएसओ द्वारा की गई 15 चयनित आरएंडडी परियोजनाओं की विस्तृत संवीक्षा से पता चला कि 11 परियोजनाएं 10 और 82 माह के बीच में विलम्ब से पूर्ण की गई थीं जबकि दो परियोजना पूर्णता तिथि के छः वर्ष की समाप्ति के बाद भी पूरी नहीं की जा सकी। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आरडीएसओ को आरएंडडी परियोजनाएं शुरू करने के लिये आंतरिक दक्षता की आवश्यकता नहीं थी और आरएंडडी कार्य के अपने मुख्य कार्य को करने के लिये बाहरी विशेषज्ञ पर निर्भर रहना पड़ा।

आरडीएसओ के विक्रेता विकास कार्यों की संवीक्षा के दौरान यह पता चला कि 2008 से इलैक्ट्रिकल, मकैनिकल और सिग्नलिंग मर्दों से संबंधित 51 मर्दों के लिये एक ही विक्रेता होने के बावजूद, आरडीएसओ ने सीमित मौजूदा विक्रेताओं के लिये कार्यक्षेत्र खुला रखते हुये और एकाधिकार देते हुये इन मर्दों के लिये नये विक्रेताओं के विकास हेतु कोई कार्यवाही नहीं की थी।

#### पैरा 4.2 रेल कोच फेक्ट्री, कपूरथला की कार्यप्रणाली

रेल कोच फेक्ट्री कपूरथला, भारतीय रेल की कोच उत्पादन इकाई, को 1986 में स्थापित किया गया था। इसे डिब्बों के डिजाइन, विकास एवं विनिर्माण की जिम्मेदारी इसे सौंपी गई है। आरंभ में उत्पादन क्षमता 1000 डिब्बे प्रति वर्ष थी जो 2010 में बढ़ कर 1500 डिब्बे प्रति वर्ष हो गई थी।

वार्षिक रौलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों, जिन्हे कम से कम दो वर्ष पूर्व बनाया जाना था, को रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्ब से अंतिम रूप दिया गया था। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने इसके द्वारा अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम के संबंध में निरंतर परिवर्तन किए थे जैसाकि वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 में देखा गया। अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में किए गए परिवर्तनों के जिसके परिणामस्वरूप ₹ 31.93 करोड़ मूल्य की वस्तुएं/सामग्रियां अनुपयोगी पड़ी रही।

₹ 21.53 करोड़ मूल्य के भंडार घटक 36 माह से अधिक समय से बिना निर्गम के अनुपयोगी पड़े हुए थे। इन वस्तुओं को स्क्रेप या उपयोज्य घोषित नहीं किया गया था क्योंकि सर्वेक्षण समिति ने इन वस्तुओं का सवेक्षण नहीं किया था जिसके परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व को लाभांश के परिहार्य भुगतान के अलावा वस्तुओं का निस्तारण नहीं हुआ।

286 विनिर्मित कोचों को विलम्ब से भेजने के परिणामस्वरूप ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि के अलावा ₹ 414.40 करोड़ का निवेश निष्फल रहा।

तकनीकी संवर्ग में श्रमबल की कमी को महप्रबन्धक द्वारा अतिरिक्त ग्रुप 'डी' स्टाफ की नियुक्ति द्वारा तथा उन्हें तकनीशियन तथा पर्यवेक्षकों के स्थान पर नियोजित करके लापरवाह ढंग से डील किया गया था, जिसके लिए लिए उच्चतर तकनीकी योग्यताएं आवश्यक हैं तथा जिनकी भर्ती रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा की जाती है।

## अध्याय 1 : प्रस्तावना

### 1.1 लेखापरीक्षा रिपोर्ट रूप रेखा

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में यह आकलन करने के लिए कि क्या लेखापरीक्षित सत्त्वों द्वारा भारत के संविधान के प्रावधानों, लागू कानूनों, अधीन कानूनों तथा अन्य नियमों तथा विनियमों का उचित रूप से पालन किया जा रहा है, लेखापरीक्षित सत्त्वों के व्यय, प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों तथा देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा के परिणाम सम्मिलित हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि प्रासंगिक नियम सार्वजनिक व्यय पर प्रभावी नियंत्रण सुनिश्चित करते हैं तथा दुरुपयोग, अपव्यय तथा हानि के विरुद्ध सुरक्षा प्रदान करते हैं, इनकी पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता इत्यादि की एक जाँच भी इसमें शामिल है। यह आकलन करने के लिए कि लेखापरीक्षित सत्त्वों ने एक दक्ष, किफायती तथा प्रभावी ढंग से अपनी महत्वपूर्ण गतिविधियों का निष्पादन किया है, लेखापरीक्षित सत्त्वों के निष्पादन की समीक्षा भी की गई है।

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय तथा इसके क्षेत्रीय संगठनों द्वारा वर्ष 2013-14 से संबंधित रेल बजट में से किये गए संव्यवहारों की लेखापरीक्षा से उत्पन्न मामले भी दर्शाये गए हैं।

मार्च 2014 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा रिपोर्ट को दो खण्डों अर्थात् खण्ड I तथा खण्ड II में विभाजित किया गया है। रिपोर्ट के खण्ड I में तीन विभागों अर्थात् यातायात-वाणिज्यिक तथा संचालन; विद्युतीय संकेतन तथा दूरसंचार इकाईयाँ; एवं इंजिनियरिंग-क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशाला/उत्पादन इकाईयाँ तथा भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम शामिल हैं। रिपोर्ट के खंड II में भारतीय रेल के इंजिनियरिंग विभाग से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित हैं।

यह रिपोर्ट (खण्ड I) सामान्यतः स्वीकृत लेखांकन मानकों के अनुसार सार्वजनिक व्यय की प्रवृत्ति, मात्रा तथा आकार की संपूर्णता के संबंध में महत्वपूर्ण पद्धार्थता पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करती है तथा उन्नत शासन तथा बेहतर वित्तीय प्रबन्धन लाने के लिए सुधारात्मक कार्यवाहियाँ/तंत्र



स्थापित करने में कार्यकारी को सहायता करने के निमित्त हैं। विशिष्ट रूप से, यह रिपोर्ट एक चयनित विषय अर्थात् भारतीय रेल में निजी साईडिंग का प्रबंधन के परिणामों तथा सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करते हुए दो दीर्घ पैराग्राफ को प्रदर्शित करती है। समीक्षा के विस्तृत निष्कर्ष तथा दीर्घ पैराग्राफ इस रिपोर्ट में विभागवार प्रस्तुत किये गए हैं। इसके अतिरिक्त, संबंधित क्षेत्रों को कवर करते हुए दो दीर्घ पैराग्राफों सहित 16 अलग अलग पैराग्राफों में दिए गए विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस रिपोर्ट के अध्याय 2 से 5 में विभाग वार प्रस्तुत किये गए हैं। यह बोर्ड स्तर पर नीति निर्माता तथा क्षेत्रीय स्तर पर कार्यान्वयन एजेन्सी दोनों में जवाबदेहिता के अनुसार लेखापरीक्षित सत्त्व की बेहतर स्पष्टता को सक्षम करेगा।

इस अध्याय (अध्याय 1) के पैराग्राफ 1.2 से 1.5 रेल मंत्रालय तथा इसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों के बोर्ड प्रालेख, लेखापरीक्षा जाँच हेतु इकाईयों तथा मुद्दों के चयन के आधार, तथा लेखापरीक्षा रिपोर्ट में लेखापरीक्षा आपत्तियों के समावेश हेतु रिपोर्टिंग प्रक्रिया की रूपरेखा प्रस्तुत करते हैं। पैरा 1.6 से 1.10 रेलवे प्राधिकारियों से प्राप्त प्रतिक्रिया की तुलना में लेखापरीक्षा आपत्तियों के वर्ष वार लम्बन का सार उपलब्ध कराते हैं तथा की गई वसूलियों तथा की गई महत्वपूर्ण सुधारात्मक कार्यवाहियों के रूप में लेखापरीक्षा के प्रभाव को प्रस्तुत करते हैं।

## 1.2 लेखापरीक्षित सत्त्व

भारतीय रेल 65808 किमी की कुल मार्ग लम्बाई के साथ एक बहु-गेज, बहु-ट्रेक्शन प्रणाली है (जैसा 31 मार्च 2014 को है)। वर्तमान में, भारतीय रेल जो देश का मुख्य परिवहन संगठन है, एक प्रबन्धन के अन्तर्गत विश्व के सबसे बड़े रेल नेटवर्कों में से एक है।

तालिका 1.1

	ब्रॉड गेज (1676 mm)	मीटर गेज (1000 mm)	नेरौ गेज (762/610 mm)	कुल
मार्ग किलोमीटर	58,177	5,334	2,297	65,808
रनिंग ट्रैक किलोमीटर	81,914	5,708	2,297	89,919
कुल ट्रैक किमी	1,07,513	6,688	2,564	1,16,765
इलैक्ट्रीफाईड मार्ग किमी				21,614
इलैक्ट्रीफाईड रनिंग ट्रैक किमी				39,661

भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 12,559 यात्री रेलें तथा 7,421 मालगड़ियाँ चलाता हैं। यह 2012-14 के दौरान प्रतिदिन 23 मीलियन यात्री तथा 2.88 मीलियन टन माल ले गया है। 31 मार्च 2014 मीलियन श्रमबल है तथा अवसंचनात्मक सम्पत्तियों तथा रोलिंग स्टॉक का अनुरक्षण किया है जैसा कि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 1.2

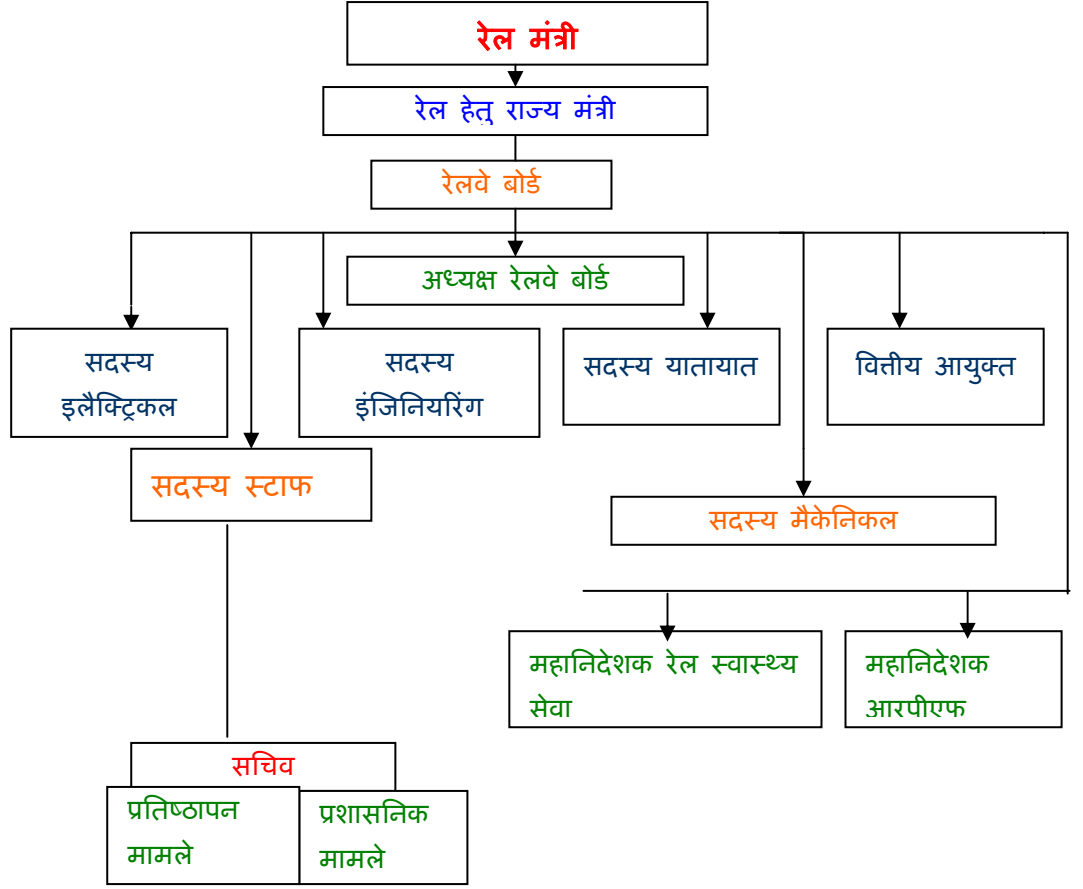
लोकोमोटिव	10,499
कोच वाहन	66,392
मालभाड़ा वैगन	245,267
स्टेशन	7,112

स्रोत- भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2012-13 तथा भारतीय रेल की वेबसाइट

#### संगठनात्मक अवसंचना

रेलवे बोर्ड में रेल मंत्री को रिपोर्ट करने वाले अध्यक्ष की अध्यक्षता में छह सदस्य (इलैक्ट्रीकल, मैकेनिकल, यातायात, स्टाफ, इंजिनियरिंग तथा वित्तीय आयुक्त) शामिल हैं। यह संचालन, अनुरक्षण, वित्त तथा सम्पत्तियों के अधिग्रहण तथा क्षेत्रों में उनके कार्यान्वयन की निगरानी के सभी मामलों पर नीतियाँ निर्धारित करने के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड यात्री किराया तथा माल भाड़ा दरों के मूल्य निर्धारण को नियंत्रित करने के लिए उत्तरदायी है। प्रत्येक सदस्य के अन्तर्गत क्रियाशील निदेशालय रेल के संचालन की निगरानी तथा निर्णय निर्धारण में सहायता करते हैं।

चित्र.1.1



क्षेत्रीय स्तर पर, 17 क्षेत्रीय रेल, एक शोध तथा मानक संगठन नामतः शोध, डिजाईन तथा मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ, विशेषज्ञता प्राप्त मशीनरी की खरीद हेतु कार्य शालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (कोफमो); वाराणसी तथा चितरंजन में दो लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयाँ (डीजल लोकोमोटिव निर्माण कार्य-डीएलडब्ल्यू तथा चितरंजन लोकोमोटिव निर्माण कार्य-सीएलडब्ल्यू); कपूरथला, रायबरेली तथा पैरम्बूर में तीन कोच फैक्ट्री; यहांलका में एक पहिया तथा धुरी संयंत्र; तथा पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कार्य हैं।

मुख्यालय तथा कुल मार्ग किलोमीटर के साथ क्षेत्रीय रेलों के नाम नीचे दिये गए हैं:

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग किमी
मध्य	मुंबई	4,042
पूर्वी	कोलकाता	2,641
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,708
पूर्वी तट	भुवनेश्वर	2,679
उत्तरी	नई दिल्ली	7,197
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,215
उत्तर पूर्वी	गोरखपुर	3,831
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाँव (गुवाहाटी)	3,983
उत्तर पश्चिमी	जयपुर	5,527
दक्षिणी	चेन्नई	5,079
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	5,919
दक्षिण पूर्वी	कोलकाता	2,716
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,489
दक्षिण पश्चिमी	हुबली	3,322
पश्चिमी	मुंबई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,992
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	28
	<b>कुल</b>	<b>65,808</b>

प्रत्येक क्षेत्र का प्रमुख महाप्रबन्धक होता है जिसे विभागों जैसे संचालन, वाणिज्यिक, इंजिनियरिंग, इलैक्ट्रीकल, मैकेनिकल, भण्डार, लेखा, सिगनल एवं दूर संचार, कार्मिक, सुरक्षा, चिकित्सा इत्यादि के मुख्यों द्वारा सहायता की जाती है।

उपरोक्त के अलावा, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत 27 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) तथा 2 स्वयत्त निकाय (एबीज) कार्य कर रहे हैं (31 मार्च 2014 तक)। इन पीएसयूज के संचालन एक विस्तृत श्रेणी अर्थात् यात्री एवं माल भाड़ा कन्टेनर सेवा उपलब्ध कराने के लेकर वित्तीयन, पर्यटन तथा क्रेटरिंग किराये पर देने तक, को कवर करते हैं।

### 1.3 एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण

रेलवे बोर्ड में वित्तीय आयुक्त तथा क्षेत्रीय स्तर पर वित्तीय सलाहकारों तथा मुख्य लेखा अधिकारियों की अध्यक्षता में एक पूर्णतः एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है। वित्तीय प्रमुख सार्वजनिक कोष से व्यय वाले सभी प्रस्तावों की संवीक्षा करने तथा सलाह देने के लिए उत्तरदायी हैं।

### 1.4 लेखापरीक्षा आयोजन

विस्तृत रूप से, लेखापरीक्षा हेतु रेल की इकाईयों का चयन नियोजित बजट के स्तर, आबंटित तथा विनियोजित संसाधन, आन्तरिक नियंत्रणों की अनुपालना का विस्तार, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाईश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता तथा महत्व, बाह्य वातावरण कारको इत्यादि के संबंध में जोखिम आंकलन के आधार पर आयोजित किया गया था। पिछले लेखापरीक्षा निष्कर्षों, पीएसी की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टों, जहाँ महत्वपूर्ण थी, पर भी विचार किया गया था।

ऐसे जोखिम आंकलन के आधार पर 2013-14 के दौरान रेलवे की कुल 18121 इकाईयों में से 4533 लेखापरीक्षित सत्त्वों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना विशेषतः अन्य बातों के साथ साथ मालभाड़ा यातायात, रेलवे अर्जन, संरचनागत विकास, यात्री सुविधा गतिविधियों, सम्पत्ति प्रबन्धन, सामग्री प्रबन्धन तथा सुरक्षा कार्यों को कवर करते हुए नीति तथा इसके कार्यान्वयन के रूप में महत्वपूर्ण प्रकृति के दीर्घ पैराग्राफ/चयनित समीक्षाओं पर केन्द्रित थी। प्रत्येक अध्ययन विभाग-विशिष्ट अध्यायों के अन्तर्गत सूचित लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशों/सुझावों सहित है ताकि संबंधित अधिकारी नीति/योजना उद्देश्यों के अनुसार बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए उनके अनुसार कार्य कर सकें।

सभी रेलवे क्षेत्रों को कवर करने वाले निम्नलिखित सात समीक्षाओं/दीर्घ पैराग्राफों के निष्कर्ष इन दो लेखापरीक्षा रिपोर्टों (खण्ड I तथा खण्ड II) में शामिल किये गए हैं:

1. भारतीय रेल में निजी साईडिंग का प्रबंधन (खण्ड I);
2. सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (खण्ड I);
3. भारतीय रेल में स्टेशनों पर आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के नकली नोट (खण्ड I);

3. भारतीय रेल में स्टेशनों पर आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के नकली नोट (खण्ड I);
4. भारतीय रेल में पुलों का अनुरक्षण (खण्ड II);
5. भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों की खरीद एवं उपयोग (खण्ड II);
6. भारतीय रेल में निर्माण संगठन पर कार्य अनुमान में उपलब्ध कराए गए निर्देशन तथा सामान्य (डीएवंजी) प्रभारों का प्रावधान तथा उपयोग (खण्ड II); एवं
7. भारतीय रेल में खाली भूमि का प्रबन्धन (खंड II);

उपरोक्त विषयों के अतिरिक्त, अलग अलग क्षेत्रों से संबंधित दो दीर्घ पैराग्राफों सहित 26 पैराग्राफ भी इन रिपोर्टों में शामिल किये गए हैं (खण्ड I एवं खण्ड II)।

### 1.5 रिपोर्टिंग

इन विषयों की लेखापरीक्षा क्षेत्रीय रेलों में रेलवे बोर्ड की इकाईयों सहित क्षेत्रीय इकाईयों के महत्वपूर्ण अभिलेखों तथा दस्तावेजों का आंकलन करके तथा नमूना पद्धति का प्रयोग करके की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष प्रतिक्रिया हेतु संबंधित क्षेत्रीय प्रबन्धन को जारी किये गए थे। इसी प्रकार वाउचरों तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उत्पन्न लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ/निरीक्षण रिपोर्टें (आईआरज I)/विशेष पत्र इकाई के प्रमुख तथा सहायक वित्त को उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए जारी किये गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्ष सुलझा लिए गए थे अथवा अनुपालना हेतु की गई कार्यवाही के आधार पर आगामी कार्यवाही की सलाह दी गई थी। अनुपालना की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों पर निर्धारित अवधि में उत्तर के लिए विभागों के प्रमुखों तथा एफए एवं सीएओज को पृष्ठांकित प्रतियों के साथ क्षेत्रीय रेल के महा प्रबन्धकों को मसौदा पैराग्राफ भेजने के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। इन मसौदा पैराग्राफों में उठाए गए चयनित मुद्दों को लेखापरीक्षा रिपोर्ट में सम्मिलित करने के पहले छह सप्ताह (जैसा कि लोक लेखा समिति द्वारा निर्धारित किया गया है) की अवधि में उत्तर प्रस्तुत करने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के समक्ष अस्थाई पैराग्राफों के रूप में रखा गया था।

### 1.6 अस्थाई पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

दिसम्बर 2014 तक संबंधित क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबन्धकों को समीक्षाओं सहित कुल 199 मसौदा पैराग्राफ जारी किये गए थे। जहां रेल के उत्तर प्राप्त हुए थे, उन पर विचार करने के पश्चात दोनों लेखापरीक्षा रिपोर्टों (खण्ड I तथा खण्ड II) में शामिल किये जाने के लिए प्रस्तावित 32 अस्थाई पैराग्राफों (सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करने वाले सात समीक्षाओं/दीर्घ पैराग्राफों सहित) को **10 दिसम्बर 2014 से 26 मार्च 2015** के बीच अध्यक्ष रेलवे बोर्ड को अग्रेषित किया गया था। 31 मई 2015 तक आठ अस्थाई पैराग्राफों के संबंध में रेलवे बोर्ड के उत्तर प्राप्त हुए हैं। इन आठ पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड की टिप्पणियों को संबंधित पैराग्राफों में शामिल किया गया है।

### 1.7 जारी की गई, निपटायी गई एवं बकाया लेखा परीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2013-14 के दौरान, नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर ₹ 17283.09 करोड़ की वित्तीय अनियमितताओं वाली 4327 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ विशेष पत्रों, भाग-I लेखापरीक्षा टिप्पणियों तथा निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी की गई थी। इसके अतिरिक्त, पिछले वर्षों से संबंधित 8059 लेखापरीक्षा आपत्तियों को आगे बढ़ाया गया था। वर्ष के दौरान 4048 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ निपटाई गई थी क्योंकि रेल प्रशासन ने शामिल राशि की वसूली कर ली थी/वसूली करने के लिए सहमत था अथवा सुधारात्मक कार्यवाही प्रारंभ की थी। 31 मार्च 2014 तक ₹ 36447.24 करोड़ राशि की वित्तीय अनियमितताओं वाली शेष 8338 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ बकाया थीं।

### 1.8 लेखापरीक्षा के दृष्टांत पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2013-14 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलों में ₹ 672.53 करोड़ राशि के मालभाड़ा तथा अन्य अर्जनों की वसूली में कम प्रभार, स्टाफ तथा अन्य ऐजेन्सियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न करने इत्यादि के मामले दर्शाये थे। वसूली हेतु ₹ 575.81 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी (₹ 107.70 करोड़ की वसूली हेतु सहमति हुई थी)। सात क्षेत्रीय रेलवे ₹ 10 करोड़ प्रत्येक से अधिक की वसूली के लिए जवाबदेह थे-पूर्वी तट (₹ 417.54 करोड़), उत्तर पश्चिमी (₹ 28.23 करोड़), उत्तरी (₹ 28.23 करोड़) उत्तर पूर्वी सीमान्त (₹ 23.28 करोड़), डीएलडब्ल्यू (₹ 15.27 करोड़), पूर्वोत्तर (₹ 14.19 करोड़) तथा दक्षिण पूर्वी मध्य (₹ 11.74 करोड़)। वसूली हेतु स्वीकृत ₹ 575.71 करोड़ की कुल राशि में से ₹ 81.35 करोड़ की राशि उन संव्यवहारों

से संबंधित थी जिनकी जांच पहले ही संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा की चुकी थी तथा ₹ 493.78 करोड़ इनसे अलग थे। लेखा विभाग द्वारा की गई और समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ₹ 2.59 करोड़ वसूले गए थे/वसूली हेतु सहमति थी।

### 1.9 उपचारात्मक कार्यवाही

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा आपत्तियों की प्रतिक्रिया में बेहतर तथा उन्नत अनुपालन के लिए 2013-14 के दौरान निर्देश जारी करने तथा मालभाडा टैरिफ में उपयुक्त परिवर्तन करने के लिए उपचारात्मक कार्यवाही प्रारंभ की है। कुछ महत्वपूर्ण मामले नीचे तालिका 1.4 में दर्शाये गए हैं:

तालिका 1.4

रिपोर्ट का पैरा संख्या	लेखापरीक्षा आपत्तियाँ	मंत्रालय द्वारा की गई कार्यवाही
2010-11 की रिपोर्ट सं. 34 का पैरा 2.19	मण्डल में विभिन्न पी. वे निरीक्षकों को पी वे सामग्रियों के केन्द्रीयकृत प्राप्ति, भण्डारण तथा अनुवर्ती प्रेषण हेतु 1960 में आसनसोल (पूरे) में केन्द्रीय ट्रेक डिपो (सीटीडी) स्थापित किया गया था। पूरे के द्विभाजन के साथ ही, सीटीडी ने अपना स्थान सम्बन्धी लाभ खो दिया क्योंकि आपूर्ति करने वाली अधिकतर फर्मे कोलकाता और इसके आस पास स्थित थीं। लेखापरीक्षा से पता चला कि सामग्रियों को पहले सीटीडी तथा उसके पश्चात मण्डलों को प्रेषित करने की प्रक्रिया के कारण ₹ 1.64 करोड़ की परिहार्य परिवहन लागत हुई थी।	रेल मंत्रालय ने आसनसोल में केन्द्रीय ट्रेक डिपो का संचालन करने की प्रक्रिया तथा पूरे में विभिन्न ट्रेक डिपों को पी. वे सामग्रियों की आपूर्ति कराना समाप्त करने का निर्णय किया (दिसम्बर 2013)।



<p>2008-09 की रिपोर्ट सं. सीए 19 का पैरा 6.1.1</p>	<p>रक्षा साइडिंग हेतु साइडिंग व्यवस्था के मानक फॉर्मेट के अनुसार, प्रत्येक पाँच वर्षों के पश्चात अनुरक्षण प्रभारों का पुनर्मूल्यांकन होना चाहिए। मरे प्रशासन द्वारा नियम की अनभिज्ञता के कारण अनुरक्षण प्रभारों की कम वसूली हुई।</p>	<p>मुख्य इंजिनियर/मरे ने निजी तथा रक्षा साइडिंगो के अनुबन्धों की समीक्षा करने तथा बकाया देय राशियों की वसूली हेतु प्रक्रिया का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए संबंधित विभाग को निर्देश जारी (मई 2012) किये हैं। रक्षा प्राधिकारियों से कम वसूली की वसूली पर आगे कार्यवाही की जा रही है।</p>
<p>2008-09 की रिपोर्ट सं. सीए 19 का पैरा 6.4.2</p>	<p>दमरे-रेलों की उत्तराई हेतु रेलवे की ओर से अनुचित योजना तथा सड़क द्वारा रेलों के परिहार्य परिवहन के परिणामस्वरूप ₹ 4.25 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।</p>	<p>उपचारात्मक उपाय के रूप में, रेलवे बोर्ड ने दमरे प्रशासन को भविष्य में ऐसी घटना को रोकने के लिए पर्याप्त कार्यवाही करने तथा उचित योजना सुनिश्चित करने के लिए निर्देश दिये (फरवरी 2013)।</p>
<p>2008 की रिपोर्ट सं. सीए 6 का पैरा 3.1.8</p>	<p>दमरे-माँग का आंकलन किये बिना स्टाफ आवासों के निर्माण पर निरर्थक व्यय। दमरे द्वारा ₹ 3.17 करोड़ की लागत पर निर्मित 47 स्टाफ आवास खाली पड़े थे।</p>	<p>उपचारात्मक उपाय के रूप में, रेलवे बोर्ड ने खराब नियोजन के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने तथा उन स्टेशनों पर स्टाफ की नियुक्ति करने के निर्देश दिये जहाँ अतिरिक्त आवास विद्यमान थे। रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों को विद्यमान आवासों की मूल्य समीक्षा करने का भी निर्देश दिया (मई 2012)। किसी परियोजना में नये आवासों के निर्माण से पहले डीआरएमज के परामर्श से आवासों की आवश्यकता का आकलन किया जाना चाहिए वेशक अनुमान में आवासों के लिए प्रावधान विद्यमान हो।</p>
<p>2004 की सीए-08 का पैरा 3.13 (डीपी-01/2002-03)</p>	<p>‘जमा कार्यों’ के लिए कोडल प्रावधान का पालन करने में मरे रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप पार्टियों द्वारा किये गये जमा से अधिक वहन किये गए व्यय की वसूली नहीं हुई।</p>	<p>रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलों से ऐसे मामलों की समीक्षा करने तथा यह सुनिश्चित करने कि आवश्यक कार्यवाही की गई है, जैसा कि इंजिनिरिंग सहिता के पैरा सं. 1134 तथा 1849 में निर्धारित किया गया है, के लिए निर्देश जारी किये (मई 2012)। बोर्ड ने सभी संबंधित रेलों को गंभीर निर्देश भी जारी किये थे कि</p>

		कोडल प्रावधानों के अपालन की गंभीरता से समीक्षा की जाएगी तथा उत्तरदायित्व निर्धारित किया जाएगा। वर्तमान मामले में, लेखापरीक्षा द्वारा दर्शायी गई राशि के 75 प्रतिशत की वसूली मरे प्रशासन द्वारा कर ली गई थी।
<b>डी पी सं. 03/2010/पूम रे</b>	नियमों के अनुसार जहाँ वैगनों का नियोजन एवं/अथवा प्रत्याहार एक से अधिक इंजनों द्वारा किया गया है, वहां साइडिंग प्रभारों की गणना एक से अधिक इंजनों को ध्यान में रख कर की जानी चाहिए। इसके विपरीत, एकल इंजन का प्रयोग करते हुए साइडिंग प्रभारों के गलत निर्धारण के कारण रेलवे को ₹ 14.59 करोड़ की हानि हुई।	पूमरे प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया तथा विशिष्ट साइडिंग में वैगनों के नियोजन एवं/अथवा प्रत्याहार हेतु प्रयुक्त लोको की संख्या को अधिसूचित करने के लिए संचालन विभाग को निर्देश दिये (जुलाई 2012) ऐसी अधिसूचना के पश्चात, साइडिंग प्रभार में त्रुटि सुधार किया जाएगा तथा मण्डलों को तदनुसार साइडिंग प्रभारों की गणना करने तथा सही उदग्रहण करने की सलाह दी जाएगी। संबंधित मण्डलों को पहले निर्धारित किये गए साइडिंग प्रभारों में त्रुटि सुधार के पश्चात कम प्रभारों की वसूली की सलाह भी दी गई थी।
<b>विशेष पत्र/दपूमरे दिनांक 24.03.2011</b>	दपूमरे- डिपो स्टेशन के बजाए सर्विंग स्टेशन से साइडिंग प्रभारों का गलत निर्धारण क्योंकि रेकों का नियोजन डिपो स्टेशन से किया गया था। इसके कारण साइडिंग प्रभारों की कम वसूली से दपूमरे को ₹ 30.24 लाख की हानि हुई।	दपूमरे प्रशासन ने लेखा परीक्षा तर्क को स्वीकार किया (मई 2013) तथा सही साइडिंग प्रभार लागू करने के लिए नया “समय एवं गति अध्ययन” करना सुनिश्चित किया।
<b>विशेष पत्र/दपूमरे दिनांक 28.09.2010</b>	दपूमरे-भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) को रेल लदान लाभ का अनियमित अनुदान करने के कारण ₹ 0.83 करोड़ की हानि हुई।	दपूमरे प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क स्वीकार किया तथा बताया (दिसम्बर 2010) कि कम वसूली की वसूली के लिए एफसीआई के विरुद्ध ऋण लिया गया है।
<b>भाग I</b>	दपूमरे-विभिन्न स्थानों से कोटमा	दपूमरे प्रशासन ने संबंधित विभाग को

<b>निरीक्षण रिपोर्ट/दफ्तरी दिनांक</b> 21.03.2012	स्टेशन को बुक किये गए इनवार्ड पार्सल चिरीमिरी स्टेशन ले जाए गए थे।	अतिरिक्त सावधानी बरतने तथा पार्सल की उतराई का प्रबन्ध करने एवं भविष्य में पार्सलों की ज्यादा दुलाई से बचने के निर्देश दिये जिसमें विफल होने पर मामले की गंभीरता से समीक्षा की जाएगी।
---	--	--

### 1.10 पैराग्राफ जिन पर की गई कार्यवाही टिप्पणी प्राप्त हुई/लम्बित है

भारत के नियंत्रक एवं लेखापरीक्षा की रिपोर्ट में चर्चा किये गए सभी मुद्दों पर कार्यकारिणी की जबाबदेहिता सुनिश्चित करने के लिए पीएसी ने निर्णय किया था (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभागों को उनमें दिये गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक की गई कार्यवाही टिप्पणी (एटीएनज) प्रस्तुत करना चाहिए तथा 22 अप्रैल 1997 में संसद में प्रस्तुत की गई अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोक सभा) में इच्छा व्यक्त की कि भविष्य में रिपोर्ट में शामिल सभी पैराग्राफों पर, लेखापरीक्षा द्वारा उचित रूप से विविक्षित सुधारात्मक/उपचारात्मक एटीएनज संसद के पटल पर रिपोर्ट प्रस्तुत किये जाने के चार माह में प्रस्तुत किये जाने हैं।

31 मार्च 2013 को समाप्त होने वाले वर्ष तक भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की रिपोर्टों-संघ सरकार (रेलवे) में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड (मई 2015) द्वारा प्रस्तुत किये गए एटीएनज की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 1.5

वर्ष	रिपोर्ट में शामिल कुल पैरा	पैरा की सं. जिन पर एटीएनज को अन्तिम रूप दिया गया है	पैराग्राफों की सं. जिन पर एटीएनज लम्बित हैं				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन जिन पर टिप्पणियां रेलवे बोर्ड को भेजी गई हैं।	अन्तिम रूप से विविक्षित एटीएन	लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अन्तर्गत एटीएन	कुल
1998-99	105	105	0	0	0	1	1
2000-01	101	100	0	1	0	0	1
2001-02	101	98	0	1	0	2	3
2002-03	110	109	0	1	0	0	1
2003-04	114	111	0	1	0	2	3
2004-05	105	104	0	0	0	1	1
2005-06	138	131	0	4	0	3	7
2006-07	165	162	0	2	0	1	3
2007-08	172	168	0	1	0	3	4
2008-09	104	101	0	1	1	2	3
2009-10	59	52	0	4	1	3	7

2010-11	34	16	0	7	2	9	18
2011-12	29	9	0	11	0	9	2
2012-13	30	2	7	6		15	28
<b>जोड़</b>	<b>1368</b>	<b>1268</b>	<b>7</b>	<b>40</b>	<b>2</b>	<b>51</b>	<b>100</b>

वर्ष 2012-13 के लिए रिपोर्ट से संबंधित सात पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार माह की निर्धारित अवधि में प्राप्त नहीं हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा विविक्षा हेतु प्राप्त 40 एटीएन पर्याप्त उपचारात्मक कार्यवाही की कमी में आपत्तियों सहित वापस लौटा दिए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा विविक्षित 2 एटीएन को अभी रेल मंत्रालय द्वारा अन्तिम रूप दिया जाना है। 51 मामलों में, बताई गई की गई कार्यवाही लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अन्तर्गत है।

## अध्याय 2: यातायात-वाणिज्यिक एवं संचालन

यातायात विभाग में चार वर्ग सम्मिलित हैं अर्थात् यातायात, वाणिज्यिक, कोच एवं केटरिंग तथा पर्यटन। इन वर्गों से संबंधित गतिविधियां अतिरिक्त सदस्य/कार्यकारी निदेशक की अध्यक्षता में संबंधित निदेशालयों द्वारा निष्पादित की जाती हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता सदस्य यातायात द्वारा की जाती है।

गतिविधियां जैसे विपणन, यातायात विकास, ग्राहकों को दी जाने वाले रेल सेवा की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोच/मालभाड़ा टैरिफों का नियंत्रण, संग्रह की निगरानी, यात्री/मालभाड़ा यातायात से राजस्व के लेखांकन तथा प्रेषण का प्रबन्धन वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा किया जाता है। यद्यपि, गतिविधियां जैसे परिवहन सेवाओं-दीर्घावधि तथा लघु अवधि दोनों का - नियोजन, समय सारणी सहित रेलों के दैनन्दिन चालन का प्रबन्धन, रेलों के सुरक्षित चालन हेतु अनुमानित मांग एवं परिस्थियों को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता तथा उचित रखरखाव सुनिश्चित करने का प्रबन्ध यातायात निदेशालय द्वारा किया जाता है।

यात्री तथा पार्सल सेवाओं का प्रबन्धन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है तथा केटरिंग एवं पर्यटन से संबंधित गतिविधियों की व्यवस्था केटरिंग तथा पर्यटन निदेशालय द्वारा की जाती हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग शामिल हैं यथा संचालन विभाग तथा वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य संचालन प्रबन्धक (सीओएम) तथा मुख्य वाणिज्यिक प्रबन्धक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेल के महाप्रबन्धक के अधीन होते हैं। मण्डलीय स्तर पर, संचालन तथा वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता वरिष्ठ मण्डलीय संचालन प्रबन्धक (वरि. डीओएम) तथा वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबन्धक (वरि. डीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित मण्डल के मण्डलीय रेल प्रबन्धक के अधीन हैं।

वर्ष 2013-14 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ₹ 5550.19 करोड़ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 1,39,558 करोड़<sup>1</sup> थी। वर्ष के दौरान,

<sup>1</sup> भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2013-14

वाउचरों तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, 559 स्टेशनों सहित विभाग के 1420 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में सभी क्षेत्रीय रेलों को कवर करते हुए भारतीय रेल में यात्री कोचों में आग दुर्घटना पर एक समीक्षा तथा सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारजेस) तथा भारतीय रेल में स्टेशन अर्जनों के माध्यम से प्राप्त नकली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएनज) पर दो दीर्घ पैराग्राफ शामिल हैं। ये समीक्षाएं/दीर्घ पैराग्राफ भारतीय रेल के वाणिज्यिक विभाग द्वारा चर्चा किये गए रेल संचालन तथा रेलवे के अर्जन से संबंधित हैं।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में राजस्व सहभाजन हेतु अपर्याप्त/अनुचित अनुबंध; वैगन किराया प्रभारों में संशोधन न करने; विलम्ब शुल्कों के अधित्याग अधित्याग इत्यादि से संबंधित अलग अलग अनियमितताओं को दर्शाते छह लेखापरीक्षा पैराग्राफ शामिल हैं।

## अध्याय 2 भारतीय रेल में निजी साइडिंग का प्रबंधन की समीक्षा

### कार्यकारी सार

मालभाड़ा ट्रेफिक भारतीय रेल के लिए राजस्व का एक मुख्य स्रोत है और देश की औद्योगिक प्रगति और आर्थिक विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। माल-भाड़ा ढुलाई का एक बड़ा भाग भारतीय रेल द्वारा विभिन्न साइडिंगों पर लदाया एवं उतारा जाता है जोकि मुख्य रूप से भारतीय रेल के विभिन्न उपभोक्ताओं के या तो निजी साइडिंगें हैं या सहायता प्रदत्त साइडिंगें स्टेशनों पर माल की चढ़ाई-उतराई को हटाने और उत्पादन/खपत के स्थान और रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय ढुलाई प्रदान करने के लिए निर्मित किए जाते हैं। 31.03.2014 तक 1211 साइडिंग में से 835 निजी साइडिंग हैं और शेष सहायता प्रदत्त साइडिंग विभागीय और रक्षा साइडिंग हैं।

रेलवे इस प्रकार के साइडिंग को चलाने के लिए रोलिंग-स्टॉक (वैगन, लोकोमोटिव) जैसे संसाधन और श्रम-शक्ति आदि काम में लाता है और रेलवे उपभोक्ताओं पर साइडिंगों में विभिन्न सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रभार लगाती है। इसलिए रेलवे के लिए यह अतिआवश्यक है कि साइडिंगों में परिचालन विभिन्न स्तरों पर प्रभावीरूप से निरीक्षण किया जाये। के अनुसार परिवर्तनशील बाजार और उपभोक्ता आवश्यकताओं के अनुसार नये रेल पथ खोले और पुराने बंद और विघटित किए जाते हैं।

लेखापरीक्षा में 293 निजी साइडिंगों का एक विस्तृत अध्ययन किया गया है। यह रिपोर्ट साइडिंग परिचालनों से संबंधित पहलुओं पर 2009-2014 के दौरान भारतीय रेलवे के निष्पादन को उजागर करती है जिसमें परिचालन में नहीं होने वाले साइडिंगों को बंद करना सुनिश्चित करने के अलावा नया साइडिंग स्थापित करना, नये एवं वर्तमान साइडिंग का परिचालन और निजी साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली शामिल हैं।

- <sup>2</sup> एक निजी साइडिंग में, साइडिंग परिसर के अंदर और बाहर की सभी लागत साइडिंग मालिक भुगतता हैं।
- <sup>3</sup> एक सहायता प्रदत्त साइडिंग में, निजी साइडिंग परिसर की सभी लागत साइडिंग मालिक भुगतता हैं। सेवारत स्टेशन और विनियम बिंदु के बीच, निजी दल को भूमिका उपार्जन करके रेलवे को सौंपना होता है। सेवारत स्टेशन और विनियम बिंदु के बीच सभी पुनः प्रापणीय सामग्री जैसे पथ, स्लीपर्स, पुलों के बन्धन गर्डर बिंदु एवं क्रसिंग बाड़ लगाना और संकेतन इंटरलॉकिंग उपकरणों, किसी भी प्रकार की मशीनरी और उपरी इलैक्ट्रिक यंत्र रेलवे द्वारा वहन किए जायेंगे।

### 2.1.1 मुख्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष

- I लेखापरीक्षा ने निजी दलों द्वारा नये साइडिंग स्थापित करने की प्रक्रिया की समीक्षा की और अवलोकन किया कि:-
- क. (i) रेलवे अनुमोदित सलाहकार द्वारा निजी दलों द्वारा निर्मित 43 साइडिंगों में से (55 में से) 25 निजी साइडिंगों की दशा में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का अनुमोदन 120 दिनों की निर्धारित (चार महीनों) समय-सीमा से अधिक 45 दिनों और 1500 दिनों के बीच की अवधि के लिए विलम्बित हुआ।
- (ii) क्योंकि पार्टियों द्वारा साइडिंगों के निर्माण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं थी, निर्माण में विलम्ब का आंकलन नहीं किया जा सका। 10 क्षेत्रीय रेलवे में 32 साइडिंग (55 में से के संबंध में निर्माण की अवधि के संबंध में कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था। बचे हुए 12 साइडिंगों (उपरे-3, दपूरे-4, पमरे-1 और परे-3 के निर्माण के समापन के लिए लिया गया समय 67 दिनों से 2182 दिनों के बीच रहा।
- (पैरा 2.1.7.1.2 बी)
- ख. 7 साइडिंगों में, साइडिंगों के शुरू करने के पहले सीआरएस मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी।
- (पैरा 2.1.7.1.3)
- ग. 26 साइडिंग में प्रक्षेपण के संदर्भ में ट्रैफिक में कमी 50 प्रतिशत से अधिक थी। सभी आंचलिक रेलवे में समीक्षा की अवधि के दौरान प्रक्षेपित ट्रैफिक को प्राप्त करने में न्यूनता का कारण 12 क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों में नहीं पाया गया। आगे इस संदर्भ में कोडल प्रावधान देने के बावजूद साइडिंग से उत्पन्न होने वाले ट्रैफिक राशि की समीक्षा के लिए रेलवे प्रशासन ने कोई प्रयास नहीं किए।
- (पैरा 2.1.7.1.5)
- घ. 31.3.2014 तक आठ क्षेत्रीयरेलवे में 18 निजी साइडिंग मालिकों से वूसलीयोग्य 56.27 करोड़ की सर्वेक्षण एवं निरीक्षण प्रभार (कोडल प्रभार) राशि बकाया थी
- (पैरा 2.1.7.1.6)
- II लेखापरीक्षा ने परिचालन में नहीं होने वाली साइडिंग को बंद करने से संबंधित मुद्दों के अलावा रेलवे और साइडिंग मालिक के बीच हुआ करार की सम्पूर्णता और साइडिंग परिचालनों के प्रभावीपन की जांच की। यह देखा गया कि:-



- (क) (i) 16 साइडिंग मालिकों के साथ करार 31 मार्च 2014 तक निष्पादित नहीं किया गया। 13 ज़ोन में 53 साइडिंग के संदर्भ में संशोधित फॉर्मेट में रेलवे बोर्ड के जुलाई 2005 के आदेशों के अनुसार नए करार निष्पादित नहीं किए गए आगे, छह ज़ोन में 31 वर्तमान साइडिंग में करारों के निष्पादन में भी विलम्ब देखा गया।
- (ii) साइडिंग के परिचालन की प्रभावित करते हुए 59 लेखा कार्यालयों और 134 सेवारत स्टेशनों के पास में करारों की प्रतियां उपलब्ध नहीं थी। (पैरा 2.1.7.2.1)
- (ख) विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित 293 निजी साइडिंग<sup>4</sup> में से 111 संबंधित साइडिंग कार्यालयों ओर 83 साइडिंग विभागीय कार्यालयों क्षेत्रीय मुख्यालय पर 113 साइडिंग के संबंध में साइडिंग करार भूमि लाइसेंस करार, साइडिंग पंजिका पायलट गतिविध पंजिका आदि जैसे दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे। आगे 25 निजी साइडिंग के असुलझे मुद्दे विवाद को सुलझाने के लिए संबंधित विभागों द्वारा सभाओं का आयोजन नहीं किया गया। (पैरा 2.1.7.2.2)
- (ग) हालांकि 155 (293 में से) चयनित साइडिंग में दो या अधिक रिक प्रतिदिन संभाला कोई सिक लाइन/रेलगाड़ी जांच लक्ष्य साइडिंग के प्रदान नहीं की गई। रेलगाड़ी जांच बिंदु की गैर-उपस्थिति में रेलवे के लिए, साइडिंग परिसर के भीतर भारवाहन यदि कोई हो क्षति या कमी का आंकलन करता को संभव नहीं था। 45 साइडिंग में ट्रिपलर प्रदान नहीं गये थे जिसने इन साइडिंग पर सुचारु चढ़ाई/उतराई परिचालनों को प्रभावित किया। पीओएल साइडिंग में विशिष्ट सुरक्षा संबंधी सुविधाओं के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों का 38 में से 15 पीओएल साइडिंग में अनुगमन नहीं किया गया। (पैरा 2.1.7.2.3)
- (घ) रोलिंग स्टॉक के उपयोग में सुधार करने के लिए ग्राहकों को अपनी साइडिंग से मालगाड़ियों की तुरंत मंजूरी के उद्देश्य से जुलाई 2004 में इंजन ऑल लोड (ईओएल) योजना शुरू की गई थी। 31.3.2014 तक योजना केवल 42 साइडिंग (अध्ययन हेतु चयनित कुल 293 में से) में शुरू की गई थी। इन साइडिंग में ईओएल योजना से साइडिंग से रिकों की शीघ्र परिचालन में वास्तविक सहायता नहीं मिल पाई जिससे योजना शुरू करने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ। (पैरा 2.1.7.2.4)
- (ङ) साइडिंग प्रभारों, भूमि लाइसेंस शुल्क, अनुरक्षण प्रभारों, इंजन किराया प्रभारों, भूमि लाइसेंस शुल्क, स्टॉफ लागत, क्षति एवं ह्रास प्रभारों आदि पर रेलवे के बकाए

<sup>4</sup> 238 वर्तमान निजी साइडिंग और 55 नई निजी साइडिंग सहित विस्तृत अध्ययन के लिए चयनित 293 निजी साइडिंग 2009 से 2014 के दौरान नित हुई थी।

की समय पर वसूली नहीं की गई थी जिसके परिणामस्वरूप 31.03.2014 तक बकाए (₹ 241.58 करोड़) का एकत्रीकरण हुआ। अप्रैल 2009 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान चयनित 293 साइडिंग के प्रति प्रोदभूत ₹ 2004.35 करोड़ के विलम्ब शुल्क के प्रति 31 मार्च 2014 तक ₹ 62.57 करोड़ का वसूलीयोग्य बकाया रखते हुए और 603.38 करोड़ (30 प्रतिशत) का छूट दिया गया ₹ 1338.40 करोड़ की वसूली की गई थी।

(पैरा 2.1.7.2.5)

(च) (i) दपूरे और उपरे में आठ समाप्त साइडिंग के संबंधमें भूमि लाइसेंस फीस ओर विखण्डन प्रभार के कारण ₹ 59.70 करोड़ की राशि बकाया थी।

(ii) 76 साइडिंग जो कि 10 वर्षों की अवधि तक हालांकि परिचालन में नहीं थी, अधिसूचना जारी करने द्वारा वाणिज्यिक विभाग द्वारा समापन के लिए अभी भी अधिसूचित की जानी थी। आगे, साइडिंग मालिकों से सभी वसूली योग्य प्राप्त राशि के कारण 19 ऐसी साइडिंग के विरुद्ध ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी।

(पैरा 2.1.7.2.6)

(छ) 2004 में रेलवे बोर्ड का निर्देश लागू होने के बावजूद 76 निजी साइडिंग को अपने परिसरों में अभी भी तुलाचौकियां लगाई जानी हैं। 44 साइडिंग के संबंध में न तो साइडिंग परिसरों में न ही किसी मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलाचौकियां थी। 32 साइडिंग के संबंधमें ओवरलोडिंग के ट्रैक की क्षति के जोखिम को बढ़ाते हुए साइडिंग परिसरों से 3 से 390 किलोमीटर तक की दूरी पर मार्गस्थ तुलाई सुविधा प्रदान की गई थी।

(पैरा 2.1.7.2.7)

### 2.1.2 प्रस्तावना

साइडिंग का निर्माण स्टेशनों पर सामानों की सम्हलाई से बचने और उत्पादन/खपत स्थल और रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय दुलाई में सहायता प्रदान करने के लिए किया जाता है। 31.03.2014 तक भारतीय रेल के पास 1211 साइडिंग है जिसमें 835 निजी साइडिंग 182 साहयक साइडिंग थी ओर शेष में मिलिट्री और विभागीय साइडिंग शामिल हैं। 31 मार्च 2009 तक रेलवे के पास 125 नई साइडिंग जोड़ने 49 साइडिंग बंद करने के साथ 835 निजी साइडिंग थी ओर 2009 से 2014 की अवधि के दौरान 76 साइडिंग में नहीं थी (हालांकि बंद घोषित नहीं की गई), 31 मार्च 2014 तक 835 निजी साइडिंग प्रचालन में थी।

(अनुबंध-1)

बजार परिवर्तन और ग्राहकोंकी आवश्यकता के अनुसार नई साइडिंग खोली जाती है और पुरानी बंद कर दी जाती है और ध्वस्त कर दी जाती है। तथा रेलवे साइडिंग में ग्राहकों को प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं पर प्रभार लगाता हैं। साइडिंग के प्रबंधन में सुधार लाने और अधिकतम राजस्व वूसली के लिए 2005 और 2012 में रेलवे बोर्ड द्वारा साइडिंग नियमों को सरल बना दिया गया। सितम्बर 2000 से पूर्व निजी साइडिंग के संबंध में निर्माण एवं उनके अनुरक्षण प्रभारों की कुल लागत साइडिंग मालिकों द्वारा वहन किया जाना था। हालांकि मार्च 2005 में साइडिंग नियमों के सरलीकरण<sup>5</sup> के लागू होन के पश्चात साइडिंग के अनुरक्षण के साथ-साथ निर्माण में लागत साझाकरण व्यवस्थाओं को लागू करते हुए भारतीय रेल की साइडिंग नीति में महत्वपूर्ण परिवर्तन किए गए हैं।

रेलवे साइडिंग को चलानेके लिए रोलिंग स्टॉक (वैगन, रेल इंजन) जैस संसाधन और श्रमबल आदि की तैनाती करता है। इसलिए रेलवे के लिए यह अनिवार्य है कि साइडिंग में परिचालनों की विभिन्न स्तरों पर प्रभावी मॉनीटरिंग की जाए। पिछले पांच वर्षों मे विभिन्न साइडिंग और समान शेडों से भारतीय रेल की माल लोडिंग और आय इस प्रकार थी:

तालिका 2.1: भारतीय रेल में लोडिंग और मालभाड़ा आय

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
1	2	3	4	5	6
यातायात दुलाई आय (₹ करोड में)	58,501.68	62,844.72	69,547.59	85,262.58	93905.69
आईआर की कुल माल लोडिंग (मिलियन टन)	887.79	921.73	969.05	1008.09	1051.64

स्रोत: संबंधित वर्ष की भारतीय रेल की वार्षिक पुस्तिका

निजी साइडिंग से आय का भारतीय रेल की दुलाई आय में मुख्य भाग है।

<sup>5</sup> जहां नवीन और वर्तमान साइडिंग का रख रखाव दल द्वारा किया जाता है रेलवे जांच प्रभार नहीं लगाता। वर्तमान तथा नवीन साइडिंग की ओएचई रख रखाव लागत रेलवे द्वारा विन की जाती है नई और वर्तमान साइडिंग के मामले में सी एव डब्ल्यू की जांच की लागत रेलवे द्वारा वहन की जायेगी इओएन साइडिंग के मामलेमेंपूर स्टों की लागत रेलवे क्षरा वहन की जायेगी वाई संपर्क सेवारत स्टेशनों पर अतिरिक्त लाइन क्रॉसिंग स्टेशन आदि सुविधाओंकी पूंजी लागत पूर्ण रूप से रेलवे द्वारा वहन की जायेगी

### 2.1.3 लेखापरीक्षाउद्देश्य

इस निष्पादन लेखापरीक्षा का उद्देश्य यह व्यवहारिक आवश्यकता प्राप्त करना था कि:-

1. क्या नई निजी साइडिंगों को निर्धारित नियमावली एवं प्रक्रियाओं का पालन करते हुए निर्मित एवं शुरू किया गया था
2. यह देखने के लिए प्रभावी तंत्र था कि:- क्या
  - मौजूदा साइडिंग के साथ-साथ नई साइडिंग के परिचालन एवं अनुरक्षण तथा साइडिंग मालिकों से बकाया राशि की वसूली की गई।
  - बंद पड़ी साइडिंग का समुचित समापन किया गया

### 2.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यपद्धति तथा नमूना

2009-10 से 2013-14 तक पांच वर्षों की समीक्षा की गई थी अध्ययन में नई साइडिंग के निर्माण एवं स्थापन के संबंधित मुद्दों का विश्लेषण मौजूदा और नई निजी साइडिंग का प्रचालन एवं प्रबंधन साइडिंग के भीतर दुर्घटनाओं और हानि विभिन्न के निर्धारण एवं वसूली सहित करार का निष्पादन तथा विभिन्न स्तरों पर मॉनीटरिंग और सभी गतिवधि केंद्रों पर अभिलेखों का अनुरक्षित शामिल था।

रेल मंत्रालय के विभिन्न निदेशालयों<sup>6</sup> द्वारा जारी की गई निजी साइडिंगों के प्रबंधन के प्रति दिशानिर्देशों एवं अनुदेशों से संबंधित अभिलेखों में नीति निरूपण शामिल था और उनके कार्यान्वयन हेतु जोनों को जारी किए गए निर्देशों की जांच की गई थी। क्षेत्रीय एवं डिवीजनल स्तर पर इन निर्देशों के कार्यान्वयन की भी चयनित साइडिंगों के संबंध में समीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल में चालू 835 निजी साइडिंगों में से विस्तृत संवीक्षा के लिए 238 मौजूदा निजी साइडिंगों और 55 नव निर्मित साइडिंगों का चयन किया गया था (अनुबंध II)। साइडिंगों का चयन यातायात संभाल की मात्रा के आधार पर किया गया है। 2009-14 के दौरान बंद की गई 49 निजी साइडिंगों के 100 प्रतिशत की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई थी। ऐसी 76 साइडिंग जो की प्रचालन में नहीं थी (हालांकि बंद घोषित नहीं की गयी) को भी इस समीक्षा में शामिल किया गया है। नमूना चयन के ब्यौरे परिशिष्ट-I में दिए गए हैं।

निजी साइडिंगों के निर्माण, रख-रखाव और प्रचालनों में शामिल विभिन्न प्राधिकरणों की भूमिकाओं तथा जिम्मेदारियों के ब्यौरे परिशिष्ट-II में दिए गए हैं।

<sup>6</sup> सीविल इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल तथा सिग्नलिंग एवं दूरसंचार

### 2.1.5 लेखापरीक्षा मानदंड

इस निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए अपनाए गए लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत निम्नलिखित हैं:

- (i) इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता, भारतीय रेल वाणिज्यिक नियम पुस्तक, भारतीय रेल प्रचालन नियम पुस्तक तथा मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अंतर्गत निर्धारित प्रावधान
- (ii) निजी साईडिंगों के निर्माण, उपयोगिता, रख-रखाव और साईडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों के उदग्रहण पर रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे से जारी दिशानिर्देश/अनुदेश
- (iii) उदारीकृत साईडिंग नियमावली, 2005-2012

### 2.1.6 आभार

लेखापरीक्षा सभी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा दिए गए सहयोग तथा सहायता के लिए आभार प्रकट करती है। एन्ट्री कॉन्फ्रेंस अक्टूबर 2014 में रेल मंत्रालय के प्रतिनिधियों के साथ आयोजित किया गया था।

इस विषय पर अप्रैल 2015 में रेल मंत्रालय को ड्राफ्ट समीक्षा रिपोर्ट जारी की गई थी। रेलवे बोर्ड में 08 जुलाई 2015 को आयोजित एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान अतिरिक्त सदस्य (वित्त) तथा वाणिज्यिक एवं इंजीनियरिंग निदेशालय के अधिकारियों के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं सिफारिशों पर चर्चा की गई थी। जोन में भी संबंधित प्राधिकारियों के साथ क्षेत्रीय रेलवे में भी प्रधान निदेशक लेखापरीक्षा द्वारा समान एक्जिट कांफ्रेंस किया गया था। रेल मंत्रालय का उत्तर प्रतिक्षित है (जून 2015)।

### 2.1.7 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

भारतीय रेल में निजी साईडिंगों के प्रबंधन की निष्पादन लेखापरीक्षा के परिणामों को निम्नलिखित भागों में दिया गया है.

- नई साईडिंगों का निर्माण
- साईडिंगों प्रचालन तथा साईडिंग संबंधी प्रभारों की वसूली
- निष्कर्ष तथा सिफारिशें

### लेखापरीक्षा उद्देश्य I

क्या नई निजी साइडिंग को निर्धारित नियमावली एवं प्रक्रियाओं का पालन करते हुए निर्मित एवं शुरू किया गया था ?

#### 2.1.7.1 नई निजी साइडिंगों का निर्माण

##### 2.1.7.1.1 नई निजी साइडिंगों के निर्माण हेतु प्रक्रियाएं

रेल मंत्रालय ने नई निजी साइडिंगों के निर्माण के लिए विस्तृत दिशानिर्देश दिए हैं। नई निजी साइडिंग को खोलने में रूची रखने वाली निजी पार्टी को निजी साइडिंग के निर्माण हेतु प्रस्ताव के साथ औपचारिक रूप से रेलवे के पास जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (दिसम्बर 2004). के अनुसार प्रस्ताव को प्रस्तुत करने से पहले पार्टी को रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी<sup>7</sup>) अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिए। यदि किसी मामले में, केवल एक क्षेत्रीय रेलवे शामिल है तब क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य यातायात नियोजन प्रबंधक को आरटीसी जारी करने की शक्ति दी गई है। हालांकि, यदि एक से अधिक क्षेत्रीय रेलवे शामिल हैं तब रेलवे बोर्ड का अनुमोदन आवश्यक है। आरटीसी प्राप्त करने के लिए पार्टी को प्रक्षेपित यातायात के ब्यौरे-पण्य-वार आउटवार्ड और या इनवार्ड रेक, अवश्य प्रस्तुत करने चाहिए। लाइन क्षमता की उपलब्धता तथा प्रचालनात्मक व्यवहार्यता सहित विभिन्न मापदंडों के आधार पर क्षेत्रीय रेलवे प्रारंभ में निजी साइडिंगों की व्यवहार्यता का निर्धारण करती है और आरटीसी को सीटीपीएम/रेलवे बोर्ड द्वारा क्षेत्रीय रेलवे के परामर्श से जारी किया जाता है। निजी साइडिंगों के निर्माण हेतु प्रस्ताव को प्रस्तुत करने वाली पार्टियों से सर्वेक्षण/योजनाओं, अनुमानों और अंतिम निरीक्षण के अनुमोदन के प्रति साइडिंग के निर्माण की लागत का 4 प्रतिशत जमा कराना अपेक्षित है जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:-

- सर्वेक्षण करने और आरटीसी देने के लिए पार्टी के प्रस्ताव के अनुमोदन चरण पर परियोजना की लागत का 1 प्रतिशत
- सर्वेक्षण/योजना तथा अनुमानों के अनुमोदन देने के चरण पर परियोजना की लागत का 1 प्रतिशत;

<sup>7</sup> परिवहन मंजूरी का तात्पर्य साइडिंग की स्थापना और रेलवे प्रणाली पर माल ढुलाई हेतु अनुमति है

- यह सनिश्चित करने के लिए कि कार्य को रेलवे द्वारा अनुमोदित योजना और विनिदेशों के अनुसार किया गया है, साइडिंगों के निरीक्षण के समय पर शेष 2 प्रतिशत

विस्तृत प्रक्रिया को दर्शाते प्रवाह संचित्र को परिशिष्ट-III में दिया गया है।

साइडिंग के प्रवर्तन तथा यातायात हेतु खालने से पूर्व क्षेत्रीय रेलवे से भी अनिवार्य रूप से रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) की मंजूरी प्राप्त करना भी अपेक्षित है जैसाकि भारतीय रेलवे स्थायी रेलपथ नियम पुस्तक के अध्याय XIII के पैरा 1302 में अनुबंधित है।

अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे पर 125 साइडिंगों का निर्माण किया गया था। लेखापरीक्षा ने विस्तृत समीक्षा के लिए 55 (44 प्रतिशत) नवनिर्मित साइडिंगों का चयन किया था। लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई 55 नई साइडिंग<sup>8</sup> में से 12 साइडिंग<sup>9</sup> (22 प्रतिशत) का निर्माण निक्षेप कार्य के रूप में सात क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया गया था और तेरह क्षेत्रीय रेलवे में 43<sup>10</sup> (78 प्रतिशत) साइडिंगों का निर्माण रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से किया गया था।

#### 2.1.7.1.2 साइडिंगों की अनुमोदन प्रक्रिया और निर्माण में विलंब

रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में निर्मित की गई 12 साइडिंगों तथा रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी पार्टियों द्वारा 43 साइडिंगों के निर्माण की स्थिति पर समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला

#### क रेलवे द्वारा साइडिंगों के निर्माण में विलंब

सर्वेक्षण से निर्माण के समापन तक छह माह से 1 वर्ष की समय सीमा को रेलवे बोर्ड द्वारा उन मामलों में निर्धारित किया गया था जहां साइडिंग का निर्माण रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में किया गया है। रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में निर्मित की गई 12 साइडिंग में से 7 साइडिंग<sup>11</sup> के संबंध में निर्माण को पूरा करने में लिए गए समय से संबंधित अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे। उपर में दो साइडिंगों के संबंध में (जे.के.सीमेंट तथा इंदिरा गांधी सुपर थर्मल पावर प्राजेक्ट

<sup>8</sup> समीक्षा अवधि के दौरान निर्मित 51 और इससे पूर्व निर्मित चार, किन्तु समीक्षा अवधि के दौरान खोलें गए

<sup>9</sup> उपरे(3), उपरे(1), दरे(1), उसीरे(3), उरे(1), दरे(1), और परे(2)

<sup>10</sup> उपरे(3), दमरे(4), दरे(4), परे(3), मरे(5), उरे(2), दपरे(5), पूरे(5), दपूमरे(3), पमरे(2), पूतरे(2) और दपरे(5)

<sup>11</sup> पूमरे-1, उसीरे-4, उरे-1 और परे-1

झारखी) सर्वेक्षण से साइडिंग के निर्माण को पूरा करने में लिया गया समय 286 और 319 के बीच था और निर्धारित समय अवधि के अनुसार था। उपरे, दरे और पूर में प्रत्येक में साइडिंग निर्माण को छह माह से एक वर्ष की निर्धारित सीमा से अधिक में पूरा किया गया था। इनमें से भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई<sup>12</sup>) हेतु दक्षिण रेलवे द्वारा निर्मित एक साइडिंग के निर्माण को पूरा करने में 27 वर्षों से अधिक का विलंब देखा गया था। रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध कराए गए अभिलेख में विलंब के कारण नहीं पाए गए थे।

### ख निजी पार्टियों द्वारा साइडिंगों के अनुमोदन तथा निर्माण में विलंब

रेलवे बोर्ड ने प्राथमिक योजना के अनुमोदन हेतु सर्वेक्षण के लिए दो माह की समय सीमा तथा चार माह के अंदर विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अंतिम अनुमोदन को निर्धारित किया है। तथापि, साइडिंग के निर्माण को पूरा करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।

- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को केवल 7 साइडिंग (म.रे.-3, पू.रे.-1, दपरे-1 और द.पू.म.रे.-2) के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 120 दिनों की समय सीमा में अनुमोदित किया गया था। सीटीएमपी द्वारा विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन में लिए गए समय पर जानकारी 8 साइडिंगों (उ.प.रे.-2, द.प.रे.-4, पू.त.रे.-2) के संबंध में संबंधित रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
- 25 साइडिंगों के संबंध में प्रस्तुति की तारीख से विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन में लिया गया समय 120 दिनों (चार माह) की निर्धारित समय सीमा से अधिक 45 दिनों और 1500 दिनों के बीच था। तीन साइडिंगों (उरे-1, दरे-1 एवं परे-1) के संबंध में विलंब 1500 दिनों से अधिक था। ऐसे विलंबों के परिणामस्वरूप उपयोग न की जा सकी यातायात संभावना रेलवे के लिए इसे अर्जन को बढ़ाने हेतु लुप्त अवसर है। दक्षिण रेलवे में हिन्दुस्तान पेट्रोलियम निगम लिमिटेड (एचपीसीएल) साइडिंग के मामले में विस्तृत अनुमान को साइडिंग के निर्माण के समापन की तारीख से 710 दिनों के बाद रेलवे द्वारा अनुमोदित किया गया था। विस्तृत अनुमान के अनुमोदन के बिना निर्माण को शुरू करने के कारणों को रेलवे प्रशासन द्वारा बताया नहीं गया था।
- लेखापरीक्षा में अध्ययन से पता चला कि निर्माण की अवधि से संबंधित कोई अभिलेख तेरह क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी

<sup>12</sup> भारतीय खाद्य निगम लिमिटेड साइडिंग, एमवीकेएफ



पार्टियों द्वारा निर्माण की गई 43 साइडिंगों में से 10 क्षेत्रीय रेलवे में 31 साइडिंगों के संबंध में उपलब्ध नहीं कराए गए थे, शेष 12 साइडिंगों (उ.प.रे.-3, द.पू.रे.-5, प.म.रे.-1 और प.रे.-3) के निर्माण के पूरा करने के लिए लिया गया 67 दिनों से 2182 दिनों के बीच था। निर्माण के देरी के परिणामस्वरूप आईआर द्वारा आय की क्षमता का उपयोग नहीं किया जा सका।

#### 2.1.7.1.3 रेल यातायात मंजूरी और रेलवे सुरक्षा आयुक्त की मंजूरी

रेलवे बोर्ड दिशानिर्देशों के अनुसार (दिसम्बर 2004), प्रस्ताव को प्रस्तुत करने से पूर्व पार्टी को रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी) अवश्य प्राप्त करनी चाहिए। लेखापरीक्षा में संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- तीन साइडिंगों (इंदिरा गांधी सूपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट झारखी उ.प.रे. झज्जर पावर लिमिटेड तथा भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई), मवेलीककाडा) के संबंध में, दक्षिण रेलवे में यद्यपि, सीटीपीएम द्वारा रेल यातायात मंजूरी नहीं दी गई थी फिर भी ये साइडिंग अगस्त 2011 से प्रचालन में थी। इस संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया है।
- जैसाकि भारतीय रेल स्थायी रेलपथ, नियम पुस्तक के अध्याय XIII के पैरा 1302 में अनुबंधित है, चालू लाइनों के लिए किसी संवर्धन, विस्तारण या बदलावों के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त की मंजूरी आवश्यक है। चयनित 55 नव निर्मित निजी साइडिंगों की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि 7 साइडिंग<sup>13</sup> के संबंध में साइडिंगों को शुरू करने से पहले सीआरएस मंजूरी नहीं ली गई थी। चूंकि, प्रवर्तन पर साइडिंग को प्रचालनों हेतु मुख्य लाइन से जोड़ दिया गया था, इस अनिवार्य मंजूरी को प्राप्त करने में विफलता गाड़ी प्रचालनों की सुरक्षा के साथ समझौता है। सीआरएस मंजूरी के संबंध में 9 क्षेत्रीय रेलवे में 23 साइडिंग<sup>14</sup> से संबंधित ब्यौरे रेलवे प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

#### 2.1.7.1.4 सम्पूर्ण निर्माण लागत

जैसाकि पैरा 2.1.7.1.1 में निर्दिष्ट किया गया है, अध्ययन हेतु चयनित 55 नव निर्मित साइडिंगों में से 12 को रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में निर्मित किया

<sup>13</sup> उपरे-3, उसीरे-1, दरे-1 और मरे-2

<sup>14</sup> दपूरे-5, दपूमरे-3, पूमरे-2, परे-1, दपरे-3, पूरे-5, उसीरे-2, उपूरे-1 और उरे-1

गया था जबकि शेष का निर्माण रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी पार्टियों द्वारा किया गया था। लेखापरीक्षा में अध्ययन से पता चला कि-

- 12 साइडिंगों, जहां साइडिंग का निर्माण रेलवे द्वारा निक्षेप कार्य के रूप में किया गया था, के संबंध में ₹ 2.67 करोड़ की राशि इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन (आइओसी) से अनुदग्रहीत रही। उसीरे में वास्तविक व्यय में पांडु पोर्ट साइडिंग के संबंध में ₹ 12.56 करोड़ की अनुमानित लागत के प्रति ₹ 0.34 करोड़ तक बढ़ोतरी हो चुकी थी जोकि पुनर्निर्धारण तथा साइडिंग मालिक से वसूली हेतु रह गया है। हालांकि, निर्माण की लागत को उ.पू.रे. में दो साइडिंगों में निर्धारित नहीं किया गया था फिर भी निर्माण लागत के ब्यौरे पू.त.रे. में बार थर्मल साइडिंग के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालयों में इंजीनियरिंग विभाग द्वारा उपलब्ध नहीं कराए गए थे।
- जहां तक 43 साइडिंगों के संबंध में निर्माण की सम्पूर्ण लागत के ब्यौरों का संबंध है, निर्माण की सम्पूर्ण लागत 10 क्षेत्रीय रेलवे में 25 निजी साइडिंगों के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग के पास उपलब्ध नहीं थी क्योंकि निर्माण कार्य रेलवे अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से निजी पार्टियों द्वारा किया गया था। (जैसा की पैरा 2.1.7.1.6 में दर्शाया गया है)।

#### 2.1.7.1.5 प्रक्षेपित यातायात की अप्राप्ति और नव निर्मित साइडिंगों में अर्जन की प्राप्ति में कमी

यातायात (वाणिज्यिक) विभाग हेतु भारतीय रेल सहित का पैरा 1808 प्रावधान करता है कि यह सुनिश्चित करने के मद्देनजर सभी साइडिंगों के अर्जन की प्रत्येक रेलवे प्रशासन द्वारा वार्षिक जांच कराई जानी चाहिए कि साइडिंगों, जो काफी अवधि से अलाभकारी रही हैं और उनके प्रतिधारण के औचित्य हेतु रेलवे के लिए पर्याप्त यातायात लाने की संभावना नहीं है, को प्रतिधारण नहीं किया जाएगा ऐसी जांच करते समय, किसी विशेष वर्ष में यातायात के अलावा विशेष व्यापार में मंदी जैसे कारणों को यह निर्णय लेने में नियंत्रक कारक समझा जाएगा कि साइडिंग को रखा जाना चाहिए या नहीं।

निर्माण की गई और प्रचालन हेतु रखी गई साइडिंगों की आवधिक रूप से जांच की जानी है और यह निर्धारित किया जाना है कि क्या रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी) प्राप्त करते समय प्रक्षेपित यातायात को वास्तव में प्राप्त कर लिया गया है।

यातायात में कमी को पूरा करने के लिये कमी का विश्लेषण और आवश्यक कार्यवाही करनी होगी ताकि साइडिंग अनुमानित यातायात प्राप्त कर सके।

रेलवे बोर्ड से रेल यातायात मंजूरी लेते समय अनुमानित यातायात की तुलना में अप्रैल 2009 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान भारतीय रेल में निर्मित 55 चयनित नई निजी साइडिंग में से 45 साइडिंग्स<sup>15</sup> द्वारा प्राप्त माल लदान से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- 13 क्षेत्रीय रेलवे में बाहरी यातायात से निपटने के लिये 32 नई निर्मित साइडिंग्स<sup>16</sup> में अनुमानित 126692 रैकों के प्रति 34920 रैक (27 प्रतिशत) में लदान किया गया था। अनुमानित यातायात को प्राप्त नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 18661.05 करोड़ की संभावित आयकी हानि हुई। 26 साइडिंग्स में, अनुमानों के संबंध में यातायात में कमी 50 प्रतिशत से अधिक थी जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है, 32 साइडिंग्स में संवीक्षा अवधि के दौरान अनुमानित यातायात प्राप्त करने में कमी के कारण संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

तालिका 2.2- अनुमानित यातायात के संदर्भ में यातायात में कमी की सीमा दर्शाता विवरण

यातायात अनुमान के संबंध में संभाले गये यातायात में कमी की सीमा	साइडिंग की संख्या	क्षेत्रीय रेल वार स्थिति	संभावित आय की हानि (₹ करोड़ में)
10 % से 50 %	6	पूरे-2, दरे-1, दपरे-1, दमरे-1, उपरे-1	1031.67
51 % से 75 %	12	पूतरे-2, दमरे-1, परे-1, मरे-2, दपूरे-3, दरे-1, पमरे-1, पूरे-1	11389.20
75 % से अधिक	14	उसीरे-1, मरे-2, दरे-2, दपरे-4, दपूरे-2, परे-1, दपूमरे-1, पूरे-1	6288.90
<b>कुल</b>	<b>32</b>		<b>18661.05</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों में सीटीपीएम कार्यालय एवं साइडिंग के सर्विंग स्टेशन द्वारा रखे गये अभिलेख

<sup>15</sup> संवीक्षा के लिये चयनित 55 नई निर्मित साइडिंग में से, 45 साइडिंग ने बाहरी यातायात संभाला अर्थात् लदान किया गया और मालभाडा एकत्रित किया गया और शेष 10 साइडिंग आंतरिक थी उतराई प्रबंधन और और कोई भी मालभाडा संग्रहण शामिल नहीं हैं।

<sup>16</sup> पूरे-4, दरे-4, दपरे-5, दमरे-1, उपरे-1, पूतरे-2, उपूरे-1, परे-2, मरे-4, दपूरे-5, पमरे-1, उरे-1 और दपूमरे-1

- केवल छह नई निर्मित साइडिंग (परे-1, उसीरे-1, उरे-1, दमरे-1, पमरे-1, पूरे-1) रेल यातायात मंजूरी प्राप्त करते समय अनुमानित अनुसार बाहरी यातायात प्राप्त कर सका।
- सात नई निर्मित साइडिंग (उसीरे-1, दमरे-1, पूमरे-1, दरे-1, उमरे-1 और परे-2) के संबंध में यातायात अनुमान पर जानकारी रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
- रेलवे बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को अपने 2012 के मालभाड़ा विपणन परिपत्र संख्या [खण्ड 9(vi)] में निर्देश दिये कि सभी मण्डलों को शुरू होने के बाद साइडिंग से वार्षिक रूप से निर्गत होने के लिये अनुमानित बाहरी यातायात मात्रा का विश्लेषण करना चाहिये। यह विश्लेषण रेल यातायात मंजूरी (आरटीसी) के लिये आवेदन में मालिक द्वारा अनुमानित यातायात मात्रा के आधार पर होना चाहिये। इस संबंध में, यह देखा गया कि आरटीसी जारी करने के लिये निजी पार्टियों के प्रस्ताव की जांच करते समय, क्षेत्रीय रेलवे ने साइडिंग बनाने की केवल परिचालन व्यवहार्यता को ध्यान में रखा और अनुमानित यातायात की आर्थिक व्यवहारिता को नहीं। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि साइडिंग मालिकों को रेलवे के साथ व्यापार सुनिश्चित करने के संबंध में मानक साइडिंग करार में कोई भी शर्त शामिल नहीं की गई है।

अनुमानित यातायात प्राप्त न करने के मामलों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। रेल प्रशासन के उत्तर/प्रतिक्रियाएँ नीचे दर्शाई गई हैं:

तालिका 2.3- क्षेत्रीय मुख्यालय में रेल प्रशासन की टिप्पणियां दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	रेल प्रशासन की टिप्पणियां
मरे	अनुमानित यातायात में कमी को माल भाड़े में हानि के रूप में संदर्भित नहीं किया जा सकता। निजी साइडिंग्स के लिये प्रदान प्रत्येक कार्य/सुविधा के लिये रेल प्रभार लगाती है। निजी साइडिंग में पूर्ण निवेश उपभोक्ता द्वारा किया जाता है और रेलवे इन साइडिंग्स को बनाने या रखरखाव में कोई व्यय नहीं करती।
पूसीरे	साइडिंग मालिकों द्वारा अनुमानित अनुसार यातायात भविष्य में संयंत्र की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये केवल प्रारंभिक अनुमान है। रेल यातायात मंजूरी में अनुमानित अनुसार यातायात संभालना पार्टी के लिये बाध्यकारी नहीं है।
दरे	निर्माण लागत साइडिंग मालिक द्वारा वहन की जाती है और अनुमानित यातायात केवल पूर्वानुमान है।
दपूरे	रेलवे का निजी साइडिंग्स में कोई निवेश नहीं होता, अनुमानित लागत में कमी के लिये कोई जुर्माना नहीं लगाया जाता है। तथापि, वास्तविक रूप से अनुमानित यातायात में कमी से कोई हानि नहीं होती है।

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे में रेल प्रशासन द्वारा की गई टिप्पणियां

उपरे, दपरे, दमरे, उसीरे में, साइडिंग मालिकों द्वारा अनुमानित यातायात में कमी के कारण सुनिश्चित करने के लिये रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रयास नहीं किये जा रहे थे। अनुमानित यातायात की प्राप्ति में रेलवे द्वारा की गई कार्यवाही और यातायात में कमी के कारण पूरे, उरे, पूमरे, पमरे, उपूरे, दपूमरे के संबंधित रेल प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

उपरोक्त दर्शाता है कि चूँकि निवेश निजी साइडिंग्स द्वारा किया गया है, रेलवे को कोई फर्क नहीं पड़ता चाहे वे नई निर्मित साइडिंग के शुरू होने के बाद अनुमानित यातायात प्राप्त करें या नहीं। ले जाये गये यातायात की आवधिक समीक्षा के लिये स्पष्ट कोडल प्रावधान होने के बावजूद, रेल प्रशासन ने निजी साइडिंग मालिकों द्वारा अनुमानित यातायात प्राप्त न करने के मामले पर कोई कार्यवाही नहीं की।

#### 2.1.7.1.6 अनुमोदन स्तर से जुड़े प्रभारों की कम वसूली

रेलवे के साथ करार करने से पूर्व निजी पार्टी को सर्वेक्षण और अनुमोदन प्रभारों के प्रति कोडल प्रभारों<sup>17</sup> के रूप में साइडिंग के निर्माण की लागत का 4 प्रतिशत भुगतान करना होता है। 55 नई निर्मित साइडिंग में से जमा कार्यों के अनुसार रेलवे द्वारा निर्मित 12 साइडिंग के संबंध में परियोजना की लागत के साथ कोडल प्रभारों की अग्रिम वसूली की गई थी। निजी पार्टियों (रेलवे द्वारा अनुमोदित सलाहकारों के माध्यम से) निर्मित 43 साइडिंग के संबंध में कोडल प्रभारों की वसूली से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा निम्नलिखित का पता चला:

- सात क्षेत्रीय रेलवे में 18 साइडिंगों (उपरे-1, मरे-2, दपूरे-4, पमरे-1, दपूमरे-1, दरे-04 और दमरे-05) के संबंध में अपेक्षित कोडल प्रभार सही से लगाये और वसूले गये थे।
- पैरा 2.1.7.1.4 यह उल्लेख किया गया है कि 10 क्षेत्रीय रेलवे के 25 निजी साइडिंग के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग के पास निर्माण की समाप्ति राशि का विवरण उपलब्ध नहीं था। इस प्रकार, निर्धारण लागत के 4 प्रतिशत के आधार पर वसूलीयोग्य ₹ 60.76 करोड़ राशि के कोडल प्रभारों का निर्धारण किया गया। जिसमें से ₹ 4.49 करोड़ की वसूली की गई है तथा 31.03.2014 तक ₹ 56.27 करोड़ की राशि की अभी भी निजी साइडिंग मालिकों से वसूली की जानी है।

<sup>17</sup> कोडल प्रकार सर्वेक्षण एवं निरीक्षण प्रभार है (निर्माण की लागत का 4 प्रतिशत)

### लेखापरीक्षा उद्देश्य II

क्या निरीक्षण के लिये प्रभावी तंत्र मौजूद था:-

1. मौजूदा नई साइडिंग के साथ-साथ उनका प्रचालन और रखरखाव और साइडिंग मालिकों से देय राशि की वसूली सुनिश्चित करना।
2. प्रचालन में न होने वाले साइडिंग का उचित रूप से बंद होना।

#### 2.1.7.2 साइडिंग प्रचालन

सक्षम प्राधिकारी द्वारा साइडिंग के निर्माण की मंजूरी लेने से पूर्व भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1823 के संदर्भ में, आवेदक को क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य प्रचालन प्रबंधक के साथ मानक फार्मेट में करार का निष्पादन अपेक्षित है। जुलाई 2005 में, रेलवे ने करार के लिये संशोधित मानक फार्मेट परिचालित किया और सभी साइडिंग जहां पुराना करार था के लिये क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश दिये। नई साइडिंग करार लागू/निष्पादित करते समय, निम्नलिखित निष्कर्षों/शर्तों को ध्यान में रखना था:

- केवल उचित प्राधिकारी जैसा कि रेलवे बोर्ड द्वारा नामांकित हो को निजी पार्टी द्वारा बनाई गई प्रत्येक साइडिंग के लिये रेलवे और साइडिंग मालिक के बीच हुये करार में हस्ताक्षर करने चाहिये।
- मण्डलीय रेल प्रबंधक को संबंधित सेवारत स्टेशनों को करार की प्रमाणित वास्तविक प्रति प्रदान करना अपेक्षित है यह सुनिश्चित करने के लिये कि साइडिंग का वाणिज्यिक मैनुअल, खण्ड-II के पैरा 2503 के संदर्भ में करार के प्रावधानों के अनुसार प्रबंधन किया जा रहा है।

#### 2.1.7.2.1 साइडिंग करार

साइडिंग करार में ना केवल साइडिंग परिचालन एवं रखरखाव से संबंधित नियम एवं शर्तें दी जाती हैं अपितु विभिन्न शुल्कों के निर्धारण एवं वसूली की व्यवस्था भी दी गई है तथपि, करार इस प्रकार करार मुख्य मापदंड है जिसके प्रति साइडिंग का सुगम एवं समुचित संचालन का निर्णय लिया जा सकता है।

293 चयनित निजी साइडिंग के साथ करार के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- छह क्षेत्रों में 31 निजी साइडिंग<sup>18</sup> के संबंध में करार की प्रतियां संवीक्षा के लिये लेखापरीक्षा को बिल्कुल भी उपलब्ध नहीं कराई गई थी।
- 16 साइडिंग<sup>19</sup> मालिकों के साथ करार 31 मार्च 2014 (अनुबंध-III) तक निष्पादित नहीं किये गये थे। पूमरे में, 2 तेल कंपनियों सहित 12 साइडिंग मालिकों के साथ करार 1 खाद्यान्न और 9 कोयला कंपनियों अभी भी अंतिम रूप देना बाकी हैं। उपरे में, एक साइडिंग की लागत के जमा के संबंध में कुछ विवाद था। दपरे में एक साइडिंग के मामले में, रेल प्रशासन ने करार हस्ताक्षरित करने के लिये पार्टियों के सक्षम मुद्दा उठाया था। पूसीरे में दो साइडिंग के संबंध में अभिलेखों पर कारण उपलब्ध नहीं थे।
- छह क्षेत्रों में 31 मौजूदा साइडिंग<sup>20</sup> के संबंध में करार के निष्पादन में विलम्ब की सीमा नीचे सारणीबद्ध है:-

तालिका 2.4- निजी साइडिंग के संबंध में करार के निष्पादन में विलम्ब

विलम्ब की सीमा	साइडिंग्स की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे
1	2	3
2 से 18 माह	9	पूमरे-2, दपूरे-1, दपरे-5, परे-1
2 वर्ष से 15 वर्ष	13	पूमरे-4, उपरे-1, दपूरे-1, दपरे-3 और पमरे-4
15 से 48 वर्ष	9	दपूरे-5, दपरे-1 और पमरे-3

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक कार्यालय द्वारा रखे गए अभिलेख

- 13 क्षेत्रों में 53 साइडिंग्स<sup>21</sup> में नये करार संशोधित फार्मेट में निष्पादित नहीं किये गये थे, जैसा रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2002/सीई-1/एसपी/1 दिनांक 12.07.2005 के अंतर्गत अपेक्षित था। नये करारों का निष्पादन न करने का कारण संशोधित फार्मेट में साइडिंग मालिकों द्वारा करार हस्ताक्षरित न करना (उरे-4, पूमरे-7, दपूमरे-7 और परे-3), करार का निष्पादन प्रक्रियाधीन होना (मरे-2, दमरे-1) और नये करार की कुछ शर्तों में परिवर्तन पर विवाद (उमरे-1) था। इसके अतिरिक्त, 6 क्षेत्रों में 26 साइडिंग्स<sup>22</sup> के संबंध में अभिलेखों में कोई कारण नहीं पाया गया था।

<sup>18</sup> पूरे-17, दपूरे-8, दरे-1, उपूरे-1, उरे-1, और पूसीरे-3

<sup>19</sup> पूमरे-12, पूतरे-2, उपरे-1 और दपरे-1

<sup>20</sup> पूमरे-4, उपरे-1, दपूरे-8, दपरे-11, पमरे-6, परे-1

<sup>21</sup> मरे-2, पूमरे-7, उपूरे-5, उपरे-2, उसीरे-2, उरे-6, दमरे-1, दपूरे-6, दपरे-1, पमरे-10, परे-3, दपूमरे-7, उमरे-1

<sup>22</sup> उपूरे-5, उपरे-2, उसीरे-2, दमरे-6, दपरे-1, पमरे-10

- 2009-14 के दौरान पांच क्षेत्रों में 12 नई निर्मित निजी साइडिंग<sup>23</sup> के मामले में, संशोधित फार्मेट में करार विलम्ब से निष्पादित किये गये थे। तीन साइडिंग (मरे-1 और दपूरे-2) में करार के निष्पादन में विलम्ब 28 से 45 माह के बीच का था।
- मार्च 2007 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी 2007 मालभाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 06 के संदर्भ में, मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/मालभाड़ा विपणन(सीसीएम/एफएम) निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार हस्ताक्षरित के लिये नियत प्राधिकारी थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि छह क्षेत्रों में केवल 33 करार<sup>24</sup> सीसीएम/एफएम द्वारा हस्ताक्षरित थे। अन्य करार मुख्य यातायात योजना प्रबंधक (सीटीपीएम) अन्य अधीनस्थ प्राधिकारियों जैसे उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक(उप सीसीएम), अधिकारी विशेष इयूटी (ओएसडी), मण्डलीय रेलवे प्रबंधक (डीआरएम), अतिरिक्त मण्डलीय रेलवे प्रबंधक (एडीआरएम) और वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधन (वरि. डीसीएम) आदि द्वारा हस्ताक्षरित किये गये थे।

#### 2.1.7.2.2 अभिलेखों का उचित अनुरक्षण और आवधिक समीक्षा बैठके

यह अत्यधिक अनिवार्य है कि निजी साइडिंग के संबंध में उचित अभिलेख क्षेत्रीय मुख्यालय के साथ-साथ मण्डलीय स्तर पर अनुरक्षित किये जाने चाहिये। विभिन्न स्तरों पर प्रभावी निगरानी के लिये उचित दस्तावेजीकरण आवश्यक है। जैसा कि पहले ही पैराग्राफ 2.1.7.2.1 में बताया गया है कि साइडिंग की बड़ी संख्या के लिये साइडिंग करार का रेलवे बोर्ड द्वारा नये निर्धारित फार्मेट में भी निष्पादन नहीं किया गया था। चयनित साइडिंग में अभिलेखों के अनुरक्षण और उपलब्धता की स्थिति की विस्तृत समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- 59 लेखा कार्यालयों<sup>25</sup> और 134 सेवारत स्टेशनों<sup>26</sup> में करार की प्रति उपलब्ध नहीं कराई गई थी। इसके अतिरिक्त, 13 क्षेत्रीय रेलवेज में 178 साइडिंगों<sup>27</sup> (293 में से) के संबंध में साइडिंग अनुबन्ध में सूचना जैसे अनुबन्ध की

<sup>23</sup> मरे-1, उसीरे-3, दपूरे-3, पूमरे-1, दपरे-4

<sup>24</sup> पूतरे-9, उपूरे-5, उपरे-2, उसीरे-8, दपरे-6, पमरे-3

<sup>25</sup> मरे-1, पूतरे-12, पूरे-17, उपूरे-9, उरे-2, पमरे-1, दरे-9, उमरे-8

<sup>26</sup> मरे-3, पूमरे-7, पूतरे-12, पूरे-17, पमरे-2, पूसीरे-11, उरे-12, दमरे-5, दपूरे-13, दपरे-11, पमरे-12, दपूमरे-16, दरे-4, उमरे-9

<sup>27</sup> म.रे.-14, द.पू.म.रे.-10, उ.सी.रे.-11, प.रे.-14, उ.म.रे.-11, द.प.रे.-12, उ.पू.रे.-10, पू.त.रे.-12, उ.प.रे.-11, द.रे.-23, प.म.रे.-10, द.म.रे.-22, उ.रे.-18



प्रभावी तिथि, प्राथमिक सर्वेक्षण व्यय, किलोमीटर में दूरी, सीई योजना संख्या, भूमि लाइसेंस शुल्क के लिए वसूल किया जाने वाला भुगतान, अनुरक्षण तथा साइडिंग से अन्य प्रभार इत्यादि दर्ज नहीं की गई थी। द.प.रे. में, इन चूकों के कारण दो साइडिंग के संबंध में रेलवे प्रशासन तथा साइडिंग मालिकों के बीच विवाद (अनुरक्षण प्रभारों तथा रेलवे की भूमि की चारदीवारी के संबंध में) हुए थे। इन चूकों से साइडिंगों के संचालनों में विवाद होने के बहुत संभावना है।

- क्षेत्रीय मुख्यालयों के स्तर पर 80 (27.49 प्रतिशत) निजी साइडिंगों तथा मण्डलीय स्तर पर 51 (17.53 प्रतिशत) साइडिंगों के संबंध में साइडिंगों की विस्तृत सूचना (जैसे साइडिंगों का वर्गीकरण, साइडिंगों की कार्यपद्धति, साइडिंग के प्रति बकाया देय इत्यादि) उपलब्ध नहीं थी। दो क्षेत्रीय रेलवे<sup>28</sup>ने प्रत्येक में एक साइडिंग के संबंध में डाटा उपलब्ध नहीं कराया।
- सात क्षेत्रों में अनुबंधों को खुले तथा भावी विवादों के लिए असुरक्षित छोड़ते हुए 81 साइडिंग<sup>29</sup> के मालिकों के साथ संशोधित अनुबन्ध के क्रियान्वयन के समय पर आवश्यक संवर्धन/विलोपन/सुधार/संशोधन शामिल नहीं किये गए थे।
- 11 क्षेत्रों में 32 साइडिंग<sup>30</sup> के प्रारंभ होने की तिथियाँ अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थीं।
- दो क्षेत्रों में निजी साइडिंगों के मालिकों के साथ किये गए 14 अनुबंधों<sup>31</sup> में अनुबंध पर हस्ताक्षर की तिथि उपलब्ध नहीं थी।
- क्षेत्रीय मुख्यालयों में 113 (38.83 प्रतिशत), मण्डलीय कार्यालयों में 83 (28.52 प्रतिशत) तथा संबंधित साइडिंग कार्यालयों में 111 के संबंध में समीक्षा हेतु अपेक्षित दस्तावेज जैसे साइडिंग अनुबंध, भूमि लाइसेंस अनुबन्ध, साइडिंग रजिस्टर, पायलट परिचालन रजिस्टर इत्यादि उपलब्ध नहीं थे।
- रेलवे लेखा विभाग ने 293 चयनित निजी साइडिंगों में से 13 साइडिंगों (4.78 प्रतिशत) के संबंध में बकाया देयों की बिलिंग तथा भुगतान की प्रगति की आवधिक समीक्षा के लिए कोई पहल नहीं की थी। तीन क्षेत्रीय रेलवेज यथा द.रे. पू.त.रे. तथा उ.सी.रे. ने प्रत्येक में एक साइडिंग के संबंध में डाटा प्रस्तुत नहीं किया था। यद्यपि, पू.रे. में 18 साइडिंगों के मामले में बिलिंग के ब्यौरे अभिलेख पर नहीं पाए गए थे। इसके

<sup>28</sup> केमपलस्त कोला साइडिंग- दरे, जयश्री केमिकल- पूतरे

<sup>29</sup> पू.त.रे.-2, द.प.रे.-13, उ.प.रे.-9, द.म.रे.-20, द.पू.म.रे.-19, प.रे.-17, दपूरे-1

<sup>30</sup> म.रे.-2, पू.त.रे.-1, पू.म.रे.-11, पू.रे.-4, उ.पू.रे.-3, उ.सी.रे.-3, उ.रे.-5, उ.प.रे.-1, द.रे.-1, द.पू.म.रे.-1

<sup>31</sup> द.म.रे.-13, प.रे.-1

अतिरिक्त यह देखा गया था कि छह क्षेत्रीय रेलवे<sup>32</sup> के संबंध में लेखा विभाग द्वारा भूमि लाइसेंस शुल्क, सटाफ लागत, मरम्मत तथा रखरखाव लागत इत्यादि के कारण ₹22.14 करोड़ के बिल की मांग नहीं की गई।

- समीक्षा की अवधि के दौरान 293 चयनित निजी साइडिंगों में से 25 (9.53 प्रतिशत) के अनसुलझे मुद्दों/ विवादों को सुलझाने के लिए संबंधित विभागों द्वारा बैठकों की व्यवस्था नहीं की गई थी।
- द.पू.रे. के बोकारो जेपी सीमेन्ट लिमिटेड/ बोकारो में नियंत्रण तंत्र में कमी का मामला देखा गया था। साइडिंग की टपकाडीह स्टेशन द्वारा पूर्ति की जा रही थी जहाँ पू.म.रे. तथा द.पू.रे. के बीच कर्मचारियों का अन्तर परिवर्तन होता था। यह देखा गया था कि इनवार्ड रेक पू.म.रे. के कर्मिदल द्वारा टपकाडीह तक पहुँचाए गए थे, परन्तु साइडिंग पर उनके द्वारा प्रतिस्थापन नहीं किया गया था। द.पू.रे. के कर्मिदल के आने तक रेकों का अवरोधन हुआ था तथा तत्पश्चात अन्ततः उनके द्वारा साइडिंग के अन्दर रखे गए थे। परिणामस्वरूप सारे रेक लगभग प्रतिदिन तीन घण्टों तक अवरुद्ध थे।

### 2.1.7.2.3 साइडिंगों में सुविधायें

साइडिंग में लदान/उतराई हेतु सुविधाएँ साइडिंग मालिकों द्वारा उपलब्ध कराई जानी चाहिए तथा साइडिंगों के निर्विघ्न संचालन हेतु पर्याप्त होनी चाहिए। मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं. 01/2012 का पैरा 6.4 निर्धारित करता है कि नियमित ढुलाई तथा वैगन जाँच सुविधाएँ उपलब्ध कराई जानी चाहिए यदि प्रतिदिन दो अथवा अधिक रेकों का लदान/उतराई हो। मानक साइडिंग अनुबन्ध का पैरा 10 (ए) निर्धारित करता है कि माल के निर्विघ्न तथा समय पर लदान/उतराई हेतु आर.डी.एस.ओ. अनुमोदित विनिर्देशनों के अनुसार उल्टाऊ गाड़ी अथवा कोई अन्य थोक सम्भलाई प्रणाली उपलब्ध तथा प्रारंभ की जानी थी। इसमें रेक के सीधे अभिग्रहण तथा प्रेषण, लदान/उतराई केन्द्र पर मालभाड़ा सम्भलाई इत्यादि हेतु सुविधाएँ शामिल हैं।

चयनित 293 साइडिंगों में अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि:-

- यद्यपि 155 चयनित साइडिंग<sup>33</sup> प्रतिदिन दो अथवा अधिक रेकों की सम्भलाई करती थी, तथापि निजी साइडिंग मालिकों द्वारा साइडिंग के अन्दर कोई सिंक

<sup>32</sup> मरे - ₹ 4.76 करोड़, उपरे - ₹ 2.8953 करोड़, पूतरे - ₹ 0.35 करोड़, दपूरे - ₹ 7.41 करोड़, उरे - ₹ 4.08 करोड़ तथा उसीरे - ₹ 2.65 करोड़

<sup>33</sup> पू.म.रे.-4, पू.रे.-2, उ.प.रे.-4, उ.रे.-20, द.पू.रे.-19, प.रे.-16, उ.म.रे.-1, द.रे.-21, द.म.रे.-17, द.पू.म.रे.-18, पू.त.रे-6, उ.पू.रे-9, प.म.रे-3 तथा द.प.रे.-13

लाईन/ रेल जाँच लाइन उपलब्ध नहीं कराई गई थीं। रेल जाँच केन्द्र की अनुपस्थिति में साइडिंग परिसरों के अन्दर वैगनों को होने वाली क्षति तथा कमी, यदि कोई है, की मात्रा का आंकलन करना तथा चूककर्ता पार्टियों से उसके नुकसान की लागत की वसूली करना रेलवे के लिए संभव नहीं था।

- 45 साइडिंग<sup>34</sup> में मालिकों द्वारा ट्रिपलरर्स नहीं उपलब्ध कराए गए थे जो इन साइडिंगों में निर्विघ्न लदान/उतराई संचालनों को बुरी तरह से प्रभावित कर रही थी क्योंकि लदान संचालन के दौरान रेकों का अवरोधन हो रहा था तथा पार्टियाँ ऐसे अवरोधन के लिए डेमरेज प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी थीं।
- यह देखा गया कि 8 पीओएल साइडिंग (म.रे.-1, पू.म.रे.-3 पू.सी.रे.-2, उ.प.रे.-1 और द.पू.रे.-1) के संबंध में जबकि करार नहीं निष्पादित किए गए थे, दो क्षेत्रीय रेलवे (पू.रे.-3, पू.सी.रे.-1) में 4 पीओएल साइडिंग के संबंध में लेखापरीक्षा को करार की प्रति उपलब्ध नहीं कराई गई। शेष 26 (38 पीओएल साइडिंग<sup>35</sup> में से) के संबंध में करारों की संवीक्षा से पता चला कि:
  - पीओएल यातायात से जुड़ी 15 साइडिंग<sup>36</sup> में उपरोक्त खण्ड करार में शामिल नहीं किए गए थे। इसमें से 5 पीओएल साइडिंग (म.रे.-2, पू.त.रे.-1, उ.म.रे.-2) में जबकि करार में उपरोक्त खण्ड शामिल नहीं किए गए थे, फिर भी पीओएल साइडिंग के लिए अपेक्षित सभी सुविधाओं उपलब्ध कराई गई थी जैसाकि इन साइडिंग के संयुक्त जांच के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा देखा गया।
  - शेष 11 साइडिंग के संबंध में यद्यपि करार में उक्त खण्ड शामिल नहीं किया गया था, आवश्यक सुविधा केवल एक साइडिंग (द.म.रे.-1) में प्रदान की गई थी। 8 क्षेत्रीय रेलवे में 10 पीओएल साइडिंग<sup>37</sup> के संबंध में अपेक्षित सुविधा नहीं प्रदान की गई थी।

<sup>34</sup> पू.म.रे.-12, उ.पू.रे.-1, उ.प.रे.-3, उ.सी.रे.-1, द.पू.म.रे.-3, उ.रे.-6, द.प.रे.-8, द.रे.-9, पू.रे.-1 तथा पू.त.रे.-1

<sup>35</sup> म.रे.-3, पू.त.रे.-1, पू.म.रे.-3, पू.रे.-3, उ.सी.रे.-6, उ.म.रे.-3, पू.म.रे.-3, उ.पू.रे.-3, उ.रे.-2, द.पू.रे.-1, उ.प.रे.-3, द.रे.-4, प.रे.-4

<sup>36</sup> पू.त.रे.-1, उ.म.रे.-2, म.रे.-2, द.रे.-3, प.रे.-2, उ.सी.रे.-3, उ.प.रे.-1, द.प.रे.-1

<sup>37</sup> उ.प.रे.-1, उ.म.रे.-1, द.रे.-1, प.रे.-2, उ.पू.रे.-1, उ.रे.-3, प.म.रे.-1, द.म.रे.-1

- फरवरी 1998 के रेलवे बोर्ड के निर्देश निर्धारित करते हैं कि रेलवेज साइडिंगों के संशोधित कार्यकारी घण्टों को तेल कम्पनियों से यह पुष्टि प्राप्त होने के पश्चात ही अधिसूचित करेंगे कि साँय काल के पश्चात रैकों की सम्भलाई हेतु अपेक्षित सभी सुविधाएँ उपलब्ध कराई गई थीं तथा मुख्य विस्फोटक नियंत्रक (सीसीओई) से अपेक्षित मंजूरियाँ प्राप्त की गई थीं। द.प.रे. में एक पी.ओ.एल. साइडिंग ने अक्टूबर 2013 में सायंकाल के पश्चात डिपो गतिविधियों के संचालन हेतु पेट्रोलियम एवं विस्फोटक सुरक्षा संगठन से अनुमति हेतु आवेदन किया था। तथापि रेलवेज ने, (सी.सी.ओ.ई.) से पुष्टि की प्राप्ति के लम्बित रहते ही साइडिंग को 24 घण्टे कार्य करने वाली साइडिंग (फरवरी 2014) के रूप में अधिसूचित किया। यह रेलवे बोर्ड के फरवरी 1998 के निर्देश का उल्लंघन था तथा साइडिंग के संचालन में सुरक्षा के साथ समझौता था।

#### 2.1.7.2.4 इन्जन ऑन लोड (ई ओ एल) योजना

रोलिंग स्टॉक के उपयोग में सुधार करने तथा उनकी साइडिंगों से मालभाड़ा रेलों की तुरन्त निकासी में ग्राहकों की सहायता करने के लिए, जुलाई 2004 में 'इन्जन-आन-लोड' (ई.ओ.एल.) योजना प्रारंभ की गई थी। साइडिंग धारकों को रेलवे प्रशासन के साथ एक अनुबन्ध के तहत ई.ओ.एल. संचालनों का चयन करना आवश्यक है। 'ई.ओ.एल.' संचालन के अन्तर्गत, साइडिंग में लदान अथवा उतराई संचालन के दौरान रेल इन्जन उपलब्ध रहेगा तथा रेलवे की तरफ से प्रतीक्षा करेगा ताकि लदान/उतराई संचालन के पश्चात रेल का कार्य तुरन्त पूरा किया जा सके। पार्टी को 'इन्जन-आन-लोड' अवधारणा पर तथा इसे सुगम बनाने के लिए यार्ड के अभिन्यास को डिजाइन करना था। इन्जन-आन-लोड का अर्थ इस ढंग से तथा ऐसे समय में लदान अथवा उतराई होगा जो समान ईजन द्वारा समान रैक की निकासी अनुमत करेगा। ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत अनुमत लदान एवं उतराई संचालनों के लिए समय छूट इस प्रकार थी:-

तालिका 2.5- ई.ओ.एल. के अन्तर्गत लदान/उतराई हेतु अनुमत समय छूट

संचालन का प्रकार	थोक वस्तुओं के लिए समय	बोरीबन्द वस्तुओं के लिए समय
लदान – सभी प्रकार के वैगन	4 घण्टे	6 घण्टे
उतराई – 1. बी.ओ.बी. आर.एन. को छोड़कर सभी प्रकार के वैगन (रेपिड बॉटम)	4 घण्टे	5 घण्टे

डिस्चार्ज (न्यूमैटिक) होपर वैगन		
2. बी.ओ.बी. आर.एन. वैगन	2 घण्टे	लागू नहीं

स्रोत : ईओएल योजना से संबंधित रेलवे बोर्ड के आदेश

लेखापरीक्षा में नमूना जाँच की गई 293 साइडिंगों में से, केवल 42 साइडिंग<sup>38</sup> (15 वर्तमान तथा 27 नई निर्मित साइडिंग) में ई.ओ.एल. योजना प्रारंभ की गई थी। ईओएल के तहत आवश्यक सुविधाएं 5 क्षेत्रीय रेलों की 8 साइडिंग<sup>39</sup> में विकसित की गई थी इन साइडिंगों पर ई.ओ.एल. योजना के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि:-

- रेलवे बोर्ड से निर्देशों<sup>40</sup> के अनुसार, साइडिंग मालिक के साथ अनुबन्ध के माध्यम से ई.ओ.एल. योजना का चयन करने वाली पार्टी को लदान तथा उतराई हेतु सुविधाएँ विकसित करना तथा इसे सुगम करने के लिए यार्ड के अभिन्यास को डिजाइन करना आवश्यक हैं। यह देखा गया था कि ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत अपेक्षित सुविधाएँ छह पार्टियों<sup>41</sup> द्वारा विकसित नहीं की गई थी जो इन साइडिंगों पर रेकों की तीव्र निकासी को प्रभावित कर रहे थे। उपरोक्त छह साइडिंगों के संबंध में समीक्षा अवधि के दौरान ₹8.95 करोड़ के डेमरेज प्रभार<sup>42</sup> उपचित हुए थे। इनमें से, ₹ 1.49 करोड़ का अधित्याग कर दिया गया था तथा ₹ 7.46 करोड़ की वसूली की गई थी।
- पूरे में, नमूना जाँच की गई 18 निजी साइडिंगों में से, 7 निजी साइडिंगों ने अपनी संबंधित साइडिंगों में साइडिंग संचालनों के लिए ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत सुविधाएँ विकसित की थी। तीन साइडिंगों<sup>43</sup> में उपलब्ध कराई गई ई.ओ.एल. सुविधाओं की शुरुआत के एक विश्लेषण से पता चला कि डेमरेज प्रभारों का उपचय 2009-10 में ₹4.61 करोड़ से 2013-14 में ₹ 8.69 करोड़ तक बढ़ोतरी पर था। अनलोडिंग वार्फ में सीमित स्थान, मैनुअल अनलोडिंग, पुराने और घिसे टिपलर्स, श्रामिकों की कमी आदि के कारण रेकों के अवरोधन से विलंब प्रभारों के प्रोदभवन की प्रवृत्ति बढ़ी।

<sup>38</sup> म.रे.-2, पू.रे.-7, उ.पू.रे.-2, उ.प.रे.-5, द.पू.रे.-7, द.प.रे.-9, द.पू.म.रे.-5, द.रे.-1, प.म.रे.-2 तथा प.रे.-2

<sup>39</sup> उ.पू.रे.-1, उ.प.रे.1, द.पू.म.रे.-3, द.रे.-1, प.म.रे.-2

<sup>40</sup> रेल्वे बोर्ड का पत्र स-99/टीसी(एफएम)/26/1/पार्ट दिनांक 2005

<sup>41</sup> उपूरे-1, दपूमरे-2, दरे-1, पमरे-2

<sup>42</sup> डेमरेज प्रभार लदान/उतराई परिचालनों के दौरान वैगनों के अवरोधन के संबंध में ₹100 प्रति वैगन प्रति घंटा पर वसूली योग्य है।

<sup>43</sup> मेजिया थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग/रानीगंज, मै. जय बालाजी इन्डस्ट्रीज लिमिटेड साइडिंग/दुर्गापुर और मै. लफार्ज इंडिया प्रा. लि. /रानीगंज

- अध्ययन से पता चला कि प.म.रे. में 2011 में निर्मित दो नई साइडिंगों<sup>44</sup> में ई.ओ.एल. आवधारणा के अन्तर्गत लदान/उतराई के लिए आवश्यक सुविधाएं विकसित नहीं की हैं जो साइडिंगों से मालभाड़ा रेलों की तीव्र निकासी में बाधा डाल रहा है। इसी प्रकार,तीन साइडिंगों के संबंध में जहाँ दिसम्बर 2009 से मार्च 2013 के दौरान ई.ओ.एल. लागू किया गया था, रेलों ने लेंको अमरकन्टक पावर प्रा. लि. /उरगा साइडिंग में अवरोधन वहन किया।
- यद्यपि द.प.रे. में नौ साइडिंगों में ई.ओ.एल. योजना लागू की गई थी, तथापि ई.ओ.एल. योजना वाली साइडिंगों में 'प्रेषण के लिए विमुक्त' चरण के दौरान अवरोधनों की नमूना जाँच से पता चला कि लोको अथवा कर्मोदल की कमी के कारण 7 से 16 घण्टों तक अवरोधन थे क्योंकि द.प.रे. का प्रशासन योजना के प्रावधानों के विपरीत लोको को वापिस ले रहा था।

दर्शाए गए उपरोक्त मामलों से यह देखा जा सकता है कि ईओएल शुरू करने के बावजूद भी आठ साइडिंग में रेलों की शीघ्र मंजूरी हेतु आवश्यक सुविधायें नहीं विकसित की गई थी। ऐसे साइडिंग के संबंध में जहां ईओएल के तहत आवश्यक सुविधाएं विकसित की गई थी वहां भी अनुमत मुफ्त समय के बावजूद अवरोधन देखा गया। अतः यह स्पष्ट था कि इन साइडिंग में ईओएल योजना से साइडिंग से रेलों कि शीघ्र मंजूरी में वास्तविक सहायता नहीं मिली जिससे ईओएल योजना लाने का मूल उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

म.रे. में, कर्नाटक एम्पटा कोल साइडिंग लि. ने ई.ओ.एल. योजना नहीं अपनाई थी। अतः साइडिंग पर अवरोधन किये जाने के लिए गैर-अपेक्षित इन्जनों को पार्टियों द्वारा पूरे समय के लिए अर्थात् रेलों की प्राप्ति से प्रेषण तक रेलों के साथ रखा/ अवरूद्ध किया गया था। अप्रैल 2010 से मार्च 2012 के दौरान रेलवे लेखा पर न्यूनतम 3.35 घण्टे से अधिकतम 20.10 घण्टों तक इन्जन अवरूद्ध किये गए थे। फरवरी 2013 में, म.रे. ने साइडिंग प्राधिकरण को ई.ओ.एल. योजना स्वीकार करने के लिए विवश किया तथा ई.ओ.एल. योजना के अन्तर्गत लदान हेतु सीमा से लिये गए अधिक समय के लिए 16.02.2013 से 11.05.2013 तक की अवधि के लिए ₹ 0.39 करोड़ का ऋण उठाया। साइडिंग प्राधिकरण के साथ किये गए अनुबन्ध की तिथि से ई.ओ.एल.योजना को लागू न करने के परिणामस्वरूप 01.04.2010 से 15.02.2013 तक की अवधि के लिए लोको किराया प्रभारो की प्राप्त न होने के कारण ₹ 3.31 करोड़ तक अर्जन की हानि हुई।

<sup>44</sup> भिलाई जे.पी.साइडिंग, सकारिया एवं बीना रिफाइनरी संयंत्र साइडिंग, बीना

### 2.1.7.2.5 रेलवे द्वारा विभिन्न प्रभारों की उगाही और वसूली

#### क साइडिंग प्रभार

साइडिंग प्रभार सेवारत स्टेशन और साइडिंग के बीच वैगनों (दोना इनवर्ड और आउटवर्ड) की दुलाई के लिए लगाया जाता है। जहां साइडिंग में रैकों की सीधी प्राप्ति और प्रेषण की पूरी सुविधा उपलब्ध नहीं है साइडिंग प्रभार साइडिंग मालिकों पर लगाना और वसूलना अपेक्षित है। तथापि, साइडिंग के उन मामलों में जहां दूरी आधार<sup>45</sup> के माध्यम से माल-भाडा प्रभारित किया जाता है, कोई साइडिंग प्रभार नहीं लगाया जाता।

साइडिंग प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रति घंटा इंजन लागत और वैगनों के स्थापन और/या हटाने के लिए सेवारत स्टेशन से साइडिंग तक और वापिस एक राउंड ट्रिप के लिए औसत समय चाहे वह भरी हों या खाली, के आधार पर लगाया जाता है। साइडिंग प्रभार, साइडिंग को खोलने की तिथि से छः महीनों के अन्दर परीक्षण करने के बाद निर्धारित किए जाते हैं।

293 चयनित निजी साइडिंगों में से 79 साइडिंगों से वसूली योग्य साइडिंग प्रभारों की प्राप्ति से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

- सात जोनल रेलवे में 38 साइडिंग<sup>46</sup> में वैगनों के स्थापन और हटाने के लिए सेवारत स्टेशन से साइडिंग तक और वापसी के राउंड ट्रिप के लिए औसत समय का निर्धारण नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप 2009-14 के दौरान साइडिंग प्रभार नहीं लगाए गए थे।
- रैकों की प्रत्यक्ष प्राप्ति और प्रेषण की सुविधा उपलब्ध नहीं थी और 19 साइडिंगों में (उ.प.रे.-5, उ.सी.रे.-10, उ.रे.-3, द.पू.रे.-1) संबंधित साइडिंगों को भेजने से पहले सेवारत स्टेशन से भी रैको को निपटान किया जा रहा था। इन 17 साइडिंग मालिकों से ₹ 30.25 करोड़ की राशि के साइडिंग प्रभारों की वसूली के बिल नहीं बनाए गए थे।
- इसके अलावा, 31 मार्च 2014 तक सात जोनल रेलवे में 22 साइडिंग मालिकों से ₹ 12.13 करोड़ की राशि वसूलना बकाया पड़ा रहा। जैसा कि तालिका 6 में दर्शाया गया है। बाकी साइडिंगों के प्रति बकाया के कारण रिकार्ड पर नहीं थे।

<sup>45</sup> साइडिंग में उदगम स्टेशन से अन्तिम बिन्दु तक मालभाडा

<sup>46</sup> उ.म.रे.-1, उ.पू.रे.-2, उ.प.रे.-8, उ.रे.-13, द.पू.रे.-2, प.म.रे.-12

तालिका 2.6 - बकाया साइडिंग प्रभार दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंग की संख्या	वसूली हेतु देय साइडिंग प्रभार	वसूले गए साइडिंग प्रभार	31 मार्च 2014 तक बकाया साइडिंग प्रभार
म.रे.	2	2.48	1.70	0.78
पू.म.रे.	7	11.96	5.97	5.99
पू.त.रे.	1	7.59	3.27	4.32
उ.सी.रे.	1	0.04	0	0.04
द.पू.रे.	1	11.00	10.34	0.66
द.रे.	7	20.75	20.44	0.31
उ.म.रे.	3	3.53	3.50	0.03
<b>जोड़</b>	<b>22</b>	<b>57.35</b>	<b>45.22</b>	<b>12.13</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- पू.त.रे. की एक साइडिंग के प्रति 2009-10 से ₹ 4.32 करोड़ के साइडिंग प्रभार बिना वसूले पड़े रहे क्योंकि साइडिंग मालिक ने साइडिंग प्रभारों का पूर्वव्यापी संशोधन स्वीकार नहीं किया। पार्टी ने न्यायालय में एक अपील दर्ज की है और मामला न्यायाधीन है।

#### ख शंटिंग प्रभार

शंटिंग प्रभार साइडिंग प्रयोक्ताओं से वैगनों के इंटर-चेंज के बिन्दु से आगे शंटिंग के लिए वसूले जाने चाहिए। तथापि, स्टेशन मास्टर द्वारा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि रेलवे इंजन इंटर चेंज के बिन्दु से आगे न जाए जब तक कि मुख्यालय/डिविजनल कार्यालय ने विशिष्ट रूप से इसकी अनुमति दी हो और इसके कारण देय अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान साइडिंग प्रयोक्ता द्वारा किया जाता है।

जोनल रेलवे में लेखा कार्यालय में उपलब्ध 234 करारों की जांच से पता चला कि साइडिंग परिसरों में शंटिंग उद्देश्यों के लिए रेलवे इंजन के प्रयोग हेतु नियम एवं शर्तों को पांच जोनों में 22 निजी साइडिंग<sup>47</sup> के साथ करार में शामिल नहीं किया गया था। चयनित निजी साइडिंगों से शंटिंग प्रभारों की प्राप्ति से संबंधित रिकार्डों की संवीक्षा से निम्न का पता चला:-

<sup>47</sup> उ.म.रे.-10, उ.रे.-1, प.म.रे.-1, द.रे.-1, और द.पू.रे.-9



- 31 मार्च 2014 तक 25 साइडिंग<sup>48</sup> के संबंध में शंटिंग प्रभारों के लिए ₹ 26.40 करोड़ की राशि बकाया थी जैसा नीचे दिया गया है:-

तालिका 2.7- बकाया शंटिंग प्रभार दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	01-04-2009 तक बकाया सहित वसूली योग्य शंटिंग प्रभार	वसूले गए शंटिंग प्रभार	31 मार्च 2014 तक बकाया शंटिंग प्रभार
पू.त.रे.	7	32.70	9.25	23.45
पू.रे.	3	39.67	37.31	2.36
उ.प.रे.	1	0.52	0.51	0.01
उ.सी.रे.	4	7.27	7.07	0.20
उ.रे.	1	0.37	0.35	0.02
द.म.रे.	1	1.02	1.01	0.01
द.पू.म.रे.	4	3.07	2.79	0.28
द.पू.रे.	1	0.34	0.33	0.01
द.रे.	1	0.18	0.12	0.06
प.म.रे.	1	0.59	0.58	0.01
प.रे.	1	0.49	0.48	0.01
<b>जोड़</b>	<b>25</b>	<b>86.21</b>	<b>59.82</b>	<b>26.40</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- उपरोक्त राशि में पू.त.रे. में रेलवे प्रशासन द्वारा तीन साइडिंगों के लिए ₹ 22.89 करोड़ की राशि जिसका दावा नहीं किया गया, शामिल है:
  - पीएसबीएस साइडिंग/मेरलग्राम में, शंटिंग संचालन बहुल इंजन द्वारा निष्पादित किया जाता था। शंटिंग प्रभारों के रूप में अर्जित ₹ 2.38 करोड़ कर राशि के प्रति, केवल ₹ 1.57 करोड़ की राशि के शंटिंग प्रभारों की उगाही की गई और बिल आगे न बढ़ाने के कारण साइडिंग मालिक से ₹ 0.81 करोड़ की राशि बकाया थी।
  - दो साइडिंगों में (चसनाला और सी.के.पूर्व), यद्यपि प्रत्यक्ष स्थापन और आहरण की सुविधा की अनुपलब्धता के कारण रैक दो रास्तों पर रखे गए थे फिर भी रेल प्रशासन द्वारा शंटिंग प्रभारों के बिल आगे नहीं

<sup>48</sup> पू. म.रे.-7, पू.रे.-3, उ.प.रे.-1, उ.सी.रे.-4, उ.रे.-1, द.म.रे.-1, द.पू.म.रे.-4, द.पू.रे.-1, द.रे.-1, प.म.रे.-1, प.रे.-1

बढाए और वसूले नहीं गए। इसके परिणामस्वरूप ₹ 22.07 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

### ग भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली

जब रेलवे भूमि का प्रयोग साइडिंग बिछाने के लिए होता है, अभियांत्रिकी विभाग को भूमि की लागत की प्रतिशतता के आधार पर भूमि के किराए का आंकलन करना आवश्यक है। लेखा विभाग से अनुमोदन प्राप्त करने के बाद, पार्टी को लाइसेंस शुल्क की राशि के बारे में सूचित किया जाना चाहिए कि साइडिंग बिछाने के लिए पट्टे पर दी गई भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान वार्षिक रूप से करना होता है। अभियांत्रिकी विभाग से अपेक्षित सूचना की प्राप्ति के बाद लेखा अधिकारी द्वारा वार्षिक रूप से बिल भेजने होते हैं। रेलवे बोर्ड ने वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए बाहरी लोगों को रेलवे भूमि की लाइसेंसिंग, और भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली पर फरवरी 2005 में विस्तृत दिशानिर्देश जारी किए थे। निजी साइडिंग मालिक को पट्टे पर दी गई भूमि के लिए फरवरी 2005 के रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों की शर्तों में भूमि मूल्य के 7 प्रतिशत की दर से वार्षिक संशोधन के प्रावधान सहित वार्षिक लाइसेंस शुल्क की दर भूमि के मूल्य के 6 प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। चयनित निजी साइडिंगों से बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षासे पता चला कि:-

- नमूना जांच की गई 293 निजी साइडिंगों में से, केवल 10 साइडिंग<sup>49</sup> के मामलों में भूमि साइडिंग मालिकों की थी, जबकि 169 साइडिंग के मामलों में, भूमि रेलवे की थी। 52 साइडिंग<sup>50</sup> के संबंध में रेलवे प्रशासन के संबंधित सिविल इंजीनियरिंग विभाग के पास अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण भूमि स्वामित्व का पता नहीं चल सका। इसके अतिरिक्त, 62 साइडिंग<sup>51</sup> के संबंध में भूमि स्वामित्व का अधिकार रेलवे के पास नहीं था, जिससे भविष्य में विवाद हो सकता था।
- 31 मार्च 2014 तक 77 साइडिंगों (समीक्षा के लिए चयनित 293 में से) से भूमि लाइसेंस के लिए ₹ 88.48 करोड़ की राशि बकाया थी, जैसा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

<sup>49</sup> म.रे.-2, पू.त.रे.-3, उ.प.रे.-2, उ.रे.-3

<sup>50</sup> म.रे.-10, पू.म.रे.-13, पू.त.रे.-4, पू.रे.-17, उ.प.रे.-1, द.पू.रे.-1, द.रे.-6

<sup>51</sup> प.म.रे.-4, पू.रे.-1, उ.प.रे.-1, उ.सी.रे.-13, द.म.रे.-10, द.पू.म.रे.-10, द.पू.रे.-1, द.रे.-3, प.रे.-19

तालिका 2.8 – बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अप्रैल 2009 से पूर्व बकाया लाइसेंस शुल्क	अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान अर्जित भूमि लाइसेंस शुल्क	31 मार्च 2014 तक बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क
म.रे.	13	12.32	30.25	36.02
पू.म.रे.	4	0.30	8.29	1.01
पू.त.रे.	4	6.08	3.04	3.94
पू.रे.	1	0.00	0.26	0.005
उ.पू.रे.	3	0.21	1.39	0.38
उ.प.रे.	4	0.03	0.64	0.60
उ.सी.रे.	1	0.00	0.009	0.002
उ.रे.	12	16.09	17.04	25.70
द.म.रे.	3	0.029	0.16	0.051
द.पू.म.रे.	4	0.44	1.02	0.68
द.पू.रे.	6	1.11	6.94	8.05
द.प.रे.	15	2.85	6.62	8.73
द.रे.	2	0.00	0.27	0.21
प.म.रे.	2	0.00	2.43	1.72
प.रे.	3	0.00	2.18	1.38
<b>जोड़</b>	<b>77</b>	<b>39.46</b>	<b>80.54</b>	<b>88.48</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के सिविल इंजीनियरिंग एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

उपरोक्त राशि कई कारणों से बकाया थी जैसे भूमि विवाद (₹ 6.37 करोड़), आधारभूत दर का गलत निर्धारण (₹ 21.35 करोड़), भूमि मूल्य का कम आंकलन (₹ 5.40 करोड़), न्यायालय/पंचाट मामले (₹ 18.81 करोड़) और बिलों को आगे न बढ़ाना (₹ 5.64 करोड़)। बकाया ₹38.85 करोड़ के भूमि लाइसेंस शुल्क के लिए जोनल रेलवे में प्रशासन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाया गया था।

- म.रे. में ₹ 36.02 करोड़ के बकाया भूमि लाइसेंस शुल्क में सात साइडिंगों के संबंध में रेलवे प्रशासन द्वारा आगे न बढ़ाए गए ₹ 4.76 करोड़ के बिल शामिल थे।

#### घ साइडिंग की मरम्मत और अनुरक्षण और रेलवे द्वारा प्रभारों की वसूली

मौजूदा आदेशों<sup>52</sup> के अनुसार, साइडिंग मालिक को पार्टी की लागत पर साइडिंग अनुरक्षण के लिए पहले रेलवे से संपर्क करना चाहिए। उस मामले में यदि आवश्यक श्रम शक्ति रेलवे के पास उपलब्ध नहीं है, साइडिंग मालिक उन निजी सलाहकार/ठेकेदार द्वारा अनुरक्षण करवा सकते हैं जो साइडिंग कार्यों के लिए रेलवे की अनुमोदित सूची में हों। ऐसे मामलों में, रेलवे इंजीनियरों को नियमित

<sup>52</sup> दिनांक 16.10.2012 के रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 2012/सीई-1/सीटी/एसपी/10

अन्तरालों पर निजी साइडिंगों के निरीक्षण करवाना आवश्यक है ताकि सलाहकारों द्वारा किए गए कार्य की गुणवत्ता सुनिश्चित की जा सके। उस मामले में यदि निजी पार्टियों के लिए रेलवे साइडिंगों का अनुरक्षण करती है, तो रेलवे द्वारा व्यय की गई वास्तविक लागत निजी साइडिंग मालिक से वसूली योग्य है।

293 चयनित साइडिंगों के संबंध में अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- 39 साइडिंग<sup>53</sup> के अन्दर ट्रैक<sup>54</sup> का अनुरक्षण रेलवे द्वारा किया गया था। 31 मार्च 2014 तक साइडिंग के अन्दर<sup>55</sup> के हिस्से में ट्रैक के मरम्मत और अनुरक्षण प्रभारों के लिए 18 साइडिंगों के प्रति ₹ 14.09 करोड़ की राशि बकाया थी जो निम्नानुसार है:-

तालिका 2.9 – मरम्मत और अनुरक्षण प्रभारों को दर्शाता विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अर्जित/मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार	उगाहे गए मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार	बकाया मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार
म.रे.	3	10.46	6.76	3.70
प.म.रे.	2	3.82	0.86	2.96
उ.सी.रे.	8	14.47	9.38	5.09
उ.रे.	2	2.09	0.28	1.81
द.म.रे.	2	0.81	0.75	0.06
उ.म.रे.	1	6.66	6.19	0.47
जोड़	18	38.31	24.22	14.09

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के सविल इंजनीरिंग एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- बकाया 254 साइडिंगों के मामले में, ट्रैक के अन्दर के हिस्से का अनुरक्षण साइडिंग मालिकों द्वारा किया गया था। इनमें से 156 साइडिंग<sup>56</sup> के लिए अनुरक्षण कार्य रेलवे अनुमोदित सलाहकार द्वारा नहीं किया गया था। आगे यह पाया गया कि 42 साइडिंगों में 250 दुर्घटनाएं हुई थी। दुर्घटना के मामलों में हुई संयुक्त जांच और हानि की राशि का आंकलन और वसूली पैरा 3 में दर्शायी गई है।

<sup>53</sup> म.रे.-5, पू.त.रे.-1, पू.म.रे.-2, पू.रे.-2, उ.म.रे.-5, उ.सी.रे.-11, उ.रे.-3, द.म.रे.-7, प.म.रे.-1, द.पू.रे.-1 और उ.प.रे.-1

<sup>54</sup> साइडिंग परिसर में

<sup>55</sup> साइडिंग परिसर में

<sup>56</sup> म.रे.-7, पू.म.रे.-18, उ.पू.रे.-1, उ.रे.-17, उ.म.रे.-5, उ.सी.रे.-3, उ.प.रे.-6, द.म.रे.-16, द.पू.म.रे.-25, द.पू.रे.-20, द.रे.-14, प.म.रे.-3, प.रे.-20, पू.त.रे.-1

- इसके अलावा, सात जोनों में 26 साइडिंग<sup>57</sup> के प्रति 31 मार्च 2014 तक साइडिंग परिसरों के बाहर ट्रैक की मरम्मत<sup>58</sup> और अनुरक्षण प्रभार की बकाया राशि ₹ 18.80 करोड़ थी।
- जैसा इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारी के लिए निरीक्षण अनुसूची की भारतीय रेलवे नियमावली में निर्धारित है, प्रत्येक साइडिंग पर रेलवे अधिकारियों द्वारा प्रतिवर्ष 19 निरीक्षण<sup>59</sup> किए जाने चाहिए। तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया था कि:
  - आठ जोनों में 32 साइडिंग<sup>60</sup> पर कोई निरीक्षण नहीं किया गया था। बाकी 261 साइडिंगों में, रेलवे इंजीनियरों द्वारा किए गए, निजी साइडिंगों के निरीक्षण, निरीक्षणों की निर्धारित संख्या से 2.6 से 30 प्रतिशत के बीच थे।
  - चार जोनों में 18 साइडिंग<sup>61</sup> में, सुधारात्मक कार्यवाही करने के लिए साइडिंग मालिकों को निरीक्षण रिपोर्ट प्रेषित नहीं की गई थी।
  - सात साइडिंग मालिकों ने निरीक्षण रिपोर्टों (उ.रे.-2, उ.प.रे.-2, द.पू.रे.-2, प.म.रे.-1) पर कोई सुधारात्मक कार्यवाही नहीं की थी।

### इ क्षति और कमी प्रभारों की वसूली

समझौते की मानक शर्तों के अंतर्गत, एक साइडिंग मालिक साइडिंग के अंदर रेलवे सम्पत्ति (उदाहरण के लिए रोलिंग स्टॉक, इंजन) को किसी प्रकार की क्षति के लिए उत्तरदायी है और उसे किसी कारण से रेल प्रशासन की ओर से लापरवाही या ईश्वरीय कारणों को छोड़कर। ऐसी सम्पत्ति को हुई किसी प्रकार की क्षति को ठीक करवाना चाहिए, साइडिंग मालिक इंजनों की रीरेलिंग और अवपथित चल स्टॉक की लागत और ऐसे अवपथन द्वारा साइडिंग को आवश्यक मरम्मत की लागत भी वहन करने का उत्तरदायी है। रेलवे परिसम्पत्तियों को हुई वास्तविक क्षति में शामिल लागत का पता चलाने के लिए, मुख्य उपभोक्ताओं के साथ अर्न्त परिवर्तन बिन्दु पर सभी वैगनों की संयुक्त जांच जिसमें साइडिंग और रेलवे के प्रतिनिधि शामिल होते हैं अनिवार्य है, ताकि वसूली के उद्देश्य हेतु क्षति और कमी का निर्धारण किया जा सके।

<sup>57</sup> म.रे.-2-₹ 6.49 करोड़ , उ.पू.रे.-4-₹ 0.38 करोड़, उ.प.रे.-2-₹ 0.62 करोड़, उ.सी.रे.-3-₹ 0.73 करोड़ , द.पू.म.रे.-10-₹0.96 करोड़, द.पू.रे.- ₹ 1.68 करोड़, द.पू.रे.-4-₹ 6.62 करोड़ .

<sup>58</sup> सेवारत स्टेशन से बदलने के प्वाइंट के बीच का हिस्सा

<sup>59</sup> डीईएन-वर्ष में एक बार, एईएन-छ: महीनें में एक बार, एसएसई/पी.बे. कम से कम तीन महीने में एक बार जेई-महीने में एक बार

<sup>60</sup> मरे-3, पूमरे-6, पू.रे -2, उरे-3, पूतरे-13, दपूरे-2, दरे-2, दपरे-1

<sup>61</sup> म.रे.-5, पू.रे.-4, उ.प.रे.-2, उ.रे.-7

चयनित निजी साइडिंगों से क्षति और कमी प्रभारों की वसूली से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:-

- लेखापरीक्षा में नमूना जांच की गई 293 निजी साइडिंगों में से, 39 और 254 साइडिंगों का अनुरक्षण क्रमशः रेलवे और निजी साइडिंग मालिकों द्वारा किया जा रहा था। 2009-14 के दौरान, साइडिंग मालिकों द्वारा अनुरक्षित 254 साइडिंगों में से, 201 साइडिंगों का निरीक्षण रेलवे अधिकारियों द्वारा किया गया था। 42 साइडिंगों में अधिकतम 250 दुर्घटनाएं हुई थी।
- 250 दुर्घटनाओं के लिए 264 संयुक्त जांच<sup>62</sup> की गई थी, दुर्घटनाओं के कारण ₹ 5.93 करोड़ की क्षतियां साइडिंग मालिकों द्वारा स्वीकार की गई थी जैसा तालिका 10 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.10 – बकाया क्षति और कमी प्रभारों को दर्शाता विवरण

रेलवे	दुर्घटनाओं के बाद हुई संयुक्त जांच	मामलों की संख्या जहां पार्टी ने क्षतियां स्वीकार की	निर्धारित क्षतियों की राशि (₹ करोड़ में)
पू.म.रे.	1	1	0.06
पू.त.रे.	185	185	4.61
पू.रे.	24	24	0.06
प.रे.	30	30	0.68
उ.म.रे.	24	24	0.53
<b>जोड़</b>	<b>264</b>	<b>264</b>	<b>5.93</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के यांत्रिक एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- 39 साइडिंग<sup>63</sup> मालिकों से वसूली योग्य कुल ₹ 24.91 करोड़ के प्रति लदान तथा उत्तराई के दौरान वैगनों के कुप्रबंधन से क्षति के लिए वसूली योग्य ₹ 10.16 करोड़ की राशि के प्रभार 31 मार्च 2014 तक बकाया थे।
- समय-समय पर निर्देशों को दोहराने के अलावा, रेलवे बोर्ड ने वैगन आदि के नुकसान के लिए जुर्माने लगाने हेतु अधिक प्रभावी खण्डों को शामिल करने के लिए साइडिंग करार में उपयुक्त संशोधन जैसे उपायों को लागू करने का निर्देश दिया (सितम्बर 2012)। जुर्माने लगाने के बाद भी नुकसान होना जारी था।

<sup>62</sup> दुर्घटनाओं के मामलों में एक या अधिक संयुक्त जांच हुई

<sup>63</sup> पू.म.रे.-5, पू.त.रे.-6, उ.रे.-1, द.म.रे.-3, द.पू.रे.-4, द.प.रे.-6, प.म.रे.-5, द.पू.म.रे.-6, द.रे.-2, उ.म.रे.-1

### च दुर्घटना राहत ट्रेन प्रभार

दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटी) में इंजन, क्रेन, खाली वैगन, कोच, पुनः रेलिंग उपकरण तथा स्थल पर आवश्यकता के आधार पर अन्य सुरक्षा उपकरण शामिल है। मैकेनिकल विभाग ऐसी दुर्घटना राहत ट्रेनों को उपलब्ध कराने के लिए बिलों को प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी है। साइडिंग में दुर्घटनाओं पर ध्यान देने के लिए निजी साइडिंगों को एआरटी उपलब्ध कराना चाहिए। एआरटी प्रभारों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

नौ क्षेत्रीय रेलवे में 22 साइडिंगों के प्रति ₹ 1.92 करोड़ की राशि के पुनः रेलमेंट प्रभार<sup>64</sup> 31 मार्च 2014 तक बकाया रहे।

दस क्षेत्रीय रेलवे में 39 साइडिंगों से ₹ 3.12 करोड़ की राशि के दुर्घटना राहत ट्रेन (एआरटी) हेतु प्रभार 31 मार्च 2014 तक बकाया था।

### छ सिग्नलिंग तथा दूरसंचार (एसएंडटी) प्रभारों की वसूली

निजी साइडिंगों के रख-रखाव हेतु प्रमुख रूप से निजी पार्टियां उत्तरदायी हैं। हालांकि, पार्टी के अनुरोध पर, रेल प्रशासन द्वारा एसएंडटी उपकरणों का रख-रखाव किया जाता है तथापि, संबंधित पार्टी से रख-रखाव प्रभार (श्रमिक तथा सामग्री की लागत) वसूल किया जाना है। संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि केवल 23 साइडिंगों के संदर्भ में एसएंडटी उपकरणों का रखरखाव रेलवे द्वारा किया गया था। शेष साइडिंगों में, एसएंडटी उपकरणों का रखरखाव साइडिंग मालिकों द्वारा किया गया था। 31 मार्च 2014 तक, 20 साइडिंगों के प्रति रखरखाव प्रभारों की ओर ₹ 60.04 करोड़ की राशि बकाया थी जैसाकि नीचे दिया गया है।

तालिका 2.11 : बकाया एसएंडटी प्रभारों को दर्शाने वाला विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अप्रैल 2009 से पूर्व बकाया एसएंडटी रखरखाव प्रभार	अप्रैल 2009 से मार्च 2014 तक के दौरान प्राप्त एसएंडटी रखरखाव प्रभार	31 मार्च 2014 तक बकाया रखरखाव प्रभार
मरे	2	0.21	1.13	0.51
पूमरे	2	0.95	6.53	7.48
दपूमरे	14	33.56	10.10	43.45
दपूरे	1	0.47	0.78	1.25

<sup>64</sup> साइडिंग में रेको के पटरी से उतरने के कारण क्षतिग्रस्त / प्रभावित रेल पटरी के अलाइनमेंट ठीक करने हेतु प्रभार

परे	1	3.49	3.86	7.35
कुल	20	38.68	22.40	60.04

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के सिगनल एवं दूरसंचार तथा लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

### ज साइडिंगों में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की वसूली

रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया (सितम्बर 2000) कि ईओएल योजना के लिए चयन न की गई वर्तमान साइडिंग के स्टाफ की लागत साइडिंग मालिकों द्वारा वहन करनी जारी रहेगी। जनवरी 2012 में, रेलवे बोर्ड ने आगे अनुबंधित किया कि सभी निजी साइडिंगों (ईओएल योजना के अधीन के अलावा अन्य) में, एक वाणिज्यिक स्टाफ प्रति पाली की लागत को छोड़कर अन्य सभी रेलवे स्टाफ की लागत रेलवे को वहन करनी चाहिए। हालांकि, ईओएल योजना के तहत साइडिंगों पर सभी स्टाफ की लागत को रेलवे द्वारा वहन किया जाएगा।

293 में से 251 साइडिंग<sup>65</sup> में बकाया स्टाफ लागत से संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के लेखा कार्यालय में अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 31 मार्च 2014 तक 110 साइडिंगों के संबंध में वसूली योग्य ₹ 81.44 करोड़ की प्रति वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की ओर ₹ 30.28 करोड़ की राशि बकाया थी जैसाकि तालिका 12 में दिया गया है।

तालिका 2.12: बकाया स्टाफ लागत को दर्शाने वाला विवरण

₹ करोड़ में

रेलवे	साइडिंगों की संख्या	अप्रैल 2009 से पूर्व बकाया वाणिज्यिक स्टाफ की लागत	अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान प्राप्त वाणिज्यिक स्टाफ की लागत	31 मार्च 2014 तक बकाया वाणिज्यिक स्टाफ की लागत
मरे	20	0.97	21.52	6.51
पूमरे	4	0.31	1.73	1.20
पूतरे	7	0.31	7.11	2.86
उपूरे	1	0.10	0.46	0.46
उपरे	5	1.09	3.09	3.39
उसीरे	6	0.11	1.27	0.67
उरे	7	0.44	4.95	0.88
दमरे	15	0.56	8.89	2.03
दपूमरे	17	0.90	5.90	2.33
दपूरे	5	0.24	4.55	2.04
दपरे	7	0	5.41	2.03
दरे	8	0.12	6.02	4.81
पमरे	3	0	1.62	0.29

<sup>65</sup> कुल 293 चयनित साइडिंग घटा ईओएल योजना जहां रेलवे द्वारा स्टाफ लागत वहन की जाती है के तहत परिचालित 42 साइडिंग = 251 साइडिंग



परे	5	0.29	3.92	0.78
जोड़	110	5.44	76.44	30.28

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के कार्मिक एवं लेखा विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

### झ विलम्ब-शुल्क

लदान/उतराई केन्द्रों पर लदान/उतराई परिचालनो को पूर्ण करने के लिए समय छूट अनुमत है। यदि लदान/उतराई परिचालनो को निर्धारित समय छूट के अन्दर पूरा न किया जाए तो निर्धारित दर पर पार्टियों से विलम्ब शुल्क का उद्घरण किया जाएगा। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, विलम्ब प्रभारों को सामान्य तौर पर उन कारणों के लिए छोड़ा जाना चाहिए जो प्रेषक/परेषिती के नियंत्रण से परे तथा प्राकृतिक आपदा/युद्ध के लिए हो। क्षेत्रीय रेलवे को टर्मिनल अवरोध को कम करने के लिए तथा इस कारण से वैगन उपलब्धता में सुधार करने के लिए रेल उपयोगकर्ताओं से लगातार बातचीत करके कार्रवाई करना अपेक्षित है।

विलम्ब शुल्क की दरों को पिछली बार 2008 में संशोधित किया गया था तथा इन्हें ₹ 100 प्रति वैगन प्रतिघंटा पर निर्धारित किया गया था। विलम्ब प्रभारों की दर को 1.4.2013 से ₹ 150 प्रति वैगन प्रति घंटा तक बढ़ाया गया था। 293 चयनित साइडिंगों के संदर्भ में विलम्ब शुल्को से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- अप्रैल 2009 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान 293 चयनित साइडिंगों के प्रति ₹ 2004.35 करोड़ राशि का विलम्ब शुल्क प्राप्त हुआ। जिसके प्रति ₹ 1338.40 करोड़ की उगाही हुई तथा ₹ 603.38 करोड़ (30 प्रतिशत) को 31 मार्च 2014 तक 88 साइडिंग<sup>66</sup> से वसूल किए जाने के लिए शेष ₹ 62.57 करोड़ को छोड़ते हुए अस्वीकृत किया गया। निम्नलिखित कारणों से विलम्ब शुल्क से छूट दे दी गई थी जैसे भारी बारिश साइडिंग पर मजदूरों द्वारा हड़ताल/बंद करने मैनुअल अनलोडिंग के मामले में मजदूर समस्या, अनफिट वैगनों की आपूर्ति बल्ज्ड वैगन, बोल्टर मजदूरों और ट्रकों की अत्याधिक कमी, खराब दरवाजे पैकिंग प्लांट में इलेक्ट्रिकल और मैकेनिकल वफलता रात में लोडिंग/अनलोडिंग में मजदूर समस्या गीली अवस्था में प्राप्त कार्गो क्रेन और कन्वीनर बेल्ट आदि की खराबी। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान रेल प्रशासन द्वारा जारी अधिसूचनाओं के

<sup>66</sup> मरे-2, पूमरे-15, पूतरे-7, पूरे-6, उपूरे-2, उपरे-2, उसीरे-8, उरे-5, उमरे-4, दमरे-4, दपूमरे-4, दपूरे-3, दपरे-1, दरे-22, पमरे-2, परे-1

माध्यम से कुल 49 साइडिंगो को बन्द किया गया (1.4.2009 तक परिचालित 835 साइडिंगो में से) बन्द करने हेतु मुख्य कारक यातायात की अनुपलब्धता (27 साइडिंग), गैज रूपान्तरण (16 साइडिंग), वित्तीय अवरोधन (1 साइडिंग), सुरक्षा उपाय (1 साइडिंग) थे। शेष चार साइडिंगो के मामले में, अभिलेखो की अनुपलब्धता के कारण कारको का पता नहीं लगाया जा सका। इनके अलावा, 31 मार्च 2014 तक पिछले डेढ़ साल से अट्ठाईस वर्षों तक से अन्य 76 निजी साइडिंग परिचालन में नहीं थी तथा इन्हें बन्द करने पर विचार नहीं किया गया।

- पूरे में, विलम्ब शुल्को को छोड़ने से श्रमिक व्यस्तता, श्रमिक के अभाव, उतराई बॉर्फ में संकुलन, साइडिंग परिसरो के अन्दर पूर्ण रेक सुविधाओं का प्रावधान न होना, मैन्युअली उतराई, पुराने तथा घिसा पिटा टिप्लर आदि हुआ। उपरे तथा परे में, विलम्ब शुल्को को छोड़ने से श्रमिको का अधिक अभाव, कोयला हैंडलिंग प्लांट में बार-बार ब्रेकडाउन, पैकिंग प्लांट में विधुतीय तथा मैकेनिकल विफलता, तोल के लिए इंजन का विलम्ब से पहुंचना आदि हुआ।
- दपूमरे की नई कस्मुंडा कोलियरी साइडिंग में, फरवरी 2012 से मार्च 2014 की समयावधि के दौरान ओवरलोडिड रेको के लोड समायोजन के कारण विलम्ब शुल्क की ₹4.42 करोड़ की राशि प्राप्त हुई। इसमें से रेल प्रशासन द्वारा 2014 के रेलवे बोर्ड के उस मास्टर परिपत्र के स्पष्ट उल्लंघन में ₹1.08 करोड़ की राशि छोड़ी गई जिसमें अनुबंधित था कि ओवरलोडिड रेको के लोड समायोजन पर विलम्ब शुल्क छोड़ने योग्य नहीं था।

#### 2.1.7.2.6 साइडिंग का बन्द होना

##### क साइडिंग जो परिचालन में नहीं है एवं बन्द घोषित की गई

जब साइडिंग के मालिक से साइडिंग को बंद करने का अनुरोध किया जाए या जब साइडिंग पर यातायात न हो तो साइडिंग मालिक को समापन नोटिस जारी किया जाए ताकि सभी देयताएं का भुगतान हो। वाणिज्यिक विभाग द्वारा 'नौ ड्यूज सर्टिफिकेट' जारी करने के पश्चात समापन अधिसूचना जारी की जाती है तथा साइडिंग को यातायात हेतु बन्द के रूप में प्रबंधित किया जाता है। इसके पश्चात, साइडिंग के अन्दर निर्धारित ट्रेको के निराकरण को रेलवे परिसम्पत्तियों की बहाली के लिए तुरन्त किया जाना है। वाणिज्यिक विभाग हेतु रेल संहिता के

अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे का प्रमुख वाणिज्यिक प्रबंधक किसी साइडिंग के समापन हेतु एक सक्षम प्राधिकारी होता है।

31.03.2014 तक 125 निजी साइडिंग चालू नहीं हुए थे। इनमें से 49 की 2009-14 के दौरान बंद करने हेतु अधिसूचित किया गया था। शेष 76 निजी साइडिंग के चालू न होने के बावजूद 31-3-2014 तक वाणिज्यिक विभाग द्वारा अधिसूचना जारी करके इसे बंद करने हेतु अधिसूचित नहीं किया गया था।

49 निजी साइडिंग को बंद करने संबंधी अभिलेख की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि अप्रैल 2009 से मार्च 2014 के दौरान रेल प्रशासन द्वारा जारी अधिसूचनाओं के माध्यम से कुल 49 साइडिंग को बांग किया गया। (1.4.2009 तक परिचालित 835 साइडिंग में से) बांग करने हेतु मुख्य कारक यातायात कि अनुपलब्धता (27 साइडिंग), गैज रूपान्तरण (16 साइडिंग), वित्तीय अवरोधन (1 साइडिंग), सुरक्षा उपयुय (1 साइडिंग) थे। शेष चार साइडिंग के मामले में, अभिलेखों कि अनुपलब्धता के कारण करको का पता नहीं लगाया जा सका।
- समीक्षा अवधि के दौरान समापन हेतु अधिसूचित 49 साइडिंग<sup>67</sup> में से 31 साइडिंगों के मामले में परिचालनों के रूकने के एक से तीस वर्षों के पश्चात समापन अधिसूचना जारी की गई थी जैसाकि नीचे तालिका -13 में दर्शाया गया है :-

तालिका 2.13-समापन नोटिस जारी करने में लिए गए समय को दर्शाने वाला विवरण

अधिसूचना में लिया गया समय (वर्ष)	साइडिंग की संख्या
1-5	7
6-10	5
11-15	10
16-20	3
21-25	4
26-30	2
Total	31

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

चयनित बन्द साइडिंगों के अभिलेख की संवीक्षा से पता चला कि

<sup>67</sup> 1.4.2009 तक परिचालित 835 साइडिंगों में से- मरे-2, पूतरे-1, पूमरे-1, उरे-10, उपरे-17, दमरे-5, दपूरे-4, दरे-8 तथा उपूरे-1

- 19 साइडिंगो (उपरे-8, दमरे-3, उरे-8) के मामलें में, इन साइडिंगो में परिचालन बन्द होने के पश्चात साइडिंग को बन्द करने की अधिसूचना जारी करने में 10 से अधिक वर्षों का समय लिया था। इसके प्रमुख कारण साइडिंग स्टेशन को साइडिंग में नहीं अपितु ब्रॉड गैज में परिवर्तित करना, साइडिंग मालिक का गैज रूपान्तरण के लिए सहमत न होना, यातायात का अभाव आदि थे।
- 31 मार्च 2014 तक, दो क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे-3 तथा उपरे-5) में आठ<sup>68</sup> बन्द साइडिंगों के संदर्भ में भूमि लाइसेंस फीस विघटन प्रभारों के कारण मार्च 2012 से ₹ 59.70 करोड़ की राशि बकाया थी।
- छः क्षेत्रीय रेलवे में 37 साइडिंग<sup>69</sup> के मामलें में, साइडिंग मालिकों के प्रति कोई राशि बकाया नहीं थी जबकि चार क्षेत्रीय रेलवे (उपरे, उपूरे, पूमरे एवं दरे) में चार साइडिंगो के मामले में, लेखापरीक्षा को सूचना उपलब्ध नहीं कराई गई।

साइडिंगो के बन्द होने के लिए अधिसूचित होने के पश्चात इंजीनियरिंग सामग्री की बहाली से संबंधित संवीक्षा से पता चला कि:

- रेल प्रशासन द्वारा 11 साइडिंग<sup>70</sup> से ₹ 2.79 करोड़ की रेलवे इंजीनियरिंग सामग्री (ट्रेक तथा अन्य स्थायी प्रकार की सामग्री) की बहाली नहीं की जा सकी।
- तीन क्षेत्रीय रेलवे (उपरे-12 मरे-1 एवं उरे-1) में 14 साइडिंग संबंधित कोई भी रेल सामग्री साइडिंग परिसरों में नहीं थी।
- तीन साइडिंगो के मामले में, हालांकि सामग्री को विघटित किया गया था, तथापि, लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेखों में आवश्यक विवरण के अभाव में विघटित सामग्रियों के मूल्य का निर्धारण करना लेखापरीक्षा के लिए संभव नहीं था।
- शेष 21 बन्द साइडिंग<sup>71</sup> के संदर्भ में यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या ट्रेक तथा ट्रेक सामग्री को विघटित किया गया था तथा इसके लिए रिकॉर्ड के रूप में निर्धारित मूल्य लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था।

<sup>68</sup> दपूरे-3 (जाँय बालाजी स्पॉज लिमिटेड, बरजमदा, टोरियन आयरन एंड स्टील कम्पनी प्रा. लि., बरजमदा तथा दीपक स्टील एंड पावर लि., बरजमदा), उपरे-5 (मान इंडस्ट्रियल कॉरपोरेशन साइडिंग, जयपुर, नल्ला पावर हाउस साइडिंग, जयपुर, कमनी इंजीनियरिंग कारपोरेशन साइडिंग आरसीपी/आईजेएमपी साइडिंग, कोलयत तथा उदयपुर सीमेंट वर्क्स खेमली)

<sup>69</sup> उपरे-11, दमरे-5, पूतरे-1, मरे-2, उरे-10 एवं दरे-7, दपूरे-1

<sup>70</sup> उरे-8, ₹ 2.05, मरे -1, ₹ 0.09 करोड़, उपरे-2- ₹ 0.65 करोड़

<sup>71</sup> उपरे-3, उपूरे-1, दमरे-5, पूमरे-1, दपूरे-4, उरे-1, दरे-5 तथा पूतरे-2

**ख समीक्षा अवधि के दौरान उपयोग में न होने वाली तथा बन्द घोषित न की गई साइडिंग**

पैरा 2.1.7.2.6 क में उल्लिखित 76 साइडिंग<sup>72</sup> के बारे में जो परिचालन में नहीं थी, को अधिसूचना जारी करके वाणिज्यिक विभाग द्वारा बन्द करने के लिए अभी अधिसूचित किया जाना था। वाणिज्यिक विभाग में अनुरक्षित संबंधित फाइलों की संवीक्षा से पता चला कि डेढ़ वर्ष से अट्ठाईस वर्षों के बीच की अवधि के लिए ये साइडिंग परिचालन में नहीं थी। इन साइडिंगों के लिए पिछले संभाले गए रिक की तिथि का विवरण लेखापरीक्षा को केवल 36 साइडिंग के संदर्भ में उपलब्ध कराया गया था जैसाकि नीचे वर्णन किया गया है:-

**तालिका 2.14- परिचालन में शेष साइडिंगों की अवधि दर्शाने वाला विवरण**

1.1.2014 तक परिचालन न होने की अवधि	साइडिंग की संख्या	क्षेत्रीय रेलवे का नाम
1 से 5 वर्ष	11	उमरे (1), दपूमरे(1), उरे(3), पूरे (1), दपूरे(1), दपरे(3), परे(1)
6 से 10 वर्ष	7	उसीरे(1), दमरे(1), पूरे(1), उरे(2), उमरे(1), दपूमरे(1)
11 से 15 वर्ष	9	उमरे (2), दरे (3), पूरे (1), मरे(1), उपरे(2)
16 से 20 वर्ष	7	दमरे(2), मरे(1), पूरे (1), उरे(3)
21 से 25 वर्ष	1	पूरे (1)
25 से 30 वर्ष	1	उरे (1)
<b>जोड़</b>	<b>36</b>	

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के वाणिज्यिक विभागों द्वारा रखे गये अभिलेख

- यह देखा गया कि 18 साइडिंग<sup>73</sup> 31 मार्च 2014 तक 10 वर्षों से अधिक समय से बंद पड़ी थी, लेकिन अभी भी रेल प्रशासन द्वारा बंद घोषित नहीं किया गया था।
- आगे की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि सात क्षेत्रीय रेलवे<sup>74</sup> में 28 साइडिंग (बंद पड़े 76 में से) विभिन्न कारणों जैसे साइडिंग मालिकों से रेल बकाए गैर भुगतान (लाइसेंस शुल्क, विलम्ब प्रभारों, साइडिंग प्रभारों, स्टॉफ लागत इत्यादि), बंद करने हेतु साइडिंग मालिकों के आवेदन न करने, नई फैक्टरी लगाने की योजना पार्टियों

<sup>72</sup> मरे-7, पूमरे-15, पूरे-10, उमरे-4, उसीरे-3, उरे-13, उपरे-2, दमरे-3, दपूमरे-2, दपूरे-8, दरे-5, दपरे-3 तथा परे-1

<sup>73</sup> पूरे-4, उरे-4, दरे-3, पमरे-2, दमरे-2, उमरे-3

<sup>74</sup> दमरे-3, उसीरे-1, मरे-7, परे-1, उरे-13, उमरे-1 और पूरे-2

आदि से संचालन में नहीं थी। शेष 48 निजी साइडिंग के गैर संचालन का कारण अभिलेख में नहीं पाया गया।

- साइडिंग मालिकों से बकाया सभी वसूलियों के लिए ऐसी 19 साइडिंग<sup>75</sup> के प्रति ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी। जबकि 7 साइडिंग<sup>76</sup> के संबंध में कोई राशि बकाया नहीं थी, 50 साइडिंग<sup>77</sup> में बकाया राशि से संबंधित अभिलेख/सूचना, लेखापरीक्षा को नहीं उपलब्ध कराया गया।
- गैर संचालित 76 साइडिंग में से 62 साइडिंग<sup>78</sup> के संबंध में रेल सामग्री के मूल्य का निर्धारण नहीं किया जा सका क्योंकि इंजीनियरिंग विभाग द्वारा परिसंपत्तियों के विवरण से संबंधित अभिलेख लेखापरीक्षा को नहीं उपलब्ध कराए जा सके। शेष 14 साइडिंग<sup>79</sup> के संबंध में यह देखा गया कि ₹ 2.00 करोड़ मूल्य की इंजीनियरिंग रेलवे की थी।

#### 2.1.7.2.7 निजी साइडिंग में संचालित माल के तुलाई की मॉनीटरिंग

#### क तुलाई सुविधा की गैर उपलब्धता के कारण अधिक लदान और निजी साइडिंग पर वेब्रीज का प्रावधान

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश<sup>80</sup> दिया (नवम्बर 2004) कि जहां वेब्रीज नहीं है वहां शीघ्रताशीघ्र वेब्रीज लगाई जाए। हालांकि बिना वेब्रीज वाली सभी निजी साइडिंग के लिए क्षेत्रीय रेलवे को मार्गस्थ तुलाई हेतु वैकल्पिक वेब्रीज को अधिसूचित करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 55 नई बनी साइडिंग सहित 293 चयनित निजी साइडिंग में से 195 साइडिंग बहिर्गामी यातायात से संबंधित हैं। इन 195 साइडिंग में से 172 साइडिंग पेट्रोलियम ऑयल लुबिक्रेंट (पीओएल) के अलावा वाली वस्तुओं से संबंधित हैं जहां तुलाई आवश्यक है। चयनित साइडिंग में वेब्रीज की क्षेत्रीय रेलवे वार स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:-

<sup>75</sup> पूरे-1, ₹ 0.016 करोड़, उमरे-3, ₹ 2.76 करोड़, पूसीरे-1, ₹ 0.15 करोड़, उरे-5, ₹ 36.11 करोड़, पमरे-2, ₹ 0.018 करोड़, दमरे-2, ₹ 0.67 करोड़, दपरे-3, ₹ 3.27 करोड़ एवं मरे-2, ₹ 2.50 करोड़

<sup>76</sup> पूरे-2, उमरे-1, दमरे-1, दरे-2 और परे-1

<sup>77</sup> मरे-5, पूरे-7, पूमरे-15, उरे-8, पूसीरे-2, दपूरे-8, दपूमरे-2 और दरे-3

<sup>78</sup> मरे-7, पूरे-10, पूमरे-14, उमरे-4, उसीरे-3, उरे-4, दपूरे-6, दरे-5, दपूमरे-2, दमरे-3, दपरे-3 और परे-1

<sup>79</sup> पूमरे-1 (0.14 करोड़) उरे-9, (₹ 0.89 करोड़), उपरे-2, (₹ 0.79 करोड़), दपूरे-2, (₹ 0.79 करोड़)

<sup>80</sup> दिनांक 04.11.2004 का पत्र संख्या टीसीआई/2004/109/4

तालिका 2.15- चयनित निजी साइडिंग में तुलाई की व्यवस्थायें दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	चयनित साइडिंग की सं.	पीओएल अलावा बहिर्गमन यातायात वाली	के साइडिंग परिसरों में वेब्रीज वाली साइडिंग	साइडिंग परिसरों में बिना वेब्रीज वाली साइडिंग	साइडिंग जहा मार्गस्थ तुलाई किया जाता है ( कॉलम 5 में से)	साइडिंग जहा मार्गस्थ एवं साइडिंग परिसर में तुलाई व्यवस्था नहीं है।	साइडिंग से मार्गस्थ वेब्रीज की दूरी (किमी में)
1	2	3	4	5 (3-4)	6	7(5-6)	8
मरे	25	15	7	8	1	7	3
पूमरे	23	11	7	4	1	3	35
पूतरे	14	9	9	0	0	0	एनएपी
उमरे	11	4	0	4	1	3	20
पूरे	10	3	0	3	0	3	एनएपी
पूसीरे	14	4	1	3	0	3	एनएपी
उरे	23	10	2	8	2	6	110 से 150
उपरे	12	7	3	4	2	2	20 से 390
दमरे	23	18	11	7	5	2	3से 86
दपूमरे	26	22	19	3	2	1	25 से 50
दपूरे	21	19	12	7	5	2	5 से 237
दपरे	16	12	3	9	0	9	एनएपी
परे	20	12	4	8	8	0	13 से 178
पमरे	13	10	8	2	2	0	35 से 301
दरे	24	8	5	3	3	0	18 से 132
पूरे	18	8	5	3	0	3	एनएपी
कुल	293	172	96	76	32	44	3 से 390

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के परिचालन विभाग द्वारा रखे गये अभिलेख

2004 में रेलवे बोर्ड का निर्देश लागू होने के बावजूद 72 निजी साइडिंग<sup>81</sup> को अपने परिसरों में अभी भी तुलाचौकियां लगाई जानी हैं। 40 साइडिंग के संबंध में न तो साइडिंग परिसरों में न ही किसी मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलाचौकियां थी। 32 साइडिंग के संबंधमें ओवरलॉडिंग के ट्रैक की क्षति के जोखिम को बढ़ाते हुए

<sup>81</sup> उपरे- 4 , उपूरे-3, उसीरे- 3, दमरे-7, पमरे- 2, परे- 8, दपरे- 9, मरे- 7 , दपूरे-7, पूरे-3, उरे-8, दरे-3 , दपूमरे- 3, पुमरे- 1 और उमरे-4

साइडिंग परिसरों से 3से 390 किलोमीटर तक की दूरी पर मार्गस्थ तुलाई सुविधा प्रदान की गई थी।

तालिका 2.16-बकाया मरम्मत और अनुरक्षण प्रभार दर्शाने वाला विवरण

क्षेत्रीय रेलवे	साइडिंग का नाम	मार्गस्थ तुलाई बिन्दु का नाम	मार्गस्थ तुलाई बिन्दु से साइडिंग की दूरी किमी में
दपूरे	टिस्को वर्क साइट साइडिंग/टाटा	बोंडामुंडा	159
उरे	गगन सीमेंट वर्क्स लि./ कीरतपुर	तुगलकाबाद	113
दरे	डालमिया सीमेंट साइडिंग, केकेपीएम	विल्लूपुरम	132
पमरे	नेशनल फर्टिलाइजर साइडिंग विजयपुर	झाँसी	301
उपरे	अदानी लॉजिस्टिक लिमिटेड एएलआईके	पीएनयू	390

स्रोत: क्षेत्रीय रेलों के परिचालन विभाग द्वारा रखे गये अभिलेख

- 40 साइडिंग के संबंध में न तो साइडिंग परिसरों में और न ही मार्गस्थ स्टेशन पर तुलाचौकी थी जिससे ओवर-लोडिंग का जोखिम बढ़ गया। यद्यपि ट्रैक और रोलिंग स्टॉक पर ओवरलोडिंग के ऐसे प्रभाव इतनी जल्दी नहीं दिखेंगे किन्तु ट्रैक और रोलिंग स्टॉक के अनुरक्षण में वृद्धि के रूप में रेलवे को इसका दीर्घकालिक प्रभाव दिखेगा।

#### ख बैगड कंसाइनमेंट के रैकों का गैर-मापन

रेलवे बोर्ड के 2007 के परिपत्र 61 की शर्तों के अनुसार, सीमेंट, खाद्य अनाज, उर्वरक आदि जैसे वस्तुओं की ढुलाई वाले समान आकार के मानक बैगों में लदान रैकों को तुलाचौकियों पर अनिवार्य तुलाई से छूट प्राप्त थी।

सितम्बर 2011 में रेलवे बोर्ड ने समान मानक आकार, भार वाले बैगों में लदान किए कम से कम 5 प्रतिशत रैकों के तुलाई का प्रावधान किया। क्षेत्रीय रेलवे द्वारा रेलवे बोर्ड की दर शाखा को एक मासिक रिपोर्ट भेजी जानी थी। जनवरी 2013 में, रेलवे बोर्ड ने यह कहते हुए सभी क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश जारी किया कि बैगों में लदान का 5 प्रतिशत अनिवार्य तुलाई किया जाए। हालांकि क्षेत्रीय रेलवे से 2013 के जनवरी महीने में ऐसे लदान के संबंध में आकस्मिक जांच करने के लिए कहा गया था।

समान आकार के मानक बैगों वाले लदानों से संबंधित 72 साइडिंग से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि:



- सितम्बर 2011 से जनवरी 2013 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा निर्देश जारी करने के पश्चात् सात क्षेत्रीय रेलवे (दपूमरे-1, पूसीरे-1, पूतरे-1, पमरे-2, दपूरे-1, दरे-6 और दमरे-1) में केवल 13 निजी साइडिंग में 5 प्रतिशत रेकों की तुलाई की जा रही थी।
- 24 साइडिंग<sup>82</sup> में जांच किए गए रेकों की प्रतिशतता बहुत कम थी और 0.16 प्रतिशत से 4.57 प्रतिशत तक थी।
- 12 क्षेत्रीय रेलवे में 35 साइडिंग<sup>83</sup> में कोई भी तुलाई नहीं की गई।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे के 20 साइडिंग<sup>84</sup> में ऐसी जांच के दौरान 6823.31 वैगनों का अधिक लदान देखा गया और ₹ 2.02 करोड़ का जुर्माना लगाया गया।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बैगों वाली खेपों की तुलाई की अचानक जांच का विवरण नहीं उपलब्ध कराया गया। हालांकि दरे और पमरे बैगों वाले खेपों की 5 प्रतिशत तुलाई जांच के रेलवे बोर्ड के सितम्बर 2014 के आदेशों का पालन कर रहे हैं।

### 2.1.8 निष्कर्ष

माल दुलाई भारतीय रेल के राजस्व का मुख्य स्रोत है और देश की आर्थिक वृद्धि एवं औद्योगिक प्रगति में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। स्टेशनों पर सामानों की सम्हलाई तथा उत्पादन/खपत तथा रेलवे स्टेशन के बीच स्थानीय दुलाई प्रभार से बचने के लिए साइडिंग बनाई जाती हैं। इस प्रतिवेदन में साइडिंग परिचालनों से संबंधित पहलुओं पर 2009-14 के दौरान भारतीय रेल के निष्पादन पर प्रकाश डाला गया है जिसमें नई साइडिंग की स्थापना, मौजूद प्रावधान के अनुसार मौजूदा साइडिंग के साथ-साथ नई साइडिंग का परिचालन तथा बन्द साइडिंग का परिसमापन सुनिश्चित करने के अलावा निजी साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों की वसूली शामिल थी।

नई साइडिंग लगाने के लिए निजी पार्टियों के प्रस्तावों को देरी से अनुमोदन दिया गया जिसके पश्चात् नई साइडिंग के निर्माण और उसे चालू करने में विलम्ब हुआ। 25 साइडिंग (55 में से) के संबंध में अनुमोदन में निर्धारित 120 दिनों की समय-सीमा से 100 दिनों से 1500 दिनों तक की देरी हुई। इसके अतिरिक्त, निजी पार्टियों द्वारा साइडिंग के निर्माण के लिए कोई निश्चित समय-सीमा नहीं तय की गई।

<sup>82</sup> उपरे- 3, उमरे-1, दपूमरे- 1, पमरे- 5, दपूरे-1, दपरे- 1, दमरे-10, पुमरे- 1 पूरे-1

<sup>83</sup> मरे-4, पूतरे-1, परे-3, दपूमरे-1, पूसीरे-2, उमरे-3, दपूरे-4, दपरे-3, पुमरे-1, पूरे-3, उरे-9, दमरे-1

<sup>84</sup> उसीरे- 1, उमरे- 1, उपरे-1 , पमरे-6, पूतरे-1 , दपूरे-1, दमरे-8 और पुमरे-

अनुमोदन में देरी से निजी साइडिंग के निर्माण में देरी हुई जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई क्योंकि साइडिंग की स्थापना की पार्टियों की मंशा से रेलवे द्वारा अपेक्षित यातायात संचालित नहीं किया जा सका। यह भी देखा गया कि 2009-14 की अवधि के दौरान बनी 7 नई साइडिंग के संबंध में परिचालन शुरू करने से पूर्व रेलवे के सुरक्षा आयुक्त से मंजूरी नहीं ली गई थी।

इसके अतिरिक्त, अधिक से अधिक 32 नई साइडिंग (55 में से) अपनी अपेक्षित यातायात को प्राप्त करने में विफल रही (10 से 75 प्रतिशत तक गिरावट) जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई। बिल्कुल स्पष्ट कोडल प्रावधानों के बावजूद रेल प्रशासन द्वारा ऐसी साइडिंग की आय की वार्षिक समीक्षा नहीं करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई जो नई साइडिंग लगाने का प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय अपेक्षित यातायात पूरा नहीं कर पाई।

31 मार्च 2014 तक 16 साइडिंग<sup>85</sup> मालिकों के संबंध में कोई साइडिंग करार नहीं था। रेलवे बोर्ड से निर्देश (जुलाई 2005) के बावजूद 13 क्षेत्रीय रेलवे में 53 साइडिंग में संशोधित फार्मेट में नए करार नहीं किए गए। संशोधित फार्मेट में नए करार प्रचालन तथा अनुरक्षण के साथ-साथ साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों के उद्ग्रहण एवं वसूली के लिए व्यापक नियम व शर्तें निहित थीं। इसके अतिरिक्त, 13 क्षेत्रीय रेलवे में 178 साइडिंग<sup>86</sup> (293 में से) के संबंध में करार की प्रभावी तिथि, प्राथमिक सर्वेक्षण व्यय, भूमि लाइसेंस शुल्क के लिए किये जाने वाले भुगतान, साइडिंग से अनुरक्षण एवं अन्य प्रभारों आदि की सूचना को साइडिंग करार में उचित स्थान पर दर्ज नहीं किया गया था।

साइडिंग प्रभार, भूमि लाइसेंस फीस, अनुरक्षण प्रभार, शटिंग प्रभार, टूट-फूट और कमी प्रभार आदि के संबंध में साइडिंग मालिकों से वसूली हेतु ₹ 241.58 करोड़ की रेलवे राशि बकाया रही। इसके अतिरिक्त, ₹ 2004.35 करोड़ राशि के विलम्ब शुल्क प्रभार साइडिंग में रैकों के रोक रखने के संबंध में अप्रैल 2009 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान प्रोदभूत किये गये जिसके परिणामस्वरूप लदान/उतराई के लिए रैकों की हैंडलिंग के लिए साइडिंग में सुविधाओं की कमी हुई। इसमें से, ₹ 1338.40 करोड़ की वसूली कर ली गई थी और 31 मार्च 2014

<sup>85</sup> प.म.रे.-12, पू.त.रे.-2, प.म.रे.-1 और द.प.रे.-1

<sup>86</sup> म.रे.-14, द.प.म.रे.-10, उ.सी.रे.-11, प.रे.-14, उ.म.रे.-11, द.प.रे.-12, उ.पू.रे.-10, पू.त.रे.-12, उ.प.रे.-11, द.रे.-23, प.म.रे.-10, द.म.रे.-22, उ.रे.-18

तक साईडिंग मालिकों से वसूली योग्य ₹ 62.57 करोड़ छोड़ते हुए ₹ 603.38 करोड़ (30 प्रतिशत) को माफ कर दिया गया था।

2009-14 के दौरान समाप्ति के लिए अधिसूचित 49 साईडिंगों में से, 19 निजी साईडिंगों में 10 वर्षों से अधिक प्रचालनों को 10 वर्षों से अधिक बंद करने के बाद समाप्ति अधिसूचनाएं जारी की गई थी। दो क्षेत्रीय रेलवे में आठ बंद की गई साईडिंग<sup>87</sup> के संबंध में भूमि लाइसेंस फीस, विखंडन प्रभारों के संबंध में मार्च 2012 तक ₹ 59.70 करोड़ राशि बकाया था।

76 निजी साईडिंग 10 वर्षों से अधिक की अवधि हेतु से प्रचालन में नहीं थी परंतु रेल प्रशासन ने इन साईडिंगों को बंद करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। ऐसी साईडिंगों के प्रति साईडिंग मालिकों से सभी वसूली योग्य राशियों के संबंध में ₹ 45.47 करोड़ की राशि बकाया थी।

2004 में रेलवे बोर्ड का निर्देश लागू होने के बावजूद 76 निजी साईडिंग को अपने परिसरों में अभी भी तुलाचौकियां लगाई जानी हैं। 44 साईडिंग के संबंध में न तो साईडिंग परिसरों में न ही किसी मार्गस्थ स्टेशनों पर तुलाचौकियां थी। 32 साईडिंग के संबंध में ओवरलॉडिंग के ट्रैक की क्षति के जोखिम को बढ़ाते हुए साईडिंग परिसरों से 3 से 390 किलोमीटर तक की दूरी पर मार्गस्थ तुलाई सुविधा प्रदान की गई थी।

### सिफारिशें

- *आईआर. को साईडिंग को सेट करने के लिए पार्टियों के प्रस्तावों के प्रसंसकरण के लिए समय सीमाएं सख्ती से लागू करने की आवश्यकता है और भा.रे. सुनिश्चित करे कि साईडिंग का निर्माण रेलवे को संभावित मालभाड़ा अर्जन से वंचित करते हुए विलम्बित न हो।*
- *आईआर को साईडिंग लगाने के प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय परिचालित यातायात में गिरावट के मामले में आय बढ़ाने के उपाय करने और निजी साईडिंग से आय की आवधिक समीक्षा करने पर विचार करना चाहिए।*

<sup>87</sup> दपूरे-3 (जांय बालाजी स्पंजी लिमिटेड, बरजमडा, तोरीयन आयएन एंड स्टीक कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, बजरामडा और दीपक स्टील एंड पावर लिमिटेड, बजरामडा), दपूरे-5 (मैन इंडस्ट्रीयल कार्पोरेशन साईडिंग, जयपुर, नल्ला पावर हाऊस साईडिंग, जयपुर, कमानी इंजिनियरिंग कार्पोरेशन साईडिंग, आरसीपी/आईजेएमपी साईडिंग, कोलायत और उदयपुर सीमेंट वर्क्स खेमली)

- आईआर को निजी साइडिंग मालिकों के साथ करार पर हस्ताक्षर करने हेतु एक समय-समी निर्धारित करना चाहिए तथा यह सुनिश्चित करना चाहिए कि करार में प्रावधानों के अनुसार समयबद्ध तरीके से निर्धारित बकाए की वसूली की जाए।
- आईआर को आंतरिक नियंत्रण तंत्र को सुदृढ करने की आवश्यकता है जो यह साइडिंग, सेवारत स्टेशन और लेखा कार्यालय के समझौतों की प्रतियों सहित समुचित रिकॉर्डों के अनुरक्षण के अतिरिक्त साइडिंग मालिकों से विभिन्न प्रभारों का नियमित संग्रहण सुनिश्चित करता हो।
- आईआर को साइडिंग परिसरों पर अथवा उसके नजदीक तुलासेतुओं के प्रावधान को अपने अनुदेशों को कड़ाई से लागू करने पर विचार करना चाहिए ताकि ओवरलोडिंग पर रोक लगे और सुरक्षित रेलगाड़ी संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव से बचा जा सके।

## परिशिष्ट I (पैरा 2.1.4)

## नमूना विवरण

साइडिंग के प्रकार	नमूना चयन के लिए मानदंड	कुल संख्या	चयनित नमूना
मौजूदा साइडिंग	<p>क्षेत्रीय रेलवे के अनुसार न्यूनतम 10 और अधिकतम 25 साइडिंगों को 31-3-2014 तक प्रचालन में निजी साइडिंगों की कुल संख्या का 25 प्रतिशत</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>साइडिंगों का चयन अलग-अलग क्षेत्रीय रेलवे में विगत पांच वर्षों के दौरान और कम से कम दो मंडलों को कवर करते हुए संभाले गये यातायात की मात्रा के आधार पर किया गया।</li> <li>चयनित नमूने में प्रत्येक छः मुख्य सामग्रियों जैसे कोयला, लोहा और अन्य लौह अयस्क, पीओएल, सीमेंट उर्वरक, खाद्य अनाज और विंग आयरन और इस्पात जो भी मौजूद हो, शामिल किये गये।</li> </ul>	835	238
नई साइडिंग	प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में 2009-10 से 2013-14 के दौरान नई निर्मित साइडिंग के 40 प्रतिशत में अधिकतम पांच साइडिंग हो सकती है।	125	55
बंद की गई साइडिंग	सभी बंद की गई साइडिंग का 100 प्रतिशत तथा निजी साइडिंग जो प्रचालन में नहीं थी परंतु बंद नहीं की गई	125 (49 + 76)	125 (49+76)

## परिशिष्ट II (पैरा 2.1.4)

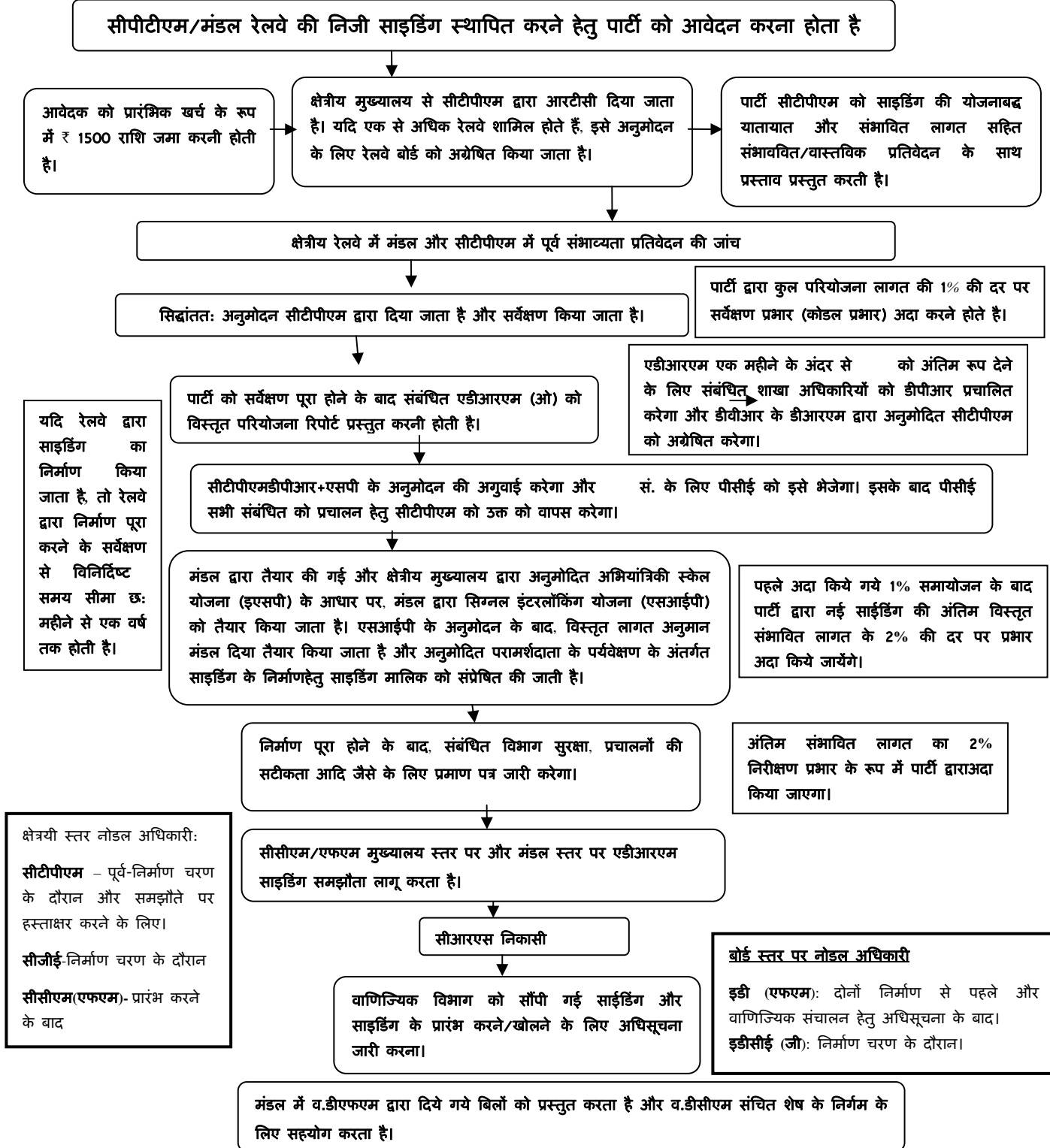
## संगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे और मंडलीय स्तर पर साइडिंगों के विभिन्न पहलुओं के अनुरक्षण में विभिन्न विभागों की भूमिका का उत्तरदायित्व नीचे तालिका में दर्शाया गया है।

इकाई	विभाग	उत्तरदायित्व
रेलवे बोर्ड	कार्यकारी निदेशक सिविल अभियंता (सामान्य) और कार्यकारी निर्देशक/मालभाड़ा विपणन द्वारा सहयोग प्राप्त सदस्य (यातायात), सदस्य (अभियांत्रिकी)	नीति मामले
क्षेत्रीय रेलवे	प्रचालन - मुख्य परिवहन योजना प्रबंधक और मुख्य संचालन प्रबंधक)	समझौतों को लागू करना
	अभियांत्रिकी - (मुख्य अभियंता)	साइडिंग के निर्माण एवं अनुरक्षण हेतु योजना और संभावनाओं की तैयारी करना
	वाणिज्यिक - (मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/मालभाड़ा विपणन)	रेलवे बोर्ड के साथ उद्ग्रहण प्रभारों से संबंधित विभिन्न साइडिंगों के निर्धारण
	लेखा (वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी)	भूमि लाइसेंस फीस सहित प्रभारों से संबंधित विभिन्न साइडिंगों का संग्रहण
क्षेत्रीय रेलवे में मंडल	संचालन (मंडलीय संचालन प्रबंधक)	साइडिंग से आने और जाने के प्रचालन
	इलैक्ट्रिकल और सिग्नलिंग (व. मंडलीय इलैक्ट्रिकल अभियंता)	ओवरहेड उपस्कर और प्रबंधन/सिग्नलिंग परिसपत्तियों के निरीक्षण का प्रावधान और अनुरक्षण
	मकैनिकल - (मंडलीय मकैनिकल अभियंता)	साइडिंग से आने और जाने वाले वैगन और लोको की जांच
	अभियांत्रिकी - व. मंडलीय अभियंता	स्थाई मार्गों के अनुरक्षण/निरीक्षण
	लेखा - मंडलीय लेखाअधिकारी	संबंधित विभागों द्वारा दिये गये डाटा के आधार पर विभिन्न प्रभारों के लिए और बिलों की वसूली

### परिशिष्ट III (पैरा 2.1.7.1.1)

#### नई निजी साइडिंग के निर्माण के लिए प्रवाह चार्ट



## 2.2 सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृति योजना (लारजैस)

### मुख्य बातें

सुरक्षा स्टाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदारीकृत सक्रिय सेवानिवृति योजना (लारजैस) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा 2 जनवरी 2004 को अधिसूचित की गई थी। योजना निर्धारित शर्त के अन्तर्गत, विनिर्दिष्ट श्रेणी से संबंधित स्वैच्छिक सेवानिवृति चाहने वाले कर्मचारी के स्थान पर उस कर्मचारी के एक आश्रित के रोजगार का प्रावधान करती है। योजना पर भारतीय रेल कर्मचारियों के ट्रेड संघ प्रतिनिधियों द्वारा माँगों के पश्चात विचार किया गया था।

योजना के संबंध में लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रकार है:

प्रारंभ में, योजना में स्टाफ की सुरक्षा केवल दो श्रेणियां अर्थात् चालक (शन्टर को छोड़ कर) तथा गैंगमैन शामिल थी। तत्पश्चात, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा 2005 से 2014 की अवधि के द्वारा भर्ती हेतु निर्धारित मानकों में ढील देते हुए तथा इस योजना के अन्तर्गत स्टाफ की अन्य श्रेणियों को भी शामिल करते हुए अनेक संशोधन किये गए थे। इन संशोधनों का भर्ती हेतु योग्यता मानदण्ड को कमजोर करने और मौजूदा कर्मचारियों के पात्रता सेवा अवधि को कम करने पर प्रभाव पड़ा था।

- रेल मंत्रालय ने लारजैस के अन्तर्गत उन उम्मीदवारों की भर्ती को अनुमति दी थी जो स्टाफ की अन्य श्रेणियों जैसे ट्रैकमैन, यातायात खलासी, प्वाइंट मैन, गेटमैन, सहायक खलासी इत्यादि के लिए अपेक्षित दसवीं पास या समकक्ष की न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता भी नहीं रखते थे। योजना को कार्यान्वित करने से पहले ना तो कैबिनेट का अनुमोदन लिया गया था एवं न ही डीओपीटी से परामर्श किया गया था।

[पैरा 2.2.2 (i)]

- शर्तों के उल्लंघन में लारजैस के तहत मि भर्तियाँ की गई थी अर्थात् (क) अर्हता शर्त सीधी शर्तोंके प्रावधानों के समान होगी, और (ख) वार्ड की उपयुक्तता का मूल्यांकन उसी तरीके के किया जाना था जैसा भारतीय रेल द्वारा ही निर्धारित सीधे भर्ती के मामले में किया जाता था। नमूना जांच की



गई 10,086 नियुक्ति में से 7,860 (80 प्रतिशत) नियुक्तियाँ उपरोक्त शर्तों में से एक या अधिक को नजरअंदाज करते हुए की गई थी।

[पैरा 2.2.2 (iii) ए एवं विवरण ए-1]

- नमूना जांच की गई 10,086 नियुक्ति में से 7,757 नियुक्तियों के मामले में शारीरिक दक्षता जांच (पीईटी) उत्तीर्ण करने की शर्तों का उल्लंघन किया गया था।

[पैरा 2.2.2 (iii) ए एवं विवरण ए-1]

- यद्यपि, लारजैस की योजना ₹ 1800 के ग्रेड वेतन वाली सुरक्षा श्रेणियों के मामले में योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति प्राप्त करने के लिए 50-57 वर्ष के आयु समूह की योग्यता निर्धारित करती है, तथापि लारजैस योजना के उल्लंघन में सेवानिवृत्ति के समय 57 वर्ष से अधिक आयु हो जाने के बाद भी सुरक्षा श्रेणियों के 1649 कर्मचारी सेवानिवृत्त किये गए थे।

[पैरा 2.2.2 (iii)]

- केन्द्रीय प्रशासनिक ट्रिब्यूनलों ने अपने निर्णयों में समग्र योजना (लारजैस) को असंवैधानिक, सरकारी नौकतरी में गलत ढंग से प्रवेश, अनुपयुक्त अव्यवस्था से निर्मित, अधिकारातीत इत्यादि घोषित किया था। ट्रिब्यूनलों के निर्णयों के पश्चात भी आरबी ने योजना में नई विशेषताएं जोड़ी हैं।

[पैरा 2.2.2 (v)]

### 2.2.1 प्रस्ताव

सुरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना (एसआरआरएस) रेलवे बोर्ड द्वारा 2 जनवरी 2004 को अधिसूचित की गई थी। बाद में (11 सितम्बर 2010) इस योजना का नाम 'सुरक्षा सटाफ हेतु गारंटीड रोजगार के लिए उदासीकृत सक्रिय सेवानिवृत्ति योजना (लारजैस) रखा गया था। योजना मुख्यतः कर्मचारी के उपयुक्त आश्रित हेतु रोजगार सर्जित करने के लिए गठित की गई है, जिसका योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति हेतु आवेदन स्वीकार कर लिया गया है। योजना पर भारतीय रेल कर्मचारियों के ट्रेड संघ प्रतिनिधियों द्वारा माँगो<sup>88</sup> के पश्चात विचार (मार्च 2011, जुलाई 2011, जुलाई 2013, मार्च 2014 इत्यादि) किया गया था। इत्यादि,

<sup>88</sup> लिखित परीक्षा को छोड़ने की माँग करते हुए निम्न स्तरीय आकलन समिति गठित करने के लिए, स्टाफ की अन्य श्रेणियों को शामिल करने के लिए इत्यादि।

लेखापरीक्षा ने आंकलन किया कि क्या उक्त योजना के अन्तर्गत भर्ती प्रक्रिया पारदर्शी थी तथा निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया गया था। लेखापरीक्षा ने योजना के अन्तर्गत भर्ती की मात्रा का भी आंकलन किया।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 2 जनवरी 2004 के पत्र के अनुसार, योजना का नाम सुरक्षा संबंधी सेवानिवृत्ति योजना था। प्रारंभ में योजना में दो सुरक्षा श्रेणी अर्थात् चालक (शन्टर को छोड़कर) तथा गैंगमैन शामिल होने थे जिनके कार्य का रेल संचालन तथा ट्रैक अनुरक्षण की सुरक्षा से महत्वपूर्ण संबंध माना जाता था। इन श्रेणियों को शामिल करने के समर्थन में पत्र में निम्नलिखित कारक बताए गए थे:

चालक रेलों के चालन के लिए प्रत्यक्ष रूप से जिम्मेदार हैं। चालन कर्तव्य निरंतर ध्यान एवं सतर्कता की मांग करते हैं। लम्बे समय तक चालन कर्तव्य के निष्पादन में अपरिहार्य अनिश्चित काम के घण्टों के साथ जुड़े तनाव तत्त्व का उनके स्वास्थ्य पर बुरा प्रभाव पड़ता है। गैंगमैन ट्रैकों के उचित अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार हैं। उनके कर्तव्यों में ट्रैक बिछाने, ट्रैकों की मरम्मत, पेट्रोलिंग इत्यादि में भारी मानवीय श्रम<sup>89</sup> शामिल हैं। इस कारण से कम आयु में ही रीढ़ सम्बन्धी तथा कमर दर्द की समस्याएँ हो जाती हैं। ये श्रेणियाँ उस स्टाफ की तुलना में जो आन्तरिक कार्य अथवा स्टेशन की सीमाओं में अथवा डिपो एवं कार्यशाला में कार्य करते हैं, की तुलना में ऐसी परिस्थितियों में कार्य करते हैं जहाँ थकान जल्दी होती है। अतः गैंगमैन तथा चालकों के अलावा किसी अन्य श्रेणी को योजना में शामिल नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त, उपरोक्त के अनुसार, योजना इस विचार से गठित की गई थी कि बढ़ती उम्र के साथ इन श्रेणियों के स्टाफ की शारीरिक स्वस्थता तथा क्षमता कम हो जाती है जो सुरक्षा जोखिम का कारण हो सकते हैं। किए गए प्रावधान निम्नलिखित थे:

- 50 से 57 वर्ष की आयु वाले चालक तथा गैंगमैन सेवानिवृत्ति ले सकते हैं
- इस योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति मांगने के लिए योग्य होने के लिए कर्मचारी को 33 वर्ष की योग्यता सेवा पूरी करनी चाहिए।

<sup>89</sup> ट्रैकों को मशीनीकृत रूप से बिछाने तथा मरम्मत करने के लिए 1960 के दशक के प्रारंभ के दौरान ट्रैक मशीनों की शुरूआत भारतीय रेल में की गई थी।

- नियुक्ति हेतु विचार किये जा रहे आश्रितों के मामले में पात्रता के शर्तें वही होंगी जो खुले बाजार से प्रत्यक्ष भर्ती के लिए निर्धारित की गई हैं।
- आश्रितों की उपयुक्तता का आंकलन उसी ढंग से किया जाना था जैसे प्रत्यक्ष भर्ती के मामले में किया जा रहा था।

तत्पश्चात, 2005 से 2014 की अवधि के दौरान रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा योजना में अनेक संशोधन किये गए हैं। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा बाद में योजना में किये गए संशोधन परिशिष्ट में दिए गए हैं। इन संशोधनों का प्रभाव भर्ती हेतु योग्यता मानदण्ड को कम प्रभावी करना तथा वर्तमान योग्यता सेवा अवधि को कम करना था, कुछ संशोधन इस प्रकार हैं:

- उन उम्मीदवारों को जो लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करने में विफल हुए थे, उपयुक्तता परीक्षा उत्तीर्ण करने का एक और अवसर दिया जाना था (जुलाई 2006)।
- योजना के लाभ स्टाफ की अन्य सुरक्षा श्रेणियों (पाईट मैन, शंटमैन, लीवर मैन, गैटमैन, कीमैन, यातायात पोर्टर, खलासी, क्रेन जमादार इत्यादि) तक बढ़ाया गया था। (सितम्बर 2010, जनवरी 2012 तथा मार्च 2014)।
- लिखित परीक्षा उत्तीर्ण करने के पश्चात विशिष्ट चक्र की चिकित्सा जांच में कर्मचारी के आश्रित के अनुत्तीर्ण होने के मामले में, योजना के अन्तर्गत भर्ती हेतु दूसरे आश्रित पर विचार के लिए कर्मचारी के अनुरोध पर अगली भर्ती/भर्ती चक्र में विचार किया जा सकता है, वशर्तें कर्मचारी तथा आश्रित दोनों निर्धारित पात्रता शर्तों को पूरा कर रहे हों (फरवरी 2013)।
- इस योजना के अन्तर्गत सेवानिवृत्ति माँगने के लिए पात्र होने हेतु 33 वर्षों की योग्यता सेवा को 20 वर्षों की योग्यता सेवा तक कम कर दिया गया है (मार्च 2013)।
- बोर्ड ने जुलाई 2013 के अपने पत्र द्वारा गैंगमैन इत्यादि के आश्रितों की भर्ती हेतु लिखित परीक्षा को खत्म कर दिया।
- बोर्ड ने दिसम्बर 2014 के अपने पत्र द्वारा सुरक्षा श्रेणी पद के तहत आवश्यक न्यूनतम सेवा की मात्रा को 20 वर्ष से 10 वर्ष तक कम कर दिया।

रेलवे बोर्ड की नीति फाइलों को शामिल करते हुए प्रारंभ में योजना तथा 2004 से 2014 (दिसम्बर 2014 तक) तक किये गए तटवर्ती संशोधनों की गंभीरता से जांच की गई थी। यद्यपि, कार्यान्वयन तथा भर्ती की मात्रा के लिए लेखापरीक्षा ने

भारतीय रेल की सभी भर्ती इकाईयों में वर्ष 2011, 2012, 2013 (कैलेंडर वर्ष) तथा मार्च 2014 तक की गई भर्ती शामिल की हैं।

नमूना चयन के लिए क्षेत्रीय मुख्यालयों/मण्डलीय मुख्यालयों अथवा कार्यशालाओं में जनवरी 2011 से मार्च 2014 के दौरान कुल 24,848 भर्तियों में से 10,086 भर्तियों की प्रक्रिया की विस्तृत जांच की गई थी।

लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड, सभी क्षेत्रीय रेल मुख्यालयों, सभी मण्डलीय मुख्यालयों में लारजैस से संबंधित अभिलेखों की जांच भी की।

### 2.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### लारजैस के अन्तर्गत भारी मात्रा में/अनियमित भर्ती

(i) लेखापरीक्षा ने देखा कि लारजैस की योजना को केबिनेट का अनुमोदन प्राप्त नहीं था। लारजैस के अन्तर्गत कर्मचारियों की भर्ती की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने दिनांक 26 नवम्बर 2011 की अपनी टिप्पणी में दर्शाया था कि “छटा वेतन आयोग सहानुभूतिशील आधार पर नियुक्ति इत्यादि के मामलों में 10 वीं उत्तीर्ण अथवा उसके समान न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता ना रखने वाले उम्मीदवारों की भर्ती की अनुमति देता है। सहानुभूतिशील आधार के अतिरिक्त, हमने खेल कोटा तथा दुर्घटना पीड़ितों में नियुक्ति को कवर किया है। समान रूप से, हम भूमि हरा, लारजैस तथा स्थानापन्न व्यक्तियों को नियुक्तियों को कवर कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त उनका वेतन छटें वेतन आयोग के अनुसार-आईएस वेतन स्केल के अनुसार विनियमित होगा तथा न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता प्राप्त कर, लेने के पश्चात ही उन्हें नियमित ग्रेड वेतन के साथ नियमित पद पर नियोजित कर लिया जाएगा। यदि उपरोक्त क्रियाविधि अनुमोदित है तो केबिनेट से संपर्क की आवश्यकता नहीं है”।

लारजैस की योजना को केबिनेट का अनुमोदन नहीं है

रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति (आरएसआरसी) 1998 ने इस तर्क को निरस्त कर दिया था कि कर्मचारियों के आयुप्रालेख/शारीरिक स्वस्थता का सुरक्षा पर बुरा प्रभाव पड़ता है।

(ii) रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति (आरएसआरसी) 1998-भाग-11-खन्ना समिति ने भी कर्मचारियों के आयु-प्रालेख/शारीरिक स्वस्थता तथा सुरक्षा पर प्रभाव के बीच संबंध के बारे में टिप्पणी की थी। इसने इस रिपोर्ट के पैरा 4.2.4 तथा 4.2.5 में दर्शाया था कि यद्यपि कुछ महाप्रबन्धकों का विचार था कि चालकों की सेवानिवृत्ति आयु कम होनी चाहिए, तथापि यह विचार इसके समर्थन में मेल खाते किसी वैज्ञानिक डाटा द्वारा समर्थित नहीं था तथा इसलिए एक विचार के रूप में ही देखा जाना चाहिए। आगे यह दर्शाया गया था कि चालकों के निष्पादन तथा

आयु कारक के बीच संबंध पर शोध अध्ययन भी अनिर्णायक थे। रिपोर्ट के पैरा 4.2.5 में समिति ने आगे सिफारिश की थी कि कुछ वर्षों पहले आरडीएसओ द्वारा आयोजित चालकों की आयु के संबंध में संकेतको की अवहेलना के मनो-तकनीकी अध्ययन से निष्कर्ष निकला था कि चालकों द्वारा संकेतकों की अवहेलना का आयु कारक से कोई संबंध नहीं है। समय बीतने के साथ अनिच्छा की कमी की भरपाई जहन में सकारात्मक सुधार द्वारा हुई थी जैसे पुराने चालकों के बीच उत्तरदायित्व की अधिक भावना। इसके मद्देनजर समिति चालकों की सेवानिवृत्ति की आयु के विशिष्ट मुद्दे पर कोई स्पष्ट सिफारिश करने से दूर रही है।

(iii) प्रारंभ में (2 जनवरी 2004) योजना में दो सुरक्षा श्रेणियां अर्थात् चालक (शन्टरो को छोड़कर) तथा गैंगमैन को शामिल किया जाना था जिनके कार्य का रेल संचालन तथा ट्रैक अनुरक्षण की सुरक्षा से महत्वपूर्ण संबंध माना गया था। तथापि, भारतीय रेल में वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारियों (वरि. डीपीओ) के 69 कार्यालयों में योजना के अन्तर्गत कर्मचारियों की भर्ती से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया था कि जनवरी 2011 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कुल 1,35,931 कर्मचारियों की भर्ती में से क्रमशः 2 जनवरी 2004, 11 सितम्बर 2010, 3 जनवरी 2012 तथा 24 मार्च 2014 के रेलवे बोर्ड के पत्रों द्वारा भारतीय रेल में लारजैस हेतु सुरक्षा श्रेणी के रूप में वर्गीकृत आईएस वेतन बैंड में भर्ती किये गये कर्मचारियों सहित ₹ 1800 ग्रेड वेतन की श्रेणियों में लारजैस के अन्तर्गत 24,848 कर्मचारी (18 प्रतिशत) भर्ती किये गए थे। जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान भारतीय रेल में लारजैस के अन्तर्गत भर्ती सहित विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कर्मचारियों की कुल भर्ती के ब्यौरे विवरण ए में दर्शाये गए हैं। आईएस स्केल के अन्तर्गत अनियमित नियुक्ति तथा अधिकतम अनुमत आयु से अधिक अनियमित नियुक्ति पर आने वाले पैराग्राफों में चर्चा की गई है:

(क) योजना के तहत वर्णित प्रावधानों ने अनुबंधित किया कि लारजैस के तहत नियुक्ति के लिए विचार की जा रही आश्रितों की योग्यता तथा उपयुक्तता की शर्तें सीधी भर्ती की शर्तों के समान होनी थी तथा इन्हें सीधी भर्ती के मामलों के समान तरीके से मूल्यांकित किया जाना था। इसलिए, आश्रितों को निम्नलिखित तीन शर्तें पूरी करनी आवश्यक होगी अर्थात्, (i) निर्धारित शैक्षणिक योग्यता, (ii) शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीईटी) तथा (iii) इस योजना के तहत भर्ती से पूर्व लिखित परीक्षा। लेखापरीक्षा ने जनवरी 2011 से मार्च 2014 के दौरान लारजैस के

तहत भर्ती कुल 24,848 अभ्यर्थियों में से 10,086 अभ्यर्थियों के मामलों की जांच की। चयनित 10,086 नियुक्तियों में से 7860 (80 प्रतिशत) नियुक्तियों को (विवरण क-1) में दिए 3/ए वर्णन अनुसार उक्त शर्तों को कम करके किया गया था। आगे लेखापरीक्षा ने यह देखा कि-

- 72 नियुक्तियां, उक्त सभी तीन शर्तों का उल्लंघन करके की गई थी;
- 1,775 नियुक्तियों में तीन में से दो शर्तों का उल्लंघन किया गया था;
- 6,013 नियुक्तियों में, भर्ती योजना हेतु तीन शर्तों में से एक का उल्लंघन किया गया। जिसमें से 5,910 नियुक्तियां पीईटी पास किए बिना की गई थी जो सुरक्षित रेल परिचालनों के संदर्भ में एक गंभीर चिंता का विषय है।

(ख) रेलवे बोर्ड के पत्र सं. ई (एनजी) 11/2011/आरआर-1/11 दिनांक 9 दिसम्बर 2011 (आरबीई 166/2011) के अनुसार, उन अपवादात्मक परिस्थितियों<sup>90</sup> में जहाँ नियुक्तियाँ उल्लिखित श्रेणियों में ऐसे व्यक्तियों को प्रदान की गई हैं जो पद हेतु निर्धारित शैक्षणिक योग्यता नहीं रखते हैं, ऐसे व्यक्तियों को प्रशिक्षु के रूप में भर्ती/नियोजित किया जाएगा जिन्हें नियमित वेतन मान तथा ग्रेड वेतन भर्ती नियमों के अंतर्गत निर्धारित शैक्षणिक योग्यता प्राप्त कर लेने के बाद ही दिया जाएगा। पद हेतु नियमित अधिकारी के रूप में विचार किए जाने के लिए निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता प्राप्त करने तक इन प्रशिक्षुओं की परिलब्धियां किसी ग्रेड वेतन के बिना आइएस वेतन बैंड का न्यूनतम होंगी। भावी नियुक्तों द्वारा आइएस वेतन बैंड में व्यतीत की गई अवधि किसी उद्देश्य हेतु सेवा के रूप में नहीं गिनी जाएगी क्योंकि उनकी नियमित सेवा ₹ 1800 के ग्रेड वेतन के साथ ₹ 5200-20200 के वेतन मान पीबी I में रखे जाने के पश्चात ही प्रारंभ होगी।

संवीक्षा से पता चला कि जनवरी 2011 से मार्च 2014 के बीच लाइजैस के अंतर्गत की गई 24,848 नियुक्तियों में से 946 नियुक्तियां (3.80 प्रतिशत) लारजेस के अंतर्गत आइएस स्केल में इस योजना के अंतर्गत की गई थी। अभिलेख पर ऐसा कोई कारण नहीं पाया गया था जहां न्यूनतम निर्धारित योग्यता के बिना

<sup>90</sup> एमओआर (आरबी) ने अपने पत्र सं. ई (एनजी) 11/2011/आरआर/-1/11 दिनांक 9 दिसम्बर 2011 में अपवादात्मक परिस्थितियों के विषय में कुछ भी नहीं दर्शाया है।

व्यक्तियों की भर्ती को आवश्यक बनाने वाली परिस्थितियों की अपवादात्मक प्रवृत्ति को दर्शाया गया हो। इन नियुक्तियों को दिसम्बर 2011 से मार्च 2014 की अवधि के लिए वेतन + डीए सहित ₹ 5.86 करोड़ की राशि का भुगतान पहले ही किया जा चुका था। जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान किसी “अपवादात्मक परिस्थिति” को दर्शाए बिना लारजैर योजना के तहत आइएस स्केल के अंतर्गत कर्मचारियों की नियुक्ति के ब्यौरे विवरण बी में दर्शाए गए हैं। लेखापरीक्षा का विचार है कि एक कर्मचारी जिसके पास न्यूनतम शैक्षणिक योग्यता नहीं है, प्रभाव शाली ढंग से अपने कर्तव्यों का निर्वहन नहीं कर सकता।

(ग) रेलवे बोर्ड ने पत्र सं.(पीएण्डए) I-2010/आरटी-2 दिनांक 11 सितम्बर 2010 के द्वारा योग्यता सेवा को 33 वर्ष से घटाकर 20 वर्ष तथा ₹ 1800 के ग्रेड वेतन के साथ सुरक्षा श्रेणियों<sup>91</sup> के मामलों में योजना के तहत सेवानिवृत्ति मांगने के लिए योग्य आयु 55-57 वर्ष से घटाकर 50-57 वर्ष कर दी। भारीय रेल के 69 वरिष्ठ मंडलिय कार्मिक अधिकारियों के अभिलेखों से यह देखा गया कि जनवरी 2011 से मार्च 2014 के बीच लार्सगेस के तहत की गई 24,848 नियुक्तियों में से सुरक्षा श्रेणियों के 1,649 कर्मचारी (6.64 प्रतिशत) योजना के प्रावधानों के विपरीत 57 वर्षों की आयु के बाद सेवानिवृत्त हुए थे। इसे रेलवे बोर्ड के 29 मार्च 2011 के पत्र को जारी करने के माध्यम से सरल किया गया था जिसने प्रक्रिया हेतु एक कैलेंडर निर्धारित किया जहां पैनल के संचालन की तिथि पर अधिकतम आयु 57 वर्ष से अधिक अनुमत की थी अर्थात् योजना के प्रावधान के अंतर्गत निर्धारित सेवा निवृत्ति की आयु से अधिक। इन 1649 कर्मचारियों में 286 कर्मचारी शामिल थे जिन्होंने पैनल के संचालन की तिथि को अनुमत अधिकतम आयु पूरी कर ली थी जैसाकि रेलवे बोर्ड के 29 मार्च 2011<sup>24</sup> के पत्र द्वारा निर्धारित किया गया था।

उपरोक्त के अतिरिक्त, यह देखा गया कि 45 मामलों के (पूरे, उरे, उपरे, दपूरे और परे) के संबंध में, सीधी भर्ती के मामले में लागू वार्ड की भर्ती के लिये उच्चतम आयु अर्धवार्षिक अवधि चक्र का उल्लंघन किया गया था। इन सभी मामलों को

<sup>91</sup> प्वाइंट मैन, शंटमैन, लीवरमैन, गेटमैन, कीमैन, खलासी, खलासी सहायक, केन जमादार एवं केन खलासी इत्यादि

<sup>24</sup> एमओआर (आरबी) ने 29.03.2011 के अपने पत्र के द्वारा बताया था कि लारजैर के अन्तर्गत भर्ती/भर्ती प्रक्रिया निर्धारित समय कार्यक्रम के अनुसार वर्ष में दो बार की जानी थी अर्थात् पहला अर्ध भाग-जनवरी-जून तक दूसरा अर्ध भाग-जुलाई-दिसम्बर। यह प्रक्रिया जुलाई 2011 से प्रारंभ हुई थी।

योजना की शर्तों के उल्लंघन को ध्यान में रखते हुये एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत पैन्ल के प्रचालन से हटा दिया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त, उत्तर मध्य रेलवे में यह देखा गया कि 22 कर्मचारियों के संबंध में, एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति, कर्मचारी की सेवानिवृत्ति के निर्धारित माह में हुई। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में इन कर्मचारियों के ब्यौरे, विवरण ग में दर्शाया गया है।

#### (iv) सुरक्षा श्रेणी के अंतर्गत कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों में समावेशन

शुरुआत में (2 जनवरी 2004) एलएआरएसजीईएसएस योजना को केवल दो सुरक्षा श्रेणियों को कवर करना था अर्थात ड्राइवर्स (शेंटर को छोड़कर) और गेंगमैन। इसके बाद, रेल मंत्रालय ने 11 सितम्बर 2010, 3 जनवरी 2012, 24 मार्च 2014 आदि के अपने परिपत्रों के माध्यम से कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों को भी शामिल किया जैसे ट्रॉली मैन, ट्रेक मैन, प्वाइंट्स मैन, शंटमैन, लीवरमैन, गेट मैन, यातायात कुलियों, की मैन, खलासी, क्रेन जमादार आदि। इन सभी परिपत्रों में एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत उपरोक्त उल्लिखित श्रेणियों को शामिल करने का कोई विशेष कारण उल्लिखित नहीं किये गये थे।

#### (v) केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण के निर्णय

कैट/जयपुर, कैट/दिल्ली और कैट/पटना की बेंच में अपने निर्णय में केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण ने विभिन्न रूप से निर्णय किया कि अब उपलब्ध पूर्ण योजना (एलएआरएसजीईएसएस) असंवैधानिक थी क्योंकि इसने सरकारी नौकरी देने की प्रतिस्पर्धा की भावना को ले लिया और सरकारी नौकरी पाने के लिये केवल गुप्त द्वार प्रवेश है। अनुकंपा नियुक्ति योजना को छोड़कर ऐसी सभी गुप्त द्वार प्रवेश योजनाएं अनियंत्रित, अवैध, अनुचित भ्रम, अधिकारातीत और असंवैधानिक खारिज, फंसाने वाली घोषित की गई। वास्तव में कैट, पटना के एक निर्णय ने स्पष्ट रूप से निर्देश दिये थे कि एसआरएसएस या एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत कोई सेवानिवृत्ति/भर्ती को लंबित किया जायेगा। इन निर्णयों के बावजूद भी, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने कोई ध्यान नहीं दिया और एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत अनियमित भर्ती की।

#### (vi) अन्य लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा द्वारा अन्य निम्नलिखित अनियमितताएं देखी गईं:



- (क) वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारी (व.डीपीओ)/अजमेर, उत्तर पश्चिम रेलवे के कार्यालय में बनाये गये एलएआरएसजीईएसएस के संबंध में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि तीन अभ्यर्थी जिन्हें असफल घोषित किया गया था, नियुक्ति प्राधिकारी का अनुमोदन लेने के बाद उन्हें सफल<sup>92</sup> घोषित कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त यह देखा गया कि सफाईवाले की अस्थाई सेवाएं एलएआरएसजीईएसएस के लिये अर्हक सेवा की गणना करने के लिये मानी गई।
- (ख) एमओआर (आरबी), एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत लाभ लेने के लिये, 11 मार्च 2013 के पत्र के अनुसार, विशिष्ट सुरक्षा श्रेणी में कम से कम 20 वर्ष की अर्हक सेवा आवश्यक है। वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारी/बेंगलुरु, दक्षिण पश्चिम रेलवे के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि नमूना जांच किये गये 63 में से 17 कर्मचारियों को सेवानिवृत्ति की अनुमति दी गई थी और एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत उनके आश्रितों की नियुक्ति की गई थी यद्यपि उन्होंने संबंधित सेवा श्रेणी में 20 वर्षों तक कार्य नहीं किया था।
- (ग) रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या ई (पीएंडए)1-2010/आरटी-2 दिनांक 11 सितम्बर 2010 (आरबीई संख्या 131/2010) के पैरा4 के अनुसार, यह दोहराया गया कि कर्मचारी की सेवानिवृत्ति तभी स्वीकार की जायेगी यदि आश्रित, सभी रूप से उचित पाया जायेगा। कर्मचारी की सेवानिवृत्ति और आश्रित की नियुक्ति एक साथ होनी चाहिये। तथापि, दक्षिण पूर्वी रेलवे में, एक कर्मचारी वर्ष 2011 के लिये एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत ग्रेड पे ₹ 1,800 में नये सिरे से भर्ती के लिये सूचीबद्ध हुआ था। उसके पिता की स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति, उनके आश्रित की नियुक्ति से पूर्व 31 अक्टूबर 2012 को स्वीकार की गई थी। तथापि, उनका आश्रित चिकित्सा जांच पास करने में विफल रहा। इसके बाद, पिता ने एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत अपने बड़े पुत्र की नियुक्ति के लिये आवेदन किया और उनके आश्रित की नियुक्ति इस समीक्षा को करते समय प्रगति पर थी।
- (घ) पश्चिम मध्य रेलवे में, यह देखा गया कि 334 मामलों के संबंध में, कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति और आश्रितों की नियुक्ति एक साथ (1 से 381

<sup>92</sup> अभ्यर्थियों के अनुरोध पर परिणाम की समीक्षा की गई और यह पाया गया कि परीक्षक द्वारा तैयार उत्तर कुंजी में दो प्रश्नों के उत्तर गलत थे। अभ्यर्थियों द्वारा दावे के अनुसार सही माने गये उत्तरों के आधार पर उन्हें सफल घोषित किया गया था।

दिनों का अंतर) नहीं की गई थी। इसी प्रकार, रेलवे बोर्ड के दिनांक 11 सितम्बर 2010 के पत्र के विपरीत जिसमें स्पष्ट रूप से निर्धारित था कि कर्मचारी की सेवानिवृत्ति और आश्रित की नियुक्ति एक साथ होनी चाहिये। उत्तर पश्चिम रेलवे में, सात मामलों में, कर्मचारियों की भर्ती और आश्रितों की नियुक्ति भी एक साथ (4 दिनों से 25 दिनों का अंतर) नहीं की गई थी।

- (ड) रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या ई (पीएंडए)1-2010/आरटी-2 दिनांक 11 सितम्बर 2010 (आरबीई संख्या 131/2010), के परिशिष्ट के अनुसार सिविल इंजीनियरिंग विभाग के गेटमैन, ट्रॉली मैन और की मैन योजना (एलएआरएसजीईएसएस) के अंतर्गत कवर थे। उत्तर पश्चिम रेलवे में, यद्यपि, योजना के अंतर्गत कर्मचारियों की स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति के मामलों के अंतिम निपटान की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि योजना का लाभ बराबर वाले (गैंग मैन के पर्यवेक्षक) को अनियमित रूप से दिया गया था, श्रेणी जो उस निश्चित समय पर योजना के अंतर्गत कवर नहीं थी। इसी प्रकार, 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत 12 सफाईकर्मियों की भी भर्ती की गई थी। यह भर्तियां उस निश्चित समय पर एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत भी कवर नहीं थी।
- (च) उत्तर पश्चिम रेलवे (तीन कर्मचारी) और पश्चिम मध्य रेलवे (एक कर्मचारी) में अर्हता और पुलिस जांच के विवरण के संबंध में गलत प्रमाणपत्र प्रस्तुत किये गये थे। उत्तर पश्चिम रेलवे द्वारा कार्यवाही शुरू कर दी गई है और नियुक्तियां नहीं की गई थीं, तथापि, पश्चिम मध्य रेलवे द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई है। दक्षिण पूर्व रेलवे के रांची मण्डल में, एक आश्रित सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारी द्वारा गलत घोषणा कि वह सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारी का दत्तक पुत्र है का एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत नियुक्ति की गई थी। दत्तक पुत्र की सेवा समाप्त कर दी गई थी। उसके पिता जिन्होंने गलत घोषणा दी थी, को कोई भी कार्यवाही किये बिना पुनः सेवा प्राप्त हो गई थी।
- (छ) पश्चिम मध्य रेलवे के सेवानिवृत्त होने वाले 8 कर्मचारियों के संबंध में, घोषित आश्रितों के अलावा अलग आश्रितों को उनकी जगह नियुक्त किया गया था।
- (ज) सामान्य नियमों के अनुसार, नियुक्त अभ्यर्थी की चिकित्सा जांच नियुक्ति से पूर्व की जानी चाहिये। तथापि, यह देखा गया कि मेट्रो रेल, कोलकाता में पूर्व हैल्पर इलैक्ट्रिक ने 5 सितम्बर 2012 को एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत कवर होने के लिये अपनी इच्छा प्रकट की। तथापि, उसके आश्रित की चिकित्सा जांच 30 अगस्त 2012 को हो गई थी अर्थात् उसकी इच्छा प्रस्तुत

करने से पूर्व। इसी प्रकार, एक और पूर्व हैल्पर इलैक्ट्रिक ने 21 जून 2013 को एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत कवर होने की अपनी इच्छा प्रकट की लेकिन उसके आश्रित की चिकित्सा जांच 18 जून 2013 को हुई।

इस प्रकार लेखापरीक्षा द्वारा यह देखा गया कि एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत, रेल मंत्रालय ने नियुक्ति के लिये न केवल निर्धारित नियमों एवं शर्तों का उल्लंघन किया बल्कि अपनी स्वयं की योजना से विचलन को छुपाया और अपेक्षित सुधारात्मक कार्यवाही नहीं की।

### 2.2.3 निष्कर्ष

वास्तविक योजना, के साथ-साथ योजना में अनुवर्ती संशोधन भारतीय रेलवे के कर्मचारियों के प्रतिनिधियों और ट्रेड यूनियन की मांच पर था और सुविचारित उचित अनुमोदित योजना नहीं। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत काफी नियुक्तियों की थी इस समानता पर कि वे अनुकंपा नियुक्तियों के समान है जिसके लिये न्यूनतम योग्यता में छूट थी। योजना से खुली प्रतियोगिता पर रोक लगती है और असाधारण परंपरा उत्पन्न करती है। यह खुली प्रतियोगिता के माध्यम से नियुक्ति और राज्य के अंतर्गत सभी नागरिकों के लिये सार्वजनिक नियुक्ति के मामले में अवसर की समानता में बाधा डालता है। एलएआरएसजीईएसएस कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग (डीओपीटी), वित्त मंत्रालय से परामर्श के बिना कार्यान्वित किया गया था और भारत के केन्द्रीय मंत्रिमंडल द्वारा प्राधिकृत नहीं है। यह कैट/जयपुर, कैट/दिल्ली और कैट/पटना के बेंच में उनके निर्णय में केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण द्वारा भी अनियमित घोषित किया गया।

इन आदेशों के बावजूद भी, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने योजना के अंतर्गत अतिरिक्त पाँच श्रेणियों को शामिल करके और सुरक्षा श्रेणी पद के अंतर्गत अपेक्षित न्यूनतम सेवा की अवधि में छूट देकर 24 मार्च 2014 और 1 दिसम्बर 2014 को दो या अधिक संशोधन किये हैं।

एलएआरएसजीईएसएस योजना शुरुआत में केवल दो सुरक्षा श्रेणियों अर्थात् ड्राइवर (शंटर को छोड़कर) और गैंगमैन को कवर करने के लिये शुरू की गई थी उनके काम को ध्यान में रखते हुये जिसका ट्रेन प्रचालन और ट्रैक रखरखाव की सुरक्षा पर गंभीर असर था, यद्यपि, रेलवे सुरक्षा समीक्षा समिति (आरएसआरसी) 1998 ने दलील को अस्वीकृत किया कि कर्मचारी की आयु-प्रोफाइल/शारीरिक स्वास्थ्य का सुरक्षा पर कोई प्रतिकूल प्रभाव है। इसके बाद, रेल मंत्रालय ने समय-समय पर

ट्रॉली मैन, ट्रैक मैन, प्वाइंट्स मैन, शंटमैन, लीवर मैन, गेटमैन, यातायात कुली, की मैन, खलासी, क्रेन जमादार आदि जैसे कर्मचारियों की अन्य श्रेणियों एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत उन्हें शामिल करने के किसी भी विशेष कारण को उल्लिखित किये बिना शामिल की। इस योजना के माध्यम से भर्ती नियमित प्रावधानों और कर्मचारी की संबंधित श्रेणी के पात्रता मानदंड के साथ समझौता हुआ।

मामले को मार्च 2015 में रेल मंत्रालय के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

### परिशिष्ट

(पैरा 2.2.1)

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा एलएआरएसजीईएसएस योजना में किये गये अनुवर्ती संशोधन।

क्र. सं.	संशोधन की तिथि	संशोधन के ब्यौरे
1.	15 अप्रैल 2005	योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति का चयन करने वाले कर्मचारियों के आश्रितों की भर्ती के लिये उपयुक्तता का रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) की बजाय क्षेत्रीय मुख्यालय के स्तर पर तीन वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी) अधिकारियों की समिति के माध्यम से निर्धारित होना था।
2	25 जुलाई 2006	अभ्यर्थी जो लिखित परीक्षा पास करने में अनुत्तीर्ण रहे, उन्हें उपयुक्तता जांच पास करने के लिये एक और अवसर दिया जाना था। जब भी ऐसे अनुरोध प्राप्त हो रहे थे यह सुनिश्चित किया जाना था कि योजना के अंतर्गत लाभ लेने वाले दोनों, रेलवे कर्मी और उसका/उसकी आश्रित संबंधित वर्ष के 30 जून या परीक्षा का तिथि जो भी पहले हो को पात्रता शर्तों को पूर्ण करें।
3	11 सितम्बर 2010	ग्रेड पे ₹ 1800 प्रतिमाह वाले अन्य सुरक्षा श्रेणी के स्टाफ (प्वाइंट्समैन, शंटमैन, लीवरमैन, गेटमैन, विभाग के यातायात कुली, गेट मैन, ट्रॉलीमैन, सिविल इंजीनियरिंग विभाग के कीमैन, एसएंडटी और मैकेनिकल और इलैक्ट्रिकल विभाग के खलासी/खलासी हैल्पर) को योजना के लाभ देना। अर्हता सेवा भी 33 वर्ष से 20 वर्ष तक कम कर दी गई। ग्रेड पे 1800 वाली सुरक्षा श्रेणी के मामले में योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्ति की मांग करने के लिये पात्रता आयुवर्ग 55-57 वर्ष से 50-57 वर्ष तक बढ़ा दिया गया। ड्राइवरों के लिये अर्हता सेवा (अर्थात् 33 वर्ष) की शर्त और आयुवर्ग (अर्थात् 55-57 वर्ष) में परिवर्तन नहीं

		हुआ। तथापि, योजना के अंतर्गत रोजगार केवल उन्हीं लोगों को गारंटीत था जो पात्र/उपयुक्त पाये गये और अंतिम रूप से प्रक्रिया के अनुसार चयनित हुये। यह भी दोहराया गया कि कर्मचारी की सेवानिवृत्ति को तभी माना जायेगा जब आश्रित सभी रूप से उपयुक्त होगा। कर्मचारी की सेवानिवृत्ति और आश्रित के नियुक्ति एक साथ होनी चाहिये। योजना की अन्य नियम एवं शर्तें अपरिवर्तित रहेंगी क्योंकि वे सुरक्षा संबंधित सेवानिवृत्ति योजना (एसआरआरए-2004) में विद्यमान हैं।
4	24 सितम्बर 2010	यह स्पष्ट किया गया कि एलएआरएसजीईएसएस गैंग मैन्/ट्रैक मैन् पर भी लागू होगा जो पहले से एसआरआरए-2004 के अंतर्गत कवर हैं।
5	29 मार्च 2011	एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत सेवानिवृत्ति/भर्ती प्रक्रिया निर्धारित समय सीमा अर्थात् पहली छमाही - जनवरी - जून और दूसरी छमाही - जुलाई - दिसम्बर के अनुसार वर्ष में दो बार की जानी चाहिये। यह प्रक्रिया जुलाई 2011 से शुरू हुई थी। ग्रेड पे ₹1800 प्रतिमाह में सुरक्षा श्रेणी पद के प्रति भर्ती के लिये आश्रितों की उपयुक्तता का निर्णय लेने के लिये मण्डलीय स्तर पर तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (जेएजी) अधिकारियों की मूल्यांकन समिति निर्धारित की गई थी।
6	3 जनवरी 2012	एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत कुछ छूट दी गई थी। सिविल इंजीनियरिंग के अलावा विभाग के ट्रॉली मैन् को भी सुरक्षा श्रेणी की सूची में शामिल किया गया था। एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत उचित श्रेणी में भर्ती के लिये शारीरिक क्षमता जांच की आवश्यकता को समाप्त करना। VI सीपी की सिफारिशों के समान योजना के अंतर्गत भर्ती के लिये निर्धारित न्यूनतम शैक्षणिक अर्हता के संबंध में छूट दी गई।
7	18 फरवरी 2013	यदि कर्मचारी का आश्रित लिखित परीक्षा पास करने के बाद विशेष स्तर की चिकित्सा जांच में विफल हो जाये, तो योजना के अंतर्गत भर्ती के लिये अन्य आश्रित को लेने के लिये कर्मचारी के अनुरोध पर अगली सेवानिवृत्ति/भर्ती क्रम में विचार किया जा सकता है बशर्ते दोनों कर्मचारी और आश्रित निर्धारित पात्रता शर्तों को पूर्ण करते रहें।
8	11 मार्च 2013	20 वर्षों की अर्हता सेवा विशिष्ट सुरक्षा श्रेणी पद में होनी चाहिये।
9	23 जुलाई 2013	एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत 11 सितम्बर 2010 और 3 जनवरी 2012 के बोर्ड के पत्र में अधिसूचित अनुसार जीपी ₹1800/- में विशिष्ट सुरक्षा श्रेणी और गैंग मैन् के आश्रितों की भर्ती के लिये लिखित परीक्षा समाप्त करने का निर्णय लिया गया

		था। यह निर्देश केवल जुलाई - दिसम्बर 2013 सेवानिवृत्ति/भर्ती चक्र से लागू होना था।
10	30 अगस्त 2013	सहायक लोको पाइलटों के रूप में भर्ती के लिये योग्यता जांच के लिये दूसरा अवसर बढ़ाने का निर्णय लिया गया था तीन महीनों के अंतर के बाद, प्रत्येक मामले में योग्यता के आधार पर विशेष मामलों में उन आश्रितों के लिये, जिन्होंने एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत लिखित परीक्षा पास की हो लेकिन योग्यता जांच पास न कर सके हों। यह निर्देश केवल जुलाई - दिसम्बर 2013 सेवानिवृत्ति/भर्ती चक्र से लागू होने थे। पहले के चक्र पूर्व निर्देशों द्वारा नियंत्रित हो रहे थे।
11	24 मार्च 2014	अतिरिक्त पांच श्रेणियां जो योजना के अंतर्गत जीपी ₹ 1800/- में ट्रेक पर कार्य कर रही थी - (i) इलैक्ट्रिक पावर स्टाफ, (ii) ट्रेक मशीन स्टाफ, (iii) पुल स्टाफ, (iv) ट्रेक्शन वितरण (टीआरडी) स्टाफ, और (v) स्थाई पथ निरीक्षक (पीडब्ल्यूआई) खलासी भी इस योजना के अंतर्गत शामिल थे।
12	1 दिसम्बर 2014	सुरक्षा श्रेणी पद के अंतर्गत अपेक्षित न्यूनतम सेवा का समय 20 वर्षों से 10 वर्षों तक कम करने का निर्णय लिया गया था।

## विवरण क

[पैरा 2.2.2 (iii)]

जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान भारतीय रेल पर एलएआरएसजीईएसएस के अंतर्गत भर्ती सहित, विभिन्न श्रेणियों के अंतर्गत कर्मचारियों की कुल भर्ती दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	सेवानिवृत्ति का स्रोत	भर्ती किये गये कर्मचारियों की संख्या
1	2	3
1	आरआरसी पूर्व-सैनिक	10,955
2	आरआरसी नियमित	82,123
3	खेल कोटा	380
4	अनुकंपा आधार	13,534
5	स्काउट एंड गाइड	198
<b>6</b>	<b>एलएआरएसजीईएसएस</b>	<b>24,841</b>
7	स्थानापन्न	1,358
8	अन्य/सांस्कृतिक	498
9	बंगला चपरासी/बंगला चपरासी से स्थानांतरण	374
10	दुर्घटना के शिकार	95
11	भूमि हानि	1575
	<b>कुल</b>	<b>1,35,931</b>

स्रोत: प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित आंकड़े

## विवरण क-1 [पैरा 2.2.2 (iii)]

लारजेस के अंतर्गत निर्धारित भर्ती प्रावधानों का उल्लंघन

नियम I: निर्धारित शैक्षणिक योग्यताएं को पास करने हेतु

नियम II: शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीइटी) पास करने हेतु

नियम III: लिखित परीक्षा पास करने हेतु

रेलवे	जनवरी 2011 से मार्च 2014 के दौरान लारजेस के अंतर्गत की गई नियुक्तियों की कुल संख्या	समीक्षा हेतु चयनित नियुक्तियों की कुल संख्या	निम्न के उल्लंघन द्वारा की गई नियुक्तियां							कुल उल्लंघन
			केवल नियम I	केवल नियम II	केवल नियम III	केवल नियम I एवं II	केवल नियम I एवं III	केवल नियम II एवं III	केवल नियम I, II एवं III	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
मरे	2606	418	18	0	0	0	0	0	0	18
पूरे	476	170	0	70	0	11	0	5	0	86
पूमरे	1018	428	0	0	0	0	0	0	0	0
पूतरे	318	134	0	83	13	0	0	38	0	134
उमरे	1407	288	0	205	0	52	0	0	0	257
उपूरे	832	166	0	149	0	17	0	0	0	166
उपूसीरे	1773	360	0	297	0	20	0	0	0	317
उरे	2896	517	0	349	0	77	0	0	0	426
उपरे	2031	2031	0	1644	0	387	0	0	0	2031
दमरे	2819	566	18	417	54	0	0	0	0	489
दपूरे	157	157	0	119	0	20	0	7	0	146
दपूमरे	750	750	0	433	0	205	0	0	0	638
दरे	2365	2365	0	740	0	324	0	327	62	1453
दपरे	741	741	0	626	0	42	0	42	10	720
पमरे	1996	410	0	368	0	42	0	0	0	410
परे	2603	525	0	368	0	157	0	0	0	525
आरपीयू तथा मैट्रो	60	60	0	42	0	2	0	0	0	44
<b>कुल</b>	<b>24848</b>	<b>10086</b>	<b>36</b>	<b>5910</b>	<b>67</b>	<b>1356</b>	<b>0</b>	<b>419</b>	<b>72</b>	<b>7860</b>

मामलों की कुल सं. जो नियम I, अर्थात निर्धारित शैक्षणिक योग्यता के बिना भर्ती किए गए, का उल्लंघन करते हैं -  $(36 + 1356 + 0 + 72) = 1464$

मामलों की कुल सं. जो नियम II, अर्थात पीइपी उर्तीण किए बिना भर्ती किए गए, का उल्लंघन करते हैं -  $(5910 + 1356 + 419 + 72) = 7757$

मामलों की कुल सं. जो नियम III, अर्थात लिखित परीक्षा पास किए बिना भर्ती किए गए, का उल्लंघन करते हैं -  $(67 + 0 + 419 + 72) = 558$



## विवरण ख

[पैरा 2.2.2 (iii) (क)]

जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत 1एस श्रेणी के अंतर्गत कर्मचारियों की अनियमित नियुक्ति

क्र. सं.	रेलवे	कर्मचारियों की कुल संख्या	किया गया कुल भुगतान (डीए + कुल बेसिक पे) राशि ₹ में
1	2	3	4
1	पूर्व	11	915769
2	उत्तर पश्चिम	387	17394411
3	दक्षिण मध्य	18	1224730
4	दक्षिण	79	11253711
5	दक्षिण पूर्व	5	291264
6	पश्चिम मध्य	42	1827202
7	दक्षिण पूर्व मध्य	36	3306642
8	आरपीयू और मेट्रो	2	223776
9	पूर्वोत्तर सीमांत	20	1515753
10	पश्चिम	157	6357192
11	उत्तर मध्य	48	2880676
12	मध्य	18	969352
13	उत्तर	106	9406584
14	उत्तर पूर्व	17	1063025
<b>कुल</b>		<b>946</b>	<b>58630087</b>

स्रोत: प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित आंकड़े

नोट: दक्षिण पश्चिम और पूर्व तट रेलवे में 1एस श्रेणी के अंतर्गत कोई भर्तियां नहीं की गई थी।

नोट: कॉलम 4 के संबंध में गणना निम्नलिखित तरीके से की गई है:

अवधि = अवधि के लिये डीए = पे (+) समय-समय पर लागू डीए = परिलब्धियां (x) नियुक्ति से सेवा के महीने।

## विवरण ग

[पैरा 2.2.2 (iii) (ख)]

जनवरी 2011 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान एलएआरएसजीईएसएस योजना के अंतर्गत सेवानिवृत्त कर्मचारियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण, जिन्होंने सेवानिवृत्ति के समय पर 57 वर्ष पार कर लिये थे।

क्र. सं.	रेलवे	57 वर्ष की आयु के बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों की संख्या	57 वर्ष की आयु के बाद सेवानिवृत्त कर्मचारियों की संख्या (आरबी के दिनांक 29.03.2011 के पत्र के अनुसार)	भर्ती की उच्चतम आयु पार हुई आश्रित की आयु
1	2	3	4	5
1	मध्य	116	0	0
2	पूर्व	43	0	5
3	पूर्व मध्य	251	0	0
4	पूर्व तट	48	0	0
5	उत्तर मध्य	157	0	0
6	उत्तर पूर्व	60	6	0
7	पूर्वोत्तर सीमांत	56	6	0
8	उत्तर	217	0	12
9	उत्तर पश्चिम	222	171	5
10	दक्षिण मध्य	114	0	0
11	दक्षिण पूर्व	14	0	3
12	दक्षिण पूर्व मध्य	22	0	0
13	दक्षिण	118	0	0
14	दक्षिण पश्चिम	41	41	6
15	पश्चिम मध्य	75	62	0
16	पश्चिम	85	0	14
17	आरपीयू एवं मेट्रो	10	0	0
कुल		1649	286	45

स्रोत: प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित आंकड़े

### 2.3 भारतीय रेल में स्टेशन आय के माध्यम से प्राप्त भारतीय मुद्रा के जाली नोट

#### मुख्य विशेषताएं

भारतीय रेल में, 8666 बुकिंग स्थान हैं जहां टिकट बुकिंग/प्रतिदाय, पार्सल बुकिंग आदि के माध्यम से नकद लेनदेन होता है। इन स्थानों से प्राप्त नकद या तो सीधे बैंक में जमा कर दिया जाता है या रेलवे द्वारा नामांकित रोकड़ कार्यालय को भेज दिया जाता है। इन स्थानों से जाली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएन) की प्राप्ति के मुद्दे और इन एफआईसीएन से निपटने के लिये रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया की लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा की गई थी। कुछ मुख्य निष्कर्ष निम्नलिखित हैं:

- स्टेशन आय को सीधा बैंक में भेजने वाले 17 क्षेत्रीय रेलवे में 85 स्टेशनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा, से पता चला कि एफआईसीएन भेजने के लिये संबंधित बैंक द्वारा पांच क्षेत्रों के 13 स्टेशनों पर ₹ 35.99 लाख का डेबिट बढ़ाया गया। (पैरा 2.3.2.1)
- संपूर्ण भारतीय रेल में, 4589 स्टेशन रेलवे द्वारा नामांकित 40 रोकड़ कार्यालयों को नकद भेजते हैं। प्रत्येक रोकड़ कार्यालय के ऐसे पांच स्टेशनों की संवीक्षा से पता चला कि एफआईसीएन भेजने के लिये 12 क्षेत्रीय रेलवे पर 26 रोकड़ कार्यालयों द्वारा ₹ 56.34 लाख का डेबिट बढ़ाया गया। (पैरा 2.3.2.2)
- इन चयनित स्टेशनों पर बड़े कुल डेबिट (₹ 92.33 लाख) में से मुख्य भाग (78.60 प्रतिशत) जुलाई 2014 को संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा अधिक बनाया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा से पता चला कि बैंक/रोकड़ कार्यालयों से पता लगाये गये एफआईसीएन को संबंधित बुकिंग स्टाफ को वापस किया जा रहा था। जो क्षेत्रीय रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल में मौजूदा प्रावधानों का उल्लंघन था। इसके परिणामस्वरूप खुले बाजार में एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना हुई। म.रे. के मामले में, लेखापरीक्षा से पता चला कि आईडीबीआई बैंक द्वारा पता लगाये गये ₹ 18.64 लाख के एफआईसीएन स्टेशन प्राधिकारी को वापस कर दिये गये थे और वो भी बिना किसी जब्त की सलाह दिये। (पैरा 2.3.2.1 और 2.3.2.2)

- लेखापरीक्षा से पता चला कि एफआईसीएन से निपटने के लिये बही स्टेशन प्राधिकारी द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया निर्धारित नियमों/निर्देशों के अनुसार थी। तीन रेलवे (मरे, पूरे, परे) के मामले में, संबंधित स्टेशन प्राधिकारी ने लेखापरीक्षा को सूचित किया कि एफआईसीएन स्टेशन स्टाफ द्वारा नष्ट कर दिये जाते हैं। (पैरा 2.3.2.2)
- 14 क्षेत्रीय रेलवे में 196 बुकिंग स्थानों के नमूना जांच से पता चला कि मुद्रा प्रमाणक मशीन केवल 58 स्थानों पर स्थापित हैं। मशीन लगाने के बावजूद भी, इन स्थानों पर पर ₹9.26 लाख का एफआईसीएन प्राप्त हुआ। [पैरा 2.3.2.3(बी)]

### 2.3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) के संबंध में जाली भारतीय मुद्रा नोट्स (एफआईसीएन) का प्रयोग और परिचलन का मुद्दा निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुये उचित है:

भारतीय रेल में 8666 टिकटिंग स्थानों [1859 यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस), 5222 अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) और 1585 यूटीएस सह पीआरएस] पर टिकट और अन्य भुगतान के लिये यात्रियों, यात्रा एजेंटों और ठेकेदारों द्वारा नकद लेनदेन होता है। इन स्थानों से प्राप्त नकद या तो रेलवे व्यापार से निपटने वाले बैंकों में सीधे जमा होता है या बैंगों के माध्यम से मण्डलीय/क्षेत्रीय मुख्यालय पर नामांकित रोकड़ कार्यालय को नकद भेजा जाता है। रोकड़ कार्यालय फिर ऐसे नकद को उनके संबंधित बैंक में जमा कराता है। वर्तमान में, भारतीय रेल में, 2226 स्टेशन सीधे बैंक में नकद भेजते हैं जबकि 4589 स्टेशन उनके नामांकित रोकड़ कार्यालयों को नकद देते हैं।

भारतीय रिजर्व बैंक (आरबीआई) ने एफआईसीएन के खतरे से निपटने के लिये समय-समय पर निर्धारित बैंकों द्वारा अपनाये जाने वाले व्यापक दिशानिर्देश जारी किये हैं। आरबीआई ने निर्देश दिये (जुलाई 2012) कि जाली नोटों को जब्त करना चाहिये और सभी राष्ट्रीयकृत/निजी बैंकों, सभी कोषागारों और उप कोषागारों और भारतीय रिजर्व बैंक के जारी कार्यालयों द्वारा सूचित करना चाहिये। आरबीआई ने आगे फिर स्पष्ट किया (जुलाई 2013) कि किसी भी मामले में जाली नोटों को बैंक/कोषागार द्वारा नष्ट या भुनाने वाले को वापस नहीं किये जाने चाहिये।

रेलवे बोर्ड स्तर पर, वाणिज्यिक निदेशालय (सदस्य यातायात) और वित्त निदेशालय (वित्तीय आयुक्त) रोकड़ और भुगतान कार्यालय के नियंत्रण और देखरेख के लिये और उनके कार्य के लिये उत्तरदायी हैं। क्षेत्रीय रेलवे में, मुख्य

वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) को स्टेशनों पर राजस्व की प्राप्ति का पर्यवेक्षण/निगरानी करनी आवश्यक है। क्षेत्रीय रेलवे के रोकड़ एवं भुगतान कार्यालय का कार्य क्षेत्र के एफए और सीएओ के पर्यवेक्षण के अंतर्गत है, जबकि मण्डल के वाणिज्यिक और सुरक्षा विभाग मार्गस्थ नकद के आवागमन और जमा को सुनिश्चित करते हैं। एफआईसीएन से निपटने की प्रक्रिया, निर्देश/प्रावधान भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (पैरा 2406 और 2408), भारतीय रेलवे लेखा कोड (पैरा 1941) और संबंधित क्षेत्रीय रेलवे<sup>93</sup> के नकद और भुगतान मैनुअल के संबंधित पैरा में निर्धारित किये गये हैं।

लेखापरीक्षा ने एफआईसीएन का पता लगाने के लिये रेलवे स्टाफ को उपलब्ध कराई गई बुनियादी सुविधाओं की पर्याप्तता और रेलवे में निर्धारित नियम/निर्देशों के अनुपालन की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा ने चयनित रेलवे स्टेशनों (प्रत्येक क्षेत्र के एक मण्डल के पांच स्टेशन<sup>94</sup> जो सीधे बैंक को नकद देते थे, और प्रत्येक रोकड़ कार्यालय<sup>95</sup> के अंतर्गत पांच स्टेशनों) की 2010-11 से 2014-15 (जुलाई 2014 तक) तक पांच वर्षों की अवधि के लिये अभिलेखों की जांच की। लेखापरीक्षा ने सभी 17 क्षेत्रीय रेलवे के यातायात रोकड़ और भुगतान कार्यालय, यातायात लेखा कार्यालय के अभिलेखों की भी जांच की।

विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्षों की अनुवर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

### 2.3.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 2.3.2.1 बैंक को प्रत्यक्ष रूप से प्रेषित स्टेशन आय

17 क्षेत्रीय रेलवे में 85 स्टेशनों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बैंकों के साथ खुले संबंधित रेल खातों में जमा और स्टेशन/रोकड़ कार्यालय से नकद को एकत्र करने के लिये बैंकों<sup>96</sup> द्वारा व्यवस्था की गई थी।

<sup>93</sup> चार रेलवे (दपूरे, पमरे, दपूमरे, दमरे) के पास नकद और भुगतान मैनुअल नहीं था।

<sup>94</sup> आईआर में, 2226 स्टेशनों की कुल आय सीधे बैंक में जमा होती हैं। प्रत्येक क्षेत्र के मण्डल में पांच ऐसे स्टेशन संवीक्षा के लिये चयनित किये गये थे।

<sup>95</sup> संपूर्ण आईआर में, 4589 स्टेशन आईआर में स्थित 40 नामांकित रोकड़ कार्यालयों को स्टेशन आय दे रहे हैं। प्रत्येक क्षेत्र में ऐसे पांच प्रतिशत स्टेशन विस्तृत अध्ययन के लिये चयनित किये गये थे।

<sup>96</sup> राष्ट्रीयकृत और निजी बैंक। तीन रेलवे (मरे, परे और दरे) में इन तीन रेलवे पर उपनगरीय खण्ड के कुछ स्थानों में निजी बैंकों (एचडीएफसी और आईडीबीआई) द्वारा व्यवस्था की गई थी।

भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (आईआरसीएम) के पैरा 2406 और 2408 के अनुसार, एफआईसीएन स्वीकृत नहीं होना चाहिये और किराये, माल भाड़े आदि के भुगतान को भुनाये गये सभी मुद्रा नोटों को स्वीकार करने से पूर्व बुकिंग स्टाफ द्वारा ध्यानपूर्वक उनकी जांच करनी चाहिये। इसके अतिरिक्त, रेलवे का नकद और भुगतान मैनुअल निर्धारित करता है कि एफआईसीएन की पहचान होने पर, डेबिट संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा राशि अधिक करने के लिये संबंधित स्टेशनों के प्रति बढ़ाना चाहिये।

17 क्षेत्रीय रेलवे के प्रत्येक मण्डल में पांच चयनित स्टेशनों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ₹ 35.99 लाख की कुल राशि पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे, उरे, दरे, दमरे और परे) के 13 स्टेशनों से प्राप्त आय से संबंधित बैंको द्वारा एफआईसीएन के रूप में पहचानी गई। एफआईसीएन का पता लगने के कारण बैंक ने इन स्टेशनों के प्रतिस मान राशि का डेबिट बढ़ाया। संबंधित स्टेशनों के अभिलेखों से आगे पता चला कि बकाया डेबिट (58.46 प्रतिशत) का मुख्य भाग क्षेत्रीय रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार स्टेशन के संबंधित बुकिंग स्टाफ द्वारा अधिक किया गया था। विवरण निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

**तालिका संख्या 2.13**

क्र. सं.	रेलवे का नाम	स्टेशनों की संख्या जहां चयनित 5 स्टेशनों में से एफआईसीएन पाया गया	बैंक द्वारा एफआईसीएन (₹) के कारण बढ़ाया गया डेबिट	संबंधित बुकिंग स्टेशन द्वारा निपटाया गया डेबिट (₹)	बकाया डेबिट (₹)
1.	मरे	3	1864100	1864100	0
2.	उरे	3	188850	188850	0
3.	दरे	1	10700	10700	0
4.	दपरे	1	500	0	500
5.	परे	5	1535250	40600	1494650
	कुल	13	3599400	2104250	1495150
			<b>₹35.99 लाख</b>	<b>₹21.04 लाख</b>	<b>₹14.95 लाख</b>

उपरोक्त से, यह स्पष्ट है कि यद्यपि रेल प्रशासन ने बैंको द्वारा पहचाने गये एफआईसीएन के मुख्य भाग के लिये वसूली कर ली है, ₹ 14.95 लाख की राशि इन चयनित स्टेशनों में रेलवे द्वारा वसूली की जानी बाकी है।

अलग से, मुंबई मण्डल (परे) के पूर्ण उपनगरीय खण्ड<sup>97</sup> (29 स्टेशनों) की स्टेशन आय से संबंधित बैंक में नकद जमा की विस्तृत संवीक्षा से पता चला कि ₹ 35.79 लाख के एफआईसीएन पहचाने गये और बैंक द्वारा जब्त किये गये। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2014 तक, पहचाने गये और जब्त किये गये, एफआईसीएन के कारण कुल संचित बकाया डेबिट ₹ 35.38 लाख था, जिसके संबंध में वसूली नहीं की गई है। केवल ₹ 0.41 लाख का डेबिट मुंबई मण्डल के दो स्टेशनों के बुकिंग स्टॉफ द्वारा अधिक किया गया था। इसके अतिरिक्त, जैसा कि यह रेलवे में जारी प्रक्रिया है, एफआईसीएन के कारण बकाया डेबिट आगे संचित होगा। यह इस तथ्य को दर्शाता है कि सभी मण्डलों में समग्र जनसंख्या पर आईआर द्वारा व्यापक अभ्यास पहचानी गई महत्वपूर्ण और अभी वसूली जाने वाली राशि निकाल सकता है।

#### (क) बैंको द्वारा एफआईसीएन की पहचान

एफआईसीएन की पहचान के मामले में, बैंको को ऐसे एफआईसीएन जब्त करने चाहिये और उन्हें आरबीआई में जमा करना चाहिये। बैंक को संबंधित रेलवे प्राधिकारी को जब्ती की सलाह भेजना भी आवश्यक है। लेखापरीक्षा ने 17 क्षेत्रीय रेलवे में बैंको द्वारा संबंधित रेलवे को एफआईसीएन की पहचान की प्रक्रिया और उसके बारे में जांच के लिये प्रत्येक क्षेत्र में एक मण्डल के मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधन/मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक और रोकड़ कार्यालय के अभिलेखों की संवीक्षा की। लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- हर क्षेत्रीय रेलवे (मरे, उरे, उसीरे, दरे, दपरे और परे) में, ₹ 61.97 लाख के एफआईसीएन पहचाने गये और संवीक्षा अवधि के दौरान बैंकों द्वारा डेबिट बढ़ाये गये।
- मरे के मामले में, ₹ 18.64 लाख के एफआईसीएन पहचाने गये और संबंधित स्टेशनों पर आईडीबीआई बैंक द्वारा डेबिट किया गया। इसके अलावा, मरे की संबंधित स्टेशन प्राधिकारियों को बैंक से बिना जब्त सूचना दिये इन एफआईसीएन को वापस कर दिया गया जो नियमों का उल्लंघन था। स्टेशन प्राधिकारी/बुकिंग स्टाफ द्वारा एफआईसीएन की प्राप्ति खुले बाजार में इन एफआईसीएन का पुनः परिसंचरण की संभावना को खुला रखती है।

<sup>97</sup> क्षेत्र का उपनगरीय खण्ड क्षेत्रीय रेलवे/रेलवे बोर्ड, जहां स्थानीय ट्रेन कम अवधि पर चलती है, द्वारा अधिसूचित हैं।

- उसीरे के मामले में, रेल प्रशासन ने कहा कि यद्यपि एसबीआई द्वारा ₹ 0.005 लाख के एफआईसीएन की पहचान की गई, बैंक द्वारा कोई डेबिट नहीं किया गया। बैंक ने संबंधित स्टेशन को एफआईसीएन वापस कर दिया।
- अन्य 11 क्षेत्रीय<sup>98</sup> रेलवे में, जहां स्टेशन आय को एकत्र और जमा रकने के लिये रेलवे व्यापार में राष्ट्रीयकृत बैंक शामिल थे, चयनित स्टेशनों की लेखापरीक्षा के दौरान एफआईसीएन का कोई मामला नहीं पाया गया।

### 2.3.2.2 नामांकित रोकड़ कार्यालय को प्रेषित स्टेशन आय

भारतीय रेल में, 4589 स्टेशन 40 नामांकित रोकड़ कार्यालयों को नकद प्रेषण कर रहे थे। रेलवे का नकद और भुगतान मैनुअल निर्धारित करता है कि, स्टेशन को डेबिट किया गया एफआईसीएन संबंधित स्टेशन स्टाफ द्वारा दी गई अधिक राशि वापस लाने की व्यवस्था और जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिये सभी एफआईसीएन युक्त सील लगे हुये कपड़े में संबंधित मण्डलीय वाणिज्यिक अधीक्षक को मुख्य नकद गवाह<sup>99</sup> द्वारा भेजा जायेगा। तथापि, रोकड़ कार्यालय द्वारा मण्डलीय वाणिज्यिक अधीक्षक को सौंपी, पहचानी गई एफआईसीएन से निपटने के लिये नकद और भुगतान मैनुअल में कोई अतिरिक्त प्रक्रिया उल्लिखित नहीं है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि नामांकित रोकड़ कार्यालय से अधिकारियों द्वारा पहचाने गये विभिन्न स्टेशनों से नकद बैग के माध्यम से प्राप्त एफआईसीएन कम प्रेषण सलाह और पहचानी गई एफआईसीएन सहित डेबिट के रूप में संबंधित स्टेशनों को वापस किये गये थे। आगे लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- 17 क्षेत्रीय रेलवे में रोकड़ कार्यालयों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि अप्रैल 2010 से जुलाई 2014 के दौरान, एफआईसीएन के कारण 12 क्षेत्रीय रेलवे<sup>100</sup> पर 26 रोकड़ कार्यालयों द्वारा ₹ 56.34 लाख का डेबिट बढ़ाया गया था। इन डेबिटों में से, ₹ 51.55 लाख संबंधित स्टाफ द्वारा अनुवर्ती रूप से अधिक कर लिया था और जुलाई 2014 तक ₹ 4.79 लाख बकाया था।

<sup>98</sup> पूरे, पमरे, उपरे, दपरे, दमरे, उमरे, पूतरे, उपरे, पूमरे, दपरे और मेट्रो रेलवे

<sup>99</sup> नकद कार्यालय का एक स्टाफ

<sup>100</sup> मरे, पूरे, परे, उपरे, दपरे, पूतरे, उरे, उमरे, दरे, दमरे, दपरे और पमरे



- इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा से पता चला कि पहचाने गये एफआईसीएन से निपटने के लिये अलग-अलग रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया निर्धारित प्रावधानों के अनुसार नहीं थी। विवरण नीचे दर्शाया गया है:-

(तालिका संख्या 2.14)

(राशि ₹ में)

रेलवे	रोकड़ कार्यालय द्वारा किया गया डेबिट (एफआईसीएन) और बुकिंग स्टाफ द्वारा अधिक किया गया	एफआईसीएन से निपटने के लिये स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया (जैसा कि लेखापरीक्षा को संबंधित स्टेशन प्राधिकारियों द्वारा बताया गया)	टिप्पणियां
मरे	112600	स्टेशन स्टाफ द्वारा सभी जाली नोट नष्ट कर दिये गये।	यह रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल के प्रावधानों या जिसमें यह कहा गया था कि पहचाने गये एफआईसीएन को जब्त करना चाहिये और संबंधित अधीक्षक को सूचित करना चाहिये का उल्लंघन था।
पूरे	1123300	स्टेशन स्टाफ द्वारा नष्ट	
परे	858120	निपटाये गये, फाड़े गये और जलाये गये	
उपरे	860560	एफआईसीएन संबंधित बुकिंग स्टाफ को सौंप दिये गए थे। तथापि, कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं है जो दर्शाये कि इस संबंध में रेलवे के वाणिज्यिक विभाग को उसके बारे में सूचित कर दिया गया था उसी रूप में, बाजार में इन एफआईसीएन का पुनः परिसंचरण की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।	
दपूरे	542470	दोषपूर्ण मुद्रा नोट्स मुख्य बुकिंग अधीक्षक (सीबीएस) द्वारा नष्ट कर दिये गये थे	पहचाने गये एफआईसीएन के निपटान के संबंध में स्टेशन प्राधिकारी के पास लेखापरीक्षा द्वारा कोई अभिलेख नहीं पाये गये।
पूतरे	96900	रेल प्रशासन के पास इस संबंध में कोई जानकारी नहीं है।	
पमरे	446200		
उरे	675800		
उमरे	79800		
दरे	104900	आरबीआई को आगे की कार्यवाही के लिये	प्रक्रिया का पालन हुआ।
दमरे	233650	जीआरपी को एफआईसीएन भेजे गये और उस की प्रति आगे की आवश्यक कार्यवाही हेतु संबंधित मण्डल के डीसीएम को भेजी गई।	
दपरे	21100	एफआईसीएन आरबीआई में जमा कराये गये, जिसने रेल प्रशासन की सलाह के तहत उसे जब्त कर लिया।	
<b>5155400</b>			

उपरोक्त तालिका से, यह स्पष्ट है कि केवल तीन रेलवे (दरे, दपरे और दमरे) ने एफआईसीएन के निपटान के समय निर्धारित प्रक्रिया का पालन किया। तथापि,

जांच रेलवे (मरे, पूरे, परे, उपरे, दपूरे) के संबंध में, एफआईसीएन से निपटने के लिये रेलवे प्राधिकारियों द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया रेलवे के नकद और भुगतान मैनुअल और वाणिज्यिक मैनुअल में निर्धारित नहीं हैं।

उपरोक्त दर्शाई गई प्रक्रिया जैसे संबंधित स्टेशनों को एफआईसीएन वापस करना नकद और भुगतान मैनुअल का उल्लंघन था जिसमें यह निर्धारित है कि एफआईसीएन को रेलवे के संबंधित मण्डल के मण्डलीय वाणिज्यिक अधीक्षक को सील किये हुये लिफाफे में भेजना अपेक्षित है। उपरोक्त व्यवहार को ध्यान में रखते हुये, खुले बाजार में एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

एफआईसीएन में अवरोधन स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि मुद्रा स्वीकार करते समय बुकिंग स्टाफ की ओर से यथोचित प्रयास करना आवश्यक हैं। इस समस्या से निपटने के लिये क्षेत्रीय रेलवे की ओर से गंभीरता में कमी के साथ-साथ एफआईसीएन के अवरोधन के मामले में की जाने वाली अपेक्षित कार्यवाही को टालने की प्रवृत्ति थी इस तथ्य से स्पष्ट है कि पहचाने गये एफआईसीएन स्टेशन स्टाफ को वापस कर दिये गये और वो नष्ट, फाड़, जला दिये गये जैसा उपरोक्त तालिका में स्पष्ट किया गया है।

भारतीय रेल को खुले बाजार में इन एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण को रोकने के लिये रोकड़ कार्यालय जहां स्टेशन आय प्रेषित की जाती है और रेलवे व्यापार से निपटने वाले बैंकों द्वारा एफआईसीएन की पहचान पर निगरानी रखने की आवश्यकता है।

**2.3.2.3 सभी नकद प्रबंधन वाले स्थानों पर भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक मशीनों का प्रावधान न होना**

**(क) भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक मशीनों की स्थापना न होना**

17 क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि रेल प्रशासन ने जुलाई 2014 तक 8642 बुकिंग स्थानों और 40 रोकड़ कार्यालयों के प्रति केवल 1562 स्थानों पर 2377 भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक की स्थापना के लिये व्यवस्था की थी।

**(ख) मुद्रा प्रमाणक मशीनों की स्थापना के बावजूद प्राप्त एफआईसीएन।**

लेखापरीक्षा ने 14 क्षेत्रीय रेलवे के 196 स्थानों की नमूना जांच की जहां मुद्रा प्रमाणक मशीनें लगाई गई थीं। आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>101</sup> के 58 स्थानों पर लेखापरीक्षा से पता चला कि 187 भारतीय मुद्रा प्रमाणक लगाने जाने के बावजूद जुलाई 2014 तक ₹ 9.26 लाख की एफआईसीएन राशि स्टेशन आय के माध्यम से प्राप्त हुई थी जैसा बैंकों/नामांकित रोकड़ कार्यालयों द्वारा पता लगाया गया।

यह दर्शाता है कि लगाई गई मुद्रा प्रमाणक मशीनें या तो खराब थी या स्टाफ उसके प्रयोग में लापरवाह थे जिसके परिणामस्वरूप एफआईसीएन का पता लगाने में विफलता हुई।

क्षेत्रीय रेलवे का वाणिज्यिक विभाग सभी बुकिंग स्थानों और रोकड़ कार्यालयों में पर्याप्त संख्या में भारतीय मुद्रा नोट प्रमाणक मशीनें लगाने में विफल रहा। जहां मशीनें लगाई भी गई थी; संबंधित विभाग इन मशीनों की देखरेख और रखरखाव सुनिश्चित करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, मशीनें उपलब्ध कराने के बावजूद, बुकिंग स्टेशनों के माध्यम से एफआईसीएन की स्वीकृति को रोका नहीं जा सका।

**2.3.2.4 जाली भारतीय मुद्रा नोट (एफआईसीएन) को पहचानने के लिये टिकट बुकिंग स्टाफ को प्रशिक्षण दिलाने के लिये रेल प्रशासन की विफलता**

टिकट बुकिंग स्टाफ के लिये यह सुनिश्चित करना बहुत जरूरी है कि यात्रियों से प्राप्त मुद्रा नोट असली हों। इस उद्देश्य के लिये, यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि नकद प्रबंधन स्टॉक बैंक नोट की सुरक्षा विशेषताओं से पूर्ण रूप से परिचित हो।

क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में कुल 33188 स्टाफ में से छह क्षेत्रीय रेलवे (मरे-223, पूमरे-1, दपूरे-37, दपरे-621 और परे-579) के केवल 1720 बुकिंग स्टाफ (5.18 प्रतिशत) को आरबीआई और राष्ट्रीकृत निजी बैंकों द्वारा आयोजित प्रशिक्षण कार्यक्रम, प्रदान किया गया था। इसके अलावा, बची हुई 11 क्षेत्रीय रेलवे के बुकिंग स्टाफ को जुलाई 2014 तक इस संबंध में कोई प्रशिक्षण नहीं दिया गया था। इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा से यह पता चला कि न तो कोई संरचित प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किया गया न ही क्षेत्रीय रेलवे द्वारा प्रशिक्षित और प्रशिक्षित किये जाने वाले स्टाफ के बारे में कोई आंकड़े अनुरक्षित किए गए।

<sup>101</sup> मरे, पूरे, पूतरे, उपरे, दरे, दपरे, परे

रेल प्रशासन को नकद संभालने वाले स्टाफ के लिये नियमित रूप से प्रशिक्षण/जागरूकता कार्यक्रमों का आयोजन करना चाहिये, उन्हें प्राप्ति के समय ही एफआईएन पहचानने में सक्षम करने के लिये बैंक नोट की सुरक्षा विशेषताओं की संवेदनशीलता के बारे में बताना चाहिये।

### 2.3.3 निष्कर्ष

एफआईसीएन से निपटने के तरीके के बारे में प्रावधानों के बावजूद, भारतीय रेल बुकिंग काउंटर पर जाली नोटों की प्राप्ति की जांच करने में विफल रही। तरीका जिससे विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में एफआईसी को नष्ट करके, संबंधित बुकिंग स्टाफ को सौंप कर निपटाये जा रहे थे कोड और मैनुअल में निर्धारित नियमों का उल्लंघन था। बुकिंग स्टाफ को एफआईसीएन सौंपना खुले बाजार में इन एफआईसीएन के पुनः परिसंचरण की संभावना बढ़ा सकता था। भारतीय रेल इस कारण बकाया डेबिट को निपटाने में भी विफल रही जिससे राजस्व हानि हुई। इसके अतिरिक्त, पर्याप्त नियंत्रण तंत्र के अभाव, विशेष रूप से क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध मुद्रा प्रमाणक मशीनों की सीमित संख्या ने जाली मुद्रा की स्वीकृति के जोखिम को बढ़ाया और जो उपलब्ध भी थी उनका ईष्टतम उपयोग नहीं हो रहा था। चूँकि भारतीय रेलवे यात्री/माल भाड़ा यातायात के कारण पैसों की महत्वपूर्ण राशि नियमित रूप से एकत्रित करती है, उसकी ओर से एफआईसीएन के मामले में पहचान और नियंत्रण में किसी भी चूक से, भारतीय अर्थव्यवस्था में जाली मुद्रा की पहले से मौजूद समस्या बढ़ने की संभावना है।

मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## भारतीय रेलवे के यातायात विभाग से संबंधित पैराग्राफ

### 2.4 पश्चिम रेलवे(परे): पश्चिम रेलवे और परियोजना रेलवे के बीच गलत करार के कारण राजस्व की हानि

गांधीधाम - समखियाली में उत्पन्न राजस्व के संबंध में रेलवे और केआरसीएल के बीच अपनाएं गये असंगत राजस्व सहभाजन सूत्र के परिणामस्वरूप अभी तक ₹ 300.21 करोड़ की हानि हुई।

गांधीधाम - समखियाली - पालनपुर (माप 300.81 कि.मी.) के बीच मौजूदा मीटर गेज को ब्रॉड गेज को गेज परिवर्तन (जीसी) कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड (केआरसीएल) द्वारा किया गया था और यह लाइन जुलाई 2006 में यातायात के लिये खोल दी गई थी। जीसी से पूर्व, गांधीधाम से समखियाली तक खण्ड में एमजी लाइन के साथ बीजी लाइन थी। इसलिये, गांधीधाम - समखियाली - पालनपुर खंड के जीसी कार्य के समाप्त होने पर, इस खण्ड (गांधीधाम - समखियाली) को दोहरी लाइन मिली।

जुलाई 2006 में रेलवे द्वारा केआरसीएल के साथ हस्ताक्षरित प्रचालन और रखरखाव करार की समीक्षा से पता चला कि रेलवे और केआरसीएल के बीच राजस्व सहभाजन के लिये खण्ड 6.2.3 में निम्नलिखित शर्त हैं:

1. केआरसीएल को पालनपुर - समखियाली - गांधीधाम बीजी लाइन पर मालगाडियों के आने और जाने के लिये राजस्व का पूर्ण भाग मिलना चाहिये।
2. पश्चिम रेलवे को गांधीधाम और समखियाली के बीच पुरानी बीजी लाइन पर चल रहे यातायात से राजस्व मिलना चाहिये।

तदनुसार, जनवरी 2012 से मार्च 2012 तक 03 महीने के लिये राजस्व विभाजन के वास्तविक कार्य की नमूना जांच की गई थी और यह पता चला कि माल भाड़ा राजस्व का केआरसीएल का हिस्सा ₹ 21.66 करोड़ था जबकि भाड़े का रेलवे का हिस्सा केवल ₹ 2.29 करोड़ था।

इसके अतिरिक्त संवीक्षा ने दर्शाया कि गांधीधाम और समखियाली के बीच दो लाइने विभाजन के उद्देश्य के लिये अलग खण्ड के रूप में मानी गई हैं। प्रचालन कारणों के कारण गांधीधाम - समखियाली के बीच नई परिवर्तित लाइन को अप लाइन के रूप में माना गया था और गांधीधाम से बाहर की ओर भरे हुये यातायात की इस लाइन पर परिवहन किया जा रहा था और उससे प्राप्त राजस्व

केआरसीएल को गया। गांधीधाम की ओर खाली यातायात की मौजूदा बीजी लाइन (समखियाली से गांधीधाम तक) पर ढुलाई की जा रही थी जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को कम राजस्व भाग मिला।

चूंकि गांधीधाम – समखियाली में दो लाइनों हैं जो प्रत्येक स्टेशन से जुड़ी हुई हैं और चूंकि मार्ग पर भीड़ के दौरान, यातायात को दोनों में से किसी भी एक पर ले जाया जाता है, दोनों लाइनों को राजस्व सहभाजन उद्देश्य के लिये एकल खण्ड के रूप में माना जाना चाहिये। वैसे तो दो लाइनों को अलग खण्ड के रूप में मानना मुख्य रूप से सही नहीं है जैसा कि जुलाई 2012 में रेलवे बोर्ड को पश्चिम रेलवे के यातायात विभाग द्वारा बताया गया था। इसलिये राजस्व सहभाजन की गांधीधाम – सामखियाली खण्ड के लिये गणना की जानी चाहिये जैसा कि पोर्ट लाइन जैसे पीपावा रेलवे कॉरपोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) और भरूच दहज रेलवे कंपनी लिमिटेड (बीडीआरसीएल) में सामान्य रूप से किया जाता है।

इस प्रकार, लाइनवार, शेयर राजस्व के लिये सहमति, के परिणामस्वरूप केआरसीएल को ₹ 32280121/- प्रतिमाह तक अनुचित राजस्व लाभ हुआ जिसके लिये अभिलेखों की लेखापरीक्षा की गई थी। इसके परिणामस्वरूप जुलाई 2006 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान रेलवे को ₹ 300.21<sup>102</sup> करोड़ की महत्वपूर्ण हानि हुई। यह आवर्तक प्रवृत्ति का होने के कारण, हानि निरंतर बढ़ेगी जब तक राजस्व सहभाजन सूत्र में अनियमितता को सुधारने के लिये कदम जल्द ही नहीं लिये जायें।

मुद्दे को (सितम्बर 2014) में रेल प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर (दिसम्बर 2014) में कहा कि कार्यवाही सख्ती से ओएंडएम/रियायत करार के आधार पर की जायेगी। यह नोट कर लिया जाये कि लाइन पर यातायात की लोडिंग और आवागमन सुनिश्चित करने की शुरुआती बिंदु पर खाली डिब्बा उपलब्ध करना रेलवे की जिम्मेदारी है को अधिकतम प्रचालन और संरचनात्मक सुविधा पर आधारित होना चाहिये। इसके अतिरिक्त यह भी नोट किया जाये एसपीवी के लिये नीति जटिल है और विभिन्न कारकों के प्रतिफल के आधार पर है जिनसे समिति के साथ निपटा जाता है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा ने मौजूदा परिचालन और रखरखाव करार के दोषपूर्ण राजस्व सहभाजन खण्ड जो रेलवे को हानि पहुँचा रहे हैं पर प्रकाश डाला है। राजस्व प्रत्येक लाइन पर ले जाये गये यातायात के आधार पर बांटा गया था

<sup>102</sup> कुल हानि जुलाई 2006 से मार्च 2014 तक अर्थात् 93 महीनों के लिये ₹ 32280121 प्रति माह की दर पर (अर्थात् 32280121 \* 93 = 3002051253, मानों ₹ 300.21 करोड़)

उन्हें अलग-अलग खण्ड मानकर, जो सही नहीं हैं। यह पहलू जुलाई 2012 में रेल प्रशासन द्वारा रेलवे बोर्ड के समक्ष लाया गया था। परिचालन कारणों के कारण केवल खाली डिब्बों की दुलाई पश्चिमी रेलवे की लाइनों पर की जाती है इसके परिणामस्वरूप पश्चिम रेलवे को कम राजस्व मिलता है। इसलिये, गांधीधाम और सामखियाली के बीच 53 किमी खण्ड में दो लाइने को दो खण्ड के रूप में मानना अनियमितता है जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की आवर्ती हानि होती है।

मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

### 2.5 पश्चिम मध्य: प्रतिकूल रेलवे (पमरे) स्थितियों वाली परिमेयकरण योजना के परिणामस्वरूप ₹ 98.68 करोड़ की राजस्व हानि।

परिमेयकरण योजना में मौजूद प्रतिकूल स्थितियों के परिणामस्वरूप वैगनों में कम लोडिंग के कारण ₹ 10.46 करोड़ और वास्तव में ले जाये गये लंबे मार्ग के बजाय छोटे मार्ग से भाड़े के प्रभार के कारण ₹ 88.22 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

भारतीय रेल सम्मेलन संघ (आईआरसीए) के नियम 125(1) के संदर्भ में माल दर, जब तक प्रेषक द्वारा निर्धारित नहीं होती, माल को सरल प्रचालन मार्ग द्वारा भेजा जायेगा और भाड़ा प्रभार सबसे छोटे मार्ग द्वारा वसूला जायेगा। आईआरसीए का नियम 125(3) निर्धारित करता है कि “उपरोक्त नियम (1) में कुछ भी, निर्धारित होने के बावजूद, जब केन्द्रीय सरकार रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 71(1) के अंतर्गत आदेश जारी करती है, कि आदेश में निर्धारित माल उसमें निर्धारित मार्ग द्वारा ले जाया जा सकता है, माल निर्धारित मार्ग द्वारा प्रभारित किया जायेगा, तब भी जब वो सबसे छोटा मार्ग न हो”। तदनुसार रेलवे बोर्ड दुलाई के वास्तविक मार्ग द्वारा भाड़ा प्रभारित करने के लिये क्षेत्रीय रेलवे को सक्षम करने हेतु सामान्य आदेश जारी कर रहा है। रेलवे बोर्ड क्षेत्रीय रेलवे को सामान्य आदेशों (परिमेयकरण योजना) की गंभीर रूप से समीक्षा करने के लिये और कारण बताते हुये परिवर्धन और अपमार्जन का सुझाव देने के लिये कह रहा था।

उत्तर मध्य रेलवे (उमरे) के प्रचालन विभाग ने दिनांक 02 सितम्बर 2011 के संदेश संख्या 2011/टीटी-III/27/1 माल भाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के आधार पर रेलवे बोर्ड को सूचित (सितम्बर 2011) किया कि इलाहबाद (एएलडी) – फैजाबाद (एफडी) में गंतव्य के लिये बना पमरे के जबलपुर

मण्डल से शुरू मालगाड़ी यातायात को मनिकपुर (एमकेपी) – एएलडी से बुक और प्रभारित किया जा रहा था। तथापि एएलडी में प्रचालन बाधाओं के कारण, यह यातायात वास्तविक रूप से ओहान (मनिकपुर का एक उपमार्ग स्टेशन) – बांदा – जीएमसी<sup>103</sup> के माध्यम से उमरे द्वारा ले जाया जा रहा था, जो लंबा मार्ग था। इस को ध्यान में रखते हुये, उमरे प्रशासन ने ढुलाई मार्ग का ओहान – बांदा – जीएमसी का पुनर्गठन करने का अनुरोध किया। ऐसा ही अनुरोध मुख्य प्रचालन प्रबंधन/पमरे द्वारा प्रस्तुत (सितम्बर 2011) किया गया था यह कहते हुये कि यह परिमेयकरण 2 टन/वेगन की अतिरिक्त लदान में भी सहायता करेगा, क्योंकि ओहान से प्रभारित क्षमता सीसी+6 थी, यद्यपि यह प्रभारित मार्ग से केवल सीसी+4 था। रेलवे बोर्ड ने, उमरे और पमरे से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर परिमेयकरण योजना (आरएस) संख्या 01/2012<sup>104</sup> के माध्यम से मार्ग का पुनर्गठन किया यह शर्त शामिल करते हुये कि “इलाहबाद – फैजाबाद मार्ग पर गंतव्य – जबलपुर मण्डल से शुरू सभी यातायात जिसके लिये सबसे छोटी दूरी इलाहबाद – रायबरेली – प्रतापगढ़ – सुल्तानपुर मार्ग से है को ओहाना – बांदा – जीएमसी मार्ग से प्रभारित किया जायेगा।

जबलपुर मण्डल में 7 सीमेंट साइडिंग्स<sup>105</sup> से बुक यातायात की नमूना जांच से पता चला कि आरएस संख्या 01/2012 का पालन नहीं किया गया था और मालभाड़ा पुनर्गठित मार्ग (ओहान – बांदा – जीएमसी) के बजाय सबसे छोटे मार्ग (एमकेपी – एएलडी) से प्रभारित किया जा रहा था। मामले को अगस्त 2013 में रेल प्रशासन को संदर्भित किया गया था। फिर रेल प्रशासन ने मामले को रेलवे बोर्ड (1 सितम्बर, 2013) को वापस संदर्भित कर दिया और आरएस संख्या 1/2012 को संशोधित करने का अनुरोध किया क्योंकि उसे किसी भी गंतव्य जिसके लिये यातायात जबलपुर मण्डल से बुक किया गया था के संबंध में क्रियान्वित नहीं किया जा सकता था आरएस की प्रतिकूल प्रकृति की निम्नलिखित स्थितियों के कारण।

<sup>103</sup> कानुपर माल विन्यास यार्ड

<sup>104</sup> 20 अगस्त 2012 से मार्च 2013 तक प्रभावी; उसके बाद 31 मार्च 2014 तक विस्तारित

<sup>105</sup> मेहर सीमेंट साइडिंग, बिरला सीमेंट साइडिंग सतना, प्रिस्म सीमेंट साइडिंग हिनोता रबन, जे.पी. रीवा सीमेंट साइडिंग तुर्की रोड, जे.पी. बेले सीमेंट साइडिंग तुर्की रोड, डायमंड सीमेंट साइडिंग दामोह, एसोसिएटेड सीमेंट लिमिटेड काइमोर साइडिंग जुकेही



1. गंतव्य जो एएलडी - एफडी मार्ग (इस प्रकार शर्त पूर्ण करके 1) पर पड़ते हैं की इलाहबाद - रायबरेली - प्रतापगढ़, सुल्तानपुर (इस प्रकार शर्त संख्या ii का उल्लंघन करके) से उनकी सबसे कम दूरी नहीं थी।
2. गंतव्य जिसकी इलाहबाद - राय बरेली - प्रतापगढ़ - सुल्तानपुर से सबसे कम दूरी होती है (इस प्रकार शर्त संख्या ii पूर्ण करके) एलडी - एफडी मार्ग पर नहीं पड़ते (इस प्रकार शर्त संख्या i का उल्लंघन करके)

मामले को फिर से जुलाई 2014 में रेल प्रशासन (पमरे) के समक्ष रखा गया था। रेल प्रशासन (पमरे) ने अपने उत्तर में कहा कि आरएस संख्या 1/2012 में उल्लिखित शर्तें किसी भी गंतव्य पर लागू नहीं होती जिस पर यातायात जबलपुर मण्डल से बुक किया जाता था और इस प्रकार सात साइडिंगों के संबंध में यातायात प्रभार आईआरसीएम और आईआरसीए माल भाड़ा दर के प्रावधान के अनुसार सबसे छोटे मार्ग से किया गया था। इसके अतिरिक्त यह सूचित किया गया था कि रेलवे बोर्ड ने 13 फरवरी 2014 से लागू दिनांक 11 फरवरी 2014 के अपने पत्र संख्या 2011/टीटी-III/27/1 के माध्यम से आरएस संख्या 01/2012 संशोधित किया था। अब इन गंतव्यों का यातायात पुनर्गठित मार्ग पर अधिक वहन क्षमता के कारण अतिरिक्त लदान सहित पुनर्गठित मार्ग से प्रभारित किया जा रहा था।

उत्तर सुनिश्चित करता है कि आरएस आदेश संख्या 1/2012 जारी करते समय रेलवे बोर्ड ने पमरे और उमरे से प्राप्त प्रस्ताव पर उचित प्रयास नहीं किये। पमरे रेलवे बोर्ड को आरएस संख्या 1/2012 में असंगति बताने में विफल रहा, जो तभी किया गया जब अगस्त 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया। इस प्रकार उचित प्रयास और तत्परता के अभाव के परिणामस्वरूप 20 अगस्त 2012 से 12 फरवरी 2014 की अवधि के लिये वैगनों की कम लदान के कारण ₹ 10.46 करोड़ और वास्तविक ढुलाई किये गये लंबे मार्ग की बजाय सबसे छोटे मार्ग से भाल भाड़ा के प्रभार के कारण ₹ 88.22 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2015)।

## 2.6 दक्षिण रेलवे (दरे): करार का पुनर्लेखन न होना और परिणामस्वरूप संशोधित वैगन किराये और ढुलाई प्रभारों की गैर-वसूली

चेन्नै पत्तन ट्रस्ट (सीपीटी) और दरे प्रशासन के बीच करार में रेलवे बोर्ड द्वारा आवधिक रूप से अधिसूचित किराया प्रभार के स्वतः संशोधन करने वाली शर्त को शामिल करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 4.08 करोड़ के वैगन किराया प्रभार की गैर-वसूली हुई। इसके अतिरिक्त, ढुलाई प्रभारों के दावे/वसूली में दरे प्रशासन की ओर से विलंब के कारण ₹ 7.91 करोड़ की हानि हुई।

सीएंडएजी (संघ सरकार) की 2003 की रिपोर्ट संख्या 8 के लेखापरीक्षा पैरा 2.4.3 में, लेखापरीक्षा ने टिप्पणी की है कि दरे प्रशासन वैगन किराया प्रभार (सीपीटी द्वारा मुफ्त समय के बाद रोके गये वैगनों के लिये) के स्वतः संशोधन के लिये चेन्नै पत्तन ट्रस्ट (सीपीटी) के साथ निष्पादित करार के प्रावधानों में संशोधन करने में विफल रहा, जब वही रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधित हुये थे। इसके परिणामस्वरूप कम दर पर वैगन किराया प्रभार की वसूली हुई।

की गई कार्यवाही के नोट में, रेलवे ने कहा (मार्च 2005) कि जब भी रेलवे बोर्ड वैगन किराया प्रभार में संशोधन अधिसूचित करेगा वैगन किराया प्रभार के स्वतः संशोधन के लिये उचित शर्त के साथ करार को संशोधित करने के लिये सशक्त कदम उठाये जायेंगे।

क. दरे प्रशासन के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि मौजूदा करार में संशोधन अभी किया जाना था (जुलाई 2014)। दरे प्रशासन और सीपीटी के बीच हुये करार में आवधिक समीक्षा और पारस्परिक सलाह के बाद संशोधन और स्वतः संशोधन नहीं, निर्धारित है। यह उल्लिखित करना उचित होगा कि रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अप्रैल 2000) में, यह स्पष्ट किया गया था कि सीपीटी द्वारा देय वैगन किराया प्रभार भारतीय रेल सम्मेलन संघ (आईआरसीए)<sup>106</sup> नियम जैसा समय-समय पर संशोधन होता है द्वारा नियंत्रित है और सीपीटी गैर-रेलवे उपभोक्ताओं के लिये लागू उचित किराया प्रभार के भुगतान के लिये उत्तरदायी है।

<sup>106</sup> आईआरसीए, रेल मंत्रालय के अंतर्गत संघ, रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से माल और यात्री गाड़ी के लिये मानक/दर निर्धारित करने के लिये उत्तरदायी है।

लेखापरीक्षा ने करार में संशोधन न होने के कारण वैगन किराया प्रभार की कम वसूली के कारण हानि का विश्लेषण किया। विस्तृत निष्कर्ष नीचे उल्लिखित हैं:

1. वैगन किराया प्रभार और अनुमत मुफ्त समय का नवीनतम संशोधन रेलवे बोर्ड द्वारा अक्टूबर 2004 में किया गया था; लेकिन उससे सीपीटी सहमत नहीं था, जिसने कहा कि संशोधन बिना पारस्परिक सलाह के किया गया था।
2. वैगन किराया प्रभार और मुफ्त समय में संशोधन न होने के कारण, दरे प्रशासन संशोधित दर पर किराया प्रभार वसूल नहीं कर पाया।
3. लेखापरीक्षा ने फरवरी 2008 से मार्च 2014 की अवधि के लिये ₹ 4.08 करोड़ तक संशोधित वैगन किराया प्रभारों की गैर-वसूली के कारण रेलवे को राजस्व हानि का विश्लेषण किया। यह बहुत अधिक हो सकती थी, यदि ये संशोधन की तिथि (अक्टूबर 2004) से गिनी जाती। राजस्व की हानि और संचित होती रहेगी जब तक संशोधन प्रभावी नहीं होता।

इस प्रकार, पहले के लेखापरीक्षा पैरा पर की गई कार्यवाही के नोट के माध्यम से लेखापरीक्षा को रेलवे बोर्ड द्वारा दिये गये आश्वासन के बावजूद वैगन किराया प्रभार में स्वतः संशोधन के लिये उचित शर्त शामिल करने के लिये करार का संशोधन न होने के परिणामस्वरूप ₹ 4.08 करोड़ तक राजस्व की हानि हुई। यह हानि करार के संशोधित होने तक बढ़ सकती है।

**ख.** लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि सीपीटी के साथ करार में, यह निर्धारित था कि सीपीटी की टर्मिनल सेवाओं के लिये, सीपीटी को टर्मिनल प्रभार देय था। रेलवे को सीपीटी से बकाया ढुलाई प्रभारों<sup>107</sup> की कटौती के बाद टर्मिनल प्रभारों का भुगतान करना आवश्यक था। बाद में (अगस्त 2007) रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया कि टर्मिनल प्रभार प्रेषक/परेषिती से प्रत्यक्ष रूप से सीपीटी द्वारा एकत्रित किया जाना चाहिये। तदनुसार, टर्मिनल प्रभार मार्च 2008 से सीपीटी द्वारा एकत्रित किये जा रहे थे, और दरे प्रशासन को सीपीटी से अलग से ढुलाई प्रभार की वसूली करना अपेक्षित था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि दरे प्रशासन मार्च 2008 के बाद नियमित रूप से सीपीटी के बकाया ढुलाई प्रभार का दावा करने में विफल रही। यह मार्च 2008 से फरवरी 2011 की अवधि के लिये मार्च 2011 में देर से दावा (₹ 5.25 करोड़)

<sup>107</sup> ढुलाई प्रभार सीपीटी के भीतरी पत्तन और बाहरी पत्तन के आदान-प्रदान बिंदु के बीच शामिल अतिरिक्त ढुलाई और शंटिंग के लिये सीपीटी द्वारा देय है।

किया गया था। तथापि, उसे सीपीटी से अभी भी वसूल किया जाना था। जैसा लेखापरीक्षा में देखा गया, यह ढुलाई प्रभारों की गणना के उद्देश्य के लिये विनिमय स्थान<sup>108</sup> पुनः निर्धारित करने की सीपीटी की मांग के कारण था जो दरे प्रशासन द्वारा अभी तक (जून 2014) सुलझाया नहीं जा सका था। परिणामस्वरूप, सीपीटी से देय ढुलाई प्रभार मार्च 2008 से जुलाई 2014 के दौरान ₹ 7.91 करोड़ संचित हुये थे।

जब मामले को अगस्त 2014 में दरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया, उन्होंने कहा (जनवरी 2015) कि दरे प्रशासन ने वैगन किराया प्रभार में स्वतः संशोधन के लिये करार में उचित शर्त का पहले ही प्रस्ताव रख दिया है जब भी रेलवे बोर्ड द्वारा दर संशोधित की गई थी। तथापि, सीपीटी को अभी करार निष्पादित करना है। सीपीटी के साथ लगातार पत्राचार और बैठकों के बावजूद वे संशोधित प्रभार का भुगतान करने में सहमत नहीं थे और नवम्बर 2004 से पूर्व मौजूदा दर पर परस्पर सलाह के अनुसार भुगतान करते रहे जिसके परिणामस्वरूप बकाया राशि का संचय हुआ। उन्होंने यह भी कहा कि मामले को जहाजरानी मंत्रालय से अंतर-मंत्रालयी सहयत का उचित अनुरोध करते हुये रेलवे बोर्ड के ध्यान में पहले ही ले आया गया है।

उत्तर दर्शाता है कि पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्ट पर उनकी की गई कार्यवाही नोट में रेलवे बोर्ड द्वारा दिये गये (मार्च 2005) आश्वासन के बावजूद संशोधित करार के निष्पादन के मामले में कोई विकास नहीं था। मामले का रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाने के बावजूद, वैगन किराया प्रभार की संशोधित दर पर वसूली नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप संशोधित करार के निष्पादन तक बकाया राशि और संचित होगी।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मार्च 2015)।

<sup>108</sup> आदान-प्रदान बिंदु, वो बिंदु है जहां माल अन्य पार्टी (सीपीटी) को सुपुर्द किया जाता है और वहां से, शंटिंग के प्रयोग के लिये ढुलाई प्रभार देय होगा।

### 2.7 दक्षिण पूर्व मध्य: रेलवे (दपूरमे)

### विलंब शुल्क के प्रभार में अनियमित छूट के कारण हानि

विलम्ब शुल्क में अनियमित छूट के परिणामस्वरूप ₹ 5.84 करोड़ की रेलवे राजस्व राशि की हानि हुई।

रेलवे इस उद्देश्य के लिये निर्धारित मुफ्त समय के समाप्त होने पर साइडिंगों में माल की लदान/उतराई में विलम्ब के कारण वैगनों के रूकने के लिये अपने उपभोक्ताओं से रूकाई प्रभार<sup>109</sup> की वसूली करती है। 2004<sup>110</sup> (अक्टूबर 2004) के दर परिपत्र संख्या 39 के माध्यम से, रेलवे (रेलवे बोर्ड) ने निर्देश दिये कि परिस्थितियां जिनके कारण विलम्ब शुल्क (डीसी) की संभूति हो रही है को व्यापक रूप से निम्नलिखित तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया जा सकता है:

- (i) प्रेषक/परेषिती के नियंत्रण के अंतर्गत कारण।
- (ii) प्रेषक/परेषिती के नियंत्रण से परे कारण जैसे मजदूर हड़ताल, परिवहन हड़ताल, सामान्य बंद, आंदोलन, दंगे, कर्फ्यू, आग, धमाका, भारी बारिश आदि।
- (iii) प्रकृतिक घटना, युद्ध की घटना और सार्वजनिक दुश्मन की घटना।

श्रेणी (i) के संबंध में सामान्य रूप से छूट नहीं होनी चाहिये। (ii) और (iii) के संबंध में छूट अलग-अलग मामले के गुण-दोष पर विचार करके दी जा सकती है। छूट की शक्ति का प्रयोग प्रत्येक मामले के गुण-दोष को ध्यान में रखकर विवेकपूर्ण रूप से किया जाना चाहिये और छूट रोजमर्रा रूप से नहीं दी जानी चाहिये।

सितम्बर 2011 में, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 5,000 प्रति अतिभारित वैगन के जुर्माने की उगाही के निर्देश दिये यदि भार समायोजन शुरूआती स्टेशन पर हो।

<sup>109</sup> यातायात विभाग (वाणिज्यिक) के लिये भारतीय रेल कोड के पैरा 101 के अनुसार, विलम्ब शुल्क का अर्थ है मुफ्त समय, यदि ऐसे रोकने के लिये अनुमत है, की समाप्ति के बाद किसी भी रोलिंग स्टॉक को रोकने के लिये उगाही किया गया प्रभार।

<sup>110</sup> अक्टूबर 2004 से पूर्व विलम्ब शुल्क/पत्तन शुल्क (पत्तन शुल्क पार्सल ट्रेफिक में लागू होता है) के विलम्ब शुल्क की छूट रेलवे बोर्ड के दिनांक 23.04.86 के दर परिपत्र संख्या टीसी-1/201/72/27 के अनुसार नियंत्रित थी। 2004 (अक्टूबर 2004) का दर परिपत्र संख्या 39, 1986 के आरसी के अधिक्रमण में जारी किया गया था।

उसके बाद, जुलाई 2014 में, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने “वैगनों/रैक की तोल, तोल से छूट, अतिभारित वैगनों से निपटने की प्रक्रिया और रूकाई प्रभार की उगाही, आदि” पर अपने मास्टर परिपत्र के माध्यम से निर्देश दिये कि अतिभारित वैगनों के लिये जुर्माना और अतिभारित के समायोजन के लिये वैगनों को रोकने के लिये उगाही किये गये रूकाई प्रभार छूट योग्य नहीं हैं।

लेखापरीक्षा द्वारा सितम्बर 2011 से जनवरी 2014 की अवधि के लिये दक्षिण पूर्वी कोलफील्ड लिमिटेड (एसईसीएल) द्वारा स्वयं की चार कोल लोडिंग साइडिंगों के संबंध में विलम्ब शुल्क की छूट और संभूति पर नमूना जांच से निम्नलिखित अनियमितताओं का पता चला:

- (i) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 2004 के दर परिपत्र संख्या 39 के अनुसार विलम्ब शुल्क प्रभार (डीसी) को तीन श्रेणियों में वर्गीकृत नहीं किया गया था।
- (ii) पार्टी द्वारा अतिभारित के लिये रैकों की रूकाई के प्रति डीसी को नहीं छोड़ना चाहिये था, जैसा नीचे ध्यान में लाया गया है, क्योंकि यह परेषिती/प्रेषक के नियंत्रण में थे।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के 2004 (अक्टूबर 2004) के दर परिपत्र संख्या 39 के अनुसार दपूरे रेल प्रशासन द्वारा माफ किये गये कुल डीसी (₹ 7.38 करोड़) में से, केवल ₹ 1.54 करोड़ छूट के पात्र थे। इस प्रकार दपूम रेलवे प्रशासन ने ₹ 5.84 करोड़<sup>111</sup> की गलत छूट दी थी, जिसमें भार समायोजन और जुर्माने के लिये डीसी शामिल था।

जब मुद्दा मई 2014 में दपूम रेल प्रशासन के समक्ष रखा गया, उन्होंने स्वीकार किया (अगस्त 2014) कि ₹ 5000 प्रति अतिभारित वैगनों के जुर्माने पर डीसी घटक को छोड़ा नहीं जाना चाहिये था और अक्टूबर/नवम्बर 2013 में मण्डल को सलाह दी कि डीसी बिल में प्रति अतिभारित वैगन पर 5,000 रूकाई प्रभार का

<sup>111</sup> परिशिष्ट क-1, क-2, क-3 और क-4 (वरि. डीओएम, दपूमरे, बिलासपुर के अभिलेखों से एकत्रित आंकड़े) के अनुसार, दपूम रेल प्रशासन द्वारा छोड़ा गया कुल डीसी (सामान्य + जुर्माना + भार समायोजन) ₹ 7.38 करोड़ (जुनाधी साइडिंग - ₹ 5 करोड़ + दिपका-II साइडिंग-₹ 0.95 करोड़ + सुरकचार साइडिंग-₹ 0.25 करोड़ + ओल्ड कुसमुंडा साइडिंग-₹ 1.18 करोड़) था। तथापि नियम के अनुसार केवल ₹ 1.54 करोड़ [सामान्य डीसी (x) % कुल संभूत डीसी पर छूट की अवधि] छोड़ा जाना चाहिये। इस प्रकार डीसी = ₹ 7.38 करोड़ \* (-) ₹ 1.54 करोड़ की अनियमित छूट ₹ 5.84 करोड़।

जुर्माना दिखाना गलत व्यवहार है और इस प्रभार को रेलवे प्राप्ति (आरआर) में एकत्रित किया जाना चाहिये। भार समायोजन के कारण अतिरिक्त रोकन के लिये उगाही किये गये डीसी के संबंध में, उन्होंने कहा कि इसे छूट के उद्देश्य के लिये सामान्य डीसी के साथ सममूल्य माना जाना चाहिये।

उपरोक्त उत्तर तर्कसंगत नहीं है। दिनांक 11 जुलाई 2014 का मास्टर परिपत्र संख्या-टीसी-1/2014/108/4 जो दर मास्टर परिपत्र है जिसमें केवल पहले के दर परिपत्रों से निकाले गये मास्टर दिशानिर्देश हैं, जिसमें यह स्पष्ट रूप से उल्लिखित है कि ₹ 5000 प्रति अतिभारित वैगन का रूकाई प्रभार छूट योग्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, इस परिपत्र में विलम्ब शुल्क प्रभार और अतिभारित होने के मामले में जुर्माने के संबंध में कुछ भी उल्लिखित नहीं था।

डीसी लोडिंग/अनलोडिंग के लिये मुफ्त समय समाप्त होने के बाद किसी भी रोलिंग स्टॉक को रोकने के लिये उगाही किया गया प्रभार है और यह अतिभारित, यदि कोई है से मुक्त होता है केवल सामान्य डीसी के भाग में छूट दी जा सकती है। लेकिन सभी उपरोक्त उल्लिखित मामलों में, सामान्य डीसी के साथ, दपूम रेल प्रशासन ने जुर्माने के लिये डीसी और भार समायोजन के लिये डीसी भी छोड़ा। इसके अतिरिक्त, डीसी मामले के गुण दोष पर छोड़ा जाना चाहिये और छूट रोजमर्रा में नहीं दी जानी चाहिये जैसा कि पैरा एक में उल्लिखित 2004 के दर परिपत्र संख्या 39 में निर्धारित है। तथापि, किसी भी मामले में, अभिलेखों में कोई भी वैध कारण नहीं थे और यह भी देखा गया कि छूट व्यवहार में दी जा रही थी।

इस प्रकार, दक्षिण पूर्व मध्य रेल प्रशासन ने नियमों के विरुद्ध सितम्बर 2011 से जनवरी 2014 की अवधि के दौरान ₹ 5.84 करोड़ (डीसी बिल में वैगनों में अतिभारित के लिये रूकाई प्रभार के रूप में ₹ 3.32 करोड़ और जुर्माने के लिये डीसी के रूप में ₹ 2.52 करोड़) की डीसी राशि छोड़ी। इसके परिणामस्वरूप न केवल रेलवे राजस्व की हानि हुई बल्कि साइडिंग के मालिकों द्वारा अतिभारित करने की विवेकहीन प्रवृत्ति पर भी ध्यान नहीं दिया।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## 2.8 पूर्व रेलवे (पूरे): 'दूरी आधार के माध्यम से मालभाड़ा गलत प्रभारित करना'

रेल प्रशासन ने कोडल प्रावधानों और निर्धारित मानदंडों का पालन किये बिना 'दूरी माध्यम से' आधार पर दुर्गापुर स्टील विनिमय यार्ड साइडिंग पर यातायात के लिये मालभाड़ा प्रभारित किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 5.22 करोड़ की हानि हुई, एक आवर्ती हानि संशोधन तक।

'दूरी माध्यम से' आधार पर मालभाड़ा प्रभारित करना सर्विस स्टेशन तक मालभाड़ा प्रभारित करने और खाली/भरे हुये वैगनों की ढुलाई के लिये साइडिंग प्रभार की उगाही से सस्ता है।

कोडल प्रावधानों<sup>112</sup> के अनुसार, यदि साइडिंग को ट्रेनों की प्रत्यक्ष प्राप्ति और प्रेषण के लिये पूर्ण सुविधा उपलब्ध हो और ऐसी ट्रेनों से स्टेशन पर निपटना आवश्यक नहीं है जिससे साइडिंग हटती/सर्विंग स्टेशन हो लेकिन रेलवे लोकोमोटिव के साथ साइडिंग से या को, होकर गुजरते हैं या साइडिंग धारक द्वारा दिये गये विनिमय/बाहरी यार्ड में समाप्त या शुरू हो, रेल प्रशासन के पास साइडिंग में वैगनों की ढुलाई के लिये साइडिंग प्रभारों और सर्विंग स्टेशन तक मालभाड़ा प्रभार की उगाही के बजाय विनिमय यार्ड के सबसे दूर के बिंदु या साइडिंग के प्रतिरोधक अंत तक 'दूरी माध्यम से' आधार पर माल भाड़ा प्रभार की उगाही की शक्ति होनी चाहिये।

दुर्गापुर स्टील विनिमय यार्ड (डीएसईवाई) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा की संवीक्षा से पता चला कि जनवरी 1977 से पूर्व डीएसईवाई को साइडिंग के रूप में माना जाता था। डीएसईवाई से संबंधित भार के संबंध में, भाड़ा सर्विंग स्टेशन तक और साइडिंग पर भार की ढुलाई के लिये साइडिंग प्रभार प्रभारित किया जाता था तथापि रेलवे बोर्ड और इस्पात मंत्रालय (जनवरी 1977) के बीच शीर्ष स्तर की बैठक में, एक निर्णय लिया गया था, डीएसईवाई को 'दूरी माध्यम से' आधार पर (स्वतंत्र बुकिंग बिंदु) के रूप में मानने का। रेलवे बोर्ड द्वारा 'निरंतर दूरी' आधार पर भाड़ा प्रभारित करने के लिये लिया गया निर्णय डीएसईवाई साइडिंग को और से माल यातायात के लिये क्रियन्वित (फरवरी 1978)<sup>113</sup> किया गया था।

<sup>112</sup> यातायात (वाणिज्यिक) विभाग के लिये भारतीय रेलवे कोड का पैराग्राफ संख्या 1805

<sup>113</sup> मुख्य वाणिज्यिक अधीक्षक द्वारा फरवरी 1978 में जारी तार (एक्सएक्सआर)



निर्णय के क्रियान्वित होने के बाद, 'प्रभार योग्य दूरी' का निर्णय लेते समय 'दूरी आधार माध्यम से' लागू धारणा, क्षेत्रीय रेलवे खाता प्राधिकारी ने राय ली (अक्टूबर 1978)<sup>114</sup> कि चूंकि प्रस्तावित नया माल बुकिंग बिंदु दुर्गापुर स्टीक प्लांट (डीएसपी) विशेष रूप से सेवा के लिये बनाया गया था, सामान्य व्यवहार के अंतर्गत यह माना जा सकता है कि बिंदु<sup>115</sup> पर तैनात विभिन्न स्टाफ की लागत और अतिरिक्त लागत, यदि कोई है, लाभार्थी (डीवाईईएस) की देयता होगी।

इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने आदेश दिया (अक्टूबर 1993)<sup>116</sup> कि 'दूरी माध्यम से' आधार पर मालभाड़ा प्रभारित करने की प्रणाली ट्रेन भार यातायात के लिये अनुमत हो सकती है जो इंजन अवकर्षण/वर्धन के साथ साइडिंग पर जाता है बशर्ते इंजन में कोई रूकावट न हो सिर्फ अंत में परिवर्तन के अलावा और उद्देश्य के लिये विशेष रूप से अलग से कोई शंटिंग स्टाफ की आवश्यकता न हो। जून 2010<sup>117</sup> में फिर से, रेलवे बोर्ड ने स्पष्ट किया कि 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़ा प्रभारित करने की प्रणाली केवल उन्हीं साइडिंगों के संबंध में लागू होंगी जो पहले से निर्धारित (1993) मानदंडों पर ऐसे अधिसूचित हों।

यद्यपि शब्दावली 'भाड़े के माध्यम से' आधार, 'निरंतर दूरी' आधार और 'दूरी के माध्यम से' आधार अलग-अलग शब्दावली हैं, वे एक ही अर्थ प्रकट करती हैं। इन में से किसी भी शब्दावली के आधार पर भाड़ा प्रभारित करते समय, सर्विंग स्टेशन को स्वतंत्र बुकिंग बिंदु के रूप में अधिसूचित करना होता है और 'प्रभार योग्य दूरी' समान रूप से निकाली जाती है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि कवर्ड वैगनों के लिये अधिसूचित पूर्ण रैक/आधे रैक टर्मिनलों की सूची प्रचारित करते समय, मुख्य भाड़ा यातायात प्रबंधक, पूर्व रेलवे, कोलकाता ने डीएसईवाई को पूर्ण रैक क्षमता<sup>118</sup> के साथ साइडिंग के रूप में घोषित किया (नवम्बर 2006)। यह इस तथ्य को दर्शाता है कि विनिमय यार्ड भी साइडिंग है।

जनवरी 2008 से मई 2014 की अवधि के लिये डीएसईवाई के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि यद्यपि डीएसईवाई में यातायात के लिये भाड़ा 'दूरी

<sup>114</sup> संख्या एफबी/टी/दर 374-पीटी VI, दिनांक 06.10.1978

<sup>115</sup> यह भाड़ा संबंधित कार्य के लिये वाणिज्यिक स्टाफ हो सकता है और वैगनों की शंटिंग के लिये शंटिंग स्टाफ आदि

<sup>116</sup> संख्या टीसी-1/87/214/14 दिनांक 21.10.1993

<sup>117</sup> संख्या 2007/टीसी-1/302/1/पीटी ई दिनांक 23.06.2010

<sup>118</sup> दिनांक 14.11.2006 के परिपत्र संख्या टीएस550/2/10/खण्ड XXII का पैराग्राफ संख्या 3.2

माध्यम से' आधार पर प्रभारित किया जा रहा था और 1978 के आदेशों के अनुसार कोई भी साइडिंग प्रभार की वसूली नहीं की गई, अक्टूबर 1993 और जुलाई 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेशों का क्रियान्वयन नहीं किया गया था क्योंकि-

- अंत के परिवर्तन के अलावा के लिये नियमित आधार पर रेलवे लोकोमोटिव्स में रुकावट थी।
- डीएसईवाई के लिये विशेष रूप से शंटिंग कार्य करने के लिये डीएसईवाई में रेलवे स्टाफ की नियुक्ति नहीं की गई थी और परिनियोजन की कोई भी लागत वसूली नहीं जा रही थी।
- क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने जुलाई 2010 के रेलवे बोर्ड निर्देश के अनुसार 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़े को प्रभारित करने के लिये स्वतंत्र बुकिंग बिंदु के रूप में इस विनिमय यार्ड (साइडिंग) को अधिसूचित नहीं किया था।

डीएसईवाई पर यातायात के संबंध में 'दूरी माध्यम से' पर भाड़े को प्रभारित करना इस प्रकार अक्टूबर 1993 और जून 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेशों के विरुद्ध था क्योंकि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मानदंडों का पालन नहीं हो रहा था और साइडिंग उद्देश्य के लिये अधिसूचित नहीं थी।

मौजूदा परिस्थितियों में जब डीएसईवाई (साइडिंग) 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़ा प्रभारित करने के लिये अधिसूचित नहीं हुआ था और रेलवे शंटिंग स्टाफ द्वारा डीएसईवाई पर शंटिंग कार्य (वैगनों के हटाने/लगाने और ब्रेक लगाने आदि) के लिये लोकोमोटिव्स में रुकावट हुई थी, जिसकी लागत साइडिंग मालिकों से वसूली नहीं गई थी, 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़ा प्रभारित करना अनियमित था। समीक्षा अवधि के लिये आकलन से रेलवे को ₹ 5.22 करोड़ की हानि का पता चला। हानि की राशि सर्विंग स्टेशन तक भाड़े सहित साइडिंग प्रभार (सामान्य व्यवहार में) और 'दूरी माध्यम से' आधार पर एकत्रित भाड़े के बीच अंतर है। यह संशोधन तक आवर्ती हानि है।

जब मामले को रेलवे बोर्ड (मार्च 2015) के पास ले जाया गया उन्होंने कहा (मई 2015) कि डीएसईवाई विनिमय यार्ड है और रेलवे बोर्ड के आदेशों के अनुसार 1978 से माल बुकिंग बिंदु के रूप में माना जाता है। अधिसूचना जारी करने का प्रश्न नहीं उठता क्योंकि डीएसईवाई 'स्वतंत्र बुकिंग बिंदु' नहीं है। उनका तर्क वैध नहीं है क्योंकि कोडल प्रावधान और रेलवे बोर्ड के आदेश यार्ड विनियम के लिये

भी समान रूप से लागू हैं। रेल प्रशासन ने डीएसईवाई को साइडिंग के रूप में भी स्वीकृत किया है। इसके अतिरिक्त भाड़े का 'दूरी माध्यम से' आधार पर प्रभारित होना प्रमाणित करता है कि डीएसईवाई 'स्वतंत्र बुकिंग बिंदु' हैं। यह उल्लिखित करना महत्वपूर्ण है कि रेलवे बोर्ड के तर्क के अलावा 'दूरी माध्यम से' आधार पर भाड़े को प्रभारित करने की शर्तें और जुलाई, 2010 के उनके आदेशों और इन मानदंडों के अनुसार साइडिंगों को अधिसूचित करने की आवश्यकता निर्धारित करने वाले अक्टूबर, 1993 के उनके स्वयं के निर्देश का पालन न करना है।

### 2.9 दक्षिण पश्चिम: रेलवे बोर्ड की छूट के बिना और विशेष निर्देशों का रेलवे (दपरे) उल्लंघन करते हुये अतिरिक्त लाइने बिछाना

रेलवे बोर्ड से छूट लिये बिना निर्धारित सीमा से अनुचित अनुपात से अधिक लाइन बिछाने के निर्णय के परिणामस्वरूप पूर्ण होने में और उनको अभी तक एक मामले में 64 महीनों और अन्य में 34 महीनों से अधिक अवधि के लिये यातायात शुरू करने में विलंब हुआ और ₹ 5.09 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

परिमाण 1676 मिलीमीटर गेज की अनुसूची के अध्याय-II में उपलब्ध विशेष निर्देश नये काम के लिये 1200 में 1 और वर्तमान कार्य के लिये 400 में 1 के स्टेशन यार्डों में उच्चतम अनुमत अनुपात संभव है, जब तक विशेष सुरक्षा यंत्र अपनाये गये हैं और/या दुर्घटना रोकने के लिये विशेष नियम लागू हैं जैसे कैच/स्लिप साइडिंग<sup>119</sup>, अतिरिक्त अलग सिगनल, स्पीड सीमा आदि साइडिंग। यदि गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और नया क्रॉसिंग स्टेशन आदि के संबंध में कार्य करते समय 1200 में 1 में यार्ड अनुपात उपलब्ध कराना संभव न हो, तथापि रेलवे को स्टेशन यार्ड में जितना फ्लैट संभव हो सके उतना ग्रेड उपलब्ध कराने के प्रयास करने चाहिये, लेकिन 400 में 1 से अधिक नहीं। यदि, अधिक अनुपात विशेष मामले में प्रदान करना आवश्यक हो, रेलवे बोर्ड (आरबी) से उसके लिये समय पर स्वीकृति लेनी चाहिये। अप्रैल 2003<sup>120</sup> में आरबी ने निर्देश दिये कि ऐसी स्वीकृति/छूट समय पर प्राप्त कर लेनी चाहिये और निर्विवादित तथ्य का मामला नहीं होना चाहिये। कार्यांतर मंजूरी के लिये कोई भी अनुरोध पर गंभीरता से विचार किया जायेगा और केवल जिम्मेदारी निर्धारित करने के बाद ही होगा।

<sup>119</sup> 'कैच साइडिंग' स्टेशन पहुँचने पर मुख्य लाइन से परे ट्रेन रनवे को मोड़ने के लिये अधिक अनुपात से स्टेशन पर उपलब्ध कराई जाती है जबकि स्लिप साइडिंग स्टेशन से अलग दिशा में उपलब्ध कराई जाती है।

<sup>120</sup> रेलवे बोर्ड का दिनांक 03.04.2003 का पत्र संख्या 92/सीईडीओ/दरे/4

यात्री सेवा के लिये यार्ड सुविधाओं और किसी भी अतिरिक्त लाइन को खोलने के साथ-साथ किसी भी परिवर्तन या विस्तार वाले किसी भी कार्य को शुरू करने से पूर्व, रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) से स्वीकृति लेना अनिवार्य है।

तथापि, यह देखा गया कि अनुमत सीमा से अधिक अनुपात में दक्षिण पश्चिम रेलवे के स्टेशन यार्डों में अतिरिक्त लाइने बिछाने के दो कार्यों के निष्पादन के समय, नीचे दिये गये विवरणों के अनुसार उपरोक्त निर्देशों का पालन नहीं किया गया था:

#### (क) अदिधली स्टेशन

अदिधली (एडीएचएल) दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के मैसूर मण्डल के बीजी खण्ड अरसीकेरे – टुमकुर में ‘ग’ श्रेणी स्टेशन था और स्टेशन यार्ड 100 में 1 अनुपात में था। इस स्टेशन को एक अतिरिक्त लूप लाइन बिछाने से ‘क’ श्रेणी स्टेशन<sup>121</sup> में परिवर्तित करने के कार्य को खण्ड की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिये वर्ष 2005-06<sup>122</sup> में रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूरी दी गई थी। जब कार्य प्रगति पर था मुख्य यातायात यात्री प्रबंधन ने स्टेशन को नियमित क्रॉसिंग स्टेशन<sup>123</sup> (फरवरी 2008) के रूप में कार्य करने के लिये उन्नत करने की सलाह दी। स्टेशन को अतिरिक्त लूप लाइन प्रदान करके नियमित क्रॉसिंग स्टेशन के रूप में उन्नत करने का कार्य 400 में की आवश्यकता के प्रति 100 में 1 के मौजूदा अनुपात को बरकार रखते हुये किया गया था।

#### (ख) चिकोडी रोड स्टेशन

चिकोडी रोड (सीकेआर) दपरे के हुबली मण्डल के मीराज खण्ड-लौंडा का क्रॉसिंग स्टेशन है। मीराज समाप्ति पर स्टेशन यार्ड में 275 में 1 का गिरता अनुपात है। लाइन क्षमता बढ़ाने के लिये, रेलवे बोर्ड ने 2008-09<sup>124</sup> में इस यार्ड में अतिरिक्त

<sup>121</sup> सिग्नलिंग व्यवस्था के आधार पर स्टेशनों का ‘‘क’’ और ‘‘ग’’ में वर्गीकरण। श्रेणी ‘‘क’’ में आने वाली ट्रेन को लाइन क्लियर केवल तभी दी जायेगी यदि ट्रेन आने वाली नियत लाइन होम सिग्नल से कम से कम 400 मीटर दूर तक क्लियर हो।

<sup>122</sup> यह कार्य वर्ष के लिये बजट अनुदान के आबंटन सहित मद संख्या 33 के माध्यम से 2005-06 की पिंक बुक में शामिल किया गया था।

<sup>123</sup> क्रॉसिंग स्टेशन उन स्टेशन से संबंधित है जहां ट्रैक और सिग्नलिंग व्यवस्था इस तरह से की गई हो कि ट्रेनों की सीटों को समायोजित करने के लिये एक या दो लूप लाइने प्रदान करके एक लाइन सेक्शन पर ट्रेनों की प्राप्ति और प्रेषण दोनों हो।

<sup>124</sup> यह कार्य वर्ष के लिये बजट अनुदान के आबंटन सहित मद संख्या 26 के माध्यम से 2008-09 की पिंक बुक में शामिल किया गया था।

लूप लाइन बिछाने के कार्य की मंजूरी दी। जनवरी 2012 में रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तुत प्रमाणिकता के अनुसार, चूँकि इस यार्ड में 400 में 1 के अनुपात को अपनाने में बिंदुओं और क्रॉसिंगों की श्रृंखला के साथ-साथ प्रस्तावित नई लाइन और मुख्य लाइन का क्रम निर्धारण शामिल है, यह काफी महंगा होगा। इसके अतिरिक्त चालू स्थिति में इन कार्यों को करने में कठिनाई को ध्यान में रखते हुये, रेल प्रशासन ने इस कार्य को करने के लिये यार्ड का अनुपात 275 में 1 करने का निर्णय लिया।

तथापि, उपरोक्त दोनों मामलों में, इन निर्देशों को पूर्ण रूप से अनदेखा किया गया और कार्य रेलवे बोर्ड से स्वीकृति के बिना साथ-साथ सीआरएस की मंजूरी के बिना शुरू किया गया था (एडीएचएल अक्टूबर 2006 के साथ डीओसी-मार्च 2007) और सीकेआर जून 2009 के साथ डीओसी - अक्टूबर 2010)।

जब कार्य प्रगति पर था, दपरे प्राधिकारियों एडीएचएल स्टेशन यार्ड के संबंध में जुलाई 2009 में और सीकेआर रोड स्टेशन यार्ड के संबंध में अगस्त 2011 में स्वीकृति के लिये सीआरएस के पास गये। तथापि, दोनों मामलों में अन्य चीजों के साथ, सीआरएस ने कार्य के निष्पादन के लिये रेलवे बोर्ड से छूट प्राप्त करने पर जोर दिया और मंजूरी नहीं दी। केवल इसके बाद ही क्षेत्रीय प्रशासन रेलवे बोर्ड से कार्योत्तर छूट मांगी (एडीएचएल के लिये मई 2012 में और सीकेआर के लिये जनवरी 2012 में), वो भी रेलवे बोर्ड से स्वीकृति प्राप्त किये बिना इन कार्यों के निष्पादन के लिये कोई भी जिम्मेदारी निर्धारित किये बिना।

लेखापरीक्षा ने देखाकि एडीएचएल स्टेशन के कार्य जुलाई 2009 तक बिंदुओं और क्रॉसिंग (जो मौजूदा रनिंग लाइनों के साथ नई लाइनों को जोड़ने के लिये अंतिम कार्य है, जिसके लिये सीआरएस की मंजूरी अपेक्षित है) डालने के अलावा सभी रूप से पूर्ण थे और उस समय तक ₹ 2.73 करोड़ का व्यय किया गया था जबकि सीकेआर स्टेशन में, ₹ 2.36 करोड़ का व्यय करते हुये मई 2011 तक 90 प्रतिशत कार्य पूर्ण कर लिया गया था। उसके बाद कार्य बंद हो गया क्योंकि अभी तक (दिसम्बर 2014) रेलवे बोर्ड से छूट प्राप्त नहीं की गई थी। इस प्रकार एडीएचएल यार्ड (₹ 2.73 करोड़) के संबंध में 64 महीनों के लिये और सीकेआर यार्ड (₹ 2.36 करोड़) के संबंध में 34 महीनों के लिये कुल किया गया व्यय अर्थात ₹ 5.09 करोड़ निष्फल रहे। इसके अतिरिक्त खण्ड में बढे हुये यातायात से निपटने के लिये लाइन क्षमता बढाने के उद्देश्य उपरोक्त दोनों मामलों में प्राप्त नहीं हुये।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

### 2.10 दक्षिण पूर्व मध्य: साइडिंग प्रभार की वसूली न करने के कारण हानि रेलवे (दपूमरे)

साइडिंग प्रभारों की वसूली के संबंध में मौजूदा प्रावधान का पालन न करने के परिणामस्वरूप ₹ 5.05 करोड़ की हानि हुई।

भारतीय रेल वाणिज्यिक मैनुअल, खण्ड-II का पैरा 2517 और पैरा 2522 में नियम है कि साइडिंग सर्व करने वाले स्टेशन से आने और जाने के मालभाडे प्रभार के अतिरिक्त, साइडिंग पर यातायात से निपटने के लिये रेल प्रशासन द्वारा अलग से अधिसूचित या करार में प्रस्तुत दर पर साइडिंग प्रभार, साइडिंग उपभोक्ताओं से वसूल किये जाने चाहिये। इसके अतिरिक्त यह उल्लिखित था कि जहां टैंक वैगनों की लदान के लिये संबंधित व्यक्ति को विशेष सुविधाएँ<sup>125</sup> दी गई हों, साइडिंग प्रभार समय-समय पर क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित दर पर वसूल किए जाने चाहिये।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के बिलासपुर (बीएसपी) और भिलाई (बीएआई) स्टेशनों द्वारा दी गई दो पेट्रोलियम ऑयल लुब्रिकेंट (पीओएल) सार्वजनिक साइडिंगों की लेखापरीक्षा (अप्रैल/मई 2013) की समीक्षा से पता चला कि इन दोनों स्टेशनों पर, रेल प्रशासन ने तेल कंपनियों<sup>126</sup> को पीओएल उत्पादों की उतराई के लिये निश्चित किये गये रेलवे ट्रैकों पर अलग पाइपलाइन बिछाने की अनुमति दी थी। तेल टैंक उन लाइनों पर लगाये जाते हैं जहां से पीओएल उत्पादन वैगनों की तेल कंपनियों के भंडारण टैंक में सीधे उतराई किया जाता है। कोडल प्रावधान के अनुसार, रेल प्रशासन ने इन तेल कंपनियों से कोई भी साइडिंग प्रभार की वसूली

<sup>125</sup> परिभाषा विशेष सुविधाएं रेलवे के किसी भी नियम में परिभाषित नहीं की गई हैं। तथापि, रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल में नियम है कि जहां टैंक वैगनों की उतराई के लिये विशेष सुविधा संबंधित व्यक्ति को दी जाती है, साइडिंग प्रभार वसूल किया जाना चाहिये। इसलिये कंपनी के भंडारण टैंक में सीधे टैंक वैगनों की उतराई के लिये रेलवे भूमि में अलग पाइपलाइन बिछाना निश्चित रूप से रेलवे द्वारा विशेष सुविधा प्रदान करना है क्योंकि तेल कंपनियां ट्रैको के प्रयोग के बिना अपने भंडारण टैंकों में पीओएल उत्पादों को सीधे खाली करने का लाभ लेती हैं जो अन्यथा उन्हें तैनात करने पड़ते यदि यह पाइपलाइन नहीं बिछती और उत्पादों को रोड़ से ले जाना पड़ता।

<sup>126</sup> बिलासपुर में इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल), हिंदुस्तान पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) और भिलाई में आईओसीएल और भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)।

नहीं की है जिसके परिणामस्वरूप अक्टूबर 2004 से मार्च 2014 की अवधि के लिये ₹ 4.15 करोड़<sup>127</sup> तक साइडिंग प्रभारों की गैर-उगाही हुई (जनवरी 2008 से मार्च 2014 की अवधि के लिये बिलासपुर स्टेशन के संबंध में ₹ 1.13 करोड़ और अक्टूबर 2004 से मार्च 2014 की अवधि के लिये भिलाई स्टेशन के लिये ₹ 3.02 करोड़)।

अप्रैल/मई 2013 में बिशरामपुर स्टेशन द्वारा दी गई आईओसीएल की अन्य निजी साइडिंग की नमूना जांच से पता चला कि न तो यह साइडिंग निजी साइडिंग के रूप में अधिसूचित है और न ही इस निजी साइडिंग के संबंध में साइडिंग प्रभारों को निर्धारित करने के लिये आयोजित समय और गति के अध्ययन<sup>128</sup> के रूप में। इसके परिणामस्वरूप दिसम्बर 2008 से मई 2014 की अवधि के दौरान ₹ 0.90 करोड़<sup>129</sup> तक साइडिंग प्रभारों की गैर-वसूली हुई।

जब मामले को मई 2013 में दपूरे रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया, उन्होंने कहा (अप्रैल 2014 और दिसम्बर 2014) कि अलग लाइन प्रदान करके बिलासपुर और भिलाई में तेल कंपनियों को कोई भी विशेष सुविधा प्रदान नहीं की गई थी। बल्कि यह रेड टैरिफ के रूप में प्रदान की गई थी। सुरक्षा कारण के लिये पाइपलाइनों के माध्यम से ट्रकों को बिना शामिल किये सीधे खाली किया जा रहा था। यह विशेष सुविधा नहीं है, बल्कि पेट्रोलियम उत्पादों के सुरक्षित संचालन के लिये स्थिति। तेल कंपनियों ने अपनी स्वयं की लागत पर पीओएल उत्पाद की सीधी उतराई के लिये पाइपलाइन बिछाई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तेल कंपनियों के भण्डारण टैंक में सीधे टैंक वैगनों की उतराई के लिये रेलवे की भूमि में अलग पाइपलाइन बिछाने के लिये अनुमति रेलवे द्वारा दी जाने वाली विशेष सुविधा है क्योंकि तेल कंपनियों ट्रकों को शामिल

<sup>127</sup> रैको को हटाने और लगाने के लिये (उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार) अपेक्षित औसत समय (x) रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित और समय-समय पर संशोधित अनुसार इंजन घंटा लागत की ऑल इंडिया दर (एआईएचसी) (x) व्यापार किये गये रैकों की संख्या।

<sup>128</sup> समय और गति अध्ययन, रेलवे द्वारा प्रयोग की गई परिभाषा, जिसके अंतर्गत साइडिंग में वैगनों को हटाने और लगाने (राउंड ट्रिप) में लिये गये औसत समय का आंकलन किया जाता है। साइडिंग प्रभार की औसत समय - साइडिंग प्रभार = मिनट में औसत ट्रिप (x) इंजन घंटा लागत/60 के आधार पर गणना की जाती है।

<sup>129</sup> चूँकि कोई भी समय और गति अध्ययन नहीं किया गया था, लेखापरीक्षा ने उसकी गणना की। रैकों को हटाने और लगाने के लिये (उपलब्ध अभिलेखों के अनुसार) अपेक्षित औसत समय (x) रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित और समय-समय पर संशोधित के अनुसार इंजन घंटा लागत की ऑल इंडिया दर (एआईईएचसी)/60(x) व्यापार किये गये रैकों की संख्या।

किये बिना अपने भण्डारण टैकों में पीओएल उत्पादों को सीधे खाली करने का लाभ लेती हैं और इस प्रकार पार्टियां लागत बचाती हैं जिसे उन्हें उठाना पड़ेगा यदि यह पाइपलाइन न बिछाई गई हो और उत्पाद को सड़क द्वारा ले जाना पड़ेगा। जहां तक रेड टैरिफ के प्रावधानों का संबंध है, यह कहा गया कि रेड टैरिफ केवल पेट्रोलियम और अन्य ज्वलनशील पदार्थों आदि के यातायात, प्रचालन और लदान के बारे में उल्लेख करता है। रेड टैरिफ में कहीं भी पीओएल उत्पादों को सीधे खाली करने के लिये पाइपलाइनों के साथ मुफ्त अलग रेलवे ट्रैक के लिये प्रावधानों की शर्त नहीं है। बिशरामपुर स्टेशन के संबंध में, दपूम रेल प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (अप्रैल 2014/दिसम्बर 2014) और समय और गति के अध्ययन का आयोजन और साइडिंग प्रभारों की वसूली के लिये सहमत हुआ। तथापि, जनवरी 2015 तक, कोई कार्यवाही नहीं की गई थी।

इस प्रकार, साइडिंग प्रभारों की उगाही के संबंध में कोडल प्रावधानों का पालन न करने के कारण रेलवे ने अक्टूबर 2004 से मई 2014 की अवधि के दौरान ₹ 5.05 करोड़ की हानि उठाई (अक्टूबर 2004 से मार्च 2014 की अवधि के लिये ₹ 4.15 करोड़ और दिसम्बर 2008 से मई 2014 की अवधि के लिये ₹ 0.90 करोड़)।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।



### अध्याय 3- इलेक्ट्रिकल – सिग्नलिंग और दूरसंचार यूनिटें

इलेक्ट्रिकल विभाग सुरक्षित ट्रेन प्रचालन और स्थायी और चल परिसम्पत्तियों के अधिकतम उपयोग जैसे ट्रेन रैकों, इंजनों और रेल पथों इत्यादि के लिए जिम्मेदार हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर इलेक्ट्रिकल विभाग की अध्यक्षता सदस्य (इलेक्ट्रिकल) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता तीन अतिरिक्त सदस्यों इलेक्ट्रिकल, दूरसंचार और सिग्नलिंग द्वारा की जाती है।

क्षेत्रीय स्तर पर इलेक्ट्रिकल विभाग की अध्यक्षता मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजीनियर द्वारा की जाती है जो इलेक्ट्रिक इंजनों, ईएमयू, मेमू के प्रचालन और अनुरक्षण, ओवर हेड मुख्य इलेक्ट्रिकल उपकरण, (ओएचई), इसका अनुरक्षण और प्रचालन, योजना, इलेक्ट्रिकल कोचिंग स्टाक, प्रचालन और अनुरक्षण और इलेक्ट्रिकल जनरल पावर आपूर्ति, वातानुकूलन, डीजल जेनरेटिंग सेट आपरेशन और अनुरक्षण और जल आपूर्ति के लिए जिम्मेदार है। सिग्नलिंग और दूरसंचार विभाग की अध्यक्षता मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर (सीएसटीई) द्वारा की जाती है जो सिग्नलिंग परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है।

वर्ष 2013-14 के दौरान इलेक्ट्रिकल विभाग का कुल व्यय ₹ 60,003.81 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा लेखापरीक्षा द्वारा इलेक्ट्रिकल और सिग्नलिंग एवं दूरसंचार विभाग के 605 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में पूमरे प्रशासन द्वारा उच्च दर पर इलेक्ट्रिसिटी की खरीद दरे द्वारा इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन की कम-उपयोगिता जिसके परिणामस्वरूप अनुमानित बचत प्राप्त नहीं हुई; और ट्रेक्शन प्रणाली को बदलने में मरे प्रशासन की दोषपूर्ण योजना से संबंधित तीन अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं।

## भारतीय रेल के इलैक्ट्रिकल विभाग से संबंधित पैराग्राफ

### 3.1 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): उच्च दर पर बिजली की खरीद

दामोदर वैली कॉरपोरेशन जो निम्नदर पर उचित विद्युत आपूर्ति प्रदान करता है से खरीद की बजाय झारखंड राज्य विद्युत बोर्ड (जेएसईबी) से उच्च दर पर विद्युत की खरीद के कारण ₹ 27.13 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

पूर्व मध्य रेलवे (ईसीआर) का धनबाद मण्डल गैर-ट्रेक्शन<sup>63</sup> उद्देश्य के लिये अप्रैल 2001 से (पहले बिहार विद्युत बोर्ड से) झारखंड राज्य विद्युत बोर्ड (जेएसईबी) से धनबाद और गोमोह रेलवे परिसरों के लिये बिजली खरीद रहा था।

धनबाद मण्डल के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि पूमरे प्रशासन गैर-ट्रेक्शन उद्देश्य के लिये धनबाद और गोमोह रेलवे परिसर पर अपने स्रोत के माध्यम से सीधे प्रत्यक्ष विद्युत आपूर्ति के लिये दामोदर वैली कॉरपोरेशन (डीवीसी) के पास गया (1999 से 2001)। निर्णय इन परिसरों पर जेएसईबी की अनियमित विद्युत आपूर्ति<sup>64</sup> स्थिति के कारण और लागत-लाभ विश्लेषण (मार्च 2000) के आधार पर लिया गया था डीवीसी से प्रत्यक्ष रूप से विद्युत आपूर्ति लेने के मामले में ₹ 1.20 करोड़ (अप्रैल 1998 और मार्च 1999 के बीच टैरिफ दर पर आधारित) की वार्षिक बचत दर्शाता है।

लेखापरीक्षा ने सितम्बर 2004 से दिसम्बर 2014 तक की अवधि के लिये धनबाद और गोमोह रेलवे परिसरों की विद्युत आपूर्ति के अभिलेखों की संवीक्षा की। लेखापरीक्षा ने देखा कि यद्यपि डीवीसी से सीधे विद्युत आपूर्ति के लिये प्रस्ताव, लागत विश्लेषण और विद्युत आपूर्ति के उचित स्रोत आधार पर दोनों धनबाद और गोमोह रेलवे परिसरों के लिये बनाया गया था, यह केवल गोमोह रेलवे परिसर के लिये क्रियान्वित किया गया था (अगस्त 2004)। धनबाद रेलवे परिसर को अभी भी जेएसईबी से विद्युत आपूर्ति प्राप्त हो रही है।

इस प्रकार, धनबाद रेलवे परिसर ने जेएसईबी (2000-04 के दौरान प्रतिमाह 103 घंटों की तुलना में 2010-13 के दौरान औसत विद्युत अवरोध में प्रति माह 116

<sup>63</sup> चल सहायक और सहायक सेवाओं जैसे स्टेशन, कार्यालय, आवासीय क्वार्टरों और कालोनियों, यार्डों, कार्यशालाओं, जल आपूर्ति, वातानुकूलन आदि के प्रति इलैक्ट्रिसिटी।

<sup>64</sup> 2002 के दौरान धनबाद में औसत आपूर्ति अवरोध 103 घंटे प्रति माह और गोमोह में 167 घंटों प्रति माह था।

घंटों की वृद्धि हुई) द्वारा विद्युत की अनियमित आपूर्ति और डीवीसी से सस्ती दर पर विद्युत की उपलब्धता के बावजूद जेएसईबी से बिजली खरीदना जारी रखा। इसके परिणामस्वरूप सितम्बर 2004 से दिसम्बर 2014 के दौरान विद्युत प्रभारों के कारण ₹ 27.13 करोड़<sup>65</sup> का परिहार्य अतिरिक्त भुगतान हुआ।

जब मामले को अप्रैल 2014 में पूमरे प्रशासन के समक्ष रखा गया, उन्होंने कहा (अगस्त 2014) कि

- (i) वित्तीय बाधाओं के कारण कोई भी प्रस्ताव के गैर- क्रियान्वयन को विफलता के रूप में नहीं माना जाना चाहिये। डीवीसी से बिजली की आपूर्ति के लिये प्रस्ताव दोनों स्टेशनों (धनबाद और गोमोह) के लिये शुरू किया गया था लेकिन अधिक अनियमित विद्युत आपूर्ति (2000-04 की अवधि के दौरान धनबाद में 103 घंटे प्रतिमाह की तुलना में 167 घंटे का विद्युत अवरोधी) और प्रत्यक्ष विद्युत आपूर्ति लेने के लिये सर्वेक्षण/पर्यवेक्षण प्रभारों के लिये डीवीसी द्वारा अपेक्षित निम्न शुरुआती निवेश (धनबाद के लिये ₹ 35.45 लाख की तुलना में ₹ 9 लाख) के आधार पर केवल गोमोह रेलवे स्टेशन के लिये अनुमोदित और क्रियान्वित किया गया। लेखापरीक्षा ने उपरोक्त शुरुआती निवेश को ध्यान में नहीं रखा है।
- (ii) धनबाद रेलवे परिसर को जेएसईबी के तीन अलग स्रोतों से आपूर्ति की जाती है जो अधिक उचित विद्युत आपूर्ति प्रदान करता है यदि एक स्रोत उपलब्ध न भी हो। यदि डीवीसी आपूर्ति एक बिंदु पर ली जाती है और जेएसईबी कनेक्शन वापस कर दिया जाता है, विद्युत आपूर्ति की मजबूती से समझौता किया जाता है। इसके अतिरिक्त, सभी स्थानों से एक ही स्रोत से बिजली आपूर्ति को सक्षम करने के लिये मौजूदा नेटवर्क के एकीकरण से अतिरिक्त निवेश होगा जिसपर लेखापरीक्षा द्वारा भी विचार नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा को उपरोक्त उत्तर निम्नलिखित तथ्यों के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं हैं कि-

- (i) डीवीसी ने धनबाद रेलवे परिसर पर प्रत्यक्ष आपूर्ति के लिये अनुमानित सेवा प्रभार के रूप में पूमरे प्रशासन से ₹ 35.45 लाख की मांग की (फरवरी 2002)। तथापि, मण्डलीय प्राधिकारी इस संबंध में निधि प्रावधान के लिये उच्च प्राधिकारी के पास नहीं गया। इसके अतिरिक्त, पर्यवेक्षण/सर्वेक्षण

<sup>65</sup> हानि की गोमोह रेलवे परिसर में डीवीसी से और धनबाद रेलवे परिसर में जेएसईबी से विद्युत आपूर्ति की दर के अंतर के आधार पर गणना की गई थी।

प्रभारों के रूप में डीवीसी द्वारा अपेक्षित शुरूआती निवेश (₹ 35.45 लाख) और ट्रांसमिशन लाइन (नेटवर्क के एकीकरण) बिछाने के लिये किया गया व्यय एक बार का व्यय है और वापस भुगतान अवधि विशाल मौद्रिक बचत को ध्यान में रखते हुये बहुत कम होगी चूँकि ऊर्जा प्रभार जेएसईबी से कम हैं। इसके अतिरिक्त, पूमरे प्रशासन के पास ट्रांसमिशन लाइन बिछाने में किये जाने वाले व्यय के संबंध में अभिलेखों में आंकड़े नहीं थे, इस प्रकार, परिहार्य व्यय का विश्लेषण करते समय उसे ध्यान में नहीं रखा गया।

- (ii) पूमरे प्रशासन जेएसईबी से अस्थिर और अनियमित विद्युत आपूर्ति पर काबू पाने के लिये सीधे विद्युत आपूर्ति के लिये डीवीसी के पास गया (2000)। उन्होंने उचितता के साथ-साथ विद्युत की गुणवत्ता को ध्यान में रखते हुये डीवीसी की अलग समर्पित फीडर लाइन के माध्यम से बिजली आपूर्ति प्राप्त करने का भी प्रस्ताव रखा। इस प्रकार, रेलवे का तर्क कि जेएसईबी कनेक्शन को वापस करने से बिजली आपूर्ति की मजबूती से समझौता करना होगा स्थाई नहीं है।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

### 3.2 दक्षिण रेलवे (दरे): इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन का कम उपयोग और परिणामस्वरूप अनुमानित बचतों की गैर-प्राप्ति

तिरुचचिरापल्ली - डिंडिगुला (टीपीजे-डीजे) खण्ड में शुरू होने के चार वर्ष बाद भी इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन के कम उपयोग से दरे प्रशासन ₹ 9.23 करोड़ की अनुमानित बचत से वंचित रहा। इसके अतिरिक्त, खण्ड में आपूर्ति की गई इलैक्ट्रिक ऊर्जा के कम उपयोग के परिणामस्वरूप ₹ 4.49 करोड़ की राशि राज्य विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) के कम ऊर्जा घटक प्रभारों और अधिकतम मांग प्रभारों का भुगतान हुआ।

तिरुचचिरापल्ली - मदुरै (टीपीजे-एमडीयू) खण्ड में विद्युतीकरण ₹ 96.85 करोड़ की लागत पर रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया था (2007-08)।

विद्युतीकरण परियोजना के विस्तृत अनुमान के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि दरे प्रशासन ने तिरुचचिरापल्ली-डिंडिगुला (टीपीजे-डीजी) के बीच खण्ड में इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन की शुरूआत के बाद ₹ 12.88 करोड़ प्रतिवर्ष की वार्षिक बचत

अनुमानित की। यह बचत मौजूदा डीजल ट्रेक्शन के बजाय इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन में चलने वाली ट्रेनों की प्रचालन लागत में बचत के कारण होगी। इसके अतिरिक्त, दरे प्रशासन ने अनुमान लगाया कि 20 मेल/एक्सप्रेस ट्रेन और 3 यात्री ट्रेन शुरू होने के बाद इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन पर चलेंगी।

टीपीजे-डीजी खण्ड में ऊर्जा देने के लिये, वैयामपट्टी (वीपीजे) और डीडीगुल (डीजी) पर दो ट्रेक्शन उप स्टेशन (टीएसएस) को क्रमशः दिसम्बर 2010 और मार्च 2011 के दौरान ऊर्जा दी गई थी। टीपीजी-डीजे खण्ड का विद्युतीकरण पूर्ण और शुरू हो गया था (मार्च 2011)।

क. शुरू होने (मार्च 2011) के बाद उपरोक्त खण्ड पर ट्रेन प्रचालन के अभिलेखों से निम्नलिखित का पता चला:

- (i) इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव से मालगाडी सेवा मार्च 2011 से शुरू की गई थी। तथापि, इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन के लिये प्रशिक्षित क्रू स्टाफ (लोको पाइलेट्स) की कमी के कारण, इस खण्ड में मालगाडी का चलना नियमित नहीं था। चलने वाली मालगाडियों की संख्या सितम्बर 2011 से जनवरी 2012 के दौरान 10 से 4 तक कम हुई;
- (ii) इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव्स वाली नियमित मेल/एक्सप्रेस ट्रेन सितम्बर 2011 से शुरू की गई थी। मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के तीन जोड़े और यात्री ट्रेन का एक जोड़ा इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव्स से आरंभ किये गये थे (सितम्बर 2011) जो मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की दो जोड़े तक कम कर दिया गया था (अक्टूबर 2011) और इसके अतिरिक्त फरवरी 2013 से मेल/एक्सप्रेस ट्रेन के एक जोड़े तक कम कर दिया गया था।
- (iii) मदुरै मण्डल की ट्रेक्शन वितरण (टीआरडी) शाखा ने बनाई गई परिसंपत्तियों को निष्क्रिय होने से रोकने और अनुमानित बचत प्राप्त करने के लिये इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव्स वाली अधिक ट्रेन चलाने के लिये समय-समय पर (अप्रैल 2011 और जनवरी 2012) अपनी यातायात शाखा से अनुरोध किया।

मदुरै मण्डल ने प्रशिक्षित क्रू स्टाफ की कमी को माल और मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के कम प्रचालन का कारण बताया (अप्रैल 2011 और जनवरी 2012)।

इसके अतिरिक्त मई 2011 से मार्च 2014 तक की अवधि के दौरान प्रशिक्षित क्रू स्टाफ के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि खण्ड में इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन शुरू होने के चार वर्षों के बाद भी, क्रू स्टाफ का केवल 36 प्रतिशत इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन के

लिये प्रशिक्षित किया जा सका था। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि क्रू की उपलब्धता और एसी ट्रेक्शन मार्ग<sup>66</sup> के लिये उचित लोको लिंक का परियोजना के विद्युतीकरण के समय रेल प्रशासन द्वारा विश्लेषण नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, प्रशिक्षित क्रू (मई 2011 में 27 प्रतिशत से मार्च 2014 में 36 प्रतिशत तक) की स्थिति में सुधार के बावजूद, मण्डल का प्रचालन विभाग इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन पर अधिक ट्रेनों के प्रचालन की योजना नहीं बना सका।

उपरोक्त निष्कर्षों से यह स्पष्ट है कि टीपीजी-डीजे खण्ड के विद्युतीकरण के बावजूद, दरे प्रशासन विस्तृत अनुमानों में आयोजित रूप से डीजल लोको की बजाय इलैक्ट्रिक लोको वाली मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों का पूर्ण रूप से प्रचालन नहीं कर सका। इससे दरे प्रशासन अनुमानित बचत न कर सका। लेखापरीक्षा ने ₹ 9.23 करोड़ पर खण्ड में इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन की कम उपयोगिता के कारण गैर-बचत का मूल्यांकन किया।

ख. इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने देखा कि टीएनईबी नियमों के संबंध में, उच्च टेंशन उपभोक्ताओं के मामले में, अधिकतम मांग प्रभार वास्तविक रूप से रिकॉर्ड की गई मांग या स्वीकृत मांग के 90 प्रतिशत पर वसूला जायेगा जो भी उच्च थी और औसत ऊर्जा घटक के मामले में 90 प्रतिशत की निर्धारित सीमा से कम था, कम ऊर्जा घटक प्रभार की वसूली की जायेगी। इस खण्ड (टीपीजे-डीजी) के मामले में, अधिकतम मांग प्रभार (₹ 2.03 करोड़) का भुगतान किया जायेगा चूँकि ट्रेक्शन उप-स्टेशन (सितम्बर 2011) की शुरुआत के बाद दिसम्बर 2011 से जून 2013 तक (अगस्त 2012 के दौरान को छोड़कर) कोई ऊर्जा नहीं ली गई थी। इसके साथ ही, चूँकि ऊर्जा घटक ऊर्जा के न होने कारण खण्ड में संघृत नहीं किये जा सकते, कम ऊर्जा घटक प्रभारों (₹ 2.46 करोड़) का भुगतान करना होगा।

इस प्रकार, दरे प्रशासन को खण्ड में आपूर्ति की गई इलैक्ट्रिक ऊर्जा के कम उपयोग के कारण राज्य विद्युत बोर्ड को कम ऊर्जा घटक प्रभार और अधिकतम मांग के कारण ₹ 4.49 करोड़ का भुगतान (₹ 2.03 करोड़ + ₹ 2.46 करोड़) करना पड़ा।

मामले को अगस्त 2014 में दरे रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (दिसम्बर 2014) माल/मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों का चलना और बचत टीपीजे-एमडीयू खण्ड के पूर्ण विद्युतीकरण के लिये अनुमानित था और केवल

<sup>66</sup> मार्ग जहां ट्रेने डीजल लोको के बजाय उद्देश्य के लिये प्रयोग किये जाने वाले इलैक्ट्रिसिटी और इलैक्ट्रिक लोको से चलती हैं।

टीपीजे-डीजे खण्ड के लिये नहीं। यह भी कहा गया कि प्रशिक्षित लोकों पायलटों की उपलब्धता कू और इलैक्ट्रिक लोको से अधिक ट्रेने चलाने के लिये केवल मानक नहीं है बल्कि प्रचालन सरलता/लोच ट्रेनों के सुचारू और सफल प्रचालन सुनिश्चित करने के लिये अधिक महत्वपूर्ण हैं। इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन पर रेल सेवाओं में कमी केवल डीडीगुल तक इलेक्ट्रिक के आंशिक विस्तार से कू के उप-ईष्टतम उपयोग, कू की काफी कमी दोनों के कारण हुआ जो प्रशासन की नज़र में आया जिसने रूपांतरण प्रशिक्षण के लिये डीजल कू को भेजने में सक्षम किया।

उपरोक्त उत्तर प्रमाणित करते हैं कि, विद्युतीकरण परियोजना में निवेश से पूर्व, दरे प्रशासन ने प्रचालन सरलता जैसे इलैक्ट्रिक ट्रेक्शन में ट्रेनों के सुचारू प्रचालन के लिये पर्याप्त प्रशिक्षित कू श्रमशक्ति से संबंधित मुद्दों को ध्यान में नहीं रखा। लेखापरीक्षा ने देखा कि विस्तृत स्वीकृत अनुमोदन के अनुसार, अनुमानित बचत (टीपीसी-डीजे खण्ड के लिये ₹ 12.88 करोड़ और डीजे-एमडीयू खण्ड के लिये ₹ 10.41 करोड़) और टीपीजे-डीजी और डीएच-एमडीयू के लिये ट्रेनों के चलने के लिये अलग तथ्य बताये गये थे। इसके अतिरिक्त, इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव्स के प्रचालन के लिये प्रशिक्षित स्टाफ की कमी को निवेश को निष्फल रखना स्वीकृत करने के लिये कारण के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता जिसके परिणामस्वरूप कथित उद्देश्यों की प्राप्ति नहीं हुई। इसके अतिरिक्त, राज्य विद्युत बोर्ड के कम ऊर्जा घटक प्रभारों और अधिकतम मांग प्रभारों के भुगतान के कारण अतिरिक्त व्यय भी हुआ। मामले को मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

### 3.3 मध्य रेलवे (मरे): कार्य के त्रुटिपूर्ण योजना के कारण ₹ 5.89 करोड़ का परिहार्य व्यय

स्टेशनों को विद्युत आपूर्ति प्रदान करने के लिये मध्य रेलवे के उपनगरीय खण्ड, मुंबई में 22केवी/2.2 केवी डीसी ट्रेक्शन प्रणाली बदलने के लिये अपर्याप्त योजना और कार्य शुरू होने के बाद तीन वर्षों तक रखने के विलंबित निर्णय और ₹ 8.83 करोड़ का व्यय किया गया था जिसके परिणामस्वरूप कहीं और अधिशेष डीजी सेट के स्थानांतरण पर बचत को ध्यान में रखने के बाद ₹ 5.89 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मुंबई उपनगरीय खण्ड में ट्रेक्शन प्रणाली डायरेक्ट करेंट (डीसी) पर थी। इसको अल्टरनेट करेंट (एसी) प्रणाली में परिवर्तित करने का कार्य मध्य रेल में 1998-99

से जारी है और अभी भी प्रगति पर है। डीसी ट्रैक्शन प्रणाली में, सिग्नलिंग उपकरणों, स्टेशनों और सर्विस बिल्डिंगों को बिजली आपूर्ति 22केवी से 2.2 केवी तक कम करके ट्रैक्शन आपूर्ति फीडरों द्वारा प्रदान की जाती है। तथापि, मुंबई उपनगरीय खण्ड में प्रदान की जा रही एसी ट्रैक्शन प्रणाली (25केवी/230वो) में सिग्नलिंग प्रणाली आदि को बिजली आपूर्ति, स्थानीय आपूर्ति के साथ प्रत्येक स्टेशन पर प्रदान 2 ऑटो ट्रांसफार्मर (एटी) द्वारा प्रदान की जाने की अपेक्षा की जाती है। इसके अतिरिक्त एटी, संकेतकों, घोषणा प्रणाली, यूटीएस, घड़ियों, सीसीटीवी और साथ ही प्लेटफार्म बिजली आपूर्ति (30 प्रतिशत) के लिये फीड आपूर्ति को मुख्य आपूर्ति के रूप में कार्य करने के लिये प्रत्येक स्टेशन पर लगाया जाना है और सामान्य स्तर में प्रकाश व्यवस्था के 70 प्रतिशत और ऊपर के लिये स्थानीय आपूर्ति को अतिरिक्त के रूप में कार्य करना था।

डीसी-एसी परिवर्तन के भाग के रूप में, मध्य रेलवे के प्रस्ताव के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने क्रमशः ₹ 2.88 करोड़ और ₹ 4.55 करोड़ की कुल लागत पर 2006-07 और 2007-08 में मुंबई मण्डल के महत्वपूर्ण स्टेशनों, केबिन और अन्य सर्विस बिल्डिंगों के लिये आपूर्ति के अतिरिक्त स्रोत के रूप में डीजल जेनरेटर (डीजी) सेट और सामान्य रूप से राज्य विद्युत बोर्ड (एसईबी) आपूर्ति प्रदान करके सामान्य सेवाओं के लिये प्रयोग किये गये 2.2 केवी ट्रैक्शन फीडरों की लदान के लिये दो कार्यों की मंजूरी दी।

उपरोक्त दो स्वीकृत कार्यों के प्रति, उप मुख्य इलैक्ट्रिकल इंजीनियर (निर्माण), मध्य रेल, दादर ने क्रमशः ₹ 4.45 करोड़ और ₹ 2.58 करोड़ की कुल लागत पर नवम्बर 2007 और अप्रैल 2008 में मुंबई मण्डल के उपनगरीय खण्ड पर 30 स्टेशनों के लिये मैसर्स आरडी इलैक्ट्रिकल्स, मुंबई को और 19 उपनगरीय स्टेशनों के लिये मैसर्स न्यू आदर्श इलैक्ट्रिकल वर्क्स को “विभिन्न क्षमताओं के डीजल जेनरेटर (डीजी) सेट के प्रावधान, बिजली आपूर्ति व्यवस्था के प्रावधान के साथ डीजी सेट रूम का निर्माण” कार्य के लिये ठेका दिया गया। कार्य को पूर्ण करने की अवधि स्वीकृति पत्र जारी करने की तिथि से 12 महीने थी। 2006-07 के स्वीकृत कार्य के प्रति ‘मुंबई मण्डल के उपनगरीय खण्ड पर स्टेशनों के लिये एमएसईडीसीएल से बिजली आपूर्ति व्यवस्था की वृद्धि’ के लिये अन्य ठेका छह महीनों की अवधि पूर्ण होने पर ₹ 0.87 करोड़ की कुल लागत पर अक्टूबर 2008 में मैसर्स लक्ष्मी इलैक्ट्रिकल वर्क्स को दिया गया था।



जब उपरोक्त कार्य दिसम्बर 2010 में पूर्ण होने वाले थे, मुख्य इलैक्ट्रिकल इंजीनियर (सीईई), मध्य रेलवे ने डीजी सेट की अनिश्चितता, उसके संचालन की उच्च लागत, कई स्टेशनों पर उप-स्टेशन बनाने के लिये विद्युत आपूर्ति प्राधिकरण द्वारा भूमि की मांग, यात्री सुरक्षा, संरक्षण और उपनगरीय स्टेशनों पर विद्युत आपूर्ति में रूकावट होने पर कानून एवं व्यवस्था बनाये रखना जैसे विभिन्न कारण निर्दिष्ट करते हुये सामान्य सेवा विद्युत आपूर्ति पूर्ति के लिये 2.2केवी प्रणाली को बनाये रखने के लिये महाप्रबंधक, (जीएम), मध्य रेलवे को विस्तृत नोट प्रस्तुत किया। इसके अतिरिक्त, नोट में यह कहा गया कि 22केवी/2.2 केवी प्रणाली पश्चिम रेलवे में भी कायम थी, क्योंकि यह क्षमता वृद्धि की सरलता के साथ पुरानी प्रमाणित प्रणाली है। जीएम, मध्य रेलवे ने दिसम्बर 2010 में उपनगरीय क्षेत्र के लिये 2.2 केवी डीसी विद्युत आपूर्ति प्रणाली कायम रखने के लिये अपना प्रशासनिक अनुमोदन प्रदान किया।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि दिसम्बर 2010 तक, 45 डीजी सेट ठेकेदारों द्वारा आपूर्ति किए गए थे और 43 केबिन डीजी सेटों को रखने के लिये बनाये गये थे। 2006-07 से 2014-15 के दौरान उपरोक्त कार्य में किया गया कुल व्यय ₹ 8.83 करोड़ था।

उपरोक्त में से, केवल 13 डीजी सेट कल्याण खण्ड-छत्रपति शिवाजी टर्मिनल, मुंबई (सीएसटीएम) के अतिरिक्त खण्डों के स्टेशन में प्रयोग के लिये रखे गये थे और बचे हुये 32 डीजी सेट और संबंधित कार्य की एक साथ ₹ 5.89 करोड़ लागत व्यर्थ थी।

योजना में विफलता और उसे बनाने में अत्यधिक विलम्ब के परिणामस्वरूप वित्तीय हानि को जुलाई 2014 में उत्तर रेल प्रशासन के समक्ष रखा गया था। उत्तर में (दिसम्बर 2014) उन्होंने निर्णय को निम्नलिखित आधार पर उचित बताया:

- i) संकेतकों, घोषणा प्रणाली आदि को बिजली आपूर्ति देने और साथ ही एटी प्रदान करके 30 प्रतिशत की प्लेटफार्म बिजली आपूर्ति का मध्य रेल का निर्णय तकनीकी रूप से संभव नहीं था।
- ii) मुंबई में विद्युत आपूर्ति की 2.2 केवी प्रणाली उच्च विश्वसनीयता के प्रमाणित रिकॉर्ड के साथ स्वंत्रत प्रणाली है।
- iii) अतिरिक्त भार आदि प्रदान करने के लिये आवश्यक आधारीक संरचना बनाने के लिये राज्य विद्युत बोर्ड को भूमि देना कई स्टेशनों पर कठिन होगा।

- iv) स्थानीय आपूर्ति से 70 प्रतिशत सामान्य सेवा भार लेना नियमित आपूर्ति की अविश्वसनीयता के कारण और भारी यातायात के साथ मुंबई उपनगरीय सेवाओं में कानून एवं व्यवस्था बनाना, संरक्षण, यात्री सुरक्षा को ध्यान में रखते हुये उचित नहीं था।
- v) रेलवे बोर्ड की शर्त (दिसम्बर 2010) कि संकेतकों, घोषणा प्रणाली, सीसीटीवी और प्लेटफार्म आपूर्ति जैसे सामान्य सेवा भार के लिये विशेष आपूर्ति रेलवे बोर्ड के मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमत नहीं है और इसलिये, रेलवे को सामान्य सेवा लागू करने के लिये स्वतंत्र विद्युत आपूर्ति व्यवस्था के लिये योजना बनानी चाहिये जैसी अतीत में मौजूद थी।
- vi) 22केवी/2.2 केवी प्रणाली कायम रखने से लगभग ₹ 12 करोड़ की बचत हुई थी।

उत्तर रेल प्रशासन ने इसके अतिरिक्त कहा कि सभी खरीदे गये डीजी सेट अच्छी स्थिति में है और अन्य यूनिटों को सौंपे जा रहे हैं उनकी आवश्यकता के अनुसार 22 डीजी सेट पहले ही सौंपे जा चुके हैं और ₹ 1.22 करोड़ वसूले गये थे और अन्य 10 सेटों को विभिन्न स्टेशनों आदि पर चालू रूप में प्रयोग किये जाने की योजना थी।

प्रस्तुत उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि:

- i. स्वीकृत कार्य की तकनीकी संभावना का अभाव और 22केवी/2.2 केवी प्रणाली कायम रखने से प्रत्याशित ₹ 12 करोड़ की वार्षिक बचत जैसे रेल प्रशासन द्वारा अब लाये गये कारकों को स्वीकृति और कार्य शुरू होने से पूर्व ध्यान में रखा जाना चाहिये। लेकिन ऐसा नहीं किया गया। इस प्रकार कार्य की स्वीकृति और शुरुआत स्वीकृत कार्य/निवेश निर्णय और योजना के लिये भारतीय रेल वित्त कोड और भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड<sup>67</sup> में निर्धारित अनुसार विचार करने की उचित प्रक्रिया के बिना था।
- ii. इसके अतिरिक्त, यह ठेका देने के तीन वर्ष बाद हुआ था और कार्य में ₹ 8.83 करोड़ का व्यय हुआ था, जब मुख्य इलैक्टिकल इंजीनियर, मध्य रेलवे ने दिसम्बर 2010 में कार्य को छोड़ने और 22केवी/2.2 केवी प्रणाली के चयन का प्रस्ताव रखा था। यह योजना में गलतियों को सही करने में उत्प्रेक्षित विलम्ब दर्शाता है।

<sup>67</sup> भारतीय रेल वित्त कोड का अध्याय II और इंजीनियरिंग कोड का अध्याय II

- iii. डीजी सेट का स्थानान्तरण और अन्य रेलवे यूनिटों से उसके लिये क्रेडिट वसूलने से सभी शामिल हानि को खत्म नहीं किया जा सकता क्योंकि डीजी सेटों की कोडल लाइफ का 50 प्रतिशत (10 वर्ष) पहले ही समाप्त हो चुका है। लेखापरीक्षा ने देखा कि डीजी सेटों को रखने के लिये बनाये गये 43 केबिनों में से, 14 अन्य उद्देश्य जैसे आरपीएफ आदि द्वारा सीसीटीवी कंट्रोल रूम के रूप में प्रयोग हो रहे थे और 29 का आबंटन और उपयोग होना बाकि था।

इस प्रकार, स्टेशनों को विद्युत आपूर्ति प्रदान करने के लिये मध्य रेलवे के मुंबई उपनगरीय खण्ड में 22केवी/2.2 केवी डीसी ट्रैक्शन प्रणाली बदलने के लिये अपर्याप्त योजना और कार्य के बाद तीन वर्षों तक उसे रखने का लंबित निर्णय हुआ और ₹ 8.83 करोड़ का व्यय हुआ, जिसके परिणामस्वरूप कहीं और अधिशेष डीजी सेटों के स्थानान्तरण पर बचत को ध्यान में रखते हुये ₹ 5.89 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## अध्याय 4 – यांत्रिक – क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन यूनिटें

यांत्रिक विभाग मुख्यतः निम्न के प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है-

- मोटिव पावर उपलब्धता द्वारा गाड़ी प्रचालन, कर्मीदल प्रबन्धन, चल स्टाक प्रबन्धन और दुर्घटनाओं के मामले में यातायात बहाली सुनिश्चित करना
- चल स्टाक और संबंधित संघटकों की मरम्मत, रखरखाव और विनिर्माण के लिए स्थापित कार्यशालाएं
- इंजनों, कोचों, पहिया सेटो आदि के उत्पादन में लगी उत्पादन यूनिट

यांत्रिक विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक द्वारा की जाती है जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य/यांत्रिक इंजीनियरिंग, उत्पादन इकाइयों और चल स्टाक/भंडार के लिए सलाहकार द्वारा की जाती है।

क्षेत्रीय स्तर पर, विभाग की अध्यक्षता मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (सीएमई) द्वारा की जाती है जो संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक को रिपोर्ट करता है। रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक का कार्यालय सीएमई को तकनीकी मामलों और नीति पर मार्गदर्शन करता है। डिविजनल स्तर पर, वरिष्ठ डिविजनल यांत्रिक इंजीनियर रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशालाओं की अध्यक्षता मुख्य कार्य प्रबंधक द्वारा की जाती है और वह संबंधित जोन के सीएमई को रिपोर्ट करता है। उत्पादन यूनिटें रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती है।

वर्ष 2013-14 के दौरान यांत्रिक विभाग का कुल व्यय ₹ 26388.62 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा यांत्रिक विभाग के 588 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

अध्याय में दो लंबे पैराग्राफ हैं अर्थात् 'अनुसंधान डिजाइन मानक संस्थान (आरडीएसओ)' की कार्यपद्धति और रेलकोच फैक्ट्री (आरसीएफ) कपूरथला की कार्यपद्धति/आरडीएसओ नई तकनीक के अर्जन, अपनाने और विकास के केन्द्र के रूप में और भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के सुधार के लिये कार्य करती है दूसरी ओर, आरसीएफ आईआर की एक कोच उत्पादन इकाई है। इन दो इकाइयों की रेलवे बोर्ड पर यांत्रिकी विभाग द्वारा निगरानी की जाती है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में आईआर की उत्पादन इकाइयों (डीएलडब्ल्यू, आरसीएफ, आईसीएफ) द्वारा चल स्टॉक पर उत्पाद शुल्क के भुगतान के समय सेनवेट के लाभ न लेने और निष्क्रिय होनिंग मशीनों के प्रयोग करने वाले लाइनरों

की दोषपूर्ण होनिंग के कारण सिलिंडर लाइनर (डीजल लोकोमोटिव में प्रयोग होने वाले सिलिंडर ब्लॉक का भाग) के पुनर्निर्माण के कारण दरे प्रशासन द्वारा किये गये निष्फल व्यय से संबंधित दो अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं।

#### 4.1 अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ की कार्यपद्धति

##### मुख्य विशेषताएं

अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) रेल मंत्रालय के अंतर्गत संगठन है, जो भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के उन्नतीकरण और नई तकनीक के विकास के लिये उत्तरदायी है। आरडीएसओ की कार्यपद्धति पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2004 की रिपोर्ट संख्या 9 में पहले ही टिप्पणी की गई थी; जिसमें अनुसंधान एवं विकास (आरएंडडी) परियोजनाओं के अपर्याप्त निष्पादन और निगरानी के संबंध में मुद्दों को उजागर किया गया था। इस पैरा में चर्चा किये कुछ मुख्य निष्कर्ष नीचे उल्लिखित किये गये हैं:

- 15 चयनित आरएंडडी परियोजनाओं की संवीक्षा से पता चला कि 11 परियोजनाएं 10 और 82 माह के बीच में विलम्ब से पूर्ण की गई थीं। इनमें से, पांच परियोजनाएं जो सुरक्षित ट्रेन प्रचालन के लिये नई तकनीक के विकास से संबंधित हैं को मार्च 2014 के अंत तक क्रियान्वित नहीं किया जा सका। आरडीएसओ के लिये समर्पित टेस्ट ट्रैक के निर्माण और कैप्सूल टाइप एबसोर्बर के विकास से संबंधित दो परियोजनाएं लक्ष्य पूर्ण करने के तिथि के छह वर्ष समाप्त होने के बाद भी पूर्ण नहीं हो सकी थी। [पैरा 4.1.3.1 (क) और (ख)]
- आरडीएसओ को आरएंडडी परियोजनाएं शुरू करने लिये आंतरिक दक्षता की आवश्यकता नहीं थी और आरएंडडी कार्य के अपने मुख्य कार्य को करने के लिये बाहरी विशेषज्ञ पर निर्भर रहना पड़ा। [पैरा 4.1.3.2(क)]
- आरडीएसओ, आरएंडडी कार्य के अपने मुख्य कार्य पर ध्यान देने के लिये पुनर्गठन समिति (मई 2003) की सिफारिशों को लागू और विक्रेता विकास और निरीक्षण से संबंधित कार्य को विकेंद्रित करने में विफल रहा। इसकी बजाय, जैसा लेखापरीक्षा से पता चला आरडीएसओ आरएंडडी कार्य पर कम और विक्रेता विकास, निरीक्षण और डिजाइन कार्य जैसे अपने सहायक कार्य पर अधिक ध्यान दे रहा है। [पैरा 4.1.3.2(ख)]
- सुरक्षा और सुरक्षा संबंधित मदों की खरीद के लिये नये विक्रेताओं के विकास से संबंधित आरडीएसओ का महत्वपूर्ण कार्य। इसके लिये, भारतीय मानक संस्थान (आईएसओ) द्वारा दिशानिर्देश निर्धारित किये गये हैं, जिसमें विक्रेताओं के पंजीकरण और उनके उन्नयन और निम्नीकरण की प्रक्रिया शामिल है। लेखापरीक्षा से पता चला कि 2008 से इलेक्ट्रिकल, मकैनिकल और सिग्नलिंग

मदों से संबंधित 51 मदों के लिये एक ही विक्रेता होने के बावजूद, आरडीएसओ ने सीमित मौजूदा विक्रेताओं के लिये कार्यक्षेत्र खुला रखते हुये और एकाधिकार देते हुये इन मदों के लिये नये विक्रेताओं के विकास हेतु कोई कार्यवाही नहीं की थी। (पैरा 4.1.3.4)

#### 4.1.1 प्रस्तावना

अनुसंधान डिजाइन और मानक संस्थान; लखनऊ (आरडीएसओ) भारतीय रेल के लिये मौजूदा तकनीक के उन्नयन और नई तकनीक के अधिग्रहण, समावेश और विकास के लिये केन्द्र के साथ में कार्य करती है। इसके मुख्य कार्य में नई तकनीकों के विकास, समावेश और स्वीकरण, नये और उन्नत डिजाइन, सामग्री और उत्पादों के लिये मानकों का विकास, क्षेत्रीय रेलवे को तकनीकी सलाह प्रदान करना और विक्रेता अनुमोदन एवं परमर्श प्रदान करना और भारतीय रेल में प्रयोग किये जाने वाले महत्वपूर्ण और सुरक्षा मदों से संबंधित निरीक्षण शामिल हैं।

आरडीएसओ का मुख्य महानिदेशक<sup>68</sup> है और अध्यक्ष रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करता है। महानिदेशक को अतिरिक्त महानिदेशक और वरिष्ठ कार्यकारी निदेशकों/कार्यकारी निदेशकों की अध्यक्षता में 32 निदेशालयों से सहायता प्राप्त होती है। नई और जारी परियोजनाओं से संबंधित अनुसंधान और विकास (आरएंडडी) कार्य नये डिजाइन/विनिर्देशों के विकास, मौजूदा डिजाइन/विनिर्देशों आदि के उन्नयन के लिये उत्तरदायी, 27 अलग-अलग निदेशालयों द्वारा संचालित किये जाते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, आरडीएसओ की कार्यकारी निदेशक/निदेशक की अध्यक्षता में, पूर्ण भारतीय रेल में फैली कुल नौ इकाईयां<sup>69</sup> हैं। यह इकाईयां आरडीएसओ की क्षेत्रीय रेलवे ठेकों के प्रति अनुमोदित विक्रेताओं से प्राप्त, सुरक्षा और सुरक्षा संबंधित मदों की सामग्री के निरीक्षण के अतिरिक्त विक्रेता विकास कार्य में सहायता करती हैं।

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने, दो शीर्ष निकायों अर्थात आरडीएसओ में आरएंडडी कार्यों की निगरानी और नियंत्रित करने के लिये केन्द्रीय बोर्ड रेलवे अनुसंधान (सीबीआरआर) और संचालन परिषद (जीसी) का गठन किया।

<sup>68</sup> भारतीय रेल में महानिदेशक, महाप्रबंधक की श्रेणी के बराबर है।

<sup>69</sup> आरडीएसओ की क्षेत्रीय इकाईयां, बेंगलुरु, भोपाल, मुंबई, बर्नपुर, कोलकाता, नई दिल्ली, जयपुर, हैदराबाद और ग्वालियर में स्थित हैं।

आरडीएसओ के कार्य पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की 2004 की रिपोर्ट संख्या 9 में पहले टिप्पणी की गई थी। लेखापरीक्षा ने बताया कि पिछले कुछ वर्षों में आरडीएसओ आरएंडडी कार्य पर कम और विक्रेता विकास और निरीक्षण जैसे कार्यों पर अधिक ध्यान दे रहा है। लेखापरीक्षा ने आरएंडडी परियोजनाओं के अपर्याप्त निष्पादन और निगरानी जिसके कारण परियोजनाओं के पूर्ण/लागू करने में काफी विलम्ब हो रहा था पर टिप्पणी की। अपनी की गई कार्यवाही नोट में (जनवरी 2011); आरडीएसओ ने आश्वासन दिया है कि रोजमर्रा के कार्य जैसे निरीक्षण, गुणवत्ता आश्वासन, विक्रेता विकास आदि से आरएंडडी कार्यों को अलग करने के मुख्य उद्देश्य से आंतरिक पुनर्गठन किया गया था, ताकि आरएंडडी कार्यों पर अधिक जोर दिया जा सके।

लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ के कार्य की फिर से समीक्षा यह आकलन करने के लिये की, कि क्या आरडीएसओ पर शुरू की गई आरएंडडी परियोजनाएँ उचित समय सीमा में सफलतापूर्वक पूर्ण/लागू की गई थी और क्या परियोजनाओं के उद्देश्य और प्रदेय प्राप्त हो रहे थे। यह भी जांच की गई, कि क्या आरडीएसओ के पास आरएंडडी कार्य करने के पर्याप्त श्रमबल थी और रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का विक्रेताओं, उन्नयन, नवीकरण, असूचीयन, निरीक्षण आदि के शुरुआती विकास में निष्ठापूर्वक पालन किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ द्वारा संचालित आरएंडडी परियोजनाओं और 2008-09 से 2013-14 की अवधि के दौरान विक्रेता से संबंधित उसके कार्यों पर ध्यान केन्द्रित किया।

पिछले पांच वर्षों में, लेखापरीक्षा ने एकीकृत रेलवे आधुनिकीकरण योजना, रेलवे सुरक्षा के लिये तकनीकी मिशन (टीएमआरएस), कॉरपोरेट सुरक्षा योजना के आधार पर समीक्षा के लिये आरडीएसओ में प्रारंभ किया गया, 58 आरएंडडी परियोजनाओं को निर्धारित किया। इन 58 परियोजनाओं में से, विस्तृत अध्ययन के लिये लेखापरीक्षा ने 15 परियोजनाओं का चयन किया (टीएमआरएस-5, सुरक्षा संबंधित परियोजनाएं-6, सुरक्षा संबंधित परियोजनाओं के अलावा-4)। लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ में विक्रेता विकास कार्य की संवीक्षा के लिये विक्रेताओं के प्रतिदर्श का भी चयन किया (50 प्रत्येक पंजीकृत और नवीकृत विक्रेता और 20 प्रत्येक हटाये गये और उन्नत किये गये विक्रेता)। आरडीएसओ पर पुनर्गठन समिति की रिपोर्ट और आरएंडडी परियोजनाओं और विक्रेता विकास के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देश लेखापरीक्षा द्वारा मानदंड के रूप में प्रयोग किये जा रहे थे।



### 4.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 4.1.2.1 आरएंडडी परियोजनाओं का समापन और लागू करना

आरडीएसओ के अनुसंधान कार्यक्रम और जारी परियोजनाओं की निगरानी के लिये, रेलवे बोर्ड ने दो शीर्ष निकाय अर्थात् क्रमशः दिसम्बर 1987 और फरवरी 2002 में संचालन परिषद (जीसी) और केन्द्रीय बोर्ड रेलवे अनुसंधान (सीबीआरआर) का गठन किया। यह शीर्ष निकाय समय पर समापन/लागू करने के लिये आरएंडडी परियोजनाओं की निगरानी और मूल्यांकन के लिये उत्तरदायी हैं ताकि कथित उद्देश्यों को प्राप्त किया जा सके।

जीसी और सीबीआरआर की बैठक जारी आरएंडडी परियोजनाओं की निगरानी और मूल्यांकन के लिये, छह महीने में कम से कम एक बार, नियमित रूप से की जानी अपेक्षित है। 2008-09 से 2013-14 की अवधि के दौरान आयोजित बैठकों के अभिलेखों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि-

- (i) 14 जीसी बैठकों की आवश्यकता के प्रति, 2008 से 2014 की अवधि के दौरान केवल तीन बैठकें (मार्च 2008, मार्च 2011 और मई 2012) आयोजित की गई थी।
- (ii) उपरोक्त अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड के निर्देशों (सितम्बर 2006) के अनुसार 14 बैठकों की आवश्यकता के प्रति सीबीआरआर की केवल आठ बैठकें की गई।

जीसी और सीबीआरआर की नियमित बैठकों के अभाव के कारण, आरएंडडी परियोजनाओं के विकास और निष्पादन की उचित निगरानी के साथ समझौता हुआ। जिसके परिणामस्वरूप आरएंडडी परियोजनाओं के समय पर समापन/लागू करना प्रभावित हुआ। इसके अतिरिक्त जारी परियोजनाओं का उचित मूल्यांकन न हो सका फलस्वरूप परियोजनाएं विफल हुईं जिसके परिणामस्वरूप वांछित उद्देश्य को प्राप्त नहीं किया जा सका। आरएंडडी परियोजनाओं के समापन/लागू होने में विलम्ब और विफलता की निम्नलिखित उप-पैरा में चर्चा की गई है।

#### (क) आरएंडडी परियोजनाओं के समापन होने में विलम्ब

लेखापरीक्षा ने पिछले पांच वर्षों के दौरान आरडीएसओ में प्रारंभ किए गए 58 आरएंडडी निर्धारित परियोजनाओं के अभिलेखों की समीक्षा की। इन 58 परियोजनाओं में से, सितम्बर 2004 और अक्टूबर 2010 के बीच पूरा होने के

लक्ष्य वाली 17 परियोजनाओं को तीन और 82 महीनों के बीच के विलम्ब से समापन किया गया था। चार परियोजनाएं जिनका मार्च 2007 से दिसम्बर 2014 के बीच समापन होना था; अप्रैल 2015 तक समापन होना बाकी था। विलम्ब के लिये आरडीएसओ द्वारा जिम्मेदार ठहराये गये मुख्य कारण ठेके को अंतिम रूप देने में विलम्ब, आउटसोर्सड एजेंसी (आईआईटी/कानपुर) द्वारा तकनीक के विकास में विलम्ब परीक्षणों को करने में विलम्ब आदि हैं। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आरडीएसओ में प्रारंभ किए गए 58 आरएंडडी परियोजनाओं में से, 12 परियोजनाएं समय पर समापन किया गया था।

पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2004 की संख्या 9) में की गई कार्यवाही नोट में, रेलवे बोर्ड ने आश्वासन दिया था कि अलग-अलग परियोजनाओं की निगरानी और मिशन को मजबूत बनाया जायेगा। तथापि, 15 आरएंडडी परियोजनाओं के अभिलेखों की विस्तृत जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि मई 2005 और अक्टूबर 2010 के बीच समापन होने के लिये नियत 13 परियोजनाओं में से, 11 परियोजनाओं 10 और 82 महीनों के बीच के विलम्ब से समापन हुआ। अन्य दो परियोजनाएं<sup>70</sup> अपनी लक्षित समापन होने की तिथि (मार्च 2008/मार्च 2007) के छह/सात वर्ष समाप्त होने के बाद भी मार्च 2014 तक प्रगति पर थी। बची हुई दो परियोजनाएं<sup>71</sup> जून 2016/जून 2017 तक पूर्ण होनी है।

लेखापरीक्षा ने इन परियोजनाओं के समापन में विलम्ब के लिये कारणों का विश्लेषण किया। इन परियोजनाओं के समापन में विलम्ब के लिये देखे गये कुछ सामान्य कारण आरएंडडी भागीदारों द्वारा तकनीक के विकास में विलम्ब, पूर्व जांच में विलम्ब निविदा समापन करने में विलम्ब, अव्यावहारिक विनिर्देशों को तैयार करना, निर्देशों को अंतिम रूप देने में विलम्ब, समय पर कार्यस्थल का निर्णय न लेना आदि थे। यह स्पष्ट है कि इन कारणों में से कई प्रबंधन के नियंत्रण में थे जिन्हें अधिक न्यायसंगत पर्यवेक्षण के माध्यम से रोका जा सकता था।

<sup>70</sup> आरडीएसओ के लिये समर्पित टेस्ट ट्रैक का निर्माण और कैप्सूल प्रकार के एबसोर्बर का विकास।

<sup>71</sup> रेल जंग रोकथाम प्रणाली और डीएफसी के लिये एक्सल लोड वैगनों का विकास और डिजाइन।

**(ख) सम्पूर्ण परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब**

11 सम्पूर्ण परियोजना में से, तीन<sup>72</sup> सफलतापूर्वक क्रियान्वित की गई थीं जबकि तीन परियोजनाएं<sup>73</sup> विफल रहीं। इन तीन परियोजनाओं की विफलता के कारण की उप पैरा (ग) में अलग से चर्चा की गई है। यद्यपि बची हुई पांच परियोजनाएं सितम्बर 2009 और दिसम्बर 2010 के बीच सम्पूर्ण की गई थीं; वे 31 मार्च 2014 तक क्रियान्वित की जानी बाकि थी। लेखापरीक्षा ने इन पांच परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब के कारणों को विश्लेषण किया, जो नीचे दिये गये हैं:

**तालिका 4.1 – परियोजनाओं का लंबित कार्यान्वयन**

क्र. सं.	परियोजना का संक्षेप	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
1	<b>ट्रेक साइट बोगी मानिट्रिंग सिस्टम (टीबीएमएस)</b> वेगनों की बोगी में कमियों के कारण मालगाडी के पटरी से उतरने को रोकने के लिये, आरडीएसओ ने 2005 में आईआईटी/कानपुर के साथ परियोजना शुरू की।	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ क्षेत्र परीक्षण उरे/उपरे में आयोजित किया गया (अप्रैल, मई और जुलाई 2008) था। परियोजना का ₹ 1.21 करोड़ की लागत पर सितम्बर 2009 में समापन किया गया था।</li> <li>➤ इस विकास पर ध्यान न देते हुये, आरडीएसओ ने समान उद्देश्य से एक और परियोजना शुरू की (2006) और प्रयासों की दोहराव से संबंधित आरडीएसओ वित्तीय निष्कर्षों के बावजूद ₹ 5.34 करोड़ की लागत पर आस्ट्रेलियन फर्म से एक टीबीएमएस खरीदा।</li> <li>➤ प्रणाली जनवरी 2010 में लखनऊ-सुल्तानपुर खण्ड में संस्थापित/शुरू की गई थी।</li> <li>➤ यद्यपि, दोनों परियोजनाएं सम्पूर्ण हो गई थी, आईआर में व्यापक स्तर पर इसको अपनाना अभी भी लंबित था।</li> </ul>
2.	<b>रेलों में जंग की रोकथाम</b> भारतीय रेल के जंग प्रवृत्त खंड में रेल ट्रेक की सर्विस लाइफ सुधारने के जंग रोधक रेलों (तांबे-संवर्णातु-सीयू-एमओ; या निकेल, क्रोमियम और तांबे - एनसीसी) का विकास	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरडीएसओ ने सीयू-एमओ के विकास और एनसीसी से बने जंग रोधक रेल के विकास के लिये क्रमशःसेल और आईआईटी/कानपुर के साथ संयुक्त परियोजना शुरू की (2003 और 2005)।</li> <li>➤ दमरे और पूतरे के तटीय क्षेत्र में सीयू-एम रेलों की 2003 से 2006 के दौरान जांच की गई थी और एनसीसी रेलों की मार्च 2009 में जांच की गई थी।</li> <li>➤ आरडीएसओ ने आरबी से सिफारिश की (मार्च 2009) कि</li> </ul>

<sup>72</sup> डब्ल्यूआईएलडी प्रणाली, आर्ट ट्रेक रिकॉर्डिंग प्रणाली का प्रावधान और बोगी माउंटेड ब्रेक प्रणाली का विकास।

<sup>73</sup> हाईस्पीड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार (एसपीयूआरटी), ट्रेन एक्च्यूटेड वार्निंग डिवाइस (टीएडब्ल्यूडी) का डिजाइन और विकास और बेहतर रेल फेसिंग।

		<p>प्रयोगशाला मूल्यांकन के दौरान एनसीसी रेलों ने सीयू-एमओ रेलों की अपेक्षा बेहतर जंग प्रतिरोध दर्शाया और जंग रोधक क्षेत्रों के भविष्य में नवीकरण के लिये विचार किया जा सकता है।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरबी के निदेशों के अनुसार (अप्रैल 2009), सेल के भिलाई स्टील प्लांट (बीएसपी) ने तुलनात्मक अध्ययन के लिये पांच क्षेत्रीय रेलवे (परे, दपूरे, दमरे, दरे और दपरे) को दो प्रकार की रेलों की आपूर्ति की। तुलनात्मक अध्ययन के लिये ₹ 53.68 करोड़ पर रेलवे (पूरे, दपूरे, दमरे, दरे और दपरे)।</li> <li>➤ However, laying of rails in these Railways was not completed (September 2014).</li> </ul>
3.	<p><b>बेहतर धातु के पहिए तथा ऐक्सल</b></p> <p>पहियों की खराबी एवं ऐक्सल के टूटने को कम करने/बचने के लिए “बेहतर धातु के पहिए एवं ऐक्सल” का विकास</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरडीएसओ ने आईआईटी/कानपुर के सहयोग से परियोजना को आरंभ किया (अगस्त 2005) और बेहतर धातु की प्रौद्योगिकी को अप्रैल 2007 में विकसित किया गया था।</li> <li>➤ इन पहियां सेटों को आरसीएफ द्वारा 16 कोचों में फिट किया गया था और क्षेत्रीय परीक्षण के लिए मई 2010 से जून 2010 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे को भेजा गया था। किसी रेलवे से कोई प्रतिकूल निष्पादन रिपोर्ट अब तक प्राप्त नहीं हुई है।</li> <li>➤ विकसित की गई प्रौद्योगिकियों को परीक्षणों के पूरा होने के बाद अप्रैल 2012 तक भारतीय रेल में शामिल किया जाना था।</li> </ul>
4.	<p><b>पर्यावरण हितैषी कोच टॉयलेट डिस्चार्ज सिस्टम</b></p> <p>ठोस/तरल अवशेष के जीरो डिस्चार्ज को प्राप्त करने के लिए गाड़ी पर जल की न्यूनतम मात्रा का उपयोग तथा मलिन हालात का उन्मूलन करना।</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ परियोजना, नामतः जीरो टॉयलेट डिस्चार्ज सिस्टम (जेडटीडीएस) को अगस्त 2008 में समापन की लक्षित तिथि के साथ अगस्त 2005 में आरंभ किया गया था।</li> <li>➤ जेडटीडीएस के प्रारूप को अगस्त 2008 में विनिर्मित किया गया था और इसने 2009 में पांच रेलगाड़ियों में अपने क्षेत्रीय परीक्षणों को पूरा किया था। तथापि, आरबी ने विस्तारित परीक्षणों के लिए डिपुओं पर अवशेष प्रबंधन प्रणाली को विकसित करने का निर्णय किया था।</li> <li>➤ इस कार्य के लिए प्रदत्त ठेका (दिसम्बर 2010) को समाप्त कर दिया गया था (मई 2012) क्योंकि फर्म द्वारा प्रस्तुत किए गए डिजाइन के ब्यौरे अपेक्षाओं के अनुसार नहीं थे।</li> <li>➤ अवशेष प्रबंधन प्रणाली के साथ जेडटीडीएस के विस्तारित परीक्षणों के लिए आईआईटी/कानपुर द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव (जुलाई 2012) अभी प्रक्रियाधीन है।</li> </ul>
5.	<p><b>आर्ट एलुमिनो थर्मिट वेल्डिंग टेक्नोलॉजी की स्थिति</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ रेलवे बोर्ड ने थर्मिट वेल्डिंग में आधुनिक प्रौद्योगिकी के लिए विनिर्देशों को फ्रेम करने के लिए आरडीएसओ को निर्देश</li> </ul>

<p>भारतीय रेल में एटी वेल्ड्स की खराबी दर उच्च है जो गाड़ी की सुरक्षा को सुनिश्चित करने में गंभीर चुनौती रखती है। रेलवे बोर्ड ने रेल-वेल्ड प्रौद्योगिकी में सुधार लाने का निर्णय किया (2000)।</p>	<p>दिया (मई 2001)।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ आरडीएसओ ने अक्टूबर 2006 में अंतिम विनिर्देश प्रस्तुत किए। आरबी ने प्रौद्योगिकी, जिसे सम्पादित किया जाना था (जुलाई 2008), के मूल्यांकन के लिए वैश्विक निविदा बुलाने के लिए दपूरे को निर्देश दिए (दिसम्बर 2006), क्योंकि प्रस्तावित प्रौद्योगिकी आरडीएसओ के विनिर्देशों के अनुसार नहीं थी।</li> <li>➤ तत्पश्चात, आरडीएसओ ने संशोधित विनिर्देशों के साथ उन्नत वेल्डिंग प्रौद्योगिकी के लिए इओआई को आमंत्रित किया (मार्च 2009)। यद्यपि परियोजना को सितम्बर 2010 में बंद कर दिया गया था, फिर भी वेल्डिंग प्रौद्योगिकी के लिए विक्रेता विकास अभी प्रक्रियाधीन है।</li> </ul>
---	--

(ग) आर एण्ड डी परियोजनाओं की विफलता के कारण उद्देश्यों की प्राप्ति ना होना

15 चयनित आर एण्ड डी परियोजनाओं में से तीन परियोजनाएं (एक टीएमआरएस से संबंधित और अन्य दो सुरक्षा से संबंधित परियोजनाएं थीं) विफल रहीं। इन परियोजनाओं के ब्यौरों का उल्लेख निम्नानुसार है:

तालिका 4.2-विफल परियोजनाएं

क्रम सं.	परियोजना का सार	लेखापरीक्षा निष्कर्ष
1	<p><b>बेहतर रेल फैसनिंग</b> फैसनिंग नमनीय सामग्री है और इसे स्लीपर्स के साथ पटरियों को जोड़ने के लिए उपयोग किया जाता है। टो लोड की हानि फैसनिंग में समस्याओं जैसाकि इलास्टिक रेल्स क्लिप्स (इआरसीएस) की खराबी, गुण्ड रबड पैड्स की क्राशिंग/क्षति/शिफ्टिंग और लाइनर्स का अपरदन/टूटना, के कारण होती है।</p>	<p>आरडीएसओ ने चोरी रोधी तथा तोड़-फोड़ रोधी विशेषताओं के साथ बेहतर रेल फैसनिंग के विकास हेतु परियोजना को आरंभ किया (अगस्त 2005)। हालांकि, इआरसी के प्रारूप को सैद्धान्तिक डिजाइनों के अनुसार विकसित किया गया था (दिसम्बर 2008), फिर भी यह वांछित जांच परिणामों को पूरा करने में विफल रहा क्योंकि जांच परिणाम टो लोड के वांछित मूल्य को पूरा नहीं कर सके दूसरे प्रारूप को संशोधित सैधांतिक डिजाइन के साथ विकसित किया गया था किंतु फिर से परिणामों ने अपेक्षित विनिर्देशों को पूरा नहीं किया। जैसाकि प्रौद्योगिकी को निष्फल ₹ 1.24 करोड़ के समस्त व्यय का प्रतिपादन किए बिना प्रदान किया गया था।</p>
2.	<p><b>हाई स्पीड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार (एसपीयूआरटी)</b> एसपीयूआरटी कार को तीव्र पद्धति में</p>	<p>आरडीएसओ ने तीव्रता से परीक्षण के लिए हाई स्पीड अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार को खरीदने का निर्णय लिया। एसपीयूआरटी की खरीद के लिए दो कार्य</p>

	पटरी के अल्ट्रासोनिक परीक्षण के लिए उपयोग किया जाता है।	संस्वीकृत किए गए (1998-99 और 1999-2000)। यह देखा गया कि प्रदत्त ठेका (दिसम्बर 2003) के प्रति आपूरित (अप्रैल 2005) एसपीयूआरओ कार विदिनेशों का पालन करने में विफल रही और प्रणाली को निरस्त कर दिया गया (सितम्बर 2006)। संचालक परिषद ने आरडीएसओ द्वारा तैयार किए गए अव्यवहारिक विनिर्देशों हेतु एसपीयूआरटी कार की विफलता में योगदान दिया (नवम्बर 2006)। तत्पश्चात, तीन एसपीयूआरटी की खरीद हेतु अन्य कार्य को संसाधित नहीं किया गया क्योंकि रेलवे बोर्ड ने एसपीयूआरटी कार को खरीदने की बजाय ठेका आधारित सेवा पर पटरियों के परीक्षण को जारी रखने का निर्णय लिया। अन्ततः परियोजना को मार्च 2012 में बंद कर दिया गया था।
3.	<b>गाड़ी चालित चेतावनी उपकरण (टीएडब्ल्यूडी) का डिजाइन एवं विकास</b> आने वाली गाड़ियों के बारे में सड़क उपयोक्ताओं को दृश्य श्रव्य चेतावनी देकर लेवल क्रॉसिंग पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए डिजाइन किया गया	टीडब्ल्यूडी का विकास आरडीएसओ द्वारा किया गया था (सितम्बर 1998)। दो फर्मों <sup>74</sup> द्वारा आपूरित प्रारूपों को परे तथा पूरे में कार्यक्षेत्र परीक्षणों पर देखा गया था (मार्च 2001) जिसे उनकी विफलता, खराब विश्वसनीयता, अंतर्निहित कार्यक्षेत्र समस्याओं के कारण आरबी के निदेशों के अनुसार रोक दिया गया था (जुलाई 2003)।  तत्पश्चात, आरबी ने विभिन्न विनिर्देशों के साथ टीएडब्ल्यूडी को विकसित करने का निर्णय लिया (दिसम्बर 2004) और 90 मानवरहित और आबाद लेवर क्रॉसिंग पर विभिन्न विनिर्देशों के साथ कार्यक्षेत्र परीक्षण जारी रखने के लिए आरडीएसओ को निर्देश दिया। तदनुसार प्रणालियों को आरडीएस अनुमोदित फर्मों <sup>75</sup> द्वारा नौ जोनों (दमरे, दपरे, दरे, पूतरे, उरे, उपरे, उमरे एवं दपूरे) में व्यापक परीक्षणों के लिए प्रतिष्ठापित किया गया था।  दूसरी टीएडब्ल्यूटी प्रणाली के परीक्षणों में क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सूचित विफलताओं के फलस्वरूप आरबी ने निर्देश दिया (सितम्बर 2005) कि ठेकागत प्रतिबद्धताओं के साथ पहले से प्रगतिशील कार्यों से परे कोई अन्य परीक्षण दौर नहीं किया जाएगा।

<sup>74</sup> मै. मार्बल, मुम्बई और बीइएल, न्यू मुम्बई

<sup>75</sup> मै. सीइएल, साहिबाबाद और मै जीजी ट्रोनिक्स, बेंगलोर

		<p>तथापि, तब तक फर्मों ने उपरोक्त नौ जोनों को 89 उपस्करों की आपूर्ति पहले ही कर दी थी। परियोजना को अंततः सितम्बर 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा बंद कर दिया गया था।</p> <p>इस प्रकार, प्रारूप परीक्षण के बिना टीएडब्ल्यूटी उपस्करों की बड़ी मात्रा (90) की खरीद ने इन उपस्करों की खरीद में हुए ₹ 7 करोड़ के निष्फल व्यय के अलावा प्रौद्योगिकी के अभीष्ट लाभों से भारतीय रेल को वंचित कर दिया।</p>
--	--	--

**(घ) परियोजनाओं के कार्यान्वयन के बाद वांछित उद्देश्यों की प्राप्ति ना होना**

पहियों के चपटीकरण को “व्हील फ्लैट” के रूप में परिभाषित किया जाता है जोकि पटरियों पर पहियों की अनैच्छिक स्लाइडिंग के कारण होता है। चपटे पहियों के निरंतर उपयोग से पटरियों का टूटना/रोलिंग स्टॉक में खराबी आती है। व्हील फ्लैट का पता लगाने के लिए पहिया प्रभाव दबाव पहचान (डब्ल्यूआईएलडी) प्रणाली परियोजना को आईआईट, कानपूर के सहयोग से आरडीएसओ द्वारा आरंभ किया गया था (2001-2006)। प्रारूप को विकसित किया गया और परीक्षणों को अगस्त/सितम्बर 2006 में किया गया था। परियोजना को अक्टूबर 2006 में पूरा किया गया था। रेलवे बोर्ड ने आरडीएसओ द्वारा तैयार किए गए विनिर्देशों के अनुसार प्रणालियों की खरीद तथा प्रतिष्ठापन के लिए कोफमो को नामांकित किया था (फरवरी 2006)। विनिर्देशों के अनुसार प्रणाली निम्न हेतु सक्षम होगी (i) 770 एमएम से 1100 एमएम डायमीटर की रेंज में खराब पहियों का पता लगाना (ii) 30 से 160 किमी प्रतिघंटा की गति रेंज में प्रभाविकता से कार्य करना; और (iii) पहले पास पर 95 प्रतिशत या अधिक खराब पहियों का पता लगाना।

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार कोफमो ने ₹ 11.43 करोड़ की लागत पर पंद्रह डब्ल्यूआईएलडी प्रणालियों की आपूर्ति के लिए दो ठेके दिए (अप्रैल 2007 एवं अप्रैल 2010)। चयनित फर्मों द्वारा आपूरित डब्ल्यूआईएलडी प्रणालियों को अगस्त 2007 से मई 2011 के दौरान दस क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे, दपरे, दरे, दमरे, दपूमरे, पूमरे, पूरे, पूतरे, मरे एवं पमरे) में प्रतिष्ठापित किया गया था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि प्रणाली के प्रतिष्ठापन/प्रवर्तन के बाद क्षेत्रीय रेलवे ने विफलताओं की सूचना दी जैसाकि झूठी चेतावनी के कारण अनावश्यक अवरोधन के कारण खराब विश्वसनीया, प्रणाली पर स्किडिड पहियों के गुजरने पर चेतावनी ना मिलना आदि। आरडीएसओ ने कमियों को स्वीकार किया

(मार्च 2011) कि यह प्रणाली 55 और 65 किमी प्रति घ. की गति पर 1000 एमएम व्हील डायमीटर के लिए ही इष्टतम परिणाम देने हेतु सक्षम थी।

इस मामले पर जीएम सम्मलेन (जनवरी 2012) में भी चर्चा की गई थी जिसमें यह टिप्पणी की गई कि डब्ल्यूआईएलडी का प्रदर्शन बहुत ही खराब है और 93 प्रतिशत चेतावनियां निरर्थक हैं।

इस प्रकार, डब्ल्यूआईएलडी प्रणाली को प्रणाली की सीमित उपयोगिता के कारण 31 मार्च 2014 तक कार्यान्वित नहीं किया जा सका था जिसके परिणामस्वरूप ₹ 11.43 करोड़ का अनुत्पादक व्यय भी हुआ।

उपरोक्त निष्कर्ष (4.1.3.1-क से घ) स्पष्ट रूप से नई परियोजनाओं के विकास में पर्याप्त मॉनीटरिंग तंत्र और समय पर समापन तथा कार्यान्वयन हेतु उनके निष्पादन की कमी को दर्शाते हैं। आरण्डडी परियोजनाओं के समापन/कार्यान्वयन में विलम्ब के कारण नई प्रौद्योगिकी के अभीष्ट लाभों से रेलवे को वंचित करने के अलावा प्रौद्योगिकी पुरानी हो सकती है।

#### 4.1.2.2 श्रमबल प्रबंधन

##### (क) अपेक्षित शोध विशेषज्ञों की अनुपलब्धता

अगस्त 2007 में जारी की गई लेखापरीक्षा जांच के प्रतिक्रियास्वरूप आरडीएसओ ने बताया (मई 2008) कि आरडीएसओ कार्मिकों का डिजाइन/आरण्डडी कार्यकलापों और यथासंभव परामर्श हेतु प्रयुक्त किया जाता है। आरडीएसओ ने यह भी बताया कि इसके स्टाफ में मुख्यतः डिप्लोमा धारक/इंजीनियरिंग स्नातकों को शामिल किया गया था और उनके पास उच्च स्तरीय शोध करने के लिए पर्याप्त योग्यता नहीं थी।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत की गई अपनी स्थिति रपट में आरडीएसओ ने बताया (अप्रैल 2010) कि आरण्डडी एक बहुविषयक कार्यकलाप है जिसके लिए वर्तमान में विभिन्न आईआईटीज आदि के साथ विशेष समझौता ज्ञापनों के माध्यम से बाध्य स्रोतों से प्राप्त विशेषज्ञों और वैज्ञानिकों की आवश्यकता है। आरडीएसओ ने आगे स्वीकार किया कि वैज्ञानिकों एवं विशेषज्ञों की इन-हाऊस उपलब्धता निश्चित रूप से ऐसी परियोजनाओं को शीघ्रता से करने के लिए सहायक होगी। इसे निम्नलिखित द्वारा प्राप्त किया जा सकता था।

- एचएजी स्तर तक पदोन्नति अवसर के साथ यूपीएससी के माध्यम से भर्ती किए गए वैज्ञानिकों (डॉक्टरेट) के प्रथक सदृश संवर्ग द्वारा।



- अन्य वैज्ञानिक संगठनों से प्रौद्योगिकी विशेष विशेषज्ञों की प्रतिनियुक्ति द्वारा।
- जटिल आरण्डडी परियोजनाओं पर कार्य करने हेतु आवश्यक विशेषज्ञों की हायरिंग द्वारा।

अभिलेखों से आगे पता चला कि केंद्रीय रेलवे अनुसंधान बोर्ड (सीबीआरआर) ने आरडीएसओ के लिए उच्चतर योग्यता धारण करने वाले व्यक्तियों के समर्पित नियमित अनुसंधान संवर्ग के लिए सुझाव दिया (जून 2010)। पिछली लेखापरीक्षा रिपोर्ट (2004 की स. 9) पर की गई कार्रवाई टिप्पणी में रेलवे बोर्ड ने स्वयं बताया (जनवरी 2011) कि आरण्डडी गतिविधियों के प्राथमिक कार्य पर ध्यान केंद्रण के उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए एक प्रथक अनुसंधान समुह बनाया जाएगा जो बहु-विषयक दलों की अपेक्षा रखने वाली मुख्य परियोजनाओं का प्रबंधन करेगा। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि आरडीएसओ ने उच्चतर योग्यता वाले व्यक्तियों की सीधी भर्ती द्वारा अनुसंधान संवर्ग के पुनर्निर्माण के लिए समय-समय पर (मई 2011, सितम्बर 2011, मार्च 2013 तथा अगस्त 2013) प्रस्ताव रखे। हालांकि, यह मामला रेलवे बोर्ड के पास लंबित था। जैसाकि रेलवे बोर्ड द्वारा दिए गए आश्वासन के चार वर्षों के बीत जाने के बाद और आरडीएसओ के निरंतर प्रस्तावों के बावजूद प्रथक अनुसंधान संवर्ग के गठन का मामला अब तक रेलवे बोर्ड के पास लंबित है (मार्च 2015)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान आरडीएसओ ने 48 आरण्डडी कार्यकलापों में विभिन्न आईआईटीज तथा विदेशी फर्मों से परामर्शदात्री सेवाएं प्राप्त की थी जिसमें ₹ 70.19 करोड़ की अनुमानित लागत शामिल है। आरण्डडी परियोजनाओं को शुरू करने के लिए आवश्यक विशेषज्ञ आरडीएसओ में उपलब्ध नहीं थे और आरडीएसओ को आरण्डडी कार्यकलापों की मात्रा एवं गुणवत्ता से समझौता करते हुए अनुसंधान एवं विकास की अपनी प्राथमिक जिम्मेदारियों के लिए बाहरी विशेषज्ञों पर निर्भर रहना पड़ा।

#### (ख) नवीनीकरण समिति की सिफारिशों की कार्यान्वित ना करना

रेल मंत्रालय ने सरल तरीके से क्षेत्रीय रेलवे के रूप में आरडीएसओ को परिवर्तित करने के लिए और आरडीएसओ के नवीनीकरण की रूपात्मकता की गणना करने के लिए एक समिति का गठन किया (अगस्त 2002)। विक्रेता विकास/निरीक्षण और डिजाइन कार्यकलापों के नियमित कार्यों से आरडीएसओ को मुक्त करने का विचार था जिससे कि यह पूर्णरूप से अनुसंधान कार्य पर ध्यान केंद्रित कर सके।

अपनी रिपोर्ट में (मई 2003) नवीनीकरण समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ बताया कि:

- आरडीएसओ को मुख्य अनुसंधान संगठन होने के नाते अनुसंधान के अपने मुख्य कार्य पर ध्यान केंद्रित करना चाहिए।
- डिजाइन एवं विक्रेता विकास से संबंधित कार्य का चरणबद्ध तरीके से विकेंद्रीकरण किया जाना चाहिए जिससे कि आरडीएसओ को इस कार्यकलाप से मुक्त किर दिया जाएगा और यह अनुसंधान कार्य पर ध्यान दे सकेगा।
- डिजाइन एवं विक्रेता विकास स्टाफ को अन्य उत्पादन यूनिटों को हस्तांतरित किया जाना चाहिए।

उपरोक्त रिपोर्ट के आधार पर रेलवे बोर्ड ने सिफारिशों के कार्यान्वयन हेतु संबंधित रेलवे बोर्ड के निदेशालयों को निर्देश दिए (सितम्बर 2003)।

लेखापरीक्षा ने समिति की सिफारिशों के कार्यान्वयन का निर्धारण किया और पाया कि:

- 481 डिजाइन स्टाफ की कुछ संस्वीकृत क्षमता के प्रति 31 मार्च 2014 तक आरडीएसओ के 13 निदेशालयों में 408 अभी तक कार्य कर रहे थे। लेखापरीक्षा जांच पर प्रतिक्रिया में आरडीएसओ ने बताया (मार्च 2013) कि रेलवे बोर्ड से स्पष्ट निर्देशों के अभाव में डिजाइन स्टाफ के स्थानांतरण हेतु कार्रवाई नहीं की गई थी।
- डिजाइन स्टाफ के स्थानांतरण पर कार्रवाई करने की बजाय आरडीएसओ ने जनवरी 2004 से अक्टूबर 2014 के दौरान 133 डिजाइन स्टाफ की नई नियुक्तियां की जिसमें 31 अक्टूबर 2014 तक उनके वेतन एवं भत्तों के प्रति लगभग ₹ 14.05 करोड़ व्यय शामिल है।
- विक्रेता विकास स्टाफ के संबंध में 134 की संस्वीकृत क्षमता के प्रति 110 स्टाफ अगस्त 2014 तक आरडीएसओ में कार्य कर रहा था।

उपरोक्त से स्पष्ट है कि नवीनीकरण समिति की सिफारिशों के दस वर्षों के बीत जाने के बाद भी विक्रेता विकास और डिजाइन स्टाफ का विकेंद्रीकरण आरडीएसओ द्वारा नहीं किया गया था जिसके कारण आरडीएसओ अनुसंधान एवं विकास के अपने मुख्य उत्तरदायित्व पर ध्यान केंद्रीत करने में असमर्थ था।

#### 4.1.2.3 पूंजी की लागत अनुसंधान एवं विकास कार्यकलापों के अनुरूप नहीं थी

आरडीएसओ कार्यकलापों पर व्यय पूंजीगत लेखाशीर्ष पर प्रभारित है। आरडीएसओ में अनुसंधान कार्यकलापों की कार्यप्रणाली को सुधारने के लिए आरडीएसओ का पूंजीगत बजट पर्याप्त होना चाहिए। लेखापरीक्षा ने पाया कि (दिसम्बर 2005) की बैठक में अध्यक्ष रेलवे बोर्ड ने बताया कि भारतीय रेल के कुल व्यय के अनुपात में आरडीएसओ के व्यय केवल 0.2 प्रतिशत है जोकि काफी कम और भारतीय रेल की उत्पादकता, सुरक्षा और प्रवाह क्षमता को सुधारने के लिए कार्यो/परियोजनाओं हेतु अनुपयुक्त है। अपनी स्थिति रिपोर्ट में आरडीएसओ ने बताया (अप्रैल 2010) कि आरडीएसओ का पूंजीगत बजट भारतीय रेल के पूंजीगत बजट का लगभग 0.25 प्रतिशत है जोकि रेलवे जैसे प्रौद्योगिकी चालित उद्यम की अनुसंधान एवं विकास आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। आरडीएसओ ने यह भी बताया कि इसका पूंजीगत बजट सारे विश्व में लगभग 2-3 प्रतिशत के समान उद्यम औसत की तुलना में काफी कम है। तदनुसार आरडीएसओ ने पूंजीगत बजट को भारतीय रेल के पूंजीगत बजट के लगभग 2-3 प्रतिशत तक बढ़ाने का सुझाव दिया था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि एक तरफ आरडीएसओ ने बताया कि इसका पूंजीगत बजट काफी कम था और दूसरी तरफ आरडीएसओ ने मूल बजट आबंटन (ओबीए) की तुलना में संशोधित बजट आबंटन (आरबीए) के रूप में कम बजट की मांग की थी और यहां तक कि अंतिम बजट आबंटन (एफबीए) भी आरबीए से कम था, जिसे निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.3

(आकंड़े करोड़ में)

वर्ष	ओबीए	आरबीए	एफबीए
2010-11	78.00	41.91	40.60
2011-12	50.00	38.63	38.42
2012-13	51.11	51.19	51.19
2013-14	40.00	28.06	24.00
2014-15	25.00	25.00	19.25
<b>कुल</b>	<b>244.11</b>	<b>184.79</b>	<b>173.46</b>
<b>औसत</b>	<b>48.82</b>	<b>36.96</b>	<b>34.69</b>

स्रोत: आरडीएसओ के वित्त विभाग के अभिलेख

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि आरबीए के रूप में आरडीएसओ द्वारा मांगा गया बजट पांच वर्षों में से तीन वर्षों में ओबीए के बजट से कम (₹ 11.37 करोड़ और ₹ 36.09 करोड़ के बीच) था। यह भी देखा गया कि एफबीए

भी चार वर्षों में आरबीए से कम (₹ 0.21 करोड़ और ₹ 5.75 करोड़ के बीच) था। उपरोक्त पांच वर्षों के दौरान औसतन आरबीए; ओबीए से 32 प्रतिशत कम है और एफबीए; ओबीए से 42 प्रतिशत न्यूनतर है। इस तथ्य से यह स्पष्ट है कि आरडीएसओ द्वारा कम मांग किया गया और आबंटित पूंजीगत बजट वित्तीय बाधाओं के कारण आरडीएसओ कार्यकलापों में रूकावट पैदा कर सकता है।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि 2009-10 से 2013-14 की अवधि के दौरान आरएण्डडी कार्यकलापों पर आरडीएसओ द्वारा किया गया व्यय कुल व्यय का केवल 9 से 18 प्रतिशत था (राजस्व एवं पूंजीगत शीर्षों के अंतर्गत) जिसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.4

(₹ करोड़ में)

वर्ष	राजस्व शीर्ष के अंतर्गत व्यय	पूंजीगत शीर्ष के अंतर्गत व्यय	कुल व्यय	आरएण्डडी के अंतर्गत व्यय	कुल व्यय में से आरएण्डडी पर किए गए व्यय की प्रतिशतता
2009-10	145.99	43.56	189.55	23.0	12
2010-11	122.23	43.91	166.14	29.53	18
2011-12	134.59	38.91	173.50	31.24	18
2012-13	149.36	52.44	201.80	33.63	17
2013-14	162.01	24.50	186.51	18.64	9

स्रोत: आरडीएसओ के बिल विभाग के अभिलेख

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि आरएण्डडी कार्यकलापों पर आरडीएसओ द्वारा किए गए कुल व्यय का अनुपात काफी कम था और बढ़ती आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं था। इसके परिणामस्वरूप आरडीएसओ के आरएण्डडी प्रयास त्रुटिपूर्ण थे।

#### 4.1.2.4 विक्रेता विकास कार्यकलाप

आरडीएसओ के कार्यों में सुरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित वस्तुओं की खरीद हेतु नए विक्रेताओं का पंजीकरण करना भी शामिल है। क्षेत्रीय रेलवे की उत्पादन इकाइयां भी सुरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित वस्तुओं के लिए विक्रेताओं के पंजीकरण हेतु उत्तरदायी हैं। क्षेत्रीय रेलवे एवं उत्पादन इकाइयां आरडीएसओ/उत्पादन इकाइयों द्वारा पंजीकृत विक्रेताओं से सुरक्षा एवं सुरक्षा से संबंधित वस्तुओं की खरीद के लिए आवश्यक हैं।

विक्रेताओं के नए पंजीकरण के लिए दिशानिर्देशों को भारतीय मानदंड संगठन (आईएसओ) द्वारा निर्धारित किया गया है जिसमें विक्रेताओं के पंजीकरण और

उनके उन्नयन तथा अपनयन हेतु प्रक्रिया को शामिल किया गया है। आरडीएसओ में विक्रेता विकास के लिए आरएसओ दिशानिर्देशों में उल्लिखित प्रक्रिया को नीचे दिया गया है:

- रूचि-प्रकटन (इओआई) को तीन विक्रेताओं से कम को लेकर सभी अनुमोदित सुरक्षा एवं सुरक्षा संबंधी वस्तुओं के लिए समाचार पत्रों (प्राथमिकता से त्रैमासिक आधार पर) में प्रकाशित किया जाता है। इओआई के ब्यौरों को आरडीएसओ वेबसाइट पर भी डाला जाता है।
- इओआई पर प्रक्रिया में विक्रेता संबंधित मद्दों के लिए अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं के रूप में पंजीकरण के लिए आवेदन करते हैं।
- नए पंजीकरण को आईएसओ दिशानिर्देशों में निर्धारित पात्रता मानदंड को पूरा करने के बाद दो वर्षों की अधिकतम अवधि के लिए भाग-II विक्रेता के रूप में दिया जाता है। नवीकृत पंजीकरण (दूसरा एवं आगामी) तीन वर्षों की अवधि के लिए वैध है।
- विक्रेताओं को उनके अनुभव (न्यूनतम निर्दिष्ट गुणवत्ता को पूरा करने के बाद पिछला निरीक्षण प्रमाणपत्र जारी करने की तारीख से एक वर्ष या 15 माह की न्यूनतम अवधि) के आधार पर भाग-I विक्रेता के रूप में अपग्रेड किया जाता है। तथापि, विक्रेता की असंतोषजनक गुणवत्ता/कार्यकुशलता हेतु आरोग्य प्रतिकूल निष्पादन पर उन्नयन के समय विचार किया जाना है।
- विक्रेता को खराब प्रदर्शन, गैर-अनुरूपता, अनुमोदित क्यूएपी का अननुपालन आदि के आधार पर अपनयन या अस्थायी/स्थायी रूप से डिलिस्ट किया जा सकता है।

लेखापरीक्षा ने आरडीएसओ के निदेशालय में अनुरक्षित विक्रेता विकास के अभिलेखों की जांच की। इस संबंध में विस्तृत निष्कर्षों पर नीचे चर्चा की गई है।

#### (क) रूचि प्रकटन (इओआई) को जारी ना करना

आरडीएसओ के अभिलेखों से पता चला कि समीक्षा अवधि (2008-09 से 2013-14) के दौरान 118 इओआईज को आरडीएसओ द्वारा इसके वेबसाइट पर प्रकाशित किया गया था। तथापि, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल एवं सिग्नलिंग के संबंध में 51 एकल विक्रेता 2008 से निरंतर थे। छह वर्षों से अधिक से इन वस्तुओं के लिए एकल विक्रेताओं के बावजूद कोई इओआईज समाचार पत्रों में या आरडीएसओ वेबसाइट पर प्रकाशित नहीं की गई है।

यह स्पष्ट है कि आरडीएसओ एकल विक्रेताओं के मध्य एकाधिकार की प्रवृत्ति के विकास के जोखिम को अपरिहार्य बनाते हुए इओआई जारी करने हेतु आईएसओ द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों का पालन नहीं कर रहा था।

**(ख) आरंभिक विकास, उन्नयन, नवीकरण, डिलिस्टिंग आदि में विसंगतियां**

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित नमूना के आधार पर 2008-09 से 2013-14 तक की अवधि के दौरान आरडीएसओ के विक्रेता प्रबंधन की प्रक्रिया की समीक्षा की:

**तालिका 4.5**

विक्रेता की श्रेणी	विक्रेताओं की कुल संख्या	लेखापरीक्षा द्वारा चयनित नमूना
पंजीकरण विक्रेताओं की कुल संख्या	515	50
डिलिस्टिड/अपनयन किए गए विक्रेताओं की कुल संख्या	386	20
नवीनीकरण मामलों की कुल संख्या	2392	50
उन्नयन किए गए विक्रेताओं की कुल संख्या	257	20

समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

यद्यपि आरडीएसओ में विक्रेताओं के आरंभिक पंजीकरण, अयनयन और डिलिस्टिंग के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों (पैरा 7.4 में उल्लिखित) का पालन किया जा रहा था फिर भी दो विक्रेताओं के उन्नयन में प्रक्रियात्मक चूक देखी गई थी। इसके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

- एक फर्म<sup>76</sup> को दो वर्षों की अवधि के लिए उच्च क्षमता के हाइटेरल अपर लॉअर वाशरर्स की आपूर्ति के लिए भाग-II विक्रेता के रूप में आरडीएसओ द्वारा पंजीकृत (जून 2007) किया गया था। फर्म ने इस तथ्य के बावजूद भाग-I हेतु उन्नयन के लिए आवेदन किया था (सितम्बर 2009) कि भाग-II के लिए पंजीकरण जून 2009 में समाप्त हो चुका था और इसे नवीकरण की आवश्यकता थी। तथापि, आरडीएसओ ने फर्म द्वारा स्वयं एकत्र की गई छह क्षेत्रीय रेलवे की निष्पादन रिपोर्टों के आधार पर भाग-I विक्रेता के रूप में फर्म का उन्नयन कर दिया था (दिसम्बर 2009)। यह निर्धारित दिशानिर्देशों को विरुद्ध था जिसके अनुसार उन्नयन हेतु विचार करते समय प्रेषितियों (क्षेत्रीय

<sup>76</sup> मै. कॉलस्टर स्टील लिमिटेड, कोलकाता

रेलवे) से आरडीएसओ द्वारा विक्रेताओं के निष्पादन को एकत्र किया जाना चाहिए।

उपरोक्त तथ्य दर्शाते हैं कि आरडीएसओ ने किसी क्षेत्रीय रेलवे से अपेक्षित कोई भी प्रत्यक्ष फीड बैक प्राप्त किए बिना और इस तथ्य की अवहेलना करते हुए कि भाग-II विक्रेता के रूप में फर्म की अनुमोदित अवधि पहले ही समाप्त हो चुकी थी, फर्म का उन्नयन कर दिया इससे फर्म को अनुचित लाभ पहुंचाया गया।

- (ii) एक अन्य मामले में एक्सिल बॉक्स बैरिंग की आपूर्ति के लिए भाग-I के रूप में पंजीकृत एक फर्म<sup>77</sup> का क्षेत्रीय रेलवे की खराब रिपोर्टों के आधार पर एक वर्ष की अवधि के लिए भाग-II हेतु अपनयन कर दिया गया था (अक्टूबर 2008)। इस तथ्य के बावजूद, कि फर्म की विफलता 2008 से 2010 के दौरान जारी रही, आरडीएसओ ने इस आधार पर भाग-I हेतु फर्म का उन्नयन कर दिया (2009) कि भाग-I में केवल एक फर्म थी और पिछली अवधियों की तुलना में 2009-10 के दौरान बैरिंग में खराबी में काफी कमी आई थी। आरडीएसओ का यह कार्य विक्रेताओं उन्नयन हेतु निर्धारित दिशानिर्देशों को विरुद्ध था जिसमें उन्नयन के समय पर विक्रेताओं के किसी प्रतिकूल निष्पादन को नहीं देखा जाना चाहिए। इससे भी फर्म को अनुचित लाभ पहुंचाया गया था।

#### 4.1.2.5 आरडीएसओ की बजाय विक्रेता विकास कार्यकलापों पर अधिक बल देना।

भारतीय रेल का मुख्य अनुसंधान संगठन होने के नाते आरडीएसओ के मुख्य कार्य के रूप में अनुसंधान एवं विकास (आरएण्डडी) को परिकल्पित किया गया है। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि 2008-14 की अवधि के दौरान आरडीएसओ को विक्रेता विकास कार्यकलापों में मुख्य रूप से संलिप्त पाया गया और आरएण्डडी पर नहीं। यह इस तथ्य से उदाहरण देकर समझाया गया है कि 31-12-2014 को 999 मर्दों के लिए आरएण्डडी के पास 3468 विक्रेता पंजीकृत थे। इसके अलावा, समीक्षा अवधि के दौरान आरडीएसओ ने 515 भाग-II विक्रेताओं को पंजीकृत, 386 विक्रेताओं को डिलिस्टिड/अपनयन, भाग-II से भाग-I में 257 विक्रेताओं का उन्नयन तथा 2392 विक्रेताओं का नवीकरण किया था। इन विक्रेता विकास कार्यकलापों के लिए आरडीएसओ के 32 निदेशालयों में 14 सक्रियता से शामिल

<sup>77</sup> मै. एनईआई, ज्यपुर

थे। इसके अलावा, विक्रेता विकास तथा डिजाइन कार्यकलापों का विकेंद्रीकरण नवीकरण समीति की सिफारिशों के अनुसार आरडीएसओ द्वारा नहीं किया गया था जैसाकि पिछले पैरा 4.1.3.2 (ख) में भी बताया गया है।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आरडीएसओ आरण्डडी कार्यकलापों को करने के लिए आवश्यक तकनीकी श्रमबल से पर्याप्त रूप से सज्जित नहीं था। घरेलू क्षमता एवं विशेषज्ञों के निर्माण की बजाय आरडीएसओ ने विभिन्न आईआईटीज/विदेशी सत्वों के साथ समझौता ज्ञापन किए और समीक्षा अवधि के दौरान 48 आरण्डडी कार्यकलापों को आऊटसोर्स किया जिन्हे आरडीएसओ का मुख्य कार्य माना जाता था। इन तथ्यों को पैरा 4.1.3.2 (क) में भी बताया गया है। लेखापरीक्षा ने आगे बताया कि आरडीएसओ द्वारा आरण्डडी कार्यकलापों पर किए कुल व्यय का अनुपात पैरा 4.1.3.3 में निर्दिष्ट की गई बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त था।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि मुख्य आरण्डडी कार्यकलापों पर ध्यान केंद्रित करने की बजाय आरडीएसओ मुख्य रूप से विक्रेता विकास के सहायक और गौण कार्यों और आहरणों एवं विनिर्देशों जैसे अन्य साधारण कार्यकलापों में लगा हुआ था। यह आरडीएसओ द्वारा किए जाने वाले आरण्डडी कार्यकलापों की गुणवत्ता एवं मात्रा तथा भारतीय रेल के तकनीकी उन्नयन एवं आधुनिकीकरण में इसके समस्त योगदान को प्रभावित कर सकता है।

#### 4.1.3 निष्कर्ष

आरडीएसओ में 58 चिन्हित आरण्डडी परियोजनाओं में से 17 को पूरा करने में काफी विलम्ब (तीन से 82 माह के बीच) देखे गए थे। पूरी की गई परियोजनाओं के गैर-कार्यान्वयन के मामलें (सितम्बर 2009 और दिसम्बर 2010) भी देखे गए थे जिसके परिणामस्वरूप नई प्रौद्योगिकियों के विकास पूराने हो सकते हैं। रेलवे को परियोजनाओं के समय पर समापन/कार्यान्वयन के लिए प्रणाली में प्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

पर्याप्त देशी योग्यता प्राप्त अनुसंधान विशेषज्ञों की कमी ने आरडीएसओ को बाहरी एजेंसियों से परामर्श कार्य पर निर्भर करने के लिए दबाव डाला जिसके कारण आरडीएसओ पर वित्तीय भार वृद्धि के अलावा परियोजना समापन/कार्यान्वयन में विलंब हुआ। वर्षों से आरडीएसओ, रेलवे बोर्ड की सिफारिशों/अनुदेशों की पूनरावर्ती के बावजूद आरण्डडी कार्यकलापों पर कम और विक्रेता विकास/निरीक्षणों एवं डिजाइन कार्यकलापों जैसे सहायक कार्यों पर अधिक ध्यान केंद्रण करता है।



आरडीएसओ को मुख्य आरण्डडी कार्यकलापों पर अपने पूंजीगत व्यय को बढ़ाना चाहिए जिससे कि आरण्डडी के इसके मुख्य कार्यकलापों पर उचित बल दिया जा सके।

मामले को फरवरी 2015 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## 4.2 रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला की कार्यप्रणाली

### मुख्य बातें

रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला, भारतीय रेल की कोच उत्पादन इकाई, को 1986 में स्थापित किया गया था। डिब्बों के डिजाइन, विकास एवं विनिर्माण की जिम्मेदारी इसे सौंपी गई है। आरंभ में उत्पादन क्षमता 1000 कोच प्रति वर्ष थी जो 2010 में बढ़ कर 1500 कोच प्रति वर्ष हो गई थी।

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला प्रति वर्ष 1500 कोचों से अधिक का विनिर्माण करता है जिसमें लगभग 470 एलएचबी कोच शामिल हैं। यह अत्याधिक संयंत्र तथा लेजर कटिंग प्लाजमा कटिंग, रोबोटाइज्ड कटिंग तथा स्पॉट वेल्डिंग सुविधाओं जैसी विशेष सुविधाओं वाली मशीनरी से सज्जित है।

लेखापरीक्षा आरसीएफ की कार्यप्रणाली पर संसाधनों के उचित आबंटन तथा उपयोगिता, उत्पादन कार्यकलापों में दक्षता और मॉनीटरिंग प्रणाली की प्रभावकारिता को सुनिश्चित करने के लिए बजटिंग एवं लेखाकरण प्रक्रियाओं की सटीकता के निर्धारण के उद्देश्यों के साथ की गई थी।

कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्षों का उल्लेख निम्नानुसार है :

- मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोजन को उत्पाद की लागत का घटक माना जाता है। कोचों की लागत पर अधिक डीआरएफ के भारण के परिणामस्वरूप कोचों की लागत में वृद्धि और 2011-12 से 2013-14 के दौरान ₹ 3.31 करोड़ के लाभांश का परिहार्य भुगतान हुआ।

(पैरा 4.2.6.1 ख)

- वार्षिक रौलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों, जिन्हें कम से कम दो वर्ष पूर्व बनाया जाना था, को रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्ब से अंतिम रूप दिया गया था। आरसीएफ के कोच उत्पादन कार्यक्रम के रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदन में समान विलम्ब देखे गए थे। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने इसके द्वारा अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम के संबंध में निरंतर परिवर्तन किए थे जैसाकि वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 में देखा गया। अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में किए गए परिवर्तनों के परिणामस्वरूप ₹ 31.93 करोड़ मूल्य की वस्तुएं/सामग्रियां अनुपयोगी पड़ी रही।

(पैरा 4.2.6.2)

- एलएचबी स्टेनलेस स्टील कोचों के उत्पादन के लिए पूर्ण अंतरण हेतु परियोजना को अप्रैल 2008 में शुरू किया गया था। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने अपनी रिपोर्ट में सुरक्षा कारणों से एलएचबी प्रकार के कोच उत्पादन में पूर्ण अंतरण एवं पारम्परिक प्रकार के कोचों के उत्पादन को रोकने की सिफारिश की थी (फरवरी 2012)। परियोजना असफल रही क्योंकि आरसीएफ अब तक किसी भी उत्पादन वर्ष में 470 एलएचबी कोचों से अधिक का विनिर्माण करने में समर्थ नहीं था और आरसीएफ में उत्पादित अधिकतर कोच अभी भी पारम्परिक प्रकार के थे जो पारम्परिक कोचों को चरणबद्ध तरीके से हटाने के उद्देश्य के विरुद्ध थे।

(पैरा 4.2.6.2 क)

- राइट्स/आरडीएसओ द्वारा भंडारों का पूर्व-निरीक्षण सामग्रियों की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए था। राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षण की गई वस्तुओं का आरसीएफ द्वारा निरस्तीकरण के मामले लेखापरीक्षा संवीक्षा के दौरान देखे गए थे। कई मामलों में आपूर्तिकर्ताओं द्वारा त्रुटियों को आशोधित किया गया था या निरस्त सामग्री की लागत को वसूल किया गया था। राइट्स/ आरडीएसओ जैसी प्रतिष्ठित एजेंसियों द्वारा निरीक्षण एवं प्रमाणित किए जाने के बाद आपूर्ति सामग्री के निरस्तीकरण के मामले त्रुटिपूर्ण निरीक्षण प्रक्रिया को दर्शाते हैं।

(पैरा 4.2.6.7 ख)

- तकनीकी संवर्ग में श्रमबल की कमी से तकनीशियों एवं पर्यवेक्षकों, जिसके लिए उच्चतर तकनीकी योग्यता अपेक्षित है और जिन्हें रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा भर्ती किया जाता है, के स्थान पर पूरक के रूप में महाप्रबंधक द्वारा अधिक ग्रुप-‘डी’ स्टाफ की नियुक्ति द्वारा लपरवाहीपूर्ण से डील किया गया था।

(पैरा 4.2.6.8 ख)

- सभी तैयार कोचों को उनके विनिर्माण के आद शीघ्र ही आबंटी क्षेत्रीय रेलवे को भेजा जाना आवश्यक है। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 286 विनिर्मित कोचों को समय पर नहीं भेजा गया और निर्धारित समय सीमा से परे एक से दस माह के बीच की अवधियों के लिए रोका गया था। तैयार कोचों के प्रेषण में इस विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 414.40 करोड़ का निवेश निष्फल रहा। इसके कारण ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई जो अप्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र को दर्शाती है।

(पैरा 4.2.6.9 क)

- ₹21.53 करोड़ मूल्य के भंडार घटक 36 माह से अधिक समय से बिना निर्गम के अनुपयोगी पड़े हुए थे। इन वस्तुओं को स्क्रेप या उपयोज्य घोषित नहीं किया गया था क्योंकि सर्वेक्षण समिति ने इन वस्तुओं का सर्वेक्षण नहीं किया था जिसके परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व को लाभांश के परिहार्य भुगतान के अलावा वस्तुओं का निस्तारण नहीं हुआ।

(पैरा 4.2.6.9 ख)

#### 4.2.1 प्रस्तावना

1981 से पूर्व देश में केवल तीन यात्री कोच फैक्ट्रियां, अर्थात् इटीग्रल कोच फेक्ट्री पेराम्बुर; भारत अर्थमुवर्स लि. बेंगलोर और जेसप एण्ड कम्पनी लि कलकला, थी। इनकी उत्पादन क्षमता क्रमशः 800 कोच, 300 से 400 कोच और 250 कोचों की थी। भारतीय रेल के लिए कोचों की वार्षिक आवश्यकता का निर्धारण रेलवे सुधार समिति द्वारा 2620 कोच प्रतिवर्ष पर किया गया था जबकि उत्पादन क्षमता केवल 1400 कोच प्रति वर्ष थी। 1220 कोच प्रतिवर्ष की कमी को 200 अतिरिक्त कोचों के विनिर्माण हेतु आईसीएफ की वार्षिक उत्पादन क्षमता को बढ़ाने और कपूरथला में 1000 कोच प्रतिवर्ष की उत्पादन क्षमता के साथ नई फेक्ट्री की स्थापना द्वारा पूरा करने का प्रस्ताव रखा गया था। रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल के लिए कोच उत्पादन इकाई की स्थापना करने के लिए 1981 में निर्णय लिया, तदनुसार कपूरथला में रेल कोच फेक्ट्री (आरसीएफ/कपूरथला) को 1000 कोच प्रतिवर्ष की प्रतिष्ठापित क्षमता के साथ 1986 में स्थापित किया गया था। पहले कोच को 31 मार्च 1988 को बनाया गया था और इसके बाद इसके उत्पादन में दिसम्बर 2006 में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत ₹ 55.42 करोड़ की लागत पर विस्तारण योजना-I<sup>78</sup> के अंतर्गत 1000 से 1400 तक उत्तरोत्तर वृद्धि की गई थी। प्रतिष्ठापित क्षमता को ₹ 37.97 करोड़ की संस्वीकृत लागत पर अप्रैल 2008 में विस्तारण परियोजना-II<sup>79</sup> अंतर्गत 1500 कोच प्रतिवर्ष तक बढ़ाया गया था।

<sup>78</sup> पिन बुक 2005-06 की मद सं.5 के अंतर्गत संस्वीकृत। आरसीएफ एवं मै. इरकोन के बीच ठेका 12/12/2006 को किया गया था।

<sup>79</sup> पिन बुक 2008-09 की मद सं. 4 के अंतर्गत संस्वीकृत। आरसीएफ एवं मै. राइट्स के बीच ठेका 19/04/2008 को किया गया था:

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला वर्तमान में 1500 कोच<sup>80</sup> प्रतिवर्ष से अधिक का विनिर्माण कर रही है जिसमें लगभग 325 से 470 एलएचबी<sup>81</sup> कोच शामिल हैं। चूंकि उत्पादन मार्च 1988 में आरंभ हो गया था, आरसीएफ मार्च 2014 तक भारतीय रेल के लिए 28,863 कोचों का विनिर्माण कर चुकी है यह अत्याधुनिक संयंत्र तथा लेजर कटिंग, प्लाजमा कटिंग, रोबोटाइज्ड वेल्डिंग और स्पॉट वेल्डिंग सुविधाओं जैसी विशेष सुविधाओं से युक्त है।

आरसीएफ के लिए बजट का प्रावधान रोलिंग स्टॉक के अंतर्गत मांग सं. 16 में किया गया है। पिछले तीन वर्षों (2011-12 से 2013-14) के दौरान वार्षिक बजट आबंटन ₹ 2049 करोड़ से ₹ 2325 करोड़ के बीच था। आरसीएफ के सकल बजट के 66 प्रतिशत से 70 प्रतिशत को कोचों के विनिर्माण हेतु कच्चा माल की खरीद, 13 प्रतिशत से 15 प्रतिशत को श्रमबल को भुगतान तीन प्रतिशत से छह प्रतिशत को नई परिसम्पतियों के निर्माण पर खर्च किया जाता था और शेष उपरि-शीर्ष थे।

आरसीएफ/कपूरथला की कार्यप्रणाली पर कोई विस्तृत अध्ययन हाल ही में नहीं किया गया है। इसलिए, आरसीएफ, कपूरथला की कार्यप्रणाली पर समीक्षा करना उचित माना गया है। क्योंकि सभी कार्यकलाप अर्थात डिजाईनिंग, नियोजन, कोचों का विनिर्माण, सामग्री की खरीद और परियोजना प्रबंधन आदि को इसके प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत किया जाता है।

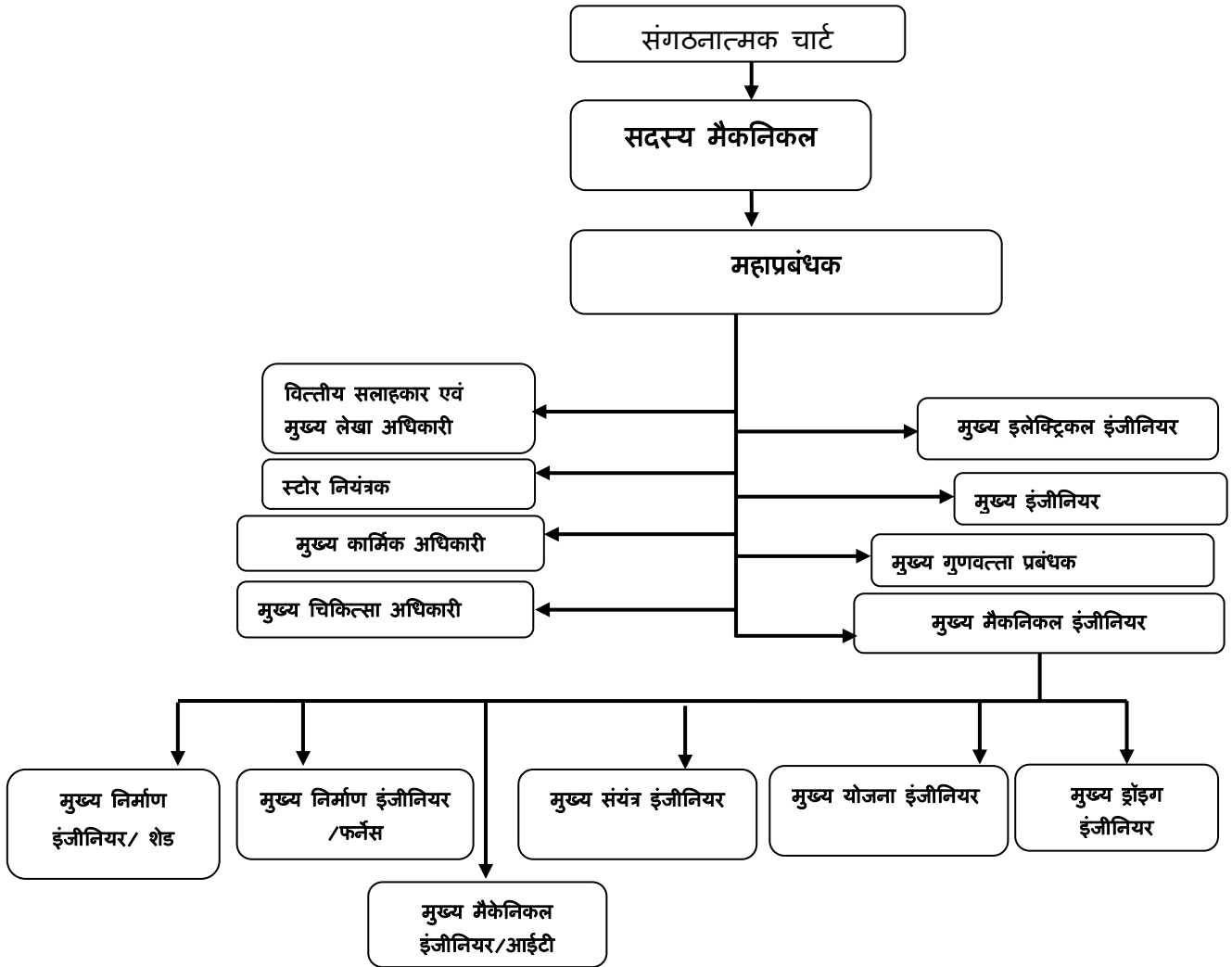
#### 4.2.2 संगठनात्मक अवसरचना

आरसीएफ की अध्यक्षता महाप्रबंधक द्वारा की जाती है जोकि प्रत्यक्ष रूप से रेलवे बोर्ड में सदस्य मैकेनिकल के नियंत्रणाधीन कार्य करता है। उसकी सहायता

<sup>80</sup> (क) पारम्परिक कोच: जीएस, एससीएन, वीपीयूएचएक्स, एसएलआरडी/एसएलआर, एमईएमयू/एमसी, एमईएमयू एमसी (एफटीएम), एमईएमयू टीसी, डब्ल्यूजीएसीसीएन, एसीसीएन, एवं एसीसीडब्ल्यू (बी): एलएचबी कोचिस: एलडब्ल्यूएफसीजेडएसी, एलएफसीडब्ल्यूएसी, एलडब्ल्यूएससीएसी, एलडब्ल्यूएलआरआरएम, एलडब्ल्यूएफएसी, एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू, एलडब्ल्यूएसीसीएन, एलडब्ल्यूसीबीएसी, एलडब्ल्यूसीजेडडीएसी, एलडब्ल्यूएससीएन, एलडब्ल्यूएससीजेड, एलजीएस

<sup>81</sup> जर्मनी की लिंक हाफमेन-बोश (एएलएसटीओएम द्वारा भार ग्रहण करने के बाद 1998 में एएलएसटीओएम एलएचबी जीएमबीएस नाम रखा गया) द्वारा विकसित किए गए लिंक हाफमेन बोश कोच। आरंभ में कुछ एसी कोचों की जर्मनी से आयात किया गया था। किन्तु प्रौद्योगिकी के हस्ताक्षर के बाद आरसीएफ ने 2001502 से एलएचबी कोचों का विनिर्माण शुरू कर दिया था।

मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, सिविल इंजीनियरिंग, स्टोर्स, कार्मिक, चिकित्सा, आईटी, गुणवत्ता नियंत्रण और लेखाओं के विभागाध्यक्षों द्वारा की जाती है।



#### 4.2.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं कार्यप्रणाली

महाप्रबंधक, आरसीएफ, कपूरथला की विभागवार गतिविधियों की लेखापरीक्षा में जांच की गई थी। 2011-12 से 2013-14 तक के पिछले तीन वर्षों की अवधि को कवर करते हुए नियोजन, प्रचालन और विनिर्माण, डिजाइन, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, स्टोर्स, गुणवत्ता एवं लेखा विभागों से संबंधित प्रासंगिक फाइलों तथा अभिलेखों की भी जांच की गई थी।

#### 4.2.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

इस लेखापरीक्षा का उद्देश्य उचित आश्वासन प्राप्त करना था कि क्या:-

- निधियों के उचित आबंटन तथा उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए निर्धारित बजटिंग एवं लेखाकरण प्रक्रियाओं<sup>82</sup> का पालन किया गया था;
- उत्पादन कार्यकलाप नियोजित थे और प्रभावी सामग्री प्रबंधन के साथ कार्यान्वित किए गए थे तथा संयंत्र एवं मशीनरी की खरीद उचित रूप से की गई थी। गुणवत्ता नियंत्रण की प्रभावी प्रणाली मौजूद थी और यह कि कोचों में खराबी के बारे में उपयोक्ताओं की शिकायतों को शीघ्रता से निपटाया जा रहा था। अपेक्षित श्रमबल मौजूद था और उसका कुशलता से उपयोग किया जा रहा था;
- एक प्रभावी मॉनीटरिंग एवं अंतरिक नियंत्रण प्रणाली मौजूद थी।

#### 4.2.5 लेखापरीक्षा मानदंड

यह लेखापरीक्षा वित्त विभाग, लेखा विभाग, मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के प्रासंगिक पैराओं के प्रावधानों, भंडार संहिता के साथ-साथ रेल मंत्रालय और आरडीएसओ<sup>68</sup> द्वारा समय समय पर जारी किए गए अनुदेशों/आदेशों के संदर्भ में कि गई थी।

#### 4.2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

##### 4.2.6.1 वित्तीय प्रबंधन

रेल मंत्रालय के अंतर्गत उत्पादन इकाई पर लागू वित्तीय एवं अन्य संबंधित संहिताओं में निर्दिष्ट नियम एवं प्रावधान आरसीएफ/कपूरथला के लेखाओं एवं बजट हेतु इस पर लागू है। आरसीएफ को निधियां कोचों के विनिर्माण हेतु तीन-उप शीर्षों अर्थात् 1700<sup>84</sup>, 7200<sup>85</sup> एवं 7300<sup>86</sup> के अंतर्गत मांग सं.-16 रॉलिंग स्टॉक के अंतर्गत आबंटित की जाती है जबकि अवसंरचना के निर्माण और

<sup>82</sup> भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड I के अध्याय-III, मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय-XV, स्टोर्स विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय-XXXI एवं इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के अध्याय-VI में निर्दिष्ट नियम एवं प्रक्रिया

<sup>83</sup> अनुसंधान डिजाईन एवं मानदंड संगठन

<sup>84</sup> भंडार उचंत: विनिर्माण के उद्देश्य हेतु वस्तुओं की खरीद

<sup>85</sup> विनिर्माण उचंत: विनिर्माण कार्यकलाप से संबंधित सभी व्यय

<sup>86</sup> विधि अग्रिम: निर्माण हेतु वस्तुओं को जारी करना

परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन के लिए निधियों को पूंजीगत एवं मूल्यहास आरक्षित निधि (योजना शीर्ष 7100<sup>87</sup>, 3600<sup>88</sup>, 4100<sup>89</sup>, 4200<sup>90</sup>, और 6400<sup>91</sup>) के अंतर्गत आबंटित किया जाता है। 2011-12 से 2013-14 के दौरान मांगी गई निधियों मूल बजट आबंटन, अंतिम बजट आबंटन के साथ-साथ वास्तविक व्यय के ब्यौरें निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.6

(₹ करोड़ में)

वर्ष	मांगी गई निधियां	संशोधित बजट अनुमान	अंतिम बजट आबंटन	वास्तविक व्यय	आधिक्य (+)/सौपी गई राशि (-)	
					डब्ल्यू.आर.टी अंतिम आबंटन एवं वास्तविक व्यय	डब्ल्यू.आर.टी मांगी गई निधियां एवं वास्तविक व्यय
2011-12	2046.70	2012.03	2049.12	2096.47	(+) 84.44	(+) 49.77
2012-13	2342.39	2290.19	2324.72	2327.66	(+) 37.47	(-) 14.73
2013-14	2549.35	2276.18	2194.00	2193.08	(-) 83.10	(-) 356.27

स्रोत: आरसीएफ/कपूरथला के बजट एवं बही अनुभाग के अभिलेख

यह पाया गया कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 में वास्तविक व्यय आबंटित बजट से अधिक था जबकि 2013-14 के दौरान आबंटित निधियां शेष बच गई थी। बजट प्रावधानों के संदर्भ में वास्तविक व्यय में भिन्नता के लिए आरसीएफ प्रशासन द्वारा बताए गए कारणों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 4.7

वर्ष	बजट प्रावधानों के आधिक्य में या वास्तविक के बजट प्रावधानों से कम हुए व्यय के कारण
2011-12	उत्पादन योजना में परिवर्तन तथा डीआरएफ में अधिक विनियोजन के कारण वर्ष के अंत में सामग्री की खरीद
2012-13	मशीनों एवं सामग्रियों की खरीद के आधार पर कोफमो, डीजीएस एण्ड डी एवं मध्य रेलवे से अप्रत्याशित डेबिटों (भुगतान हेतु मांग) की प्राप्ति
2013-14	उत्पादन योजना में परिवर्तन के कारण

<sup>87</sup> कम्प्यूटरीकरण: कम्प्यूटर हार्डवेयर, सॉफ्टवेयर, सर्वर आदि से संबंधित व्यय

<sup>88</sup> अन्य इलेक्ट्रिकल कार्य: टारूनशीप एवं सर्विस बिल्डिंग आदि के विद्युतीकरण से संबंधित व्यय

<sup>89</sup> मशीनरी एवं संयंत्र: संयंत्र एवं मशीनरी की खरीद से संबंधित व्यय

<sup>90</sup> उत्पादन इकाइयों सहित कार्यशालाएं: कार्यशाला एवं उत्पादन इकाई की अवसंरचना से संबंधित व्यय

<sup>91</sup> अन्य विशेष कार्य: कार्य जिन्हे अन्य योजना शीर्षों पर प्रभारयोग्य की श्रेणी में नहीं रखा गया है।



इसके अलावा, मांगी की गई निधि और वास्तविक व्यय के बीच ₹ 14.73 करोड़ से ₹ 356.27 करोड़ के बीच का अंतर देखा गया था जो दर्शाता है कि निधियों की आवश्यकता का उचित रूप से निर्धारण नहीं किया गया था।

#### (क) कोचों के विनिर्माण के लिए बजट

विनिर्माण कार्यकलाप हेतु बजट अनुमान को अस्थायी उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर तैयार किया जाता है और संशोधित अनुमान के समय इसे अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर आशोधित किया जाता है। बीई तथा आरई स्तरों पर कोचों की संख्या के संदर्भ में विनिर्माण बजट की वर्षवार स्थिति तथा समीक्षा अवधि से संबंधित विनिर्मित कोचों पर वास्तविक व्यय को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका-4.8

बजट आंकड़े ₹ हजार में

विवरण	एलएचबी कोच		पारम्परिक कोच		शैल		कुल	
	कोचों की संख्या	राशि	कोचों की संख्या	राशि	शैलों की संख्या	राशि	कोचों एवं शैलों की संख्या	राशि
<b>वर्ष: 2011-12</b>								
बीई	426	9284838	1158	9255162	0	0	1584	18540000
आरई	426	9520814	1158	9379505	0	0	1584	18900319
वास्तविक	326	7851854	1159	10022633	71	867016	1556	18741503
<b>वर्ष: 2012-13</b>								
बीई	693	13934059	891	6967621	0	0	1584	20901680
आरई	505	10980375	1122	9688504	45	576290	1672	21245169
वास्तविक	470	10125240	1160	9993205	38	522249	1668	20640694
<b>वर्ष: 2013-14</b>								
बीई	450	10298038	1100	10302573	100	1359074	1650	21959685
आरई	375	8300410	1206	10134494	157	2218974	1738	20653878
वास्तविक	387	8478681	1164	9920567	159	1772320	1710	20171568

स्रोत: आरसीएफ/कपूरथला के कार्यशाला अनुभाग के अभिलेख

उपरोक्त से यह देखा गया कि प्रत्येक वर्ष विनिर्मित किए जाने वाले एलएचबी कोचों की संख्या के संदर्भ में मांगे गए बजट और उनकी संख्या के संदर्भ में विनिर्मित किए गए वास्तविक एलएचबी कोचों के लिए किए गए डेबिट (किया

गया व्यय) के बीच काफी अंतर था। यह निष्कर्ष निकाला गया कि कोच विनिर्माण हेतु बजट आवश्यकता की तैयारी वास्तविक नहीं थी।

### (ख) मूल्यहास आरक्षित निधि का अधिक विनियोजन

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) परिसम्पत्तियों की प्रतिस्थापन लागत को वहन करती है। इस उद्देश्य हेतु डीआरएफ में विनियोजन प्रत्येक वर्ष किया जाता है। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों<sup>92</sup> के अनुसार मशीनरी तथा संयंत्र (एम एण्ड पी) पर मूल्यहास प्रावधान परिसम्पत्ति मूल्य के 4 प्रतिशत तथा सिविल इंजीनियरिंग परिसम्पत्तियों पर 1.25 प्रतिशत पर होना चाहिए। इसलिए मूल्यहास की वास्तविक गणना और डीएफआर में इसका सही विनियोजन उत्पाद, नामतः कोचों की सही लागत की गणना करने के लिए आवश्यक है। आरसीएफ कपूरथला में, रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेशों का पालन नहीं किया गया था और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान ₹ 82.71 करोड़ का अधिक विनियोजन डीआरएफ में किया गया था जो निम्नानुसार है:

तालिका 4.9

वर्ष	डीआरएफ में अधिक विनियोजन (₹ में)
2011-12	33,40,76,878
2012-13	26,22,94,737
2013-14	23,06,85,305
<b>कुल</b>	<b>82,70,56,920</b>

स्रोत: संबंधित वर्ष के विनियोजन लेखा तथा लेखापरीक्षा द्वारा की गई गणना

चूंकि डीआरएफ में विनियोजन को उत्पाद की लागत का घटक माना जाता है, इसलिए इसके परिणामस्वरूप 2011-12 से 2013-14<sup>93</sup> के दौरान सामान्य राजस्वों<sup>94</sup> को ₹ 3.31 करोड़ के लाभांश<sup>95</sup> के भुगतान के प्रति देयता में परिहार्य वृद्धि के अलावा कोचों की लागत में अनावश्यक वृद्धि हुई।

<sup>92</sup> पत्र सं. 86-बी-314 (पीटी) दिनांक 28.08.1987

<sup>93</sup> 4 प्रतिशत प्रति वर्ष की लाभांश की वर्तमान दर के आधार पर

<sup>94</sup> भारत सरकार (भारत सरकार द्वारा सामान्य बजटीय संसाधनों से वित्त पोषित किए जा रहे पूंजीगत निवेश)

<sup>95</sup> लाभांश भारत सरकार से उधार ली गई पूंजी पर देय है।

**(ग) कार्यशाला विनिर्माण उचंत (डब्ल्यूएमएस) में अधिक क्रेडिट शेष**

कार्यशाला विनिर्माण उचंत, (डब्ल्यूएमएस) में श्रमबल, सामग्री तथा उपरि-शीर्षों की लागत को विशेष कार्य आदेश के अंतर्गत हुए व्यय के रूप में बुक किया जाता है और लेखा के डेबिट पक्ष (व्यय पक्ष) में डाला जाता है। कोचों की लागत के प्रति रेलवे बोर्ड द्वारा वहन किए गए क्रेडिटों को आरसीएफ के डब्ल्यूएमएस लेखा के क्रेडिट पक्ष (प्राप्ति पक्ष) में डाला गया था।

मैकेनिकल विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1224(3) प्रावधान करता है कि डब्ल्यूएमएस में कोई क्रेडिट मर्दे नहीं होनी चाहिए और यदि इसमें ऐसी कोई मर्दे है तो उन्हें तत्काल समायोजित किया जाना चाहिए।

2011 से 2014 तक के वर्ष के समाप्ति माह (अर्थात् प्रत्येक वर्ष के मार्च की समाप्ति पर) के कार्यशाला सामान्य रजिस्टर की समीक्षा से पता चला कि प्राप्त क्रेडिट (उदग्रहीत कोचों की लागत हेतु) उपलब्ध डेबिटों (बुक किए गए व्यय) से अधिक थे जिसके परिणामस्वरूप अंत शेषों में क्रेडिट हुआ जिसे नीचे दर्शाया गया है:-

**तालिका 4.10**

निम्नलिखित तक	कार्य आदेशों की संख्या	राशि ₹ में
31-03-2011	27	4749303761
31-03-2012	31	2298269833
31-03-2013	28	5425241492
31-03-2014	25	4133430021

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि कार्य आदेश के प्रति क्रेडिट अंत शेषों, अनुमान वास्तविक लागत के स्थान पर अनुमानित लागत पर रेलवे बोर्ड को आरसीएफ द्वारा डेबिटों<sup>96</sup> की बढ़ोतरी के कारण है जबकि श्रमबल सामग्री तथा उपरिशीर्षों आदि की लागत को वास्तविक आधार पर डब्ल्यूएमएस में बुक किया गया है। रेलवे के डब्ल्यूएमएस में अधिक क्रेडिटों<sup>97</sup> का मुख्य प्रभाव कोचों की लागत पर था क्योंकि कोचों को बढ़ी हुई लागत पर रेलवे को हस्तांतरित किया गया था। आरसीएफ/क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर अपेक्षित ब्यौरों के अभाव में भारतीय रेल की लाभांश देयता पर परिणामी प्रभाव की जांच नहीं की जा सकी थी।

जब उपरोक्त मामले को लेखापरीक्षा द्वारा उठाया गया (2008) तब आरसीएफ प्रशासन ने प्रणाली की कमियों की संवीक्षा करने और समस्या के समाधान हेतु

<sup>96</sup> कोचों के विनिर्माण पर हुई उदग्रहण लागत/व्यय के लिए मांग रखना

<sup>97</sup> क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरित किए गए कोचों की लागत के प्रति उनसे उदग्रहीत राशि

उपचारात्मक उपायों को बताने के लिए तीन कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों (2009) की समिति का गठन किया। समिति से 3 माह के अंदर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करना अपेक्षित था। तथापि, छह वर्ष बीत जाने के बाद भी समिति द्वारा रिपोर्ट को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

#### 4.2.6.2 उत्पादन योजना

आरंभ में रेलवे बोर्ड स्तर पर आवश्यकता का निर्धारण रेलवे बोर्ड के मैकेनिकल इंजीनियरिंग विभाग द्वारा किया जाता है और पांच वर्षों के लिए उत्पादन योजना रेलवे बोर्ड द्वारा तैयार की जाती है। प्रत्येक वर्ष हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दिए गए वार्षिक रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरसीएफ) और कोच उत्पादन कार्यक्रम द्वारा इसका पालन किया जाता है। मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1503 के अनुसार वार्षिक आरएसपी में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों को कम से कम दो वर्ष पूर्व तैयार किया जाता है। इस संहिता का उक्त पैरा यह भी बताता है कि योजना अवधि का उक्त पैरा यह भी बताता है कि योजना अवधि के प्रत्येक वर्ष में आवश्यकता से मेल खाना और उत्पादन यूनिटों द्वारा कच्चे माल की खरीद के लिए समय सीमा उपलब्ध कराना भी आवश्यक है।

अनुमोदित आरएसपी के आधार पर, आरसीएफ प्रशासन समय पर सामग्री की खरीद को सुगम बनाने के लिए प्रत्येक वर्ष मार्च के अंत तक उत्पादन से एक वर्ष पहले अपना अस्थायी आंतरिक उत्पादन कार्यक्रम तैयार करता है। अस्थायी कोच उत्पादन कार्यक्रम को भी अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को भेजा जाता है। रेलवे बोर्ड अस्थायी उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर संबंधित क्षेत्रीय रेलवे की आवश्यकता के अनुसार कोचों के विनिर्माणों हेतु लक्ष्य और उनके आबंटन की सूचना देता है।

उत्पादन इकाईयों के लिए प्रत्येक वर्ष उत्पादन लक्ष्यों का निर्धारण करना और उनकी निरंतर उपलब्धि को सुनिश्चित करना आवश्यक है। 2011-14 के दौरान रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) और कोच उत्पादन कार्यक्रम को अंतिम रूप देने के ब्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 4.11

वर्ष	रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी)		कोच उत्पादन कार्यक्रम				
	अंतिम रूप देने हेतु देय आरएसपी	वास्तव में अंतिम रूप दिए गए आरएसपी	निम्न में अंतिम रूप देने हेतु देय	कोच उत्पादन कार्यक्रम	आरसीएफ द्वारा भेजा गया	आरबी द्वारा अंतिम रूप दिया गया	आरसीएफ द्वारा संशोधन
2011-12	अप्रैल 2009	फरवरी 2011	अप्रैल 2010	अप्रैल 2010	अप्रैल 2011	अक्टूबर 2011	
2012-13	अप्रैल 2010	अभिलेख प्रस्तुत नहीं किए गए	अप्रैल 2011	May 2011	जनवरी 2012	दिसम्बर 2012	
2013-14	अप्रैल 2011	फरवरी 2013	अप्रैल 2012	अप्रैल 2012	अप्रैल 2013	दिसम्बर 2013	

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए आरसीएफ के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम को रेलवे बोर्ड द्वारा देरी से अंतिम रूप दिया गया था। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने वर्ष 2012-13<sup>98</sup> के लिए पांच बार और वर्ष 2013-14<sup>99</sup> के लिए एक बार आरसीएफ के अंतिम रूप से अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन किए थे। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि निरंतर परिवर्तन वार्षिक बजट भाषण में घोषित की गई गाड़ियों, गाड़ियों की प्राथमिकताओं के आधार पर कोचों की वास्तविक आवश्यकता में अंतर के कारण थे। इसलिए, आरसीएफ को बजट घोषणा के अनुसार प्रणाली में डबल डेकर गाड़ियों को शुरू करने के लिए 46 डबल डेकर कोचों (12 जून 2012) के उत्पादन के लिए कहा गया था। बाद में, आरसीएफ को अधिक मांग को पूरा करने के लिए 3816 से 4000 तक के कोच उत्पादन लक्ष्य के उर्ध्वगामी संशोधन के माननीय प्रधानमंत्री के अनुमोदन के आधार पर 1600 कोचों के मूल लक्ष्य (पारम्परिक सामान्य सेवा प्रकार के कोच) के प्रति 1630-1650 कोचों के विनिर्माण के लिए फिर से कहा गया (22 जून 2012) था।

आरसीएफ ने निम्नलिखित कारणों से वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए अंतिम रूप से अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रम में भी संशोधन किया:

<sup>98</sup> 06/1012 (तीन बार), 12/2012 (दो बार)

<sup>99</sup> 04/2013

तालिका 4.12

वर्ष	कोच उत्पादन कार्यक्रम के संशोधन हेतु कारण
2011-12	आरसीएफ प्रशासन ने वर्ष के लिए संस्वीकृत 16 गैर-आरएसपी <sup>100</sup> कोचों के स्थान पर केवल 2 बचे हुए गैर आरएसपी कोचों के विनिर्माण हेतु रेलवे बोर्ड को वर्ष 2011-12 हेतु अपने उत्पादन कार्यक्रम में संशोधन का प्रस्ताव रखा (20 अक्टूबर 2011) क्योंकि इन कोचों के लिए कोई आदेश बाह्य पार्टियों से प्राप्त नहीं हुआ था। इसके अतिरिक्त, आरसीएफ ने इस वर्ष के लिए संस्वीकृत 10 वीपीआरज़ <sup>101</sup> के उत्पादन ना करने के लिए आरबी को सुझाव दिया क्योंकि एयर कंडिशनिंग उपस्करों को समय पर अंतिम रूप नहीं दिया गया था।
2012-13	आरसीएफ प्रशासन ने जीएसएलआरडी <sup>102</sup> कोचों के साथ 25 जीएसएलआर <sup>103</sup> कोचों को बदलने के लिए रेलवे बोर्ड के समक्ष प्रस्ताव रखा (12 जुलाई 2012) क्योंकि आरसीएफ ने 2001-02 से जीएसएलआर कोचों के विनिर्माण को बंद कर दिया था। तत्पश्चात, आरसीएफ ने नोन एसी एलएस <sup>104</sup> और एलडब्ल्यूएससीएन <sup>105</sup> कोचों के एसबीसी <sup>106</sup> के डिजाइन में परिवर्तन, बोगी डिजाइन, लॉअर लगेज रेक और एलएस कोच में जल की टंकी में आशोधन और सीवीसी <sup>107</sup> , एक्सल माउंटेड डिस्क ब्रेक सिस्टम और एलएचबी व्हीलडिस्क की आपूर्ति में अनिश्चितता के कारण एलएचबी कोचों (सं. 40) के उत्पादन को कम करने के लिए बोर्ड को प्रस्ताव रखा (21 दिसम्बर 2012)।
2013-14	आरसीएफ ने 80 अतिरिक्त जीएस कोचों का विनिर्माण करके इसकी क्षतिपूर्ति करते हुए आरएमपीयूज की अनुपलब्धता के कारण डब्ल्यूजीएससीसीएन कोचों के उत्पादन को 270 से 220 कोचों तक करने के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव रखा (12 दिसम्बर 2013)।

<sup>100</sup> भारतीय रेल के अलावा कोच

<sup>101</sup> शीतलीकृत पार्सल कोच

<sup>102</sup> निशक्त यात्रियों के लिए सामान्य सिटिंग एवं लोज कोच

<sup>103</sup> सामान्य सिटिंग एवं लगेज कोच

<sup>104</sup> सामान्य 2 री श्रेणी कोच एलएचबी प्रकार

<sup>105</sup> स्लीपर श्रेणी कोच एलएचबी प्रकार

<sup>106</sup> साइड बफर कपलर

<sup>107</sup> सेन्टर बफर कपलर

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि:

- हाइब्रिड कोचों<sup>108</sup> के उत्पादन को रेलवे बोर्ड द्वारा 2011 में बंद कर दिया गया था। तथापि, आरसीएफ कपूरथला में लगभग ₹ 1.11 करोड़ के हाइब्रिड कोचों से संबंधित 49 मर्दे अनुपयोगी पड़ी हुई है।
- आरसीएफ ने वर्ष 2013-14 के लिए अस्थायी उत्पादन कार्यक्रम के आधार पर 75 डबल डेकर कोचों (5 रेक) के लिए सामग्रियों की खरीद आरम्भ कर दी थी। तत्पश्चात, रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2013 में 30 डबल डेकर कोचों (2 रेक) से अधिक का विनिर्माण ना करने की सलाह दी और वर्ष 2014-15 में किसी डबल डेकर कोच के विनिर्माण की योजना नहीं बनाई गई है। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.07 करोड़ मूल्य के डबल डेकर कोचों से संबंधित 14 मर्दे अनुपयोगी पड़ी रही।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड/आरसीएफ द्वारा उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तनों के कारण ट्रांसफार्मरो, सीडीटीएस<sup>109</sup>, हार्ड प्लास्टिक शीट आदि जैसी खरीदी गई सामग्रियां अनुपयोगी पड़ी रही। अप्रैल 2011 के आरंभ में ₹ 20.49 करोड़ मूल्य की भंडारों की 1819 मर्दे अनुपयोगी पड़ी रही जोकि मार्च 2014 तक ₹ 31.93 करोड़ मूल्य की 2651 मर्दों तक बढ़ गई थी।

#### (क) उत्पादन के लक्ष्य एवं उपलब्धियां

उत्पादन इकाई के लिए यह महत्वपूर्ण है कि प्रत्येक वर्ष निर्धारित किए गए उत्पादन लक्ष्यों को निरंतर प्राप्त किया जाता है। समीक्षा अवधि के दौरान रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला की विनिर्माण क्षमता 1500 कोच प्रति वर्ष थी। 2011-12 से 2013-14 के दौरान वर्षवार लक्ष्य की तुलना में कोचों के वास्तविक उत्पादन को निम्नलिखित तालिका<sup>110</sup> में दिया गया है:

<sup>108</sup> पारम्परिक आईसीएफ बोगी के साथ एलएचबी कोच

<sup>109</sup> नियंत्रित डिस्चार्ज टॉयलेट सिस्टम

<sup>110</sup> पैरा 6.1.1 विभिन्न बजटीय स्तरों पर आरसीएफ के लेखा विभाग द्वारा उपलब्ध कराए गए आंकड़ों से संबंधित है जबकि पैरा 7.1.1 आरसीएफ के मैकेनिकल विभाग के वास्तविक उत्पादन आंकड़ों से संबंधित है। पैरा 6.1.1 और 7.1.1 में वर्ष 2012-13 और 2013-14 में वास्तविक उत्पादन के आंकड़ों के बीच 9 कोचों का अंतर था। यह इस तथ्य के कारण था कि मैकेनिकल विभाग द्वारा वर्ष 2012-13 में विनिर्मित दिखाए गए इन 9 कोचों को वास्तव में वर्ष 2013-14 के दौरान स्थापित किया गया था।

तालिका-4.13

कोचों के प्रकार	2011-12		2012-13		2013-14		Total	
	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक	लक्ष्य	वास्तविक
एलएचबी कोच	426	326	693	470	395	387	1514	1183
पारम्परिक कोच	1062	1047	795	1026	1072	1060	2929	3133
एमइएमयू, एमसी/टीसी	112	112	112	136	112	102	336	350
आरबीएल हेतु शैल्स	60	71	75	45	150	152	285	268
<b>कुल</b>	<b>1660</b>	<b>1556</b>	<b>1675</b>	<b>1677</b>	<b>1729</b>	<b>1701</b>	<b>5064</b>	<b>4934</b>

स्रोत: रेलवे बोर्ड के आदेश, एफएण्ड सीएओ तथा सीएमई कार्यालय के अभिलेख

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि:

- हालांकि कोचों का उत्पादन वर्ष 2011-12 और 2013-14 के दौरान प्रतिष्ठापित क्षमता से अधिक था फिर भी निर्धारित किए गए उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया गया था जबकि वर्ष 2012-13 के दौरान उत्पादन लक्ष्यों को एलएचबी कोचों की जगह अधिक पारम्परिक कोचों के विनिर्माण द्वारा प्राप्त किया गया था।
- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 1514 एलएचबी कोचों के कुल लक्ष्य के प्रति आरसीएफ द्वारा किया गया वास्तविक उत्पादन 1183 कोच था (78 प्रतिशत) दूसरी तरफ 2929 कोचों के लक्ष्य के प्रति 3133 पारम्परिक कोचों का विनिर्माण किया गया था (107 प्रतिशत)।

आरसीएफ द्वारा एलएचबी कोचों के विनिर्माण हेतु निर्धारित किए गए आरम्भिक लक्ष्यों को प्राप्त नहीं किया गया था। उत्पादन वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान 426, 693 और 395 के लक्ष्य के प्रति आरसीएफ केवल क्रमशः 326, 470 और 387 एलएचबी कोचों का विनिर्माण कर सका था जबकि एलएचबी स्टेनलेस स्टील कोचों में पूर्ण अंतराल हेतु परियोजना को अप्रैल 2008 में शुरू किया जा चुका था। इसके अतिरिक्त, फरवरी 2012 में उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने सुरक्षा कारणों से अपनी रिपोर्ट में एलएचबी प्रकार के कोचों के उत्पादन में पूर्ण अंतरण और पारम्परिक प्रकार के कोचों के उत्पादन को रोकने की सिफारिश की थी। भारतीय रेल के आधुनिकीकरण हेतु विशेषज्ञ दल की रिपोर्ट में भी 160/200 किमी/प्रति घंटा की संभावित गति के साथ एलएचबी प्रकार के कोचों के विनिर्माण द्वारा रॉलिंग स्टॉक के आधुनिकीकरण की सिफारिश की थी। एलएचबी कोच उत्पादन में संवर्धन के लिए मार्च 2014 तक ₹ 49.80 करोड़ का निवेश करने के बावजूद आरसीएफ अब तक किसी उत्पादन वर्ष में 470 एलएचबी



कोचों से अधिक का विनिर्माण नहीं कर सका था और आरसीएफ में उत्पादित अधिकतर कोच अभी भी पारम्परिक प्रकार के हैं। तुलनात्मक रूप से पारम्परिक कोचों का अधिक उत्पादन पारम्परिक कोचों के हटाने के उद्देश्य के विरुद्ध है।

#### 4.2.6.3 लागत प्रणाली

##### (क) देशी विनिर्माण तथा ट्रेड से खरीद के बीच लागत की तुलना

जैसाकि मैकेनिकल विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 902 में परिकल्पित है, रेलवे कार्यशालाओं में कार्य लागत के मूल उद्देश्य निम्नलिखित हैं- (क) कार्यशाला में समय-समय पर विनिर्मित समान वस्तुओं की लागत की तुलना और लागत में अंतर के कारणों का पता लगाना और (ख) अन्य रेलवे में विनिर्मित वस्तुओं या समान वस्तुओं की बाजार कीमत के साथ कार्यशाला में विनिर्मित वस्तुओं की लागत की तुलना करना। उपरोक्त कोडल प्रावधानों के अनुपालन के लिए, कारखाना विनिर्मित मदों की लागत की गणना करना आवश्यक है। लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि:-

लागत दस्तावेजों, जैसाकि जॉब कार्डों, रूट कार्ड, निरर्थक समय कार्ड और लागत पत्रों आदि का अनुरक्षण नहीं किया गया था। इसके अलावा, प्रत्येक वर्ष कारखाना विनिर्मित मदों को घरेलू उत्पादन की लागत पर ध्यान दिए बिना ट्रेड में ऑफ लोड किया जा रहा था। उपरोक्त अभिलेखों के अभाव में, लेखापरीक्षा में कारखाना विनिर्मित वस्तुओं और ट्रेड से खरीदी गई मदों का लागत विश्लेषण नहीं किया गया जा सका था।

##### (ख) कोचों की लागत के लिए कोडल प्रावधान को कार्यान्वित ना करना

आरसीएफ में विनिर्मित विभिन्न प्रकार के कोच मुख्यतः भारतीय रेल में उपयोग के लिए अभीष्ट हैं। चूंकि, विभिन्न रेलवे को रॉलिंग स्टॉक के हस्तांतरण के समय इस पर आई लागत को भी आरसीएफ द्वारा रेल बोर्ड के माध्यम से उनको डेबिट<sup>111</sup> किया जाता है। इस हस्तांतरण को 'शून्य लाभ, शून्य हानि के आधार' पर किया जाता है। दो विभिन्न कार्यप्रणालियों को हस्तांतरण कीमतों<sup>112</sup> अर्थात् (क) जहां

<sup>111</sup> संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को विनिर्मित एवं हस्तांतरित कोचों के लिए भुगतान प्राप्त करने के लिए मांग रखना

<sup>112</sup> लागत, जिस पर विनिर्मित कोच को क्षेत्रीय रेलवे को हस्तांतरित किया जाता है (संयोगवश यह वास्तविक लागत नहीं है)

उत्पादन रूप रेखा को स्थिर किया गया है और (ख) जहां उत्पादन की रूप रेखा को अभी स्थिर<sup>113</sup> किया जाना है, के निर्धारण हेतु अपनाया गया है।

आरसीएफ में कोचों के उत्पादन के काफी समय पूर्व स्थिर होने के कारण क्षेत्रीय रेलवे से समय-समय पर उत्पादन की वास्तविक लागत को डेबिट<sup>114</sup> करना अपेक्षित है। तथापि, आरसीएफ में कोचों की लागत के लिए कोडल प्रावधान<sup>115</sup> को पूर्णरूप से पालन नहीं किया जा रहा था क्योंकि रेलवे को कोचों का हस्तांतरण अनुमानित लागत पर किया जा रहा है। लेखापरीक्षा में बताएं जाने पर आरसीएफ प्रशासन ने बताया कि क्षेत्रीय रेलवे को आपूरित किए गए कोचों की हस्तांतरण लागत कीमत को उपरि शीर्षों सहित इकाई सामग्री कार्यक्रम पर आधारित सामग्री लागत और श्रमबल लागत को लेते हुए गिना जाता है। इस प्रणाली से गणना की गई लागत उचित रूप से सटीक होती है। क्योंकि यह कोचों के विनिर्माण हेतु अपेक्षित सभी मदों को ध्यान में रखते हुए की जाती है और बैच लागत की गणना करने वाली प्रणाली इकाई सामग्री लागत की तुलना में कम सटीक है। यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि कोडल प्रावधानों का या तो पालन किया जाना चाहिए या इनमें उचित रूप से आशोधन किया जाना चाहिए।

#### (ग) अधिक उत्पाद शुल्क का भुगतान

मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता में निर्दिष्ट प्रावधानों<sup>116</sup> के अनुसार लागत रिपोर्टों को आरसीएफ द्वारा उत्पादित कोचों की वास्तविक लागत को अंतिम रूप देने के लिए बैच आदेश हेतु समापन प्रमाण पत्र को जारी करने के बाद 10 सप्ताह के अंदर अंतिम रूप दिया जाना है। तथापि, आरसीएफ में उपरोक्त कोडल प्रावधानों का पालन नहीं किया जा रहा है क्योंकि लागत निर्धारण अनुमानित कीमत पर किया जाता है।

कोडल प्रावधानों के अननुपालन के परिणामस्वरूप केंद्रीय उत्पाद शुल्क मूल्यनिर्धारण (उत्पाद शुल्क योग्य माल का कीमत निर्धारण) नियमावली, 2000 के नियम 11 जो प्रावधान करता है कि यदि किसी उत्पाद शुल्क योग्य माल का निर्धारण मौजूदा नियमों के अंतर्गत नहीं किया जा सकता, तब मूल्य को इस

<sup>113</sup> मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ संख्या 1348

<sup>114</sup> विनिर्मित की उदग्रहण लागत हेतु मांग रखना

<sup>115</sup> मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल संहिता का अध्याय सं; 13 और 14

<sup>116</sup> मैकेनिकल विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल संहिता का अध्याय सं; 13 और 14 संहिता का पैराग्राफ सं. 1337 से 1343

नियमावली के सिद्धांतों तथा सामान्य प्रावधान एवं अधिनियम की धारा 4 की उपधारा (1) के अनुरूप उचित माध्यम का उपयोग करते हुए निर्धारित किया जाएगा के संबंध में 20.04.2011<sup>117</sup> से 100 प्रतिशत की बजाय हस्तांतरण कीमत के 110 प्रतिशत पर उत्पाद शुल्क प्रभारित कर रहा है। नियम 11 के अंतर्गत निर्धारणीय/ मूल्य संव्यवहार के निर्धारण हेतु उचित माध्यम केंद्रीय उत्पाद शुल्क मूल्य निर्धारण (उत्पाद शुल्क माल का कीमत निर्धारण) नियमावली, 2000 के नियम 8 में दिए गए तरीके का अनुप्रयोग प्रतीत होता था अर्थात् माल के विनिर्माण की लागत के 110 प्रतिशत पर निर्धारण योग्य मूल्य पर पहुंचना।

इसके परिणामस्वरूप, परिहार्य अंतरीय उत्पाद शुल्क के प्रति 31 मार्च 2014 तक ₹ 8.25 करोड़ का भुगतान कर दिया गया था।

#### 4.2.6.4 संयंत्र तथा मशीनरी की खरीद एवं निष्पादन

संयंत्र एवं मशीनरी प्रभावपूर्ण तथा उचित उत्पादन/रख-रखाव के साथ-साथ रोलिंग स्टॉक के विभिन्न प्रकार के पुर्जों एवं घटकों के विनिर्माण हेतु आवश्यक है। रेल कोच फेक्ट्री के परिसम्पत्ति रजिस्टर के अनुसार ₹ 429.80 करोड़ की लागत के 2035 संयंत्र तथा मशीनरी उत्पादन कार्यकलापों हेतु उपलब्ध है। यह देखा गया कि सीएनसी प्रैस ब्रेक 650-टी मशीन तथा कट टु लेंथ लाइन मशीन को क्रमशः वर्ष 2009-2012 में खरीदा गया था किन्तु शुरू ना करने के कारण उनका उपयोग नहीं किया जा सका था। इसके अलावा कुछ अधिशेष मशीनरी अन्य रेलवे को निस्तारण या हस्तांतरण की कमी के कारण आरसीएफ में पड़ी हुई थी। ब्यौरों पर नीचे चर्चा की गई है:-

#### (क) कट टु लेंथ लाइन मशीन (मै. डिमेको, फ्रांस)

एक कट टु लेंथ लाइन मशीन को मै. डिमेको, फ्रांस<sup>118</sup> से खरीदा गया था। मशीन को अक्टूबर 2012 में आरसीएफ में प्राप्त किया गया था। ठेका की शर्तों के

<sup>117</sup> मार्च 1995 की केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीइसी) अधिसूचना (अधिसूचना सं. 62/95-सीई- दिनांक 16.03.1995 के माध्यम से सामान्य छूट सं. 16) के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे के उपयोग हेतु भारतीय रेल की उत्पादन इकाईयों में विनिर्मित रॉलिंग स्टॉक (लोकोमोटिव कोच एवं वेगन) को उत्पाद शुल्क के भुगतान से छूट दी गई थी और तदनुसार उनके द्वारा ऐसे किसी शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था। तथापि, 20 अप्रैल 2011 की अपनी अधिसूचना के माध्यम से, सीबीइसी ने इन रॉलिंग स्टॉकों पर दी गई छूट को वापस ले लिया और 2004-2011 से उत्पाद शुल्क लगा दिया

<sup>118</sup> कोफमाऊ एट सं. कोफमाऊ/जी-563/10 के माध्यम से

अनुसार ₹ 8.87 करोड़ मूल्य का 80 प्रतिशत भुगतान फर्म को कर दिया गया था। प्रतिष्ठापन के बाद 08 से 14 नवम्बर 2013 और दोबारा 26 फरवरी से 05 मार्च 2014 तक प्रवर्तन हेतु किए गए परीक्षण सफल नहीं हुए थे। कोफमाऊ को 26 मार्च 2014 को मशीन को निरस्त करने की सलाह (आरसीएफ द्वारा) दी गई थी। मशीन की 80 प्रतिशत लागत, निरीक्षण शुल्क, मालभाड़ा और कोफमाऊ के हिस्से के प्रति ₹ 11.62 करोड़ का व्यय आरसीएफ द्वारा किया गया था किन्तु सभी व्यय बेकार हो गए।

**(ख) सीएनसी प्रैस ब्रेक 650-टी (मै. हिन्दुस्तान हाइड्रॉलिक्स)**

आरसीएफ ने इस मशीन को ₹ 1.32 करोड़ की लागत पर (उत्पाद शुल्क एवं बिक्री कर को छोड़कर) मै. हिन्दुस्तान हाइड्रॉलिक्स प्रा. लि. जालंधर से खरीद था। यह मशीन 08 मई, 2009 को प्राप्त हुई थी। खरीद आदेश की शर्तों के अनुसार ₹ 1.44 करोड़ (निर्णीत हर्जाने को काटने के बाद) का 90 प्रतिशत भुगतान जनवरी 2010 में फर्म को कर दिया गया था। मशीन के प्रतिष्ठापन हेतु रिक्त भूमि को पहले ही जून 2009 में फर्म को सौंप दिया गया था। 21/02/2013 को बैंडिंग मेनिपुलेटर के साथ किए गए घटकों के प्रमाणित परीक्षण सफल नहीं हुए थे। तथापि, कार्य के समापन के लिए फर्म द्वारा कोई टिप्पणी नहीं की गई ₹ 1.44 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

**(ग) अधिशेष मशीनों का निपटान ना करना**

पांच वर्षों से अधिक समय से अन्य रेलवे को निपटान या हस्तांतरण की कमी के कारण आरसीएफ में पड़ी ₹ 0.62 करोड़ मूल्य की दस अधिशेष मशीनों का निपटान/हस्तांतरण नहीं किया गया था जिसके ब्यौरें निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.14

क्रम सं.	मशीनों का विवरण	वास्तविक मूल्य (₹ में)	प्रवर्तन की तारीख
1	सीएनसी ऑक्सी फ्यूल कटिंग मशीन	39,00,000	07/02/1990
2	पिलर टाइप आल गीयर्ड हेवी ड्यूटी मशीन	28,136	09/01/1991
3	स्टेटिक बोगी टेस्टिंग मशीन	5,42,700	12/04/1988
4	रेडिअल ड्रिलिंग मशीन आरएम-66	1,65,708	27/06/1987

5	मोरटाइजिंग चैन और शीजेल डबल हेड हेवी मशीन	1,60,000	29/06/1989
6	नुमेटिक हाइड क्रॉस कट साँ.	1,51,000	10/12/1989
7	नुमेटिक हाइड क्रॉस कट साँ.	1,41,000	16/02/1989
8	नुमेटिक हाइड क्रॉस कट साँ.	1,51,000	10/1/21989
9	ऑटोमेटिव सबमर्जड आर्क वेल्डिंग प्लांट	8,00,000	24/03/1990
10	रेजिन ग्लास स्प्रे यूनिट	1,79,500	24/03/1990
	<b>कुल मूल्य</b>	<b>62,19,044</b>	

इन मशीनों की सभी क्षेत्रीय रेलवे को पेशकश की गई थी (फरवरी 2013) किन्तु कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई। तत्पश्चात, सर्वेक्षण समिति के माध्यम से निराकरण प्रक्रिया को आरम्भ ना करने के कारण सितम्बर 2014 तक इन मशीनों का निपटान अभी किया जाना था।

#### 4.2.6.5 मजदूरों की सुरक्षा एवं पर्यावरणीय मामलें

मजदूरों की सुरक्षा एवं पर्यावरणीय मामलों की जांच करने के बाद लेखापरीक्षा ने आरसीएफ प्रशासन के समक्ष निम्नलिखित मामलों को उजागर किया (जुलाई 2013) जिनका उत्तर अभी तक नहीं दिया गया है (मई 2015):

- आरसीएफ की स्थापना के 25 वर्षों के बाद भी अभिन्यास योजना का सक्षम प्राधिकारी अर्थात फेक्ट्री निदेशक पंजाब द्वारा अनुमोदन नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त फेक्ट्री परिसर में मजदूरों की सुरक्षा से जुड़े जोखिम के निर्धारण के लिए आरसीएफ में कोई प्रणाली नहीं है।
- आवधिक चिकित्सा जांच (पीएमई) नहीं की जाती थी और कई पीएमई लंबित थी क्योंकि कारखाना प्राधिकारियों द्वारा स्टॉफ को छोड़ा नहीं गया था।
- मजदूरों द्वारा व्यक्तिगत सुरक्षात्मक उपस्करों (पीपीई) का उपयोग करने की आवश्यकताओं के अनुपालन को मॉनीटर नहीं किया जा रहा था।
- कोचों की पेंटिंग पेंट बूथ से बाहर की जा रही थी। पेंट कारखाना में विंडो स्तर पर उपलब्ध कराए गए निकास पंखे मार्ग पर खतरनाक धुंआ फैकते थे। शॉट ब्लास्टिंग प्लांट में कोचों की शॉट ब्लास्टिंग के दौरान अत्यधिक धूल स्त्राव देखा गया था। बढईगिरी कारखाना में दो धूल निष्कासक काम नहीं कर रहे थे जिसके कारण कारखाना में अत्यधिक काष्ठीय धूल हो गई थी।

#### 4.2.6.6 सामग्री/भंडार प्रबंधन

उत्पाद गतिविधियों के लिए रेल कोच फैक्ट्री में भंडार महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। प्रभावी भंडार प्रबंधन/भंडार आवश्यकताओं को समय पर सुनिश्चित करके और ऐसी सामग्री की अधिक प्रभावी, किफायती और शीघ्रतापूर्ण तरीके से व्यवस्था करके पूंजी के न्यूनतम अवरोधन के साथ रेल कोच फैक्ट्री की उत्पादन आवश्यकता के लिए आवश्यक मर्दों की समय पर उपलब्धता को सुनिश्चित करता है।

भंडार प्रबंधन में कार्यों की समग्र रेंज सम्मिलित होती है प्रवाह, संरक्षण, उपयोग, सामान की लागत और गुणवत्ता, प्राप्ति, स्क्रैप का निपटान और परिवहन आदि को प्रभावित करती है।

आगामी वर्ष के लिये रेलवे बोर्ड से निश्चित कोच उत्पादन कार्यक्रम की प्राप्ति के बाद विभिन्न मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल मर्दों की सामान सूची और मांग सूची योजना विभाग द्वारा तैयार की जाती है और खरीद के लिए भंडार विभाग को भेजी जाती है। आरसीएफ का भंडार विभाग कोचों के उत्पादन के लिए अपेक्षित सामान की खरीद और उपलब्धता और मशीनरी एवं संयंत्र मर्दों के लिए जिम्मेवार है। सामान्यतः विभिन्न मर्दों की खरीद निविदाएं बुलाकर खुले बाजार से की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, उत्पादन के लिए अपेक्षित कुछ मर्दों का कार्यशाला के भीतर निर्माण किया जाता है।

सभी खरीदों के लिए जहां अनुमानित मूल्य ₹ 5 लाख से अधिक है में कई समाचार पत्रों के माध्यम से काफी प्रचार करने के बाद विज्ञापित निविदाएं आमंत्रित की गई थी। लिमिटेड निविदाएं विषय सामग्री के साथ प्रतिष्ठित फर्मों से प्राप्त उद्धरणों को छोट कर आमंत्रित की जाती है यदि खरीदी जाने वाली सामग्री का अनुमानित मूल्य ₹ 10 लाख से अधिक ना हो और सुरक्षा मर्दों के सभी मामलों में ₹ 2 करोड़ से अधिक ना हो। विषय वस्तु केवल विशेष फर्म द्वारा बनाई जाती है के विभाग अध्यक्ष द्वारा प्रस्तुत प्रमाण-पत्र के आधार पर ट्रेडमार्क युक्त वस्तुओं को लिए एकल निविदा भी आमंत्रित की जाती है।

खरीद का विचार करते समय सामान्यतः मांग वास्तविक आवश्यकता से चार से नौ महीने पहले अग्रिम रूप से तैयार की जाती है निविदा में, ठेकेदार को अपना प्रस्ताव विशेष अवधि के लिए खुलने की तारीख से 90 दिनों तक की अवधि के लिए वैध रखने के लिए कहा जाता है। रेल कोच फैक्ट्री/कपूरथला के सामग्री

प्रबंधन की जांच कर ली गई है और सुधार हेतु निम्नलिखित क्षेत्रों की पाया गया था:

**(क) ₹ 3.11 करोड़ मूल्य की सामग्री की अनावश्यक खरीद**

सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमएमआईएस) में भंडार मदों की समीक्षा दर्शाती है कि वर्ष 2006-12 के दौरान खरीदी गई ₹ 3.11 करोड़ मूल्य की 157 भंडार मदें कभी जारी नहीं की गई थी। यह आरबीएफ कपूरथला की योजना और दूरदर्शिता में कमी को दर्शाता है।

**(ख) कारोबार अनुपात**

कारोबार अनुपात<sup>119</sup> मालसूची प्रबंधन की कुशलता का मापन करता है। कारोबार की अत्यधिक प्रतिशतता वर्ष के दौरान कम निर्गम और/या अधिक प्राप्तियों को दर्शाती है इससे वर्ष के अंत में मालसूची के अंत शेष के मूल्य में वृद्धि होती है। चूंकि, मालसूची के अंत शेष को पूंजी के अवरोधन से जोड़ा जाता है, इसलिए टीओआर के स्तर को न्यूनतम संभव पर रखा जाना चाहिए। प्रक्षेपित टीओआर के साथ-साथ वास्तविक के ब्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

**तालिका 4.15**

वर्ष	संशोधित बजट अनुमान में प्रक्षेपित टीओआर (प्रतिशतता)	अंतिम बजट अनुदान में टीओआर (प्रतिशतता)	वास्तविक कारोबार अनुपात (प्रतिशतता)
2011-12	14.74	14.35	15.86
2012-13	16.37	17.31	17.37
2013-14	19.07	19.55	19.03

कारोबार अनुपात को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता। हालांकि इसे आरसीएफ पर प्रत्येक बजटीय समीक्षा में स्थानीय स्तर पर निर्धारित किया जाता है। उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है कि प्रत्येक वर्ष प्रक्षेपित टीओआर पिछले वर्ष के स्तर से अधिक थी। यह देखा गया कि मार्च 2012, 2013 और 2014 के अंत में रखे गए स्टॉक का मूल्य क्रमशः ₹ 250 करोड़ ₹ 328 करोड़ और ₹ 327 करोड़ होने के नाते पर्याप्त था। इन में से निष्क्रिय मदों का मूल्य क्रमशः ₹ 27.74, ₹ 28.31 और ₹ 31.93 करोड़ था जो दर्शाता है कि टीओआर को नियंत्रित करने के लिए आरसीएफ द्वारा प्रयास नहीं किए गए थे।

<sup>119</sup> स्टॉक में रखे गए भंडारों के वर्ष के अंत शेष का वर्ष के दौरान किए गए कुल निर्गमों के साथ अनुपात

**4.2.6.7 अनुमोदित विक्रेताओं का निष्पादन**

सामग्री की आपूर्ति के लिए अनुमोदित विक्रेताओं को दिए गए खरीद आदेश की शर्तों एवं निबंधनों के अनुसार फर्म को खरीद आदेश (पीओ) में निर्दिष्ट सुपुर्दगी की निर्धारित तारीख के अंदर आपूर्तियों को पूरा कर देना चाहिए। विक्रेता के निष्पादन को इस संबंध में उनकी कुशलता से आंका किया जा सकता है।

समीक्षा अवधि के दौरान 11,281 खरीद आदेश दिए गए थे। 3484 खरीद आदेशों (31 प्रतिशत) के मामले में ₹ 337 करोड़ मूल्य की आपूर्तियों को वास्तविक रूप से निर्धारित सुपुर्दगी की तारीख के बाद पूरा किया गया था। 1171 खरीद आदेशों (10 प्रतिशत) के मामले में ₹ 198 करोड़ मूल्य की सामग्री की आपूर्ति ही नहीं की गई थी। यहां यह निर्दिष्ट करना आवश्यक है कि अधिकतर विक्रेता, जिन्हें खरीद आदेश दिए गए थे, आरसीएफ द्वारा अनुमोदित विक्रेता थे। विलंबित आपूर्तियों की स्थिति को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 4.16

वर्ष	पीओज की सं.	पीओज का मूल्य (₹ करोड़ में)	आपूर्तियों में विलंब की रेंज
2011-12	632	48.00	1 दिन से 29 माह
2012-13	1323	151.31	1 दिन से 23 माह
2013-14	1058	110.89	1 दिन से 15 माह
2014-15*	471	26.52	1 दिन से 6 माह

\* अक्टूबर 2014 तक

**(क) उच्चतर दरों पर भाग-I अनुमोदित संसाधनों से खरीद के कारण ₹ 7.17 करोड़ का परिहार्य व्यय**

रेलवे बोर्ड ने भाग-I एवं भाग-II अनुमोदित फर्मों<sup>120</sup> पर क्षमता एवं योग्यता के आधार पर उन पर मात्रा के आबंटन हेतु योग्यता मानदंड तथा शर्तें निर्धारित की हैं किंतु भाग-I एवं भाग-II की दरों में मुनाफा अंतर हेतु कोई मानदंड निर्धारित नहीं किया गया है। इस संबंध में स्पष्ट अनुदेशों की कमी से बार-बार करोड़ों रूपए का अधिक परिहार्य व्यय हुआ है। भाग-I अनुमोदित फर्मों ने अपनी अनुमोदित स्थिति के बल पर उच्चतर दरे उद्धृत की थी और भाग II अनुमोदित फर्मों से अधिक उच्च दरों को उद्धृत करने के बावजूद निविदाकृत मात्रा के 75 से 80 प्रतिशत के लिए

<sup>120</sup> निदेशक रेलवे भंडार (आईसी) पत्र सं 99/आरएस (जी)/709/ 1 पीटी 1 दिनांक 29/06/2007 (आरबीई सं 09/200)



आदेश प्राप्त किया। लेखापरीक्षा में नमूना जांच किए गए आठ मामलों में यह पाया गया कि भाग-I अनुमोदित फर्मों ने भाग II अनुमोदित फर्मों द्वारा प्रस्तुत की गई दरों से 15 से 93 प्रतिशत तक उच्च दरे उद्धृत की थी और उनके प्रस्तावों पर खरीद आदेश देने हेतु विचार किया गया था। इसके परिणामस्वरूप, आरसीएफ प्रशासन को ₹ 7.17 करोड़ का अधिक परिहार्य व्यय करना पड़ा था।

बताए जाने पर आरसीएफ प्रशासन ने मामले को रोकने बोर्ड के पास भेज दिया किन्तु रेलवे बोर्ड द्वारा अब तक कोई नीति निर्णय नहीं लिया गया है।

#### (ख) राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षण सामग्री का निरस्तीकरण

आरडीएसओ अनुमोदित विनिर्देश और आरडीएसओ अनुमोदित संसाधनों से खरीदी जा रही सुरक्षा मर्दों के संबंध में सामग्रियों की आपूर्ति से पूर्व निरीक्षणों को आरडीएसओ द्वारा निष्पादित किया जाता है। राइट्स उन सामग्रियों के संबंध में निरीक्षण करता है जहां खरीद आदेश का मूल्य ₹ 1 लाख से अधिक हो। सामग्रियों की गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के लिए भंडारों का राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व-निरीक्षण किया जाता है और गुणवत्ता को सुनिश्चित करने के बाद भंडार सामग्री की आपूर्ति की जाती है। चूंकि, उनका गुणवत्ता प्रमाणीकरण बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि 90 प्रतिशत अग्रिम भुगतान आपूर्तिकर्ता फर्मों को प्रमाणीकरण के आधार पर किया जाता है। सामान्यतः इन एजेंसियों द्वारा निरीक्षण प्रमाणपत्रों के जारी होने के बाद फर्म द्वारा आपूरित सामग्री का कोई निरस्तीकरण नहीं होना चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि राइट्स/आरडीएस द्वारा पूर्व निरीक्षित भंडारों को 2011-12 से 2013-14 के दौरान 1781 मामलों में आरसीएफ द्वारा निरस्त कर दिया गया था जिसमें से 1587 मामलों में त्रुटियों को या तो आपूर्तिकर्ता द्वारा परिशोधित किया गया था या निरस्त सामग्री की लागत को वसूल किया गया था जहां अग्रिम भुगतान किया गया था। 31 मार्च 2014 तक ₹ 0.43 करोड़ मूल्य के शेष 194 निरस्तीकरण मामलों का निपटान नहीं किया गया था। राइट्स/आरडीएसओ द्वारा निरीक्षण के बाद सामग्रियों का निरस्तीकरण दर्शाता है कि इन एजेंसियों द्वारा निरीक्षण उचित रूप से नहीं किया गया था। निरीक्षणों को पर्याप्त रूप से सुदृढ किए जाने की आवश्यकता है क्योंकि अधिकतर मर्दों को अत्यावश्यक या सुरक्षा उपस्कर के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

#### 4.2.6.7 गुणवत्ता नियंत्रण

##### (क) उत्पादन के दौरान गुणवत्ता आश्वासन

आरसीएफ में कोच विनिर्माण के सभी स्तरों पर गुणवत्ता नियंत्रण स्टाफ के पृथक सेट द्वारा निरीक्षण एवं मंजूरी की व्यापक प्रणाली नहीं है। महाप्रबंधक/आरसीएफ कपूरथला द्वारा अनुमोदित गुणवत्ता नियंत्रण की एकीकृत प्रबंधन प्रणाली के अनुसार उत्पाद के गुणवत्ता आश्वासन को स्व-निरीक्षण द्वारा सुनिश्चित किया जाता है। गुणवत्ता नियंत्रण स्टाफ द्वारा कुछ नामित जांच बिन्दुओं जैसे शैल, बोगी, पेंटिड शैल और तैयार कोच को अंतिम मंजूरी और कुछ अन्य माध्यमिक स्तरों पर ही कोच की जांच की जाती है। अन्य सभी स्तरों पर उत्पादन स्टाफ द्वारा स्व-निरीक्षण की अवधारणा को प्रयोग किया जाता है जिसमें स्तर कार्य के समापन के बाद उत्पादन स्टाफ किए गए कार्य का निरीक्षण करता है और परिणामों को स्व-निरीक्षण प्रॉफार्मा (एसआईपीज) में दर्ज करता है। गुणवत्ता नियंत्रण अनुभाग यह सुनिश्चित करने के लिए स्व-निरीक्षित स्तरों पर लेखापरीक्षा जांच करता है कि स्व-निरीक्षण प्रभाविकता से किया जा रहा है। जहां आवश्यक है, उचित सुधारात्मक कार्रवाई आरंभ की गई है।

प्रत्येक स्तर पर गुणवत्ता नियंत्रण को सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक स्तर/ग्रुप हेतु कोच के प्रत्येक प्रकार के लिए पृथक प्रारूप है। समीक्षा अवधि के दौरान विभिन्न स्तरों पर खराब उत्पादन के मामलों की आवृत्ति से संबंधित डाटा को यह कारण बताते हुए लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया था कि इसे संकलित नहीं किया गया है क्योंकि यह काफी विस्तीर्ण था। यह बताया गया कि गुणवत्ता स्टाफ द्वारा देखी गई कमियों के बारे में सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए संबंधित उत्पादन दल को बताया गया है और कमियों को दूर करने के बाद उत्पादन दल ने गुणवत्ता निरीक्षण हेतु उत्पाद का फिर से प्रस्ताव रखा।

##### (ख) उत्पादन के बाद गुणवत्ता आश्वासन

आरसीएफ में उत्पादित प्रत्येक कोच को 06 माह के लिए वैध वारंटी प्रमाणपत्र<sup>121</sup>, रोलिंग स्टॉक प्रमाणपत्र भी कहा जाता है, के साथ भेजा जाता है। इसके अलावा, आरसीएफ में क्षेत्रीय रेलवे के साथ निकट संबंध को बनाए रखने के लिए ग्राहक सेवा सैल भी है जो सुधारात्मक कार्रवाई हेतु विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से आरसीएफ कोचों के निष्पादन पर फीडबैक एकत्र करता है।

<sup>121</sup> आपूर्तिकर्ता के नाम सहित कोच में फिट की गई वारंटी के अंतर्गत मदों के ब्यौरें

समीक्षा अवधि के दौरान वारंटी के अंतर्गत पंजीकृत शिकायतों, खराब पुर्जों और मार्ग में विच्छेद के मामलों के व्यौरों को निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:-

तालिका 4.17

वर्ष	शिकायतों की संख्या	पुर्जों की खराबी से संबंधित मामले	मार्ग में विच्छेद से संबंधित मामले <sup>122</sup>
2011-12	108	382	2
2012-13	206	1981	6
2013-14	260	1891	3

स्रोत: सीक्यूएम/आरसीएफ कार्यालय के अभिलेख

उपरोक्त से यह देखा गया कि पंजीकृत शिकायतों की संख्या और पुर्जों की खराबी से संबंधित मामलों में पिछले वर्षों में काफी वृद्धि हुई है। समीक्षा अवधि के दौरान आरसीएफ में निर्मित कोचों के मार्ग में विच्छेद के 11 मामले थे जो यात्रियों के जीवन को खतरे में डालने वाली बहुत गंभीर चूक है। इनमें से, दो मामले अनुचित पीओएच/आईओएच से संबंधित हैं। छह मामलों में फर्म ने वारंटी के अंतर्गत आने वाली त्रुटिपूर्ण सामग्री को बदल दिया/बदलने हेतु सहमत हो गई। दो मामलों में विच्छेद का कारण आरसीएफ पर आरोप्य नहीं था। शेष एक मामले में खराब कार्य कुशलता देखी गई थी और अनुशासनात्मक एवं अपील नियमावली (डीएण्डएआर) केस आरंभ किया गया था। मार्ग में विच्छेद के कारण कोच खराब पुर्जों के बदलने/आवश्यक परिशोधन तक बेकार पड़े रहे।

#### 4.2.6.8 मानव संसाधन प्रबंधन

(क) आरसीएफ की प्रतिष्ठापित क्षमता के अनुसार मजदूरों की विभिन्न श्रेणियों के स्टाफ बल संस्वीकृत है जबकि कोई कारखाना वार संस्वीकृत कार्यबल आरसीएफ की वार्षिक शाखा में उपलब्ध नहीं है। कार्य के समापन हेतु अपेक्षित 'अनुमत समय' को समय तथा प्रयास का अध्ययन के आधार पर निर्धारित किया जाता है जो बदले में प्रोत्साहन राशि के भुगतान और आऊटसोर्सिंग की आवश्यकता की संगणना हेतु आधार का निर्माण करता है। आरसीएफ उत्पाद कार्यक्रम के संदर्भ में उपलब्ध कार्य घंटे पर यथावत विचार करके अपेक्षित कार्य घंटे का प्रत्येक वर्ष प्रक्षेपण करता है। उपलब्ध कार्य घंटे के अलावा कार्य घंटों की आवश्यकता को आऊटसोर्स करने का प्रस्ताव रखा गया था।

<sup>122</sup> मार्ग में विच्छेद का तात्पर्य सुरक्षा कारण के लिए रेल से कोच को विच्छेद करना है यदि गाड़ी जांचकर्ता स्टाफ द्वारा सुरक्षा प्रवृत्ति से संबंधित कोई गंभीर कमी देखी जाती है।

योजना विभाग के औद्योगिक इंजीनियरिंग विंग रेलवे बोर्ड से प्राप्त की गई उत्पादन योजना के आधार पर सभी उत्पादन गुप एवं संयंत्र के लिए अधिकृत श्रमबल की गणना करता है। अधिकृत श्रमबल गुप प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत प्रोत्साहन गणनाओं के उद्देश्य हेतु आवश्यक है। अधिकृत श्रमबल की यह गणना रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित मै. राइट्स की रिपोर्ट की वर्कस्टूडी पर आधारित है।

आरसीएफ जीएसयू<sup>123</sup> के संबंध में अपेक्षित कार्य घंटे का प्रत्येक वर्ष प्रक्षेपण करता है। समीक्षा अवधि के दौरान लक्षित जीएसयू और उपलब्धि के साथ-साथ जीएसयू की उपलब्धि में कमी का उल्लेख निम्नानुसार है:

तालिका 4.18

वर्ष	लक्ष्य		उपलब्धि		जीएसयू की उपलब्धि में कमी (कालेंम 3-कालेंम-5)	जीएस कोच की प्रत्यक्ष श्रमबल लागत	कुल वित्तीय प्रभाव (₹ में) (कालेंम 6 x कालेंम 7)
	कोचों एवं शैलों की संख्या	जीएसयू	कोचों एवं शैलों की संख्या	जीएसयू			
1	2	3	4	5	6	7	8
2011-12	1660	2608	1623	2540	68	448400	30491200
2012-13	1675	2911	1732	2787	124	583885	72401740
2013-14	1729	2753	1604	2386	367	675315	247840605
<b>कुल</b>	<b>5064</b>	<b>8272</b>	<b>4959</b>	<b>7713</b>	<b>559</b>		<b>350733545</b>

स्रोत: आरसीएफ के योजना विभाग द्वारा उपलब्ध कराई गई जानकारी (प्रोत्साहन उद्देश्य हेतु दर्शाए गए कोचों तथा जीएसयू की संख्या)

लक्षित जीएसयू एवं उपलब्धि के विश्लेषण के आधार पर यह पाया गया कि 559 प्रक्षेपित जीएसयूके कार्य घंटे की उपयोगिता में कमी थी जिसमें ₹ 35 करोड़ का वित्तीय प्रभाव शामिल है।

#### (ख) तकनीकी संवर्ग में स्टाफ की कमी

भारतीय रेल की उत्पादन यूनिट में तकनीशियन कटिंग, मोल्डिंग, ट्रिमिंग, फिटिंग, वेल्डिंग, पेंटिंग, वायरिंग तथा मशीनों के प्रचालन में लगे हुए हैं जबकि पर्यवेक्षक का कार्य उनको मॉनीटर करना है और गुप 'डी' से तकनीशियनों की सहायता करना अपेक्षित है।

आरसीएफ में, 01-04-2011 से 01-04-2013 तक उत्पादन संवर्ग के पर्यवेक्षक/तकनीशियन में संस्वीकृत कार्यबल क्रमशः 4793, 4876 और 4876 था

<sup>123</sup> जीएसयू सामान्य सिटिंग इकाई का प्रतिनिधित्व करता है और सामान्य सिटिंग कोच के विनिर्माण हेतु अपेक्षित कुल कार्य घंटे, के आधार पर आरसीएफ के योजना विभाग द्वारा इसकी गणना की जाती है।

जबकि इस अवधि के दौरान कार्यरत श्रमबल इन वर्षों में 459, 496 और 478 की कमी छोड़ते हुए 4334, 4380 और 4398 था। यह देखा गया कि ग्रुप "सी" संवर्ग में इन रिक्तियों को ग्रुप "डी" संवर्ग में रिक्तियों की गणना करने के लिए ग्रुड "डी" संवर्ग के साथ मिलाया गया था जोकि ग्रुप "सी" संवर्ग में भर्ती हेतु मौजूदा नियमों के विरुद्ध था। भर्ती नियमावली के अनुसार ग्रुप "सी" संवर्ग में भर्ती रेलवे भर्ती बोर्ड के माध्यम से की जाती थी जबकि ग्रुप "डी" संवर्ग में भर्ती महा प्रबंधक के स्तर पर की जाती थी। आरसीएफ द्वारा गलत प्रक्रिया के पालन के परिणामस्वरूप 185 से 519 ग्रुप डी स्टाफ को 2011-12 से 2013-14 की अवधि के दौरान महाप्रबंधक द्वारा संस्वीकृत श्रमबल के आधिक्य<sup>124</sup> में नियुक्त किया गया था।

नियुक्त किए गए अधिक ग्रुप 'डी' स्टाफ को सहायक का कार्य दिया गया था। आरंभ में उनको गैर-उत्पादन विभाग अर्थात् सामान्य ब्रांच, भंडार विभाग, इलेक्ट्रिकल रख-रखाव, चिकित्सा एवं कार्मिक विभाग आदि में तैनात किया जाता है। सक्रिनिंग के माध्यम से विनियमन के बाद और अगले, बैच की नियुक्ति के बाद उनको उत्पादन संवर्ग में तैनात किया जाता है। तथापि, तथ्य यह रहा कि तकनीशियन तथा पर्यवेक्षक संवर्ग में रिक्तियों को भरने के लिए कार्रवाई आरंभ करने के बजाय नियमित तरीके से नियुक्त किए गए ग्रुप 'डी' स्टाफ को तकनीशियन का कार्य सौंपा गया था जो सुरक्षा के साथ समझौता भी था।

#### (ग) कार्य प्रभारित पदों का नियमित गठन

रेलवे बोर्ड ने राजपत्रित संवर्ग<sup>125</sup> के कार्य प्रभारित पदों के गठन हेतु मानदंड निर्धारित किए हैं। 2011-12 से 2013-14 के दौरान राजपत्रित संवर्ग स्थिति की समीक्षा से पता चला रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किए गए मानदंडों का आरसीएफ द्वारा पालन नहीं किया जा रहा था और विभिन्न विभागों में विभिन्न ग्रेड के 19 से 23<sup>126</sup> अधिकारी कार्य प्रभारित पदों के लिए निर्धारित मानदंडों के आधिक्य में थे जिसके परिणामस्वरूप समीक्षा अवधि के दौरान ₹ 5.49 करोड़ का अधिक परिहार्य व्यय हुआ।

<sup>124</sup> 1 अप्रैल 2011 से 31 मार्च 2014 से नियुक्त अधिक ग्रुप डी संवर्ग की लागत (वेतन एवं भत्ते)

<sup>125</sup> 125 रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2011/ईएवंआर/3/1 दिनांक 11/02/2011

<sup>126</sup> एसएजी-3, जीएजी-5 और एसएस-15

#### 4.2.6.9 आंतरिक नियंत्रण की मॉनीटरिंग तथा प्रभावकारिता

आरसीएफ की मॉनीटरिंग प्रणाली में निम्नलिखित मुख्य कमियां देखी गई थी जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेल के कीमती वित्तीय संसाधनों का अवरोधन हुआ।

#### (क) तैयार कोचों के प्रेषण में असामान्य विलंब

सभी तैयार कोचों को उनके विनिर्माण के तुरंत बाद आबंटी क्षेत्रीय रेलवे को आगे प्रेषित करने के लिए स्टेशन मास्टर, उत्तरी रेलवे हुसेनपुर को हस्तांतरित किया जाना चाहिए। कोचों को बाहर निकालने हेतु अनुमत औसत समय लगभग एक से दो सप्ताह का है। अभिलेखों की नमूना जांच से 286 विनिर्मित कोचों के संबंध में निर्धारित समय से एक से दस माह के बीच के अधिक अवरोधन का पता चला। इस प्रकार, तैयार कोचों के प्रेषण में असामान्य विलंब के परिणामस्वरूप भारतीय रेल के ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई क्योंकि कोचों को गाड़ी प्रचालनों हेतु सेवा में नहीं रखा जा सका था।

रेलवे प्रशासन ने कोचों के प्रेषण में विलंब के लिए निम्नलिखित मुख्य कारण प्रस्तुत किए थे:

- रेल निर्माण में विलंब,
- एक शंट में कोचों की न्यूनतम संख्या की आवश्यकता जब कोच को लूज अर्थात बिना रेल निर्माण के बाहर छोड़ दिया जाता है।
- रेलवे बोर्ड से कोच संख्या की अनुपलब्धता
- आरसीएफ से कोचों की निकालने हेतु उत्तरी रेलवे से विद्युत की अनुपलब्धता
- कोचों पर प्रेषण हेतु विचार किया जा रहा था यद्यपि ये विशेष माह के दौरान समापन के विकसित स्तर पर थे।

लेखापरीक्षा में उपरोक्त कारण मान्य नहीं है क्योंकि समीक्षा अवधि के दौरान विभिन्न प्रकार के कोचों के प्रेषण में विलंब उत्पादन विवरण तैयार के रूप में दर्शाए गए कोचों के लिए सामग्री की अनुपलब्धता पर आरोपित थे। आरसीएफ अपने उत्पादन कार्यक्रम की ध्यानपूर्वक योजना नहीं बना सका जिससे कि कोचों के रेल निर्माण में विलंब को न्यूनतम किया जा सके। आरसीएफ ने दावा किया कि विलंबित कोचों की प्रतिशतता आरसीएफ के कुल उत्पादन का केवल 6 प्रतिशत है और अर्जन क्षमता की हानि केवल काल्पनिक थी किन्तु तथ्य यह है

कि ₹ 414.40 करोड़ के पूंजीगत व्यय का एक से दस माह की अवधि के लिए कोचों के अवरोधन के कारण समय पर उपयोग नहीं किया जा सका था जिसने भारतीय रेल को ₹ 46.14<sup>127</sup> करोड़ की अर्जन क्षमता से वंचित कर दिया था। इस स्थिति से बचा जा सकता था यदि आरसीएफ प्रशासन अपने उत्पादन कार्यक्रम की कुशलता से रूपरेखा प्रस्तुत करता और उत्पादन विवरण में केवल तैयार कोचों को दर्शाता।

**(ख) ₹ 21.53 करोड़ मूल्य की अधिशेष मर्दों का निपटान ना करना**

भंडार को रेलवे की आवश्यकता हेतु अधिशेष के रूप में केवल तब समझा जाता है जब इन्हे काफी समय से (24 माह) जारी नहीं किया गया हो। आरसीएफ, कपूरथला में ₹ 21.53 करोड़ मूल्य की 1901 भंडार घटक मर्दें 31 मार्च 2014 तक 36 माह से अधिक से बिना निर्गम के अनुपयोगी पड़ी हुई थी। इन मर्दों को उपयोग्य/स्क्रेप के रूप में घोषित नहीं किया गया था क्योंकि सर्वेक्षण समिति ने इन उपयोग ना की गई मर्दों का सर्वेक्षण नहीं किया था जिसके कारण इन भंडार मर्दों का निपटान नहीं किया गया। ये अनुत्पादक बनी रही और इनके परिणामस्वरूप सामान्य राजस्व को लाभांश का परिहार्य भुगतान भी हुआ।

**(ग) निरस्त भंडार हेतु अग्रिम भुगतान और लंबित जोखिम खरीद लागत के संबंध में ₹ 9.32 करोड़ की वसूलीयोग्य राशि की वसूली ना करने के कारण हानि**

निरस्त भंडारों और जोखिम खरीद लागत की वसूली से संबंधित मामलों को शीघ्रता से अंतिम रूप देने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी किए गए अनुदेशों के बावजूद आरसीएफ प्रशासन द्वारा उचित कार्रवाई आरंभ नहीं की जा रही है। निरस्त भंडार के लिए अग्रिम भुगतान की राशि (₹ 3.89 करोड़) और लंबित जोखिम खरीद लागत (₹ 5.43 करोड़) पर 31/03/2014 से पूर्व बताई गई और

<sup>127</sup> कोचों के प्रेषण में असामान्य विलंब के कारण हुई हानि की गणना

बीजी यात्री कोच की प्रतिदिन अर्जन=वर्ष के दौरान ले जाए गए यात्रियों से कुल अर्जन (बीजी)\*

कुल यात्री परिवहन (बीजी) x वर्ष के दौरान दिनों की कुल संख्या  
=27908094300

43059 x 365

कुल हानि= 25982 x 17757=46,13,62.374

\*भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2011-12 का विवरण सं. 6

\*\* भारतीय रेल के वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2011-12 का विवरण सं.24

अब तक लंबित (अर्थात् 11/10/2014) ₹ 9.32 करोड़ की राशि वसूली हेतु बकाया थी।

**(घ) सामान्य क्षतिपूर्तियों की वसूली ना करना**

सामग्री की आपूर्ति के लिए खरीद आदेश अपेक्षित प्रतिभूति जमा प्राप्त किए बिना भिन्न फर्मों को दिए गए थे। तत्पश्चात, ये फर्म निर्धारित या विस्तारित सुपुर्दगी अवधि में सामग्री की आपूर्ति करने में विफल रही और जैसे कि उनके खरीद आदेशों को सामान्य क्षतिपूर्तियों को लगाने के बाद निरस्त कर दिया गया था।

2000-01 से 2013-14 की अवधि हेतु रेल कोच फेक्ट्री की वित्तीय लेखाकरण प्रणाली (एफएसीटी) से प्राप्त अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि सामान्य क्षतिपूर्तियों के आधार पर ₹ 1.56 करोड़ की राशि उन विभिन्न फर्मों से वसूली हेतु बकाया थी जो सामग्री की आपूर्ति करने में विफल रहे थे। संवीक्षा पर यह पाया गया कि वसूलीयोग्य बकाया राशि के आंकड़े प्रत्येक वर्ष बढ़ रहे थे किन्तु बकाया सामान्य क्षतिपूर्तियों की वसूली के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया था।

**(ङ) आरसीएफ में कोचों का अनियमित रूप से पड़े रहना**

चार कोच लम्बे समय से (पांच वर्षों से अधिक) रेल कोच फेक्ट्री कपूरथला के कार्यशाला क्षेत्र में स्क्रेप यार्ड के निकट पड़े हुए थे जिनके ब्यौरे निम्नानुसार हैं:

तालिका 4.19

क्र.सं.	कोच सं.	रेलवे	कोच प्रकार	वर्ष के दौरान आरसीएफ द्वारा निर्मित
1	02155/एबी	उ.रे.	एसी चेयर कार	2002
2	16002	उ.रे.	जीएस	1988
3	41345	प.रे.	एसी3 टायर	2005
4	कोच पर कोई संख्या निर्दिष्ट नहीं		एसी चेयर कार	वर्ष निर्दिष्ट नहीं

इन कोचों को कुल कमियों को हटाने के लिए आरसीएफ में प्राप्त किया गया था किन्तु उचित कार्रवाई आरंभ नहीं की गई है। आरसीएफ में ध्यान न दिए जा रहे इन कोचों से संबंधित मामले को आरसीएफ प्रशासन के पास ले जाया गया था किन्तु कोई उत्तर प्रस्तुत नहीं किया गया।

**(च) निर्धारित अवधि में भंडार शीट को अंतिम रूप ना देना**

भंडार विभाग हेतु भारतीय रेल सहिता खण्ड II का पैरा 3261 प्रावधान करता है कि भंडार शीट को निरपवाद रूप से 6 माह की अवधिक में अंतिम रूप दिया जाना



चाहिए और जहां कमी के लिए जिम्मेदार कर्मचारी सेवानिवृत्त होने वाला है वहां मामले को उसकी सेवानिवृत्ति से पहले अंतिम रूप दिया जाना चाहिए ताकि उचित दंडात्मक कार्रवाई, यदि कोई है, आरंभ की जा सके। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि इस संबंध में कई अनुदेशों तथा स्पष्ट कोडल प्रावधानों के बावजूद भंडार शीट को अंतिम रूप ना देने के कारण रेलवे को हुई हानि के मामले जारी रहे, रेलवे बोर्ड ने दोहराया कि इस संबंध में कोडल प्रावधानों का निष्ठापूर्वक पालन किया जाए। 30/09/2014 को विभाग वार बकाया भंडार शीट की स्थिति से पता चला कि छह भंडार शीट्स अंतिम रूप दिए जाने हेतु लंबित थी जैसाकि कि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 4.20

लंबित भंडार शीट	लंबित भंडार शीट की संख्या	मूल्य (₹लाख में)
> 6 माह और < एक वर्ष	1	(-) 0.44
> 1 वर्ष < 2 वर्ष	2	(-) 91.6
> 2 वर्ष	2	(-) 132.07
> 19 वर्ष	1	(-) 4.84

यह उपरोक्त उल्लिखित कोडल प्रावधानों का स्पष्ट उल्लंघन है। यहां संभावना है कि इतने लंबे समय तक भंडार शीट को अंतिम रूप ना देने के परिणामस्वरूप रेलवे को हानि हो सकती है। इस संबंध में स्पष्ट अनुदेशों के बावजूद आरसीएफ प्रशासन यह सुनिश्चित करने के लिए उचित तंत्र को स्थापित करने में विफल रहा कि नियमों की प्रक्रिया का पालन करते हुए दोषी स्टाफ से समय पर कमियों का हिसाब लिया/ वसूली की जाएगी।

#### (छ) कोडल प्रावधानों के अंतर्गत अपेक्षित अभिलेखों का रख-रखाव ना करना

यह देखा गया कि खरीद उचंत रजिस्टर, बिक्री उचंत रजिस्टर और स्टॉक समायोजन लेखा रजिस्टर का निर्धारित कोडल प्रारूप में रख-रखाव नहीं किया जा रहा था। ये अभिलेख भंडार विभाग द्वारा खरीदी जा रही विभिन्न भंडार मंदों की बिक्रियों तथा खरीद पर कड़ी नजर रखने के लिए आवश्यक है। बड़ी मात्रा में किए गए सव्यंवाहार से संबंधित उचित अभिलेखों का अनुरक्षण न करने से नकली बिक्रियों तथा भुगतान आदेशों के मामले हुए।

#### 4.2.7 निष्कर्ष

रेल डिब्बा फैक्ट्री, कपूरथला को 1986 में स्थापित किया गया था। यह डिब्बों के डिजाइन, विकास तथा निर्माण का उत्तरदायित्व निभा रही है। यह लेजर कटिंग,

प्लाज्मा कटिंग, रोबोटाइज्ड वेल्डिंग तथा स्पॉट वेल्डिंग सुविधाओं जैसी विशेष सुविधाओं वाले अत्याधुनिक संयंत्र तथा मशीनरी से युक्त थी।

वार्षिक रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम (आरएसपी) जिसे अग्रिम रूप से कम से कम दो वर्षों में बनाया जाना था, में नए कोचिंग स्टॉक हेतु प्रावधानों को रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्ब से अंतिम रूप दिया गया था। आरसीएफ के कोच उत्पादन कार्यक्रम की स्वीकृति में ऐसे ही विलम्ब पाए गए थे। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने इसके द्वारा पूर्व स्वीकृत उत्पादन कार्यक्रम के सदर्थ में बार-बार परिवर्तन किया। स्वीकृत उत्पादन कार्यक्रम में किए गए परिवर्तनों के कारण ₹ 31.93 करोड़ का स्टोर्स/सामग्री अनुपयुक्त रही।

एलएचबी स्टैनलैस स्टील कोचों के उत्पादन में पूर्णतया अंतरण की परियोजना जो अप्रैल 2008 में प्रारम्भ हुई थी, सफल नहीं थी क्योंकि आरसीएफ किसी उत्पादन वर्ष में अभी तक 470 एलएचबी कोचों से अधिक का निर्माण करने में सक्षम नहीं थी तथा आरसीएफ में उत्पादित अधिकतर कोच अभी भी परंपरागत प्रकार के थे जो परंपरागत कोचों को चरणबद्ध करने के उद्देश्य के विपरित था।

डीआरएफ के अतिरिक्त विनियोग को उत्पादन की लागत में डेबिट<sup>128</sup> किया गया जिसके परिणामस्वरूप कोचों की लागत में अनावश्यक वृद्धि तथा सामान्य राजस्व को ₹ 3.31 करोड़ के लाभांश के भुगतान के प्रति देयताओं में परिहार्य वृद्धि हुई।

आरसीएफ लागत रिपोर्टों को अग्रिम रूप देने से संबंधित कोडल प्रावधानों का अनुपालन करने में विफल हुआ जिसके परिणामस्वरूप अनुमानित लागत पर डेबिटों<sup>129</sup> में वृद्धि हुई। इसके अलावा, आरसीएफ को उत्पादन की वास्तविक लागत के अभाव में आरसीएफ को अनुमानित लागत के 110 प्रतिशत पर उत्पाद शुल्क का भुगतान करना पड़ा था।

जैसाकि 286 निर्मित कोचों को समय पर वितरित नहीं किया गया तथा निर्धारित समय सीमा से अधिक एक से दस माह के बीच रोक कर रखा गया। तैयार कोचों के संवितरण में इस विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 414.40 करोड़ का निवेश निरर्थक रहा। इसके कारण ₹ 46.14 करोड़ की अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई जो अप्रभावी मॉनीटरिंग तंत्र को दर्शाती है।

तकनीकी संवर्ग में कर्मचारियों की कमी से महाप्रबंधक द्वारा अधिक ग्रुप 'डी' नियुक्त करके तथ उन्हें तकनीशियनों और पर्यवेक्षकों जिसके लिए उच्च तकनीकी

<sup>128</sup> कोचों की लागत में लोडिड या एडिड

<sup>129</sup> क्षेत्रीय रेलवे से निर्माण लागत की उगाही करना

योग्यता अपेक्षित है तथा जिन्हें रेलवे बोर्ड द्वारा भर्ती किया जाता है, के स्थान पर नियोजित करके अनौपचारिक ढंग से निपटा गया।

रेलवे बोर्ड को फरवरी 2015 में यह मामला बताया गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## भारतीय रेलवे यांत्रिक विभाग से संबंधित पैराग्राफ

4.3 डीजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी, रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला तथा इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, पेरम्बूर : रॉलिंग स्टॉक पर उत्पादन शुल्क का भुगतान करते समय सेनवैट का लाभ न उठाना

रेलवे बोर्ड तथा उत्पादन इकाई के सेनवैट का लाभ लिए बिना उनके द्वारा निर्मित रॉलिंग स्टॉक पर उत्पादन शुल्क के भुगतान करने का चयन करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के फलस्वरूप 2011-12 से 2014-15 (फरवरी 2015) की समयावधि के दौरान रेलवे को वित्तीय हानि के एकमात्र प्रभाव से डीएलडब्ल्यू, वाराणसी, आरसीएफ, कपूरथला तथा आईसीएफ, पेरम्बूर में उत्पाद शुल्क पर ₹ 313.70 करोड़ का कुल परिहार्य भुगतान करना पड़ा।

केंद्रीय मूल्य वर्धित कर (सेनवैट) क्रेडिट नियम, 2004 के अनुसार, अंतिम उत्पाद के निर्माता को संयंत्रों तथा मशीनरियों (पूंजीगत माल) तथा इनपुट सामग्री यदि उन्होंने अंतिम उत्पाद के निर्माण में उपयोग की थी, तो उस पर भुगतान किए गए उत्पाद शुल्क का क्रेडिट लेने की अनुमति दी जानी चाहिए। जहां तक आयातित पूंजीगत माल/इनपुट का संबंध है तो उन पर भुगतान किया गया प्रतिकारी शुल्क (सीवीडी)<sup>130</sup> भी सेनवैट लाभ के योग्य है। प्रविष्टि<sup>131</sup> बिल जैसे शुल्क भुगतान दस्तावेजों को प्रस्तुत कर के सेनवैट क्रेडिट का लाभ उठाया जा सकता है।

डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू), वाराणसी भारतीय रेल के लिए डीजल इलेक्ट्रॉनिक इंजनों का निर्माण करने वाली भारतीय रेल (आईआर) की एक उत्पादन इकाई है। घरेलू रूप से प्राप्त तथा आयातित पूंजीगत माल तथा इनपुटों को इंजनों के निर्माण हेतु उपयोग किया जाता है जिसके लिए उत्पाद

<sup>130</sup> इस शुल्क को आयातित मर्दों जहां पर भी यह घरेलू उत्पाद की सुरक्षा के लिए लागू हो, के अनुदान प्रभाव को ऑफसेट करने के लिए आयातित मर्दों पर लगाया जाता है। (सीमाशुल्क टैरिफ (वित्तीय छूट प्रदत्त मर्दों पर प्रतिकारी शुल्क की पहचान, निर्धारण तथा संग्रहण तथा क्षति के निर्धारण हेतु) नियामावली, 1995)

<sup>131</sup> बिल ऑफ ऐन्ट्री आयातित कारगो की डिलीवरी लेने के लिए आयात सीमा शुल्क क्लियरेंस प्रक्रियाओं का पूर्ण करने के लिए आयातक या उसके कस्टम हाउस एजेंट द्वारा भरा गया एक कानूनी दस्तावेज है। सामान्य तौर पर तीन मूल प्रतियां बनाई जाती हैं। एक प्रति को सीमाशुल्क विभाग द्वारा तथा दो को पार्टियों द्वारा रखा जाता है।

शुल्क/सीवीडी का भुगतान किया जाता है। जहां तक सीवीडी के भुगतान का संबंध है तो डीएलडब्ल्यू की ओर से पूर्वी रेलवे<sup>132</sup> द्वारा इसका भुगतान किया जाता है।

मार्च 1995<sup>133</sup> की केन्द्रीय उत्पाद शुल्क तथा सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी) की अधिसूचना के अनुसार, क्षेत्रीय रेलवे के उपयोग हेतु भारतीय रेल की उत्पादन इकाईयों में निर्मित रोलिंग स्टॉक<sup>134</sup> को उत्पाद शुल्क (ईडी) के भुगतान से छूट प्राप्त थी तथा तदनुसार उनके द्वारा किसी ऐसे शुल्क का भुगतान नहीं किया गया। हालांकि 20 अप्रैल, 2011<sup>135</sup> की उनकी अधिसूचना के द्वारा, सीबीईसी ने इन रोलिंग स्टॉको को दी गई छूट वापस ली तथा 20.04.11 से निम्नलिखित दो विकल्पों में से एक के तहत उत्पाद शुल्क लगाया:-

1) ईडी @ 1%+ उपकर 3% सैनवेट का लाभ न उठाने के मामले में, तथा 2) ईडी@5 % +उपकर 3% सैनवेट का लाभ लेने के मामले में।

एक उत्पादन इकाई होने के नाते डीएलडब्ल्यू, वाराणसी ईडी के भुगतान के लिए कानूनी रूप से उत्तरदायी थी परन्तु उन्होंने ईडी का भुगतान नहीं किया तथा इस संदर्भ में रेलवे बोर्ड के निर्देशों की प्रतीक्षा की।

रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2011 में विलम्ब से डीएलडब्ल्यू सहित उत्पादन इकाईयों को सैनवेट लाभ (विकल्प 1) लिए बिना ईडी का चयन करके इस शुल्क का भुगतान करने का निर्देश दिया। रेलवे बोर्ड ने उक्त पत्र में विकल्प 1 का चुनाव करने के लिए कोई कारण नहीं बताया। इस आधार पर, डीएलडब्ल्यू ने विकल्प 1 के तहत अप्रैल 2011 से सितम्बर 2011 की समयावधि हेतु बकाया (₹ 10.87 करोड़) के साथ नवम्बर 2011 से क्षेत्रीय रेलवे को बेचे गए इंजनो पर उत्पाद शुल्क का भुगतान करना प्रारम्भ किया। डीएलडब्ल्यू ने उक्त वर्णित अवधि के लिए ईडी के विलम्बित भुगतानों के लिए ब्याज के रूप में 0.94 करोड़ का भुगतान भी किया। मार्च 2012 में सीबीईसी ने निम्नानुसार दरों<sup>136</sup> को संशोधित किया:

<sup>132</sup> पूर्वी रेल द्वारा प्राप्त बिल ऑफ रेन्ट्री की दो प्रतियों में से, 1 प्रति को उनके द्वारा सीमा शुल्क पासिंग के लिए तथा दूसरी प्रति को डीएलडब्ल्यू को भेजनेके लिए रखा जाता है। डीएलडब्ल्यू द्वारा प्राप्त प्रति को आयातित सामग्री की प्राप्ति के प्रमाण के रूप में आरबीआई को बाद में ट्रांसमिशन के लिए एसबीआई, वाराणसी का भेजा जाता है तथा इसकी प्रतिलिपि को लेखा अनुभाग में रखा जाता है।

<sup>133</sup> सामान्य छूट संख्या 16, दिनांक 16-03-1995 की अधिसूचना संख्या-62/95-ससीई देखें

<sup>134</sup> इंजन, कोच तथा वैगन

<sup>135</sup> दिनांक 20.04.2011 की अधिसूचना संख्या 32/2011-सीई देखें।

<sup>136</sup> दिनांक 17.03.2012 की अधिसूचना संख्या 16/2012-सीई देखें।

1) ईडी @ 2%+ उपकर 3% सेनवैट का लाभ न लेने के मामले में, तथा 2) ईडी @ 6% +उपकर 3% सेनवैट का लाभ लेने के मामले में।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2012 में उत्पादन इकाईयों तथा क्षेत्रीय रेलवे से पुनः इसके लिए कोई कारण दिए बिना विकल्प 1 के तहत ईडी का भुगतान जारी रखने के लिए कहा। हालांकि, जून 2012 में रेलवे बोर्ड ने दो विकल्पों का विश्लेषण करने के लिए उत्पादन इकाईयों को निर्देश दिया। डीएलडब्ल्यू ने विश्लेषण के आधार पर जुलाई 2012 में रेलवे बोर्ड को यह परामर्श दिया कि उनमें से विकल्प 1 सेनवैट का लाभ लिए बिना हितकर है। हालांकि, लेखापरीक्षा द्वारा यह पाया गया कि संभावित सेनवैट लाभ पर ध्यान देते समय, डीएलडब्ल्यू ने घरेलू रूप से खरीदे गये पूंजीगत माल तथा इनपुट सामग्रियों का नियोग किया तथा उस आयातित माल पर कोई ध्यान नहीं दिया जिस पर सीवीडी का भुगतान किया गया था। सेनवैट लाभ (विकल्प 2) सहित ईडी के लिए विकल्प लेने की इस गलती तथा अधिक लाभ को अगस्त 2012<sup>137</sup> में लेखापरीक्षा द्वारा डीएलडब्ल्यू के प्रबंधन को बताया गया। डीएलडब्ल्यू ने कहा (जनवरी 2013) कि सेनवैट लाभ प्राप्त करने के लिए प्रविष्टि बिल की मूल प्रति आवश्यक थी जो उनके पास उपलब्ध नहीं थी। हालांकि, इसके लिए अक्टूबर 2013 से प्रयास किए गए थे। मार्च 2014 में आरबी ने विकल्प 2 के तहत उत्पाद शुल्क की निवल देयता निकालने के लिए पुनः सभी उत्पादन इकाईयों को कहा। की गई ऐसी कार्रवाई के आधार पर, डीएलडब्ल्यू ने अधिक बचत के लिए विकल्प 2 के तहत ईडी का भुगतान करने के लिए रेलवे बोर्ड की अनुमति मांगी (अप्रैल/मई 2014)।

रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2014 में सभी उत्पादन इकाईयों को 1 अप्रैल 2015 से विकल्प 2 अपनाने के लिए सभी अपेक्षित दस्तावेज तैयार करने को कहा।

लेखापरीक्षा ने पाया कि गलत विकल्प के कारण डीएलडब्ल्यू में अप्रैल 2011 से दिसम्बर 2014 तक की अवधि के दौरान उत्पाद शुल्क पर ₹ 207.46 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। लेखापरीक्षा द्वारा मार्च 2015 में रेलवे बोर्ड के साथ यह मामला उठाया गया। बाद में लेखापरीक्षा ने पाया कि दो अन्य उत्पादन इकाईयों अर्थात् रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ), कपूरथला तथा इंटीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) पैरम्बूर ने विकल्प 1 अपनाने के कारण ईडी का परिहार्य भुगतान सूचित किया है। आरसीएफ, कपूरथला के संदर्भ में 2011-12 से 2014-15 (फरवरी 2015) की समयावधि हेतु ईडी का परिहार्य भुगतान ₹ 67.17 करोड़ था जबकि, 2011-12 से

<sup>137</sup> लेखापरीक्षा द्वारा 30.08.2012 को जारी विशेष पत्र

2013-14 की समयावधि के लिए आईसीएफ, पैरम्बूर में यह ₹ 39.07 करोड़ था। इस प्रकार, 2011-12 से 2014-15 की समयावधि के दौरान तीन उत्पादन इकाईयों में ईडी का कुल परिहार्य भुगतान ₹ 313.70 करोड़ था। आईसीएफ, पैरम्बूर ने अप्रैल 2014 के बाद से सेनवैट क्रेडिट (विकल्प 2) का लाभ लेना प्रारम्भ किया जबकि डीएलडब्ल्यू वाराणसी तथा आरसीएफ कपूरथला ने अप्रैल 2015 से इसका चयन किया था।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2015 में लेखापरीक्षा को कहा कि सेनवैट क्रेडिट का लाभ लेने के लिए मूल बीजको के उचित तथा सुव्यवस्थित अनुरक्षण और निर्दिष्ट दस्तावेज अनिवार्य थे। डीएलडब्ल्यू केवल अक्टूबर 2013 से सीवीडी पर सेनवैट का लाभ लेने के लिए प्रविष्टि बिल की मूल प्रति प्राप्त कर सका। नया विकास होने के नाते इसने योजना के क्रियान्वयन को समझने में कुछ समय लिया जिसके लिए एक विशेषज्ञ नियुक्त था (05.07.2012) जिसने यह निष्कर्ष दिया (10.10.2012) कि विकल्प 1 रेलवे के लिए हितकर था। उन्होंने आगे कहा कि डीएलडब्ल्यू ने रेलवे बोर्ड के निर्देश का पालन किया था तथा इस मामले में केंद्र सरकार को कोई हानि नहीं थी क्योंकि ईडी का भुगतान भारत की समेकित निधि में गया था।

निम्नलिखित कारको की वजह से उत्तर स्वीकार्य नहीं है:-

- i). परिचालको के विस्तार हेतु एक पृथक बजट तथा मांगे गए धन के साथ भारतीय रेल एक वाणिज्यिक सत्त्व है। चूंकि ऐसा कोई परिहार्य भुगतान रेलवे की हानि है तथा यह एक सीमा तक इसकी कार्यप्रणाली को प्रभावित करता है। 4 वर्षों की अवधि में अधिक परिहार्य भुगताने की वजह से हुई महत्वपूर्ण चूको (नोटिस में आए ₹ 313.70 करोड़) को यह सुनिश्चित करके अनदेखा नहीं किया जा सकता कि ईडी भारत की समेकित निधि में गया था।
- ii). रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2011 में तथा फिर अप्रैल 2012 में इसका विश्लेषण किए बिना निर्देश दिया कि क्या ऐसा विकल्प इनके लिए हितकर था, विकल्प 1 के तहत ईडी का भुगतान करने के लिए उत्पादन इकाईयों को निर्देश दिया। चूंकि उत्पादन इकाईया अधिक उपयुक्त थी तथा अपने लिए हितकारी विकल्प खोजने में सक्षम थी, अतः ऐसा केवल जून 2012 में हुआ कि आरबी ने उन्हें ऐसा विश्लेषण करने का निर्देश दिया।
- iii). आईसीएफ, पैरम्बूर ने अप्रैल 2014 के बाद से स्वयं विकल्प 2 में अंतरण किया जो यह दर्शाता है कि ईडी के भुगतान हेतु उत्तरदायी कानूनी सत्त्व होने

के नाते किसी ने भी उत्पादन इकाईयों को यह सुनिश्चित करने से मना नहीं किया कि ईडी भुगतान हितकर विकल्प के अधीन था। हालांकि, डीएलडब्ल्यू ने इस मामले में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का यह जांच तथा सुनिश्चित किए बिना अनुसरण किया कि यह विकल्प उनके लिए हितकर था। वास्तव में, डीएलडब्ल्यू ने बाद में जुलाई 2012 में सीवीडी पर सेनवैट क्रेडिट के महत्वपूर्ण कारक को ध्यान में रखे बिना उनके लिए हितकर रूप में विकल्प 1 की सिफारिश की। यद्यपि, यह चूक लेखापरीक्षा द्वारा अगस्त 2012 में बताई गई थी तथापि, ऐसा केवल अप्रैल 2014/मई 2014 में हुआ कि डीएलडब्ल्यू ने विकल्प 2 में अंतरण की अनुमति मांगी। इसलिए, डीएलडब्ल्यू तथा आरबी द्वारा लिए गए इस निर्णय कि डीएलडब्ल्यू वाराणसी ने इस मामले में रेलवे बोर्ड के निर्देश का पालन किया था, को लेखापरीक्षा द्वारा उत्तरदायित्व पहलू को कम करने के एक प्रयास के रूप में देखा जाता है।

- iv). भुगतान किए गए बिलों के लेखों तथा सम्बंधित दस्तावेजों का सुव्यवस्थित अनुरक्षण रेल लेखा विभाग का प्रथम कर्तव्य है तथा इसे सहज रूप से उपलब्ध होना चाहिए। सेनवैट लाभ का दावा करने के लिए प्रविष्टि बिल की मूल प्रति का महत्व डीएलडब्ल्यू के लिए जाना पहचाना<sup>138</sup> कारक था तथा इसे प्रारम्भ से उनके साथ रखा जा सकता था। इसलिए इसे इस मामले पर किसी विलम्ब हेतु एक मान्य स्पष्टीकरण के रूप में स्वीकृत नहीं किया जा सकता।

उपरोक्त तथ्यों के संदर्भ में, रेलवे बोर्ड द्वारा हितकर विकल्प (अगस्त 2014) का चयन करने में तीन से अधिक वर्ष लेने तथा इस अवधि के दौरान ईडी के परिहार्य भुगतान को स्वीकार करते समय इसे परिचालित करने के लिए उत्पादन इकाईयों को अन्य 6 माह देने (अप्रैल 2015) का कोई औचित्य नहीं है।

जैसाकि रेलवे बोर्ड इस कारण से सभी उत्पादन इकाईयों द्वारा मार्च 2015 तक किए परिहार्य भुगतान का निर्धारण कर सकता है तथा या तो ब्याज सहित उत्पाद शुल्क विभाग से ईडी वसूल करने के लिए कार्रवाई कर सकता है यदि संभव हो,

<sup>138</sup> 01/2001 से 09/2003 से सम्बंधित एक पूर्व मामले जिसमें सेनवैट क्रेडिट को प्रविष्टि बिल की प्रतिलिपि के प्रति डीएलडब्ल्यू द्वारा लिया गया था, में सहयोगी लेखापरीक्षा द्वारा बाद में आपत्ति की गई तथा बाद में जुर्माना लगाया गया जिस पर आयुक्त, केंद्रीय उत्पादशुल्क के पास एक समीक्षा याचिका लम्बित है।



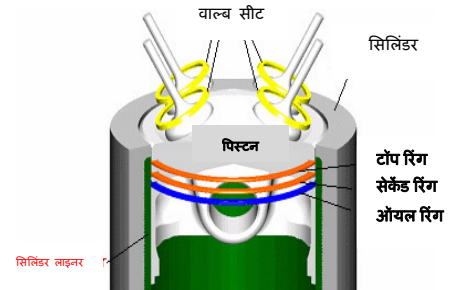
या रेलवे को वित्तीय हानि के रूप में हानि का सुधार करने के लिए कार्रवाई कर सकता है।

इस प्रकार, सेनवैट का लाभ लिए बिना उनके द्वार निर्मित रोलिंग स्टॉक पर उत्पाद शुल्क के भुगतान का चयन करने के रेलवे बोर्ड तथा उत्पादन इकाईयों के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप 2011-12 से 2014-15 की समयावधि (फरवरी 2015) के दौरान रेलवे को आर्थिक हानि के फलस्वरूप डीएलडब्ल्यू, वाराणसी, आरसीएफ, कपूरथला तथा आईसीएफ, पेरम्बूर में उत्पाद शुल्क पर ₹ 313.70 करोड़ का कुल परिहार्य भुगतान हुआ।

#### 4.4 दक्षिणी रेलवे(दरे.): त्रुटिपूर्ण होनिंग और सिलिन्डर लाइनर्स पर परिणामी पुननिर्माण

नई मशीनों के समय पर प्रतिष्ठापन में विलम्ब के कारण सिलिन्डर लाइनर प्लेटिंग के लिए पुरानी होनिंग मशीन के उपयोग के कारण सिलिन्डर लाइनर्स की होनिंग और पुननिर्माण (री-होनिंग) में कमियां आई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 7.70 करोड़ का व्यर्थ व्यय हुआ।

सिलिन्डर ब्लॉक डीजल इंजन के फ्रेम का हिस्सा होता है जो सिलिन्डर लाइनर्स की सहायता करता है। लाइनर दहन चेम्बर की दीवार का निर्माण करते हैं और इसके अन्दर पिस्टन के संचालन का मार्गदर्शन भी करते हैं। सिलिन्डर लाइनर एक बदलने योग्य बोर है जिसमें इंजन को नोदन करने के लिए उपयोग किया जाने वाला पिस्टन होता है। अधिक गर्मी, क्षय और अनुचित प्रतिष्ठापन के कारण लाइनर्स कट, टूट और विकृत हो जाते हैं। लाइनर के शीर्ष पर सामान्य टूट-फूट के कारण रिजेज बन जाते हैं। इससे पिस्टन को क्षति पहुंच सकती है और पिस्टन के सुगम और प्रभावी कार्यचालन को सुनिश्चित करने के लिए रिजेज को हटाया जाना आवश्यक है। इसलिए, नए और पुराने सिलिन्डर लाइनिंग के अध्यधीन हैं। इस प्रक्रिया को प्लेटिंग प्रक्रिया कहा जाता है। प्लेटिंग प्रक्रिया में प्रचालनों अर्थात्, निक्षेप लौह (सीआई) होनिंग (प्लेटिंग से पहले), डायमण्ड होनिंग (प्लेटिंग के बाद) और पॉलिशिंग के लिए होनिंग मशीनें अपेक्षित हैं। डायमण्ड होनिंग वांछित विनिर्देशन और पॉलिशिंग प्राप्त करने के लिए प्लेटिंग के बाद अधिक क्रोमियम को हटाने हेतु विट्रीफाइड पत्थरों को उपयोग करते हुए की जाती हैं।



होनिंग एक हाई-टेक निवारण प्रक्रिया है जिसमें अपेक्षित विनिर्देशों के अनुसार सिलिन्डर लाइनर्स की बोर साइजिंग शामिल है। प्लेटिंग गुणवत्ता के अलावा प्लेटिंग लाइनर्स के निष्पादन और जीवन काल इस हाई-टेक निवारण प्रक्रिया पर अत्यधिक निर्भर है। होनिंग मशीन की निवारण प्रक्रिया त्रुटिपूर्ण होनिंग और परिणामी त्रुटिपूर्ण लाइनर्स के पुननिर्माण को रोकेगी।

दक्षिणी रेलवे में गोल्डन रोक कार्यशाला (डब्ल्यूएस/जीओसी), पोनमलाई में सिलिन्डर लाइनर प्लेटिंग शॉप (सीएलपी शॉप) विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से प्राप्त हुए डीजल इंजनों से पुनः दावा किए गए नए सिलिन्डरों और पुराने सिलिन्डरों के लिए प्लेटिंग प्रक्रिया का उत्तरदायित्व लेती है। सीएलपी शॉप में तीन लम्बरूप होनिंग मशीनें अर्थात् एचएम 3, एचएस 4 और एचएम 5 थीं। ये मशीनें पुरानी थीं और निवारण के साथ होनिंग नहीं कर सकती हैं जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

1. 1984 में खरीदी गई एचएम3 मशीन को 1999 में 15 वर्षों के इसके कोडल काल के पूरा होने के आठ वर्षों के बाद निराकृत कर दिया गया था (जुलाई 2007)। इसके बदलने के लिए प्रस्ताव भी 2008-09 के अंत में कर दिया गया था जिसके लिए निधि जुलाई 2010 में उपलब्ध कराई गई थी और कोफमाउ के माध्यम से एक यूएसए आधारित फर्म को अप्रैल 2011 में आदेश दे दिया गया था। मशीन को अप्रैल 2012 की निर्धारित तारीख के प्रति जून 2013 में प्राप्त किया गया था। नौपरिवहन में विलम्ब कोफमाऊ की आवश्यकता के अनुसार स्टीमर की अनुपलब्धता के कारण बताया गया था।
2. यद्यपि एचएम3 को शुरू कर दिया गया था (दिसम्बर 2013) फिर भी प्रवर्तन के दौरान देखी गई अपर्याप्तताएं/त्रुटियां अभी परिशोधित की जानी हैं (अप्रैल 2014)। जैसाकि मशीन को अभी तक प्रभावी उपयोग हेतु नहीं रखा गया है।
3. सिलिन्डरों के लिए प्लेटिंग प्रक्रिया को 1997 के दौरान शुरू की गई शेष दो होनिंग मशीनों (एचएम4 और एचएम5) के साथ किया जाता है। कार्यशाला प्राधिकरण द्वारा यह बताया गया (जुलाई 2010) कि तीन शिफ्टों में कार्य करने वाली इन दो मशीनों ने पहले ही तीन शिफ्टों के कार्यचालन में नौ वर्षों (2007 में) के कोडल जीवन काल को पूरा कर लिया था। परिणामस्वरूप, एचएम4 मशीन ने होनिंग के दौरान कई प्रचालनात्मक समस्याएं पैदा कीं और परिणामस्वरूप एचएम5 मशीन पर अधिक कार्य दबाव पड़ा और जिसकी होनिंग सटीकता भी जुलाई 2010 में समाप्त हो गई।

4. कोडल जीवन काल के समाप्त होने के पांच वर्षों के बाद एचएम4 को बदलने के लिए खरीद आदेश नवम्बर 2012 में दिया गया था और जुलाई 2013 में प्राप्त किया गया था। तथापि नई मशीन को अभी शुरू किया जाना है (अप्रैल 2014) चूंकि, निराकृत एचएम4 मशीन अभी उपयोग में थी। इसके अलावा, दोनों मशीनों (एचएम3 और एचएम4) के निराकरण में विलम्ब को अभिलेख में नहीं पाया गया था।
5. चूंकि एचएम4 और एचएम5 मशीनें उनके कोडल जीवन काल से अधिक पुरानी थी और इन्होंने अपनी यथार्थता खो दी थी इसलिए इन मशीनों से की जाने वाली होनिंग में कमियां देखी गई थी। 99,299 लाइन्स में से 11,844 लाइन्स (12 प्रतिशत) पर अप्रैल 2007 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान बोर ओवरसाइज, पील आफें और टूल मार्क्स जैसी प्लेटिंग कमियां देखी गई थी।

जब मामले को दक्षिणी रेल प्रशासन के साथ उठाया गया (मई 2014) तो उन्होंने बताया (सितम्बर 2014) कि एचएम3 मशीन को इसके प्रवर्तन (दिसम्बर 2013) से प्रयोग में रखा गया है और इसका प्रभावी रूप से उपयोग किया जा रहा है। आगे उन्होंने बताया कि निरस्तीकरण पूर्णतः त्रुटिपूर्ण होनिंग से ही नहीं हुए हैं बल्कि प्रक्रिया में परिणामी प्रभावों के कारण भी हुए हैं। तथापि, वे लाइन्स के पुनर्निर्माण पर हुए अतिरिक्त व्यय के बारे में मौन रहे।

उपरोक्त उत्तर प्रत्यायक नहीं है क्योंकि प्रवर्तन के दौरान आपूर्तिकर्ता को सूचित की गई कमियों/विसंगतियों का परिशोधन नहीं किया गया और प्रमाणित जांच प्रमाणपत्र जारी नहीं किया गया था (अप्रैल 2014 तक)। इसके अलावा, 01.01.2014 से 11.09.2014 तक की अवधि के लिए नई मशीन के मशीन इतिहास ने 2181 घंटे (लगभग 90 दिन) की अचेत कालावधि को दर्शाया। यह दर्शाता है कि मशीन को अब तक प्रभावी उपयोग हेतु नहीं रखा गया था। इसके अतिरिक्त, गोल्डन रॉक कार्यशाला प्राधिकरण के पत्र से यह स्पष्ट है कि निरस्तीकरण होनिंग मशीन अर्थात् केवल डायमण्ड होनिंग के संसाधन के दौरान सामने आए पील आफें, बोर ओवर साइज और टूल मार्क के कारण था।

इस प्रकार, पुरानी मशीनों पर कार्य करने और मशीनों के समय पर प्रतिष्ठापन को सुनिश्चित करने में विफलता के कारण लाइन्स की त्रुटिपूर्ण होनिंग हुई। इसके परिणामस्वरूप लाइन्स के पुनर्निर्माण पर ₹ 7.70 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, कार्यशाला लाइन्स की निर्धारित मात्रा (अप्रैल 2007 से मार्च 2014 के दौरान त्रुटिपूर्ण होनिंग की 12 प्रतिशत की कमी) की आपूर्ति करने के लिए

सक्षम नहीं थी जिसके कारण गाड़ी के प्रचालन में इंजन की अनुपलब्धता या उपलब्धता में विलम्ब हो सकता है। खराब लाइनर्स पिस्टन को क्षति पहुंचा सकते हैं और पिस्टन के सुगम और प्रभावी कार्याचालन को प्रभावित कर सकते हैं जो परिणामस्वरूप इंजनों के सुगम परिचालन को और अन्ततः इंजन को प्रभावित करेगा।

मामले को दिसम्बर 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

## अध्याय 5 – भारतीय रेल के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम

रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन 31 मार्च 2014 तक भारतीय रेल के 27 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयूज) हैं। मंत्रालय द्वारा इन पीएसयूज को अपने रोलिंग स्टॉक के लिए वित्त जुटाने, वैगनों तथा इंजनों का निर्माण करने, निर्माण परियोजनाओं में विशेषज्ञता विकसित करने, रेल यातायात तथा रेल की अवसंरचना के कन्टेनराइजेशन को विकसित करने के विविध तथा विशिष्ट उद्देश्यों के साथ स्थापित किया गया था।

यह अध्याय दो पीएसयूज अर्थात् पीपावव रेल कार्पोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) तथा इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी) के मामले को दर्शाता है जिसमें लेखापरीक्षा ने आईआरसीटीसी द्वारा कंटेनर परिचालन हेतु स्वीकृति प्राप्त करने के लिए पीआरसीएल के अविवेकपूर्ण निर्णय पर तथा कर्मचारी भविष्य निधि योजना के प्रावधानों के उल्लंघन पर टिप्पणी की। निष्कर्ष के ब्यौरो की संबंधित पैराग्राफो मे चर्चा की गई थी।

**5.1 पीपावव रेल :** रेल मंत्रालय से कंटेनर परिचालन हेतु कॉरपोरेशन लिमिटेड स्वीकृति प्राप्त करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 11.66 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ

रेल मंत्रालय (एमओआर) ने निजी पार्टियों द्वारा इनलैंड कंटेनर डिपो (आईसीडी) से जुड़ने वाली रेल को अनुमति देने के लिए नीति युक्त तथा उन्हें अन्तर्राष्ट्रीय और घरेलू यातायात दोनों के लिए इस पर कंटेनर रेलो को संचालित करने की अनुमति देने वाली योजना की उदघोषणा की (जनवरी 5, 2006)। योजना को व्यक्तिगत रूप से या संयुक्त उद्यम में सभी पंजीकृत भारतीय सार्वजनिक/निजी क्षेत्र कम्पनियों/व्यक्तियों के लिए शुरू किया गया था। खंड 4.5 परिकल्पित करता है कि इस योजना को प्रत्येक वर्ष एक माह के लिए खोला जाएगा। भारतीय रेल (आईआर) नेटवर्क पर नए कंटेनर परिचालकों के प्रवेश का विनियमित करने के लिए विभिन्न मार्गों को चार श्रेणियों में बाटा गया था। कंटेनर गाड़ियों को चलाने के अनुरोध को प्रस्तुत करते समय प्रत्येक आवेदक का मार्गों की सभी श्रेणियों (श्रेणी I सहित) के लिए आवेदन करने हेतु ₹ 50 करोड़ तथा मार्गों की प्रत्येक व्यक्तिगत श्रेणी (श्रेणी I को छोड़कर) के लिए ₹ 10 करोड़ की गैर-प्रतिदाय पंजीकरण शुल्क जमा करना आवश्यक था। योजना में प्रावधान किया गया कि परिचालकों को अपनी लागत पर इनलैंड कंटेनर डिपो (आईसीडी), ट्रैक को जोड़ने वाली आईसीडी, कंटेनरो की खरीद तथा रेलपथ के अनुरक्षण को स्थापित करना आवश्यक था। अनुमति की वैधता परिचालक (खण्ड 8.1) द्वारा कंटेनर गाड़ियों के परिचालन की तिथि से 20 वर्षों की अवधि के लिए होगी।

खण्ड 4.3 के अनुसार, रेलवे दस्तावेजों पर आधारित अपना 'इन प्रिंसिपल अप्रूवल' (आईपीए) देगा। आईपीए के अनुदान के तीन वर्षों के अन्दर रेलवे की संतुष्टि के लिए अपनी कंटेनर गाड़ियों को परिचालित करने में अपनी तत्परता दर्शाने में विफल भावी परिचालक के मामले में, इसे तब तक समाप्त समझा जाएगा जब तक रेलवे द्वारा अपने विवेकाधिकार पर पूर्व विस्तार न दिया जाए।

पीपावव रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली (कम्पनी) के निदेशक मंडल ने 17 जनवरी, 2006 को आयोजित इसकी बैठक में बैंक से लघुकालीन ऋण लेकर कंटेनर गाड़ियों के चलाने की अनुमति के लिए एमओआर को पंजीकरण फीस के रूप में ₹ 10 करोड़ जमा करने के लिए कम्पनी को स्वीकृति दी। रेल मंत्रालय ने

कम्पनी को भारतीय गाड़ियां पर कंटैनर रेल चलाने के लिए आईपीए (08.02.2006) जारी किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि कम्पनी निधियों की अनुपलब्धता के कारण स्वीकृत अवधि अर्थात् फरवरी 2009 तक के अन्दर व्यवसाय प्रारम्भ करने में विफल हुई। कम्पनी ने कंटैनर गाड़ियों के परिचालन प्रारम्भ करने के लिए कम्पनी को सक्षम बनाने हेतु एक वर्ष की छूट प्रदान करने के लिए रेल मंत्रालय से संपर्क किया (फरवरी 2009) तथा रेल मंत्रालय ने कंटैनर गाड़ियों के परिचालन प्रारम्भ करने के लिए फरवरी 2010 तक की समय सीमा के विस्तार की स्वीकृति दी (मार्च 2009)। चूक से आईपीए को बचाने के लिए, कम्पनी ने कम्पनी से किसी निवेश के बिना भागीदारी से कंटैनर गाड़ी परिचालन व्यवसाय प्रारम्भ करने के लिए कई पार्टियों से बातचीत की। इसके लिए विक्रम लॉजिस्टिक एंड मैरीटाइम सर्विसिज प्राइवेट लिमिटेड बेंगलोर, एक प्राइवेट लिमिटेड कम्पनी (फर्म) सहमत हुई तथा तदनुसार कम्पनी ने इसका आईपीए का उपयोग करते हुए कंटैनर गाड़ियों के परिचालन के लिए फर्म के साथ एक करार किया (जुलाई 2009)। हालांकि, फर्म ने केवल 2009-10 में व्यवसाय का परिचालन किया था तथा इसके पश्चात् कंटैनर परिचालन को परियोजना की गैर व्यवहार्यता के कारण 10 गाड़ियों को चलाने के बाद रोक दिया गया। कम्पनी ने फर्म द्वारा निष्पादन न करने के कारण करार को समाप्त कर दिया (दिसम्बर 2011)।

चूंकि, कम्पनी ने न तो अन्य व्यवसाय भागीदार नियुक्त किया है न ही स्वयं कंटैनर परिचालन व्यवसाय प्रारंभ किया है। इस प्रकार, एमओआर को ₹ 10 करोड़ का पंजीकरण शुल्क जमा करने से पूर्व कम्पनी की खराब आर्थिक क्षमता पर विचार न करने से कम्पनी को ना केवल ₹ 10 करोड़ की हानि ही नहीं हुई अपितु पंजीकरण शुल्क जमा करने के लिए बैंक से प्राप्त ऋण पर ₹ 1.66 करोड़ के ब्याज की भी हानि हुई।

प्रबंधन ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2014) कि पूर्व वित्तीय स्थिति में अधिक हानियाँ, ऋण देयताओं तथा अधिक ओएंडएम लागत के भार के सदंर्भ में कंटैनर गाड़ी के परिचालन को जारी रखने की अनुमति नहीं थी। हालांकि, पिछले तीन वर्षों में, कम्पनी स्वयं को एक लाभ कमाने वाली कम्पनी में परिवर्तित करके अपनी आर्थिक स्थिति का बदलने में सक्षम हुई थी। कंटैनर गाड़ी की परिचालन अनुमति की वैधता बीस वर्ष है तथा यदि बाजार अध्ययन ने कंटैनर व्यवसाय

करने की संभावना का संकेत दिया तो कम्पनी निकट भविष्य में कंटेनर परिचालन प्रारम्भ कर सकती है। रेल मंत्रालय ने भी यही उत्तर प्रस्तुत किया (सितम्बर 2014)।

मंत्रालय तथा प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि 2013-14 की कम्पनी की लेखा बहियों में लेखापरीक्षा ने देखा कि कम्पनी ने लाभ एवं हानि खाते<sup>139</sup> प्रभारित करके ₹ 7.38 करोड़ राशि का 'पंजीकरण शुल्क' (अमूर्त सम्पत्ति के रूप में दर्शाया गया) के अवशेष मूल्य को बट्टे खाते में डाला था जिसने इसकी पुष्टि की कि कम्पनी द्वारा कंटेनर रेल परिचालन होने की संभावना काफी कम थी।

इस प्रकार, व्यवसाय प्रारंभ करने के लिए आवश्यक ₹ 322.48 करोड़ के अन्य पूंजीगत निवेश की अपेक्षा करने वाले कंटेनर परिचालन हेतु अनुमति प्राप्त करने का निर्णय विवेकपूर्ण तथा सम्यक नहीं था जिसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹ 11.66 करोड़ की परिहार्य हानि हुई क्योंकि कम्पनी कंटेनर परिचालन करने की अनुमति लेने के लिए आवेदन करते समय अपनी खराब आर्थिक स्थिति<sup>140</sup> को बेहतर जानती थी।

<sup>139</sup> कम्पनी ने कंटेनर परिचालन हेतु लाइसेंस नाम की अमूर्त परिसम्पत्ति के लिए इम्पेयरमेंट जांच की थी जिसने दर्शाया कि लाइसेंस शुल्क को इम्पेयरमेंट करने की आवश्यकता थी। तदनुसार लाइसेंस शुल्क की निवल निहित राशि के समान इम्पेयरमेंट हानि को व्यय के रूप में दर्ज किया गया था।

<sup>140</sup> 2005-06 के दौरान कम्पनी को ₹ 68.89 करोड़ की संचित हानि हुई



5.2 इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड : 'कर्मचारी भविष्य निधि योजना, 1952' के  
टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड प्रावधानों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप  
2010-11 से 2013-14 के दौरान ₹ 9.07  
करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ

कर्मचारी भविष्य निधि योजना, 1952 (योजना) का पैरा 29(1) प्रावधान करता है कि योजना के तहत नियोक्ता द्वारा देय योगदान प्रत्येक कर्मचारी जिस पर योजना लागू होती है, को देय मूल वेतन, महंगाई भत्ते तथा प्रतिधारण भत्ते (यदि कोई हो) का बारह प्रतिशत होगा।

योजना का पैराग्राफ 26ए (2) प्रावधान करता है कि जहां एक कर्मचारी का मासिक वेतन ₹ 6500 से अधिक होता है, वहां नियोक्ता द्वारा देय योगदान योजना के अनुभाग 26(6) में निहित प्रावधानों के अधीन ₹ 6500 के मासिक वेतन पर देय राशि तक सीमित होगा। योजना का पैरा 26(6) आगे प्रावधान करता है कि नियोक्ता तथा कर्मचारी द्वारा लिखित में संयुक्त अनुरोध पर, सहायक भविष्य निधि आयुक्त निम्नलिखित कर सकता है (i) इस योजना के लिए ₹ 6500 से अधिक वेतन लेने वाले व्यक्ति का नामांकन कर सकता है तथा (ii) यदि वह पहले से ही निधि का सदस्य है, तो उसे अपने वेतन से प्रतिमाह ₹ 6500 से अधिक योगदान करने की अनुमति भी दे सकता है।

इस प्रकार, पैराग्राफ 26(6) एवं 19(1) के साथ पठित पैरा 26ए(2) के प्रावधान नियोक्ता तथा कर्मचारी को ₹ 6500<sup>141</sup> की सीमा से अधिक वेतन पर 12 प्रतिशत लागू दर पर योगदान करने की शक्ति प्रदान करता है।

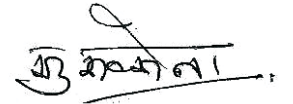
वर्ष 2010-11 से 2013-14 से संबंधित अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लि. (कम्पनी) योजना के अनुच्छेद 26ए(2) के अनुसार ₹ 6500 से अधिक लेने वाले कर्मचारी के संदर्भ ₹ 6500 के वेतन तक उनके योगदान (12 प्रतिशत) को सीमित नहीं कर रही थी। कम्पनी से विशेष रूप से यह पूछा गया कि क्या उन्होंने ऐसे अधिक योगदान के लिए योजना के अनुच्छेद 26(6) के तहत अपेक्षित अनुमति ली थी। हालांकि विशेष उत्तर देने के बजाय, प्रबंधन ने अपने उत्तर (अगस्त 2014, मार्च 2015)

<sup>141</sup> 'वेतन' में मूल वेतन महंगाई भत्ता, प्रतिधारण भत्ता और उस पर अनुमत खाद्य रियायत का नकद मूल्य शामिल है।

में कहा कि डीपीई दिशा निर्देशों के अनुसार, इन योजनाओं में केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों के योगदान को कुल सेवानिवृत्ति लाभों अर्थात् पीएफ, ग्रेच्युटी, पेंशन तथा पश्च सेवानिवृत्ति चिकित्सा योजना के योगदान को डीए सहित मूल वेतन के 30 प्रतिशत तक सीमित किया जाना चाहिए। किसी भी मामले में, कर्मचारियों के सेवानिवृत्ति लाभ डीए सहित मूल वेतन के 30 प्रतिशत से अधिक नहीं थे।

इस प्रकार, कम्पनी द्वारा योजना को भुगतान किया गया वेतन का 12 प्रतिशत योगदान पीएफ नियमों के उल्लंघन में नहीं था। उत्तर मामले से संबंधित नहीं था तथा इसलिए स्वीकार्य नहीं था। वास्तव में, योजना में कम्पनी का योगदान योजना के प्रावधानों द्वारा शासित था जोकि ₹ 6500 की सीमा से अधिक के योगदान की अनुमति नहीं देता तथा इसलिए उनका कार्य योजना 26(6) तथा पैराग्राफ 26ए(2) के प्रावधानों का उल्लंघन था तथा इसके परिणामस्वरूप 2010-11 से 2013-14 के दौरान ₹ 9.07 करोड़ का अधिक योगदान हुआ।

रेलवे बोर्ड को जून 2014 में यह मामला बताया गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (मई 2015)।

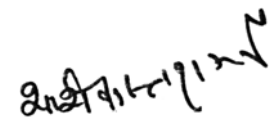
  
(सुमन सक्सेना)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक:

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

दिनांक:

**अनुलग्नक I (पैरा 2.1.4)**  
**भारतीय रेल में निजी साइडिंग्स**

क्षेत्रीय रेलवे	31 मार्च 2009 को साइडिंग्स की कुल संख्या	01.04.2009 से 31.03.2014 तक साइडिंग्स की स्थिति			31 मार्च 2014 को प्रचालन में साइडिंग्स की संख्या
		खोली गई साइडिंग्स की संख्या	बंद की गई साइडिंग्स की संख्या	प्रचालन न कर रही साइडिंग्स की संख्या (लेकिन अधिसूचना जारी करके बंद घोषित नहीं)	
1	2	3	4	5	6
उपरे	27	4	17	2	12
उपूरे	10	1	1	0	10
उसीरे	29	3	0	3	29
दमरे	74	17	5	3	83
पमरे	35	9	0	0	44
परे	56	8	0	1	63
पूतरे	38	14	1	0	51
दपरे	37	7	0	3	41
मरे	73	9	2	7	73
पूमरे	34	2	1	15	20
दपूरे	75	10	4	8	73
पूरे	46	8	0	10	44
उरे	98	6	10	13	81
दरे	82	14	8	5	83
दपूमरे	91	12	0	2	101
उमरे	30	1	0	4	27
<b>कुल</b>	<b>835</b>	<b>125</b>	<b>49</b>	<b>76</b>	<b>835</b>

**अनुलग्नक II (पैरा 2.1.4)**  
**नमूना जांच की गई निजी साइडिंगो की सूची**

क्षेत्रीय रेलवे	चयनित निजी साइडिंग का नाम	निजी साइडिंग का कोड	सम्भाली गई वस्तु सीमेन्ट, इस्पात, अनाज, पीओएल, कोयला लोहा तथा अन्य अयस्क, अन्य वस्तुएं
1	2	3	4
	<b>1.4.2009को मौजूद साइडिंग</b>		
उपरे	श्री सीमेंट लिमिटेड	बीएनजीएस	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर, कोयला, जिप्सम
उपरे	लक्ष्मी सीमेंट लिमिटेड	एलसीटीएस	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर, कोयला, जिप्सम
उपरे	बिनानी सीमेंट लिमिटेड	बीजीकेजी	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर, कोयला, जिप्सम
उपरे	रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड	एमआरआईके	पीओएल
उपरे	अदानी लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (आईसीडी)	एएलआईके	जावक कंटेनर, आवक- कंटेनर
उपरे	अल्ट्रा टेक सीमेंट लिमिटेड	आईआरएलएस	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर, कोयला, जिप्सम
उपरे	सूरतगढ़ थर्मल पावर स्टेशन	एसटीपीबी	कोयला
उपरे	भारत खाद्य निगम साइडिंग, सिरसा	एफसीएसडी	खाद्यान्न
उपरे	सॅचुरी पल्प और पेपर मिल लिमिटेड, एलकेयू	सीपीएमएल	कोयला और लकड़ी
उपरे	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, एलकेयू	एलआईओसी	पीओएल
उपरे	बजाज हिंदुस्तान लिमिटेड, जी.के.	बीएचएलओ	चीनी, गन्ना
उपरे	बजाज हिंदुस्तान लिमिटेड, पीएलके	एसएसआईपी	चीनी
उपरे	भारतीय खाद्य निगम जीडीके	एफआईके	खाद्यान्न
उपरे	भारतीय पेट्रोलियम निगम लिमिटेड, जीडीके	बीपीसीजी	पीओएल
उपरे	भारतीय खाद्य निगम जीडीके	एफसीसी	खाद्यान्न
उपरे	भारतीय पेट्रोलियम निगम लिमिटेड, बीएएलआर	बीपीओबी	पीओएल

उपूरे	बलरामपुर चिन्नी मिल्स लिमिटेड, बीएलपी	बीएलपी	चीनी
उसीरे	इंडियन ऑयल रिफाइनरी साइडिंग, नूनमती	आईआरपीएन	पीओएल
उसीरे	भारतीय साइडिंग, एनजीसी खाद्य निगम	एफएसएनजी	खाद्यान्न
उसीरे	एचपीसीएल साइडिंग (एमजी), पीएनजीएम	एचपीसीपी	कागज और बांस
उसीरे	पीओएल साइडिंग (एमजी), आरएमआर	पीओएल	पीओएल
उसीरे	सीएसडी, भारतीय खाद्य निगम एनजेपी	सीएसडीजे	चावल, गेहूं
उसीरे	बीपीसीएल, एनजेपी	बीपीसीके	पीओएल
उसीरे	भारतीय खाद्य निगम एमएलएफसी	एफसीआईई	खाद्यान्न (चावल, गेहूं)
उसीरे	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन, एमएलएफसी	आईएसएमसी	पीओएल (एमएस, एचएसडी, के.तेल)
उसीरे	बीवीएफसीएल साइडिंग, नामरूप	एनएमएफएस	यूरिया
उसीरे	नुमालीगढ़ रिफाइनरी साइडिंग, एनएमजीएस	एनएमजीएस	पीओएल
उसीरे	तिरप साइडिंग	टीएस	कोयला
दमरे	काकीनाडा सिपोर्ट लिमिटेड, काकीनाडा बंदरगाह	केएसएलके	कोयला, नमक, सीमेंट, रसायन खाद
दमरे	लो टेम्परेचर कार्बोनाइजेशन प्लांट कोलीरी, मनुगुरु कोलियरी,	एलटीसी	कोयला
दमरे	सेंट्रल स्क्रीनिंग संयंत्र कोलियरी, मनुगुरु	सीएसपीएस	कोयला
दमरे	इंडिया सीमेंट्स लिमिटेड (पूर्व में रासी सीमेंट्स लिमिटेड), विशाखापट्टनम	आईसीएलवी	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर
दमरे	गोदावरी खानी संख्या 6 कोलियरी, रामागुंडम	जीएक्सएसजी	कोयला
दमरे	ओरिएंट सीमेंट लिमिटेड, साइडिंग, मंदामारी	ओसीआईएम	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर
दमरे	एपीजीईएनसीओ, के लिए गजुलागुडेम थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग	केटीपीजी	कोयला

दमरे	नागार्जुन फर्टिलाइजर्स एंड केमिकल्स लिमिटेड, काकीनाडा बंदरगाह	एनजीएफएस	उर्वरक
दमरे	जुआरी सीमेंट्स लिमिटेड, यर्रागुन्टल	एमजेडसीवाई	जावक सीमेंट, आवक-क्लंकर
दमरे	कोरोमंडल इंटरनेशनल लिमिटेड, काकीनाडा बंदरगाह	पीजीएफसी	उर्वरक
दमरे	इंडिया सीमेंट्स लिमिटेड कालामाला	आईसीएलएस	सीमेंट
दमरे	राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र), टाउन	आरवीएसजे	लाइम स्टोन
दमरे	भारतीय खाद्य निगम नलगोंडा	पीएफसीआई	चावल
दमरे	भारतीय खाद्य निगम गुडिवाडा	एफसीजीवी	चावल, गेहूं
दमरे	(कल्याणी जर्जुअ स्टील लिमिटेड,) स्टील इंडिया लिमिटेड, चालारीपल्ली	एमजीसीपी	लौह अयस्क
दमरे	बीपीसी, आईबीपी लिमिटेड साइडिंग, चेरला	बीपीसीएल	आवक - पीओएल
दमरे	इंडिया स्टील अथॉरिटी लिमिटेड, नागलापल्ली	एसएआईएन	आवक-इस्पात एवं लोहे
दमरे	लैंको इंडस्ट्रीज लिमिटेड, रचागुनेरी	पीएलआईआर	आईडब्ल्यू - लौह अयस्क
पमरे	मैहर सीमेंट साइडिंग मैहर	एमएसएसजी	जावक सीमेंट, आवक-कोयला और जिप्सम
पमरे	एसीसी साइडिंग कीमोर	जेक्यूएसजी	जावक सीमेंट, आवक-कोयला और जिप्सम
पमरे	बिरला साइडिंग सतना सीमेंट	बीसीएसडब्ल्यू	जावक सीमेंट, आवक-कोयला और जिप्सम
पमरे	प्रिज्म सीमेंट साइडिंग हिनौता रामबन	पीसीआईएच	जावक सीमेंट, आवक-कोयला और जिप्सम
पमरे	अहलूवालिया खनन प्रा. लिमिटेड साइडिंग सतना	एमएलजी	लौह अयस्क
पमरे	बीपीसीएल साइडिंग भिटोनी	पीएलबीजी	पीओएल
पमरे	बोकारो स्टील लाइम कंपनी साइडिंग खन्ना बंजारी	बीएलएसजी	लाइम स्टोन
पमरे	चंबल फर्टिलाइजर साइडिंग भोरना	सीएफसीएस	उर्वरक
पमरे	राजस्थान राज्य विद्युत बोर्ड पावर हाऊस साइडिंग, कोटा	जीटीपीएस	कोयला
पमरे	नेशनल फर्टिलाइजर साइडिंग, विजयपुर	एनएफएलजी	उर्वरक

पमरे	एफसीआई साइडिंग इटारसी	एफआईएसजी	आउटवर्ड- खाद्यान्न, इनवर्ड- खाद्यान्न
परे	बीपीसीएल, एमजीजी	बीपीएमजी	पीओएल
परे	आदित्य सीमेंट सीओआर	एसीएसएन	सीमेंट
परे	विक्रम सीमेंट साइडिंग एनबीएच, जेडब्ल्यूओ	वीसीएसएन	सीमेंट
परे	कृभको	केबीसीएस	उर्वरक
परे	वानकबोरी थर्मल पावर स्टेशन सेवालीया	टीएसडब्ल्यूएस	कोयला
परे	धुवारन पावर हाउस साइडिंग, कथना	जीईबीएस	फर्नेस तेल
परे	इफको-जी आई एम	आईएफएफडी	उर्वरक
परे	स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया-केएचडी	पीएसएके	आयरन स्टील
परे	भारत-एसबीआई खाद्य निगम	एसजीएफजी	खाद्यान्न
परे	आईसीडी, केएसडी	सीकेवाईआर	कंटेनर
परे	आर आर टी, एन एल एस	पीआरटीके	पीओएल
परे	ठोस कार्गो साइडिंग, एन एल एस	आरपीसीके	पालतू कोक
परे	एस्सार ऑयल, मोदपुर	मईओएम	पीओएल
परे	टीसीएल, एमटीएचपी	टीसीएलसी	जावक - रसायन, सीमेंट, आयोडीनयुक्त नमक, आवक - कोक
परे	पीपीएसपी-पीपावाव पोर्ट	पीपीएसपी	मिश्रित वस्तुओं
पूतरे	दक्षिण बालान्दा -जगन्नाथ कोलियरी साइडिंग	एसबीसीटी	कोयला
पूतरे	एनटीपीसी एक्सचेंज यार्ड साइडिंग	एनइवाईडी	कोयला
पूतरे	नीलाचल इस्पात निगम लिमिटेड	एनआइएनएस	पिग आयरन, लौह अयस्क
पूतरे	एफसीआई साइडिंग, खुर्दा रोड	एफसीकेआर	खाद्य अनाज
पूतरे	आईओसी साइडिंग, खुर्दा रोड	आईओके	पेट्रोलियम
पूतरे	विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र साइडिंग	वीएसपीएस	स्टील
पूतरे	दामनजोड़ी में नाल्को साइडिंग	एनएलओडी	एल्युमिना
पूतरे	वेदांत एल्युमिना लिमिटेड, बंदमल	एमएवीबी	एल्युमिना सिल्लियां, बिल्ट
पूतरे	भूषण पावर एंड स्टील लिमिटेड, लपंगा	बीपीएसएल	स्टील
पूतरे	एसोसिएटेड सीमेंट कंपनी लिमिटेड, यूनिट बरगढ़ सीमेंट का काम करता है, बरगढ़ रोड	सीएफडीएस	सीमेंट
पूतरे	पारादीप फास्फेट लिमिटेड	पीआरपीएल	उर्वरक जिप्सम

पूतरे	जयश्री केमिकल्स	जेसीएलजी	कटू सोडियम
दपरे	मैसूर सीमेंट्स लिमिटेड	एएमएससी	सीमेंट
दपरे	ओबलापुरम खनन कंपनी	एमओसीबी	लौह अयस्क
दपरे	बीएमएम इस्पात लिमिटेड	एमबीआईवी	लौह अयस्क
दपरे	फोमेन्टों लिमिटेड	एफएलवाई	लौह अयस्क
दपरे	वी.एस. लाड और संस	वीएलएसवाई	लौह अयस्क
दपरे	संदूर मैंगनीज और लौह अयस्क कंपनी	एसडीएमजी	लौह अयस्क, मैंगनीज अयस्क
दपरे	कर्नाटक पावर कॉर्पोरेशन लिमिटेड	बीटीपीके	कोयला
दपरे	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन	एचपीसीएच	पीओएल
दपरे	भारतीय खाद्य निगम	एफआईएस	खाद्य अनाज
दपरे	जुआरी रसायन और उर्वरक	जेडसीएस	उर्वरक
दपरे	जिंदल स्टील वर्क्स	जेएसडब्ल्यूटी	आयरन स्टील
मरे	उरण में लिमिटेड, भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन	एमबीपीपी	पोल
मरे	जसई चिर्ल पर इन्डियन तेल टेन्केडिंग लिमिटेड साइडिंग	एमआईओजे	पोल
मरे	राष्ट्रीय केमिकल एंड फर्टीलाइजर, ट्रोम्बे	एफजेडएसजी	रासायनिक उर्वरकों
मरे	राष्ट्रीय केमिकल एंड फर्टीलाइजर, थाल	टीवीएसजी	उर्वरक
मरे	टाटा आयरन एंड स्टील कंपनी, कलमबोली	केटीआईजी	कंटेनर
मरे	इंडिया लिमिटेड, कलमबोली स्टील अथॉरिटी	केएसएजी	इस्पात लोहे
मरे	टाटा थर्मल पावर स्टेशन, ट्रोम्बे	टीटीपीएस	कोयला, एलएसएचएस
मरे	इंडिया लिमिटेड, कलमबोली खाद्य निगम	केएफसीजी	खाद्य अनाज
मरे	थोक सीमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड, कलमबोली	बीसीसीके	सीमेंट
मरे	लायडस स्टील इंडस्ट्रीज	एमएलएसडब्ल्यू	इस्पात और लौह अयस्कों
मरे	कर्नाटक इमपेटा कोयला साइडिंग	केईसीएम	कोयला
मरे	चरगांव कोलियरी साइडिंग	सीजीएम	कोयला
मरे	अध्यादेश फैक्टरी साइडिंग चंदा	एफएफएसजी	मिल्ट्री आवागमन
मरे	देहु रोड ए डी साइडिंग	डीएसजी	मिल्ट्री आवागमन



मरे	देहु रोड वाहन डिपो साइडिंग	वीडीएसजी	मिल्ट्री आवागमन
मरे	चिंचवाड कंटेनर साइडिंग	सीआरसीसी	कंटेनर
मरे	एसीसी साइडिंग	डब्ल्यूडीएससी	सीमेंट, किल्कर, कोयला
मरे	बिडला सुपर सीमेंट	एमबीएसएच	सीमेंट, किल्कर,
मरे	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड	बीपीसीएल	पीओएल
मरे	कॉनकॉर साइडिंग	आईसीबीडी	कंटेनर
पूमरे	एसीसी सीमेंट साइडिंग सिंदरी	एसएनएफसी	सीमेंट
पूमरे	अनपरा थर्मल पावर साइडिंग	एटीपीएस	कोयला
पूमरे	बीपीसीएल साइडिंग मुगलसराय	बीपीसीएम	तेल
पूमरे	बीपीसीएल साइडिंग नारायणपुर अनंत	बीपीएनए	तेल
पूमरे	थर्मल पावर स्टेशन एसडीजी कांति	एमएफपी	कोयला
पूमरे	चसनाला (टी बि एसडीजी)	सीसीएसपी	कोयला
पूमरे	सी कश्मीर पूर्व कोलियरी साइडिंग	सीईसीपी	कोयला
पूमरे	एसजीआरएल कोयला	एसजीआरएल	कोयला
पूमरे	जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड प्रा एसडीजी	जेएसपीपी	स्टील
पूमरे	एनटीपीसी एसडीजी रिहंद	आरआईएनएस	कोयला
पूमरे	आईसीडी रकसोल पाल एसडीजी	आरएक्सटी	कंटेनर यातायात
पूमरे	खरगली वाशरी एसडीजी	केजीएलआई	कोयला
पूमरे	वीएसटीपीपी	वीएसटीपी	कोयला
पूमरे	एसएसटीपी	एसएसटीपी	कोयला
पूमरे	सीटीपीएस	सीटीपीएस	कोयला
पूमरे	ओबरा थर्मल परियोजना स्टेशन। साइडिंग	ओटीपीएस	कोयला
पूमरे	पनारी डला निजी साइडिंग	पीडीएलएस	सीमेंट
पूमरे	एचपीसीएल साइडिंग रांची रोड	पीएचएलआर	तेल
पूमरे	सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों निजी एसडीजी मेरलग्राम	पीएसबीएस	लौह अयस्क
पूमरे	भारत साइडिंग गया खाद्य निगम	पीएसएफआई	खाद्य अनाज
पूमरे	भारत साइडिंग एनआरपीए खाद्य निगम	एनआरपीए	खाद्य अनाज
दपूरे	एसीसी लिमिटेड साइडिंग, जिकपनी	एसीसीजे	जावक - सीमेंट, किल्कर आवक - जिप्सम, कोयला, लावा
दपूरे	अंबुजा साइडिंग यार्ड, अबाडा सीमेंट	एसीएसवाई	जावक - सीमेंट आवक - जिप्सम,

			क्लंकर
दपूरे	बांसपनी आयरन लिमिटेड, झरोली	आईओजेबी	लौह अयस्क
दपूरे	बुझुदीह कोल वाशरी साइडिंग, सन्तलदीह	बीडब्ल्यूएसबी	जावक - धो कोयला, मंझला कोयला आवक - कच्चे कोयले
दपूरे	भारत साइडिंग, आद्रा खाद्य निगम	एफसीआईपी	जावक - गेहूं आवक - गेहूं
दपूरे	हिंदुस्तान स्टील प्लांट लिमिटेड, बौन्डामुडा	एचएसपीजी	जावक- लौह एवं इस्पात, हार्ड कोक, लावा, सिंटर और स्क्रेप आवक- लौह अयस्क, कोयला, डोलोमाइट चुना पत्थर और पत्थर
दपूरे	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन, राउरकेला	आईओआरआर	एचएसडी तेल, मिट्टी के तेल, पेट्रोल
दपूरे	जोदा पूर्व केबिन साइडिंग, बांसपानी	जेएमडीटी	लौह अयस्क
दपूरे	जोजोबेरा सीमेंट संयंत्र जमशेदपुर साइडिंग, टाटा	जेबीसीटी	जावक - आवक सीमेंट - जिप्सम, क्लंकर, लावा
दपूरे	कोलाघाट थर्मल पावर प्लांट साइडिंग, Mecheda	केपीपीएस	कोयला
दपूरे	नोआमुंडी रोपवे साइडिंग, नोआमुंडी	एमटीआरएल(एनओएमआर)	लौह अयस्क
दपूरे	टाटा स्पंज आयरन लिमिटेड, मुर्गा महादेव रोड	टीएसआईएम	आउटवर्ड - स्पंज आयरन आई / डब्ल्यू: कोयला, डोलोमाइट, लौह अयस्क
दपूरे	सेल साइडिंग, बरसुआन	पीबीएसबी	लौह अयस्क
दपूरे	टाटा केमिकल्स लिमिटेड, दुर्गाचक	टीसीएलडी	उर्वरक
दपूरे	टिस्को साइडिंग, सोनाखान	टीएसपीडी	डोलोमाइट
दपूरे	टिस्को कार्य स्थल साइडिंग, टाटा	टीडब्ल्यूएस	आउटवर्ड - स्टील उत्पाद, लावा इनवर्ड - लौह अयस्क, कोयला, डोलोमाइट
पूरे	कलकत्ता इलेक्ट्रिक सप्लाइ कारपोरेशन साइडिंग, टीटागढ़	सीएनजीपी	कोयला
पूरे	कलकत्ता इलेक्ट्रिक सप्लाइ कारपोरेशन साइडिंग, बजबज	एमसीईएस	कोयला
पूरे	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन, बजबज	एमआईसीबी	पीओएल
पूरे	एचपीसीएल और बीपीसीएल साइडिंग, बजबज	एमएचबीएस	पीओएल
पूरे	भारतीय खाद्य निगम, बजबज	सीएफडीआई	खाद्यान्न

पूरे	बंदेल थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग, त्रिवेणी	बीटीएमटी	कोयला
पूरे	एलटीसी प्लांट, दनकुनी कोयला परिसर	एलपीडीसी	आउटवर्ड - कोयला जुर्माना, इनवर्ड - कोयला
पूरे	पनेम कोल माइंस लिमिटेड साइडिंग, पाकुर	पीसीएमएल	कोयला
पूरे	भारतीय खाद्य निगम, दनकुनी	डीएफएसडी	आउटवर्ड अनाज, इनवर्ड- खाद्यान्न
पूरे	मेजिया थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग, रानीगंज	एमटीपीएस	कोयला
पूरे	अल्ट्राटेक सीमेंट साइडिंग, दुर्गापुर	एमएलटीसी	आउटवर्ड- सीमेंट, इनवर्ड- धातुमल जिप्सम
पूरे	आईओसी साइडिंग, राजबंघ	आईओसीआर	पीओएल
पूरे	इलेक्ट्रोस्टील कास्टिंग लिमिटेड, सोदेपुर	ईएससीएल	लौह अयस्क
उरे	आईओसीएल, बहोली	आईसीबी	पीओएल, नाप्या, एचएसडी, एसकेओ, एटीएफ
उरे	एचपीसीएल, असौदाह	एचपीसीए	ओ / डब्ल्यू = पीओएल, आई / डब्ल्यू = रसोई गैस
उरे	नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड, दीवाना	एनएफएलडी	ओ / डब्ल्यू = यूरिया, आई / डब्ल्यू = कोयला,
उरे	भारतीय खाद्य निगम, पेहोवा रोड	एफसीपी	खाद्यान्न
उरे	इफको, आंवला	आईएफएबी	उर्वरक
उरे	टीसीएल, बबराला	एमटीसीएल	उर्वरक
उरे	जिंदल पाइप लिमिटेड, पीलखुआ	जेपीएलएस	स्टील
उरे	भारतीय खाद्य निगम, हापुड	एफसीएसएच	खाद्यान्न
उरे	टीटीपीएच, टांडा	टीटीपीएच	कोयला
उरे	इफको, पीएलपी	आईएफएफपी	आउटवर्ड यूरिया, इनवर्ड-कोयला
उरे	इंडो गल्फ फर्टिलाइजर, सिंदुर्वा	आईजीएफसी	यूरिया
उरे	भारतीय खाद्य निगम, बीबीके	एफसीआईबी	खाद्यान्न
उरे	जेपी सीमेंट, टांडा	जेपीसीटी	धातुमल

उरे	भारतीय खाद्य निगम, बीएसबी	जीएमयूवी	खाद्यान्न
उरे	रोपड़ थर्मल पावर प्लांट, आरपीएआर	आरटीपीआर	कोयला
उरे	गुजरात अंबुजा सीमेंट लिमिटेड (जीएसीएल) / आरपीएआर सीमेंट	जीएसीएल	आउटवर्ड सीमेंट, इनवर्ड-कोयला और मिट्टी
उरे	गगल सीमेंट वर्क्स लिमिटेड (जीसीडब्ल्यूएस), किरतपुर	जीसीडब्ल्यूएस	कोयला, लौह एवं मिट्टी
उरे	भारतीय खाद्य निगम, साहनेवाल	एफसीएसएस	खाद्यान्न
उरे	भारतीय खाद्य निगम, मोगा	एफसीएमए	खाद्यान्न
उरे	भारतीय खाद्य निगम, जेएटी	एफसीएसजे	खाद्यान्न
उरे	हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड / एसआरएक्स	एचएसटीएल	लौह अयस्क
दरे	चेतीनाद सीमेंट कॉ., साइडिंग	पीएलएमसी	आउटवर्ड- सीमेंट, इनवर्ड- धातुमल जिप्सम
दरे	डालमिया सीमेंट साइडिंग	केकेपीएस	आउटवर्ड- सीमेंट, इनवर्ड- धातुमल जिप्सम
दरे	मद्रास सीमेंट साइडिंग	आईसीएम	आउटवर्ड- सीमेंट, इनवर्ड- धातुमल जिप्सम
दरे	थर्मल पावर प्लांट साइडिंग	एआईपीएस	कोयला
दरे	मेट्रू थर्मल पावर प्लांट साइडिंग	टीईएमपी	कोयला
दरे	स्पिक साइडिंग	एमवीएनपी	उर्वरक
दरे	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग	एफसीएसए	खाद्यान्न
दरे	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग	एसएफसीजी	खाद्यान्न
दरे	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग	एफसीओपी	खाद्यान्न
दरे	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग	पीजीटीएस	खाद्यान्न
दरे	टिस्को साइडिंग	टीआईएसआर	आयरन एवं स्टील
दरे	सलेम इस्पात संयंत्र साइडिंग	एसएसपीएस	आयरन एवं स्टील
दरे	इरूपनम पीसीएल साइडिंग	बीपीसीआई	पीओएल
दरे	आईओसी साइडिंग	टीएनपीएस	पीओएल

दरे	तमिलनाडु न्यूज प्रिंट एंड पेपर लिमिटेड [टीएनएनपी] साइडिंग	पीजीआरएस	कोयला, जिप्सम, कंटेनर
दरे	चेमप्लास्ट के लिए कोयला साइडिंग	एमटीडीसी	कोयला
दरे	चेत्तीनाद सीमेंट साइडिंग	वीआरक्यूएस	आउटवर्ड- सीमेंट, इनवर्ड- धातुमल जिप्सम।
दरे	एसटी-सीएमएस इलेक्ट्रिक कॉ.लि.(टीएक्यूए नेवली पॉव कॉ प्राइवेटलि.साइडिंग)	वीएलएक्स	कोयला
दरे	इरूपनम एलपीजी साइडिंग	ईआरएनएस	कोयला
दपूमरे	नई कुसमुंडा कोलियरी साइडिंग	एनकेसीआर	कोयला
दपूमरे	पुरानी कुसमुंडा कोलियरी, गेवरा रोड-ओकेएसआर	ओकेएसआर	कोयला
दपूमरे	गेवरा परियोजना (जुनादीह 1 से IV) -जीपीसीके	जीपीसीके	कोयला
दपूमरे	लाजकुरा ओपन कास्ट माइंस-में /ब्रजराजनगर-एलओएमबी	एलओएमबी	कोयला
दपूमरे	लाजकुरा ओपन कास्ट माइंस-द्वितीय/ब्रजराजनगर-एलओएमबी	एलओसीएम	कोयला
दपूमरे	एसईसीएल-एसईसीएल की रॉबर्टसन साइडिंग	एसईसीएल	कोयला
दपूमरे	एमसीएल की कनिका साइडिंग, हिमगीर-एमसीएलके	एमसीएलके	कोयला
दपूमरे	बिजुरी कोलियरी साइडिंग, बिजुरी-बीसीआरबी	बीसीआरबी	कोयला
दपूमरे	न्यू राजनगर ओसीएम कोलियरी साइडिंग, बिजुरी-एनआरओबी	एनआरओबी	कोयला
दपूमरे	बेलपहाड़ ओपन कास्ट माइंस -I एवं II-बीओसीएम	बीओसीएम	कोयला
दपूमरे	सीएसपीजीसीएल की पीसीईके कोरबा साइडिंग	पीसीईके	कोयला
दपूमरे	जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड, केडीटीआर-जेएसएलके एवं आरजेएन	जेएसएलके एंड आरजेएन	आउटवर्ड स्टील उत्पाद, इनवर्ड-कोयला आदि
दपूमरे	लाफार्ज इंडिया प्रा.लि. साइडिंग,	एलआईपीएल	आउटवर्ड सीमेंट, इनवर्ड-क्लंकर, कोयला

	अकलतारा-एलआईपीएल		आदि
दपूमरे	कोन्डे साइडिंग, दल्लिरझारा-केएसडीजे	केएसडीजे	लौह अयस्क
दपूमरे	राजहरा साइडिंग, दल्लिरझारा-आरएसडीजी	आरएसडीजी	लौह अयस्क
दपूमरे	हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड / दधपारा-एचएसएलएच	एचएसएलएच	डोलोमाइट
दपूमरे	सेंचुरी सीमेंट, बैकुण्ठ-सीसीएस	सीसीएस	जावक-सीमेंट, आवक-क्लिंकर कोयला इत्यादि।
दपूमरे	भिलाई स्टील प्लांट कंस्ट्रक्शन एरिया साइडिंग, भिलाई-बीएसपीसी	बीएसपीसी	इस्पात उत्पाद
दपूमरे	रायपुर हैंडलिंग इंफ्रास्ट्रक्चर प्राइवेट लिमिटेड आरएचआईएच/हथबंध	आरएचआईएच	जावक-बॉक्साइट, आवक-लौह-अयस्क, कोयला इत्यादि।
दपूमरे	नोवा आयरन एण्ड स्टीक लिमिटेड, डागोरी पीएसएनएस	पीएसएनपी	जावक-स्पंज आयरन, आवक लौह-अयस्क
दपूमरे	एमओआईएल साइडिंग, बालाघाट-एमओआईएल हेतु आरवेली मैगनीज अयस्क, बालाघाट	एमओआईएल	मैगनीज अयस्क
दपूमरे	भारतीय खाद्य निगम साइडिंग, राजनंदगांव-आरएफसीआई	आरएफसीआई	खाद्य अनाज
दपूमरे	कोराडीह थर्मल पावर स्टेशन सा./कलना-केआरडीएस	केआरडीएस	कोयला
उमरे	यूपीएसईबी साइडिंग, परीक्ष	यूपीएसजी	कोयला
उमरे	बी पावर हाउस साइडिंग, हरदुआंगज	पीएचएसएच	कोयला
उमरे	आईओसी साइडिंग, बाध	आईओसीजी	पीओएल
उमरे	आईओसी साइडिंग, पनकी	आईओपीके	पीओएल
उमरे	गंगागंज बॉटलिंग प्लांट, पनकी	एलपीजीके	एलपीजी
उमरे	जेपी एसोसिएट्स लिमिटेड, चुनार	एमजेएसी	जावक-सीमेंट आवक - क्लिंकर
उमरे	डायमण्ड सीमेंट, परिक्षा	डीसीपीजी	जावक-सीमेंट आवक - क्लिंकर
उमरे	सेल साइडिंग, पनकी	एसएटीपी	लौह एवं इस्पात
उमरे	सेल साइडिंग, नैनी	एचएसएलएन	लौह एवं इस्पात
उमरे	एफसीआई साइडिंग, चंदारी	एफसीएससी	खाद्य अनाज
<b>नई साइडिंग</b>			
उपरे	जे.के. सीमेंट वर्क्स लि. गोटन	एमजेसीजी	जावक - सीमेंट, आवक - क्लिंकर, कोयला, जिप्सम

उपरे	इंडिरा गांधी सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट	एमआईजीके	कोयला एवं पीओएल
उपरे	झज्जर पावर लि.	एमजेपीजे	कोयला एवं पीओएल
उपरे	गुरु गोविंद सिंह रिफाइनरी प्रोजेक्ट, एचपीसीएल-मित्तल एनर्जी लि.	एचएमईएल	सभी प्रकार के पेट्रोलियम उत्पाद
उपरे	गैलंत इस्पात लि., सहजनवा-एमजी-आईएस	एमजीआईएस	लौह अयस्क एवं कोयला
पूसीरे	आईडब्ल्यूआई साइडिंग, पांडु पोर्ट	आईडब्ल्यूपीएस	चालू नहीं
पूसीरे	एनआरएल, आरएनआई	एनआरएसआर	पीओएल
पूसीरे	एनटीपीसी साइडिंग, सालकटी	एसएनटीपी	ब्वॉयलर कंपोनेंट (अन्य)
दमरे	कॉनकर साइडिंग, संतनगर	सीएसटीएन	सीमेंट, अयस्क, लौह एवं इस्पात, खाली फ्लैट वैगन इत्यादि
दमरे	कृष्णपत्तनम पोर्ट कं. लि. कृष्णपत्तनम पोर्ट	पीकेपीके	कोयला, चीनी एवं उर्वरक
दमरे	माई होम इंडस्ट्रीज लि., रेगुपेलम	एमएमएचआर	सीमेंट
दमरे	अल्ट्राटेक सीमेंट लि., शंकरपल्ली	यूटीसीएस	धोक सीमेंट
दमरे	भारतीय सीमेंट कॉरपोरेशन लि., येरगुंतल	एमबीसीवाई	जावक - सीमेंट, आवक - क्लिंकर, कोयला, जिप्सम
पमरे	भिलाई जेवी लि. साइडिंग बीना	बीजेसीएस	क्लिंकर
पमरे	बीना रिफाइनरी प्लांट साइडिंग बीना	बीआरएसएम	घरेलू कोक एवं कोयला
परे	आईओसी-बीओडी	आईओबीडी	पीओएल
परे	वांडर सीमेंट गंभीरी रोड (जीआरएफ)	डब्ल्यूसीजीएस	सीमेंट
परे	एमएपीडी	एमएपीडी	आयातित कोयला
परे	आईसीडी-बीआरसीवाई	सीसीटीवी	कंटेनर
परे	आईसीडी-एकेवी (सीसीटीए)	सीसीटीए	कंटेनर
पूतरे	भूषण स्टील	एमबीएमबी	इस्पात
पूतरे	धमारा पोर्ट लि.	डीपीसीबी	लौह अयस्क, कोयला, आयातित कोयला, चूना पत्थर
दपरे	अल्ट्राटेक सीमेंट	एमयूटीजी	सीमेंट
दपरे	एसएमआईओआरई प्लांट	एमएसपीवी	कोयला
दपरे	मिनरल इंटरप्राइजेज लि.	एमएमईसी	लौह-अयस्क
दपरे	एसीसी लि.	पीएमएके	कोयला एवं सीमेंट
दपरे	भारत माइन्स एण्ड मिनरल्स	पीएमबीआर	लौह-अयस्क

मरे	दोषागिरी का हिंद थर्मल प्रा. लि.	एचटीएसडी	कंटेनर में चावल, चीनी मैजे डीओसी
मरे	सोमथाने स्थित नवकर निगम लि.	पीएनसीएस	डीओसी, चीनी, बीसीएन में मैजे और कंटेनर यातायात
मरे	पेन स्थित पीएनपी मैरीटाइम सर्विसेज	पीपीडीपी	कोपल, रॉक फास्फेट
मरे	वसिंद का जेएसडब्ल्यू इस्पात लि.	जेएसडब्ल्यूवी	इस्पात, एचआर क्वाइल्स
मरे	विमला इंफ्रास्ट्रक्चर इंडिया प्रा. लि. तदाली	पीवीआईटी	कोयला, सीमेंट और लौह अयस्क
पूमरे	बर्थ सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट	बीएसपीबी	कोयला
पूमरे	कोडरमा थर्मल पावर स्टेशन साइडिंग हिरोडीह	केपीएसएच	कोयला
दपूरे	आधुनिक एलाय एण्ड पावर लि.	पीएपीके	जावक-बिलेट्स, पिलेट, आवक-लौह अयस्क
दपूरे	बोकारों जेपी सीमेंट लि., बोकारो	पीबीजेटी	जावक - सीमेंट, आवक - क्लिंकर, जिप्सम
दपूरे	इन प्लांट प्राइवेट साइडिंग ऑफ जिंदल स्टील एण्ड पावर लि, देवझार	पीजेपीडी	आवक - लौह अयस्क, पिलेट आवक - कोयला
दपूरे	जोडा ईस्ट डायरेक्ट एंटी सा., बांसपानी	जेएमटीसी	जावक - लौह - अयस्क
दपूरे	मै. इलेक्ट्रोस्टील कास्टिंग लि. बाराजामडा की निजी सा.	पीईएसबी	जावक - लौह - अयस्क
पूरे	जय बालाजी इंडस्ट्रीज लि. सा. दुर्गापुर	एसआरबीएस	आवक - लौह अयस्क, डोलोमाइट, कोक, चारकोल, जावक - बिलेट, गैनुल्टेड स्लैग
पूरे	लाफाजै इंडिया प्रा. लि. रानीगंज	पीएमएलआर	जावक - सीमेंट, आवक - क्लिंकर
पूरे	बंगाल एमटा कोल माइन्स लि., पाकर	बीईसीएम	कोयला
पूरे	सुपर स्मेल्टर्स लि.	एमएसएसएल	लोहा, कोयला
पूरे	सोनार बंगला सीमेंट साइडिंग	एमसीसीएस	जावक - सीमेंट, आवक - क्लिंकर, जिप्सम
दरे	स्टर्लाइट थर्मल पावर प्लांट सा.	एमवीएसटी	विविध
दरे	कराइकल पोर्ट प्रा. लि. सा.	केआईकेपी	कोयला
दरे	मद्रास सीमेंट लि. सा.	एएलयूएम	जावक - सीमेंट, आवक - क्लिंकर, जिप्सम
दरे	एफसीआई साइडिंग	एमवीकेएफ	खाद्य अनाज



दरे	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम निगम का पीओएल सा.	एआईपीएच	पीओएल
दपूमरे	लैंकों अमरकंटक पावर प्रा. लि. उर्गा	पीएलपीयू	कोयला
दपूमरे	केएसके महानदी पावर कं. लि. एवं मै. रायगढ़ चम्पा रेल इंफ्रास्ट्रक्चर लि., अलकतरा	एमकेएमए	कोयला
दपूमरे	सारदा एनर्जी एण्ड मिनरल लि., मंधार	एमएसएमएम	स्पंज आयरन, कोयला, लौह अयस्क इत्यादि
उरे	राजीव गांधी थर्मलपावर संयंत्र खेदार बरवला	पीएमआरजी	कोयला
उरे	जुबीलैंट लाईफ साईंस, गजरौला	एमजेओजी	जावक - खाली कंटेनर, आवक - कोयला और रॉक फास्फेट
उमरे	कानपुर फर्टीलाइजर एंड सीमेंट लिमिटेड पनकी	केएफसीएल	जावक - यूरीया, आवक - नैपथा और कोयला
<b>कुल</b>	<b>293</b>		

**अनुलग्नक III (पैरा 2.1.7.2.1)**  
**अनुलग्नक IV पैरा 9.1.1 बुलेट 1 से प्राप्त**  
**साइडिंग समझौते जो बिल्कुल भी लागू नहीं किये गये**

क्षेत्रीय रेलवे	नमूना जांच की गई निजी साइडिंग का नाम	साइडिंग के आरंभ करने की तिथि	जब साइडिंग को वाणिज्यिक उद्देश्य के लिए अधिसूचित किया गया था	क्या लेखा विभागों के साथ-साथ सेवारत स्टेशन के पास समझौतों की प्रतियां उपलब्ध हैं
1	2	3	4	5
पूरमे	बीपीसीएल साइडिंग मुगलेश्वरी	25.06.1997	1997	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	बीपीसीएल साइडिंग नारायणपुर अनंत	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	चसनला	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	सीके ईस्ट कोलीनरी साइडिंग	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	एसजीआरएन कोल	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	एनटीपीसी साइडिंग कोल रिहंद	22.11.1989	1989	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	करघली वॉशरी साइडिंग	आरएनएमए	2.6.10	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	वीएसटीपीपी	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	एसएसटीपी	17.05.1985	1985	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	सीटीपीएस	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	एफसीआई साइडिंग एनआरपीए	आरएनएमए	आरएनएमए	समझौते लागू नहीं किये गये
पूरमे	कोडरमाथर्मल पावर स्टेशन हिरोहीड	26.09.2012	21.9.12	समझौते लागू नहीं किये गये
दपरे	ओबालापुरम मिनिंग कंपनी	1.05.2007	05-01-2007	समझौते लागू नहीं किये गये
पूतरे	दक्षिण बालंदा-जगन्नाथ कोलरी साइडिंग	11.10.1930	29.05.1930	समझौते लागू नहीं किये गये
पूतरे	दमारा पोर्ट लिमिटेड	06.05.2011	06.05.2011	समझौते लागू नहीं किये गये
उपरे	मै. रिलायंस इंडस.ट्रीज लिमिटेड	29-12-2004	नहीं	समझौते लागू नहीं किये गये

आरएनएमए-रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं कराये गये

## संकेताक्षरों की सूची (अध्याय 2 में उपयोग किए गए)

एसीसी	सहयोगी सीमेंट कम्पनियां
एडीए	आद्रा
एएलआईके	अडानी लॉजिस्टिक लिमिटेड
एडीआरम(ओ)	अतिरिक्त डीवीजनल रेलवे प्रबंधक (ओ)
एआरटी	दुर्घटना राहत ट्रेन
एएसएन	आसनसोल
बीजी	ब्रोड गेज
बीईसीएम	बंगाल एमटा कोल माइन्स लिमिटेड
बीएनजीएस	श्री सीमेंट लिमिटेड बंगुरग्राम
बीओडी	बंगरोड
बीएसपीसी	भिलाई इस्पात संयंत्र निर्माण क्षेत्र साइडिंग
सीसीएम	मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक
सीसीएस	सेन्चुरी सीमेंट/बैकुंड
सीटीपीएम	मुख्य यातायात नियोजन प्रबंधक
सीओएम	मुख्य प्रचालन प्रबंधक
सीआईएल	कोल इंडिया लिमिटेड
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
डीआरएम	डीवीजनल रेलवे प्रबंधक
डीपीआर	डिटेल्ड प्रोजेक्ट रिपोर्ट
ईओएल	इंजन ऑन लोड
एफओआईएस	मालभाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली
एचएसएस	हसन जंक्शन
एचसीएल	हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड
एचओडी	विभागाध्यक्ष
आईसीडी	इनलैंड कंटेनर डिपु साइडिंग
इफको	भारतीय किसान उर्वरक निगम लिमिटेड
आईजीएनपी	इंदिरा गांधी नहर परियोजना
आईओटीएल	इंडियन ऑयल टैंकिंग लिमिटेड साइडिंग
इरकॉन	इंडियन रेलवे कन्स्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड

एलपीजी	द्रवित पेट्रोलिमय गैस
एमजी	मीटर गेज
एनएमजीएस	नुमालीगढ रिफाइनरी साइडिंग
एनटीपीसी	राष्ट्रीय थर्मल विद्युत निगम
ओएचई	उपरिशीर्ष उपस्कर
पीसीसी	अनुमत ढुलाई क्षमता
पीसीई	प्रधान मुख्य इंजीनियर
पीओएल	पेट्रोलियम ऑयल लुब्रिकेंट्स
पीआरपीएल	पारादीप फास्फेट लिमिटेड; पारादीप
आरआर	रेलवे प्राप्ति
आरसीपी	राजस्थान नहर परियोजना
आरटीसी	रेल यातायता मंजूरी
राइटस	मै. रेल इंडिया टैकनिकल इकोनिमिक्स सर्विस
एसडीएएच	सीलदाह
एस एवं टी	सिग्नल एवं दूरसंचार
यूबील	हुबली