

अध्याय 2

यातायात

यातायात विभाग में चार प्रकार होते हैं अर्थात् वाणिज्यिक, यातायात, कोचिंग तथा कैटरिंग एवं पर्यटन। इन प्रकारों से संबंधित गतिविधियों का निष्पादन अतिरिक्त सदस्यों/कार्यकारी निदेशक की अध्यक्षता में उनके तत्संबंधी निदेशालयों द्वारा किया जाता है। रेलवे बोर्ड स्तर पर यातायात विभाग की अध्यक्षता सदस्य, यातायात द्वारा की जाती है।

मार्केटिंग, यातायात विकास, उपभोक्ताओं को प्रदान की गई रेल सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/मालभाड़ा दरों के विनिमय संग्रहण की निगरानी, यात्री/माल ढुलाई से प्राप्त राजस्व के लेखांकन एवं प्रेषण जैसी गतिविधियों का प्रबंधन वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा किया जाता है। परिवहन सेवाओं की अल्पावधि और दीर्घावधि योजना, ट्रेनों की उनकी समय-सारणी सहित दैनिक आवागमन के प्रबंधन, ट्रेनों के सुरक्षित आवागमन हेतु संभावित मांग और शर्तों को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करने जैसी गतिविधियों का प्रबंधन यातायात निदेशालय द्वारा किया जाता है। यात्री एवं पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और कैटरिंग एवं पर्यटन संबंधी गतिविधियों का प्रबंधन कैटरिंग एवं पर्यटन निदेशालय द्वारा किया जाता है।

क्षेत्रीय स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग हैं, अर्थात् परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अंतर्गत आते हैं। डिविज़नल स्तर पर परिचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ मण्डलीय परिचालन प्रबंधक (सी. डीओएम) और वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधक (सी.डीसीएम) द्वारा की जाती है जो अपने डिविज़न के मण्डल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को प्रतिवेदन करते हैं।

वर्ष 2015-16 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ₹ 10,451.73 करोड़ था। वर्ष के दौरान, सकल यातायात प्राप्तियाँ ₹ 1,64,333.51 करोड़² थीं। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा

² स्रोत: ईयर बुक 2015-16

लेखापरीक्षा द्वारा 942 स्टेशनों सहित विभाग के 1398 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में सभी क्षेत्रीय रेलवे को शामिल करते हुए विशिष्ट विषयों पर दो समीक्षाएँ निहित हैं। पहली समीक्षा 'भारतीय रेल में पार्सल कारोबार' में लेखापरीक्षा ने पार्सल सेवाओं के प्रबंधन का मूल्यांकन किया और पार्सल सेवाओं में सुधार लाने हेतु बुनियादी ढाँचे और मौजूद अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की पर्याप्तता की जांच की। 'भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन परिचालन' पर दूसरी समीक्षा में लेखापरीक्षा ने निगरानी तंत्र की प्रभावकारिता और कंटेनर संचालकों द्वारा बकाए की वसूली पर ध्यान केंद्रित किया।

इसके अतिरिक्त, विरासत के रूप में रेल लाइन खण्डों के संरक्षण के अविवेकपूर्ण निर्णय; शंटिंग प्रभारों के बिलों को वरियता न देने; अवरोधन प्रभारों की गैर-उगाही, लाइसेंस शुल्क की गैर वसूली, ब्याज और अनुरक्षण प्रभारों के गैर-संशोधन, उच्च क्षमता वाले वैगनों के अनुचित उपयोग आदि जैसी अनियमितताओं पर प्रकाश डालते हुए दस लेखापरीक्षा पैराग्राफ भी शामिल हैं।

2.1 भारतीय रेल में पार्सल कारोबार

2.1.1 प्रस्तावना

रेल अधिनियम, 1989 के अनुसार 'पार्सल' को यात्री या पार्सल ट्रेन द्वारा ढुलाई हेतु रेल प्रशासन को सुपुर्द किए गए माल के रूप में परिभाषित किया जाता है। वस्तुओं जैसे कि व्यक्तिगत सामान्य माल, संवेदनशील वस्तुएँ, रेलवे द्वारा निर्धारित शर्तों के अनुसार पैक किए गए स्कूटर और मोटसाइकिल रेलवे द्वारा बुकिंग और ढुलाई हेतु पार्सल के रूप में स्वीकार किए जाते हैं। भारतीय रेल में संवेदनशील वस्तुओं के यातायात हेतु बीसीएन³ रेक और विशेष उद्देश्य के वाहनों जैसे रेल मिल्क टैंकर, रेफ्रिजरेटेड वैन्स आदि के लिए सहायक गार्ड केबिन (एजीसी), ब्रेकयानों (एसएलआर), पार्सलयानों (वीपी/वीपीयू/वीपीएच), विशेष पार्सल ट्रेन-पट्टाकृत या गैर पट्टाकृत, जैसे उद्देश्यों के लिए यात्री ट्रेनों में या डिजाइन की गई विशेष बोगियों में विभिन्न प्रकार के पार्सल यातायात की ढुलाई की जाती है। मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर ट्रेनों द्वारा एजीसी, एसएलआर और वीपी में यातायात की ढुलाई की जाती है। पार्सल यातायात या तो पट्टाकृत अथवा गैर पट्टाकृत होता है। एजीसी, एसएलआर और वीपी में पट्टाकृत यातायात 'व्यापक पार्सल पट्टाकरण

³ बीसीएन - बोगी कवर वैगन

नीति' और पार्सल ट्रेनों में पट्टाकृत यातायात 'पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन नीति द्वारा शासित होता है। रेलवे द्वारा गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात दैनिक आधार पर संबंधित स्टेशनों के पार्सल डिपो के पार्सल कार्यालयों द्वारा बुक किया जाता है।

संगठनात्मक ढांचा

भारतीय रेल में विभिन्न स्तरों पर पार्सल कारोबार से जुड़े विभाग और कार्मिक इस प्रकार हैं:

तालिका 2.1 - संगठनात्मक ढांचा			
स्तर	निदेशालय/ विभाग	कार्मिक	उत्तरदायित्व
रेलवे बोर्ड	यातायात कोचिंग वाणिज्यिक	सदस्य, यातायात	नीति निर्धारण एवं क्षेत्रीय कार्यालयों को परिपत्र और निर्देश जारी करना।
क्षेत्रीय रेलवे	परिचालन वाणिज्यिक	महाप्रबंधक • मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) • मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम)	क्षेत्रीय स्तर की नीतियाँ जारी करना और रेलवे बोर्ड की नीति तथा निर्देशों को लागू करना।
मंडल	परिचालन वाणिज्यिक	मण्डल रेल प्रबंधक • वरिष्ठ मण्डलीय परिचालन प्रबंधक (सी.डीओएम) • वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधक (सी.डीसीएम)	रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेल मुख्यालय की नीति एवं निर्देशों को लागू करना।
पार्सल डिपो/ स्टेशन	वाणिज्यिक	पार्सल पर्यवेक्षक	उचित प्रक्रियाओं का पालन करते हुए पार्सल की बुकिंग।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं उद्देश्य

इस अध्ययन में 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों की अवधि शामिल है तथा इसे निम्नलिखित का मूल्यांकन करने के उद्देश्य से किया गया:

1. क्या रेलवे ने पार्सल सेवाओं में सुधार एवं संवर्धन हेतु कम्प्यूटरीकरण, भारोत्तोलन सुविधाओं, सुरक्षा आदि सहित अन्य संस्थागत सुविधाओं और बुनियादी ढांचा हेतु पर्याप्त कदम उठाए?
2. क्या पार्सल कारोबार का प्रबंधन ग्राहकों को गुणवत्तापरक सेवा देने पर ध्यान केंद्रीत करते हुए किया गया?

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली एवं नमूना

अध्ययन किए गए क्षेत्रों में रेल मंत्रालय के विज्ञान 2020 दस्तावेज़ में निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार पार्सल कारोबार में सुधार लाने और बुनियादी ढांचे में संवर्धन हेतु भारतीय रेल द्वारा उठाए गए कदम शामिल थे। सभी क्षेत्रीय रेलवे में पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) के माध्यम से पार्सल सेवाओं के कम्प्यूटरीकरण के कार्यान्वयन में प्रगति का भी अध्ययन किया गया। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के चयनित क्षेत्रीय मुख्यालयों और मंडलों, पार्सल डिपो की दक्षता और प्रभावकारिता का मूल्यांकन करने हेतु बुकिंग प्रक्रिया और पट्टाकृत एवं गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात प्रबंधन का भी अध्ययन किया गया।

भारतीय रेल द्वारा बनाई गई योजना/नीतियों तथा उनके कार्यान्वयन के संबंध में रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय/मण्डल मुख्यालयों और क्षेत्रीय कार्यालयों के अभिलेखों की जांच की गई। एजीसी/ब्रेकयानों, पार्सल यानों और विशेष पार्सल ट्रेनों में बुक यातायात के संबंध में चयनित पार्सल डिपो के अभिलेखों की भी विस्तृत जांच की गई।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और उद्देश्यों पर चर्चा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर एंटी कांफ्रेंस आयोजित किया गया लेखापरीक्षा निष्कर्षों और सिफारिशों पर चर्चा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर एक्ज़िट कांफ्रेंस आयोजित की गई। रेलवे बोर्ड में भी 6 फरवरी 2017 को आयोजित एक्ज़िट कांफ्रेंस में लेखापरीक्षा निष्कर्षों और सिफारिशों पर चर्चा की गई। रेल प्रशासन की प्रतिक्रिया पर विचार किया गया और उनके जवाबों को प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

अध्ययन हेतु नमूने का चयन निम्नलिखित मानदंड के आधार पर किया गया था:

तालिका 2.2 नमूना चयन का मानदंड तथा समीक्षा हेतु चयनित नमूने		
विवरण	नमूना चयन का मानदंड	चयनित नमूने
पार्सल डिपो	2014-15 की वार्षिक तुलनपत्र आय के आधार पर ₹ 10 करोड़ और अधिक - अधिकतम आय वाले 2 पार्सल डिपो ₹ 5 करोड़ से ₹ 10 करोड़ - 50 प्रतिशत अधिकतम 2 ₹ 2 करोड़ से ₹ 5 करोड़ - 25 प्रतिशत अधिकतम 2 ₹ 50 लाख से ₹ 2 करोड़ - 15 प्रतिशत अधिकतम 2 ₹ 50 लाख से कम - 10 प्रतिशत अधिकतम 2	156
डिविज़न	प्रति क्षेत्रीय रेलवे दो मण्डल	33
बाहर जाने वाले मार्गस्थ बिल	चयनित पार्सल डिपो के लिए- प्रतिवर्ष 10 अप्रैल, 20 जुलाई, 1 अक्टूबर और 30 जनवरी (अधिकतम 10 पीडब्ल्यूबी प्रतिदिन)	

तालिका 2.2 नमूना चयन का मानदंड तथा समीक्षा हेतु चयनित नमूने		
विवरण	नमूना चयन का मानदंड	चयनित नमूने
(पीडब्ल्यूबी)		
निविदायें	पार्सल विशेष ट्रेनों/वीपी/वीपीयू/वीपीएचएक्स/एजीसी/ एसएलआर हेतु समीक्षा अवधि के दौरान निकाली गई निविदायें- 100 प्रतिशत चयनित मण्डल	34
पट्टा संविदायें	पार्सल विशेष ट्रेनों/पार्सल कार्गो ट्रेनों के परिचालन हेतु दी गई पट्टा संविदायें - 100 प्रतिशत चयनित मण्डल वीपी/वीपीयू/वीपीएचएक्स-दो अलग-अलग स्थानों से चलने वाले अधिकतम फेरों वाली प्रति ट्रेन प्रतिवर्ष हेतु एसएलआर/एजीसी-तीन अलग-अलग स्थानों से चलने वाले अधिकतम फेरों वाली प्रति ट्रेन प्रतिवर्ष हेतु पार्सल ट्रेनों/पार्सल यानों के लिए की गई मांग संख्या तथा बाद में रेलवे द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण रद्द की गई- 100 प्रतिशत आम/संतरा/केला यातायात - 100 प्रतिशत	6 21 126 40 पार्सल डिपो 7 स्टेशन
ढुलाई किए गए पार्सल	उदगम/समाप्ति वाली अधिकतम ट्रेनों के साथ प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे पर दो समाप्ति स्टेशन जून और नवम्बर 2015 के लिए ढुलाई किए गए पार्सलों की विस्तृत जांच	32 स्टेशन
पार्सल शिकायतें	विभिन्न माध्यमों से की गई कोई 5 शिकायतें	70 ⁴

क्षेत्रीय रेलवे-वार चयनित नमूनों का विवरण अनुबंध 2.1 में दिया गया है।

लेखापरीक्षा मापदंड

लेखापरीक्षा मानदंड के परिप्रेक्ष्य में भारतीय रेल में पार्सल सेवाओं के विभिन्न पहलुओं की समीक्षा की गई जिसमें निम्नलिखित प्रावधान निहित थे:

- भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली,
- भारतीय रेल कोचिंग टैरिफ,
- भारतीय रेल संहिता, लेखा विभाग,
- भारतीय रेल विज्ञान 2020 दस्तावेज़,
- पिछले छः वर्षों के बजट प्रस्ताव (2010-11 से),
- व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति 2006 और 2014,
- पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) के कम्प्यूटरीकरण पर रेलवे बोर्ड के आदेश, और

⁴ पूमरे/पूतरे को छोड़कर

- viii. पार्सल यातायात के संबंध में रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे द्वारा जारी दिशा-निर्देश/अनुदेश।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.1.2 2013-14 से 2015-16 के दौरान पार्सल कारोबार में वृद्धि

वर्तमान में, पार्सल कारोबार को भारतीय रेल में गैर-मुख्य कारोबार के रूप में माना जाता है। रेलवे ने मूल्यांकन किया कि पार्सल खण्ड के रूप में पार्सल कारोबार की भारत में व्यापक बाजार क्षमता है, भारी मात्रा में अपूर्त मांग है। पिछले तीन वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलवे की ढुलाई की गई पार्सल टनेज़ तथा पार्सल आय के डाटा इस प्रकार थे:

तालिका 2.3 - क्षेत्रीय रेलवे-वार टनेज़ की स्थिति (टन में) और पार्सल कारोबार से आय (₹ करोड़ में)						
क्षेत्रीय रेलवे	2013-14		2014-15		2015-16	
	टनेज़	आय	टनेज़	आय	टनेज़	आय
मरे	612525	250.68	632717	296.24	542434	282.98
पूरे	401755	111.44	352967	120.19	332207	125.14
पूमरे	168135	28.85	147425	29.39	114828	23.77
पूतरे	165480	39.08	143160	41.71	126470	40.01
उरे	1820320	432.34	1835270	435.88	1972080	468.37
उमरे	174358	32.67	178074	37.83	129328	39.58
उपूरे	113161	19.62	95447	20.42	80222	19.43
पूसीरे	232796	61.85	242894	77.33	288641	99.92
पमरे	178970	58.08	171750	60.74	152560	67.66
दरे	425223	152.42	408645	169.42	363443	163.77
दमरे	390000	95.19	386000	104.93	374000	104.16
दपूरे	326790	106.49	309190	122.50	289240	126.86
दपूमरे	116880	23.36	115870	26.07	105940	27.29
दपरे	201050	88.63	173350	88.46	189970	102.01
परे	663898	213.00	635036	235.71	573413	217.19
पमरे	147050	25.68	131630	28.27	122780	29.48
कुल	6138391	1739.38	5959425	1895.09	5757556	1937.62

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ढुलाई की गई टनेज़ और आय की समीक्षा से पता चला कि

- 2013-14 से 2015-16 के दौरान भा.रे. द्वारा किए गए पार्सल कारोबार की टनेज में गिरावट आई। 2015-16 में ढुलाई वाले पार्सल टनेज में 2013-14 की अपेक्षा 6.2 प्रतिशत की कमी थी।
- हालांकि, मुख्यतः मालभाड़ा दरों में वृद्धि के कारण 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान आय के संदर्भ में वृद्धि हुई थी।
- पिछले तीन वर्षों के दौरान केवल उरे और पूसीरे में टनेज के साथ-साथ आय में भी सुधार हुआ।
- पूमरे और पूरे में जबकि ढुलाई वाले टनेज में 32 और 29 प्रतिशत तक की गिरावट आई थी, आय में भी क्रमशः 18 और 1 प्रतिशत तक की कमी आई।
- शेष क्षेत्रीय रेलवे में ढुलाई वाले टनेज में 6 से 24 प्रतिशत तक की गिरावट आई, लेकिन आय में 2 से 21 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

जैसा कि देखा जा सकता है, 2013-14 से 2015-16 के दौरान जबकि पार्सल आय में 11.40 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई, उसी अवधि के दौरान उरे और पूसीरे को छोड़कर पार्सल ढुलाई टनेज में 6.2 प्रतिशत तक गिरावट आई। इससे स्पष्ट था कि आय में हुई सम्पूर्ण वृद्धि, दरों में वृद्धि के कारण थी न कि पार्सल कारोबार में वृद्धि के कारण थी।

विभिन्न मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के ब्रेकयानों (एसएलआर) में अनुप्रयुक्त/कम प्रयुक्त पार्सल स्थानों के अधिकतम उपयोग के नजरिए से रेल मंत्रालय द्वारा नवम्बर 1991 में पार्सल यातायात के लिए एसएलआर पट्टाकरण योजना शुरू की गई। रेलवे बोर्ड ने पट्टाकृत पार्सल के प्रबंधन हेतु विस्तृत दिशा-निर्देशों का प्रावधान करते हुए व्यापक पट्टाकरण नीति⁵ शुरू की। इसको अधिक आकर्षक बनाने के लिए नियमों को सरल करते हुए तथा ग्राहक अनुरूप बनाने हेतु इसमें बाद में संशोधन⁶ किया गया। क्षेत्रीय रेलवे को एक ट्रेन में प्रत्येक चार एसएलआर/एजीसी में से तीन एसएलआर/एजीसी को पट्टे पर देने तथा कम से कम एक एसएलआर/एजीसी को गैर पट्टाकृत यातायात हेतु रखने की अनुमति दी गई। पट्टाकृत यातायात हेतु उपलब्ध कुल क्षमता गैर-पट्टाकृत यातायात हेतु रखी गई क्षमता की लगभग तिगुनी थी क्योंकि एसएलआर का एक भाग यात्री सामान, संवेदनशील वस्तुओं, समाचार पत्रों आदि की लोडिंग के लिए रखा गया था। फरवरी 2007 में, रेलवे बोर्ड ने निजी परिचालनों हेतु पार्सल कार्गो एक्सप्रेस

⁵ 2006 का माल विपणन परिपत्र 12

⁶ 2014 का माल विपणन परिपत्र 6

ट्रेनों/पार्सल स्पेशल ट्रेनों के पट्टाकरण हेतु विस्तृत नीति जारी की। जून 2010 में, रेलवे बोर्ड ने 20 पार्सल यानों⁷ और एक ब्रेकयान⁸ वाले पार्सल स्पेशल ट्रेनों के रैकों के मानक संयोजन में संशोधन कर दिया।

पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में पट्टाकृत एवं गैर-पट्टाकृत पार्सल से आय की समीक्षा इस प्रकार थी:

तालिका 2.4 - विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में पट्टाकृत एवं गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात से आय का शेयर (₹ करोड़ में)						
क्षेत्रीय रेलवे	पट्टाकृत पार्सल यातायात			गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात		
	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
मरे	132.61	92.05	118.13	118.07	204.19	164.88
पूरे	48.52	50.51	56.81	62.92	69.68	68.33
पूमरे	13.09	12.25	3.79	15.76	17.14	19.98
पूतरे	5.03	4.23	3.26	34.05	37.49	36.74
उरे	249.45	229.48	272.89	182.89	206.40	195.48
उमरे	5.35	9.78	10.70	32.02	38.90	39.49
उपूरे	9.27	9.01	7.95	11.61	12.36	13.92
पूसीरे	0.55	1.20	3.43	23.14	23.18	96.48
पमरे	38.39	40.98	45.44	22.27	22.73	25.12
दरे	58.10	66.58	55.46	94.32	102.84	108.31
दमरे	33.15	35.08	35.27	62.03	69.85	68.89
दपूरे	49.02	46.78	56.02	57.47	75.72	70.85
दपूमरे	5.86	6.96	6.99	17.50	19.11	20.30
दपरे	49.24	45.26	54.42	39.39	43.20	47.59
परे	76.78	68.72	61.17	136.22	166.99	156.02
पमरे	8.12	6.89	8.03	17.56	21.38	21.45
कुल	782.53	725.76	799.76	927.22	1131.16	1153.83

यह देखा जा सकता है कि पट्टाकृत पार्सल से आय का शेयर जो 2013-14 में भारतीय रेल की कुल पार्सल आय का 46 प्रतिशत था, 2015-16 में गिरकर 41 प्रतिशत हो गया। इसको देखते हुए कि टनेज के संदर्भ में भारतीय रेल द्वारा ढुलाई वाले पार्सल यातायात में गिरावट आई है, पट्टाकृत पार्सल कारोबार सहित पार्सल कारोबार को अत्यधिक प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है।

⁷ वीपीएच/वीपी/वीपीयू/वीपीएचयूएक्स

⁸ एसएलआर

2.1.3 विजन 2020 दस्तावेज में परिकल्पना के अनुसार बुनियादी ढाँचा विकास

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा संसद में प्रस्तुत (दिसम्बर 2009) भारतीय रेल के 'विजन 2020' दस्तावेज में यह अनुमानित था कि पार्सल कारोबार से 2011-12 में प्राप्त राजस्व ₹ 1600 करोड़ को तीव्र वृद्धि के साथ 2019-20 में ₹ 8000 करोड़ किया जाएगा, बशर्ते कि पार्सल कारोबार में सुधार हेतु निम्नलिखित कदम उठाए गए हों:

- क. पार्सल सेवाओं को स्टेशन प्लेटफार्मों की बजाए अलग पार्सल ट्रेन वाले समर्पित टर्मिनलों से एक अलग कारोबार और संचालन के रूप में व्यवस्थित किया जाए।
- ख. प्रमुख मार्गों पर पार्सल सेवाओं को एयर कार्गो सेवाओं की तरह दक्ष एवं पेशेवर तरीके से संचालित किया जाए। इसके लिए समर्पित पार्सल टर्मिनल बनाए जाने थे और समयसीमा के अनुसार सुपरफॉस्ट पार्सल सेवार्यें शुरू की जानी थी।
- ग. एक छोर से दूसरे छोर तक लॉजिस्टिक प्रदान करने के लिए निजी क्षेत्र के साथ साझेदारी, पर्याप्त पार्सल यान शामिल करना (उस समय 100 के प्रति 200 प्रतिवर्ष) जिसमें फलों और संवेदनशील वस्तुओं की ढुलाई हेतु रेफ्रिजरेटेड वैन और ऑटोमोबाइल्स की ढुलाई के लिए विशेष उद्देश्य के रोलिंग स्टॉक शामिल हों।

लेखापरीक्षा ने विजन 2020 दस्तावेज में परिकल्पना के अनुसार रेलवे बोर्ड और विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों की समीक्षा की तथा पाया कि

- पार्सल कारोबार को यात्री सेवाओं से अलग नहीं किया गया था,
- एक छोर से दूसरे छोर तक लॉजिस्टिक प्रदान करने के लिए निजी क्षेत्र के साथ कोई साझेदारी नहीं की गई और निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी कर कोई नया पार्सल वाहन नहीं शामिल किया गया।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा फलों और संवेदनशील वस्तुओं की ढुलाई के लिए रेफ्रिजरेटेड पार्सल यान नहीं लाए गए। दरे में नवम्बर 2002 में रेफ्रिजरेटेड पार्सलयान लाया गया था। हालांकि, उदघाटन सेवा के पश्चात् ऐसी कोई सेवा संचालित नहीं की गई। दपरे में एक रेफ्रिजरेटेड पार्सलयान उपलब्ध था और वास्कोडिगामा स्टेशन से चॉकलेट्स की लोडिंग हेतु इसका उपयोग किया जा रहा था।
- रेलवे बोर्ड ने आगामी मांग को पूरा करने के लिए समयबद्ध कार्गो के लिए विशेष पार्सल ट्रेन के रूप में चलाए जाने के लिए रोलिंग स्टॉक (अर्थात्

सामान्य सेवा नई डिजाइन वाले पार्सल यान-माल स्टॉक या विशेष उद्देश्य के पार्सल यान जैसे कि विशेष उत्पाद हेतु रेफ्रिजरेटेड वैन, मिल्क टैंकर आदि) की खरीद के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से निवेश को प्रोत्साहित करने हेतु नवम्बर 2014 में विशेष पार्सल ट्रेन संचालक (एसपीटीओ) योजना नीति जारी किया। यह देखा गया कि एसपीटीओ नीति शुरू करने के दो वर्ष बाद भी किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में ऐसी कोई योजना नहीं चलाई जा रही थी।

- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में ऑटोमोबाइल्स की ढुलाई के लिए कोई भी विशेष उद्देश्य रोलिंग स्टॉक नहीं शुरू किया गया था।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में कोई भी समर्पित पार्सल टर्मिनल नहीं बनाए गए थे।

रेल मंत्रालय का मानना था कि पार्सल कारोबार में मुख्य चुनौती ढुलाई क्षमता में वृद्धि (रोलिंग स्टॉक और समर्पित टर्मिनल ढाँचा) और यात्री सेवा की पिछलग्गू सेवा की बजाए पार्सल सेवा का एक अलग सेवा के रूप में पुनर्स्थापना थी। हालांकि, पार्सल कारोबार में लक्षित वृद्धि प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे ने भारतीय रेल में पार्सल कारोबार में वृद्धि करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया।

2.1.4 पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण - पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस)

भारतीय रेल में महानगरों में पार्सल कारोबार के कम्प्यूटरीकरण पर सबसे पहले 1999 में सहमति बनी। अक्टूबर 2002 में रेलवे बोर्ड ने रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) से भा.रे. में पार्सल सेवाओं के प्रबंधन हेतु एप्लीकेशन सॉफ्टवेयर अर्थात् पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) विकसित करने हेतु प्राकलन तैयार करने के लिए कहा। इसमें दस माइयूल थे अर्थात् पार्सल की भारोत्तोलन/बुकिंग, जावक शेड परिचालन, पार्सलों की लोडिंग, पार्सलों का आवागमन, पार्सलों की अनलोडिंग, आवक शेड परिचालन, पार्सलों की ट्रैकिंग, इंटरनेट पर पार्सलों की ऑनलाइन सूचना, स्थानीय संग्रहण/प्रेषण तंत्र के साथ इंटरनेट पर पार्सलों की बुकिंग और एमआईएस एवं लेखांकन माइयूल। इसके लिए, पार्सलों की भारोत्तोलन हेतु इलेक्ट्रॉनिक धर्मकाँटे लगाए जाने थे। भारोत्तोलन के बाद, प्रणाली द्वारा डाटा प्राप्त किया जाना था, जहां पार्सल वे बिल्स बनाए जाने थे। प्रणाली में सभी पार्सल भाड़ा प्रभारों की गणना की व्यवस्था होनी थी जैसे कि व्यक्तिगत पार्सल, चार टन एसएलआर स्थान, आगे और पीछे सम्पूर्ण एसएलआर, पूरा वीपी, राउंड ट्रिप वीपी, पार्सल ट्रेनों की बुकिंग, एसएलआर/वीपी/पार्सल ट्रेनों का दीर्घावधि

पट्टाकरण और इंटरनेट आधारित पार्सल सेवाएं। एकल काउंटर के माध्यम से एकल विंडों संचालन की परिकल्पना की गई थी ताकि ग्राहकों के लिए कभी भी और शीघ्र पार्सल बुकिंग की जा सके और इसे प्रयोक्ता अनुरूप बनाया जा सके एवं ग्राहकों की शिकायतों में कमी की जा सके। यह भी अपेक्षा की गई थी कि पारगमन में पार्सलों के गायब होने और अधिक लोडिंग को भी कम किया जा सकेगा जिससे क्षतिपूर्ति दावे वाले मामलों में कमी आएगी। रेलवे बोर्ड का उस समय यह भी अनुमान था कि देश में पार्सल बाजार ₹ 50,000 करोड़ का था और इस पूरे कारोबार में रेलवे का शेयर बहुत कम था।

पायलट परियोजना में 2005-06 में ₹ दो करोड़ के कुल लागत पर पार्सल सेवाओं के कम्प्यूटरीकरण के लिए सात स्टेशनों अर्थात् नई दिल्ली, दिल्ली, कानपुर, इलाहाबाद, गया, हावड़ा और सियालदह का निर्धारण किया गया था।

मई 2008 में, रेलवे बोर्ड ने पीएमएस के रोल आउट की मंजूरी दी जिसे दो चरणों में 220 स्टेशनों पर चालू किया जाना था। पहले चरण में 77 स्टेशन शामिल किए जाने थे जिसमें 390 टर्मिनल और चार गलियारों अर्थात् नई दिल्ली-मुंबई सेंट्रल, नई दिल्ली-चेन्नई, हावड़ा-मुंबई सेंट्रल और हावड़ा चेन्नई, 16 क्षेत्रीय मुख्यालयों, 18 यातायात कार्यालयों और सभी मंडलीय मुख्यालयों (68) अर्थात् कुल 178 स्थानों पर काउंटर शामिल थे। शेष 143 स्टेशनों को दूसरे चरण में लिया जाना था जिसमें 561 टर्मिनल और काउंटर शामिल थे। रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2009 में अप्रैल 2010 तक समूचे भारत में पीएमएस लागू करने का लक्ष्य रखा था तथा फरवरी 2010 तक पहला चरण समाप्त होना निर्धारित किया था। क्षेत्रीय रेलवे को उपकरण लगाने हेतु चयनित स्थानों को तैयार रखने का निर्देश दिया गया था। अतः क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सभी स्थानों पर कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने, फर्नीचर खरीदने, पीएमएस नोड्स पर इलेक्ट्रिक वर्क और सिविल वर्क पूरा करना अपेक्षित था।

मार्च 2016 तक, पहले चरण पर किया गया पूँजीगत व्यय ₹ 15.23 करोड़ था और दूसरे चरण पर कोई भी पूँजीगत व्यय नहीं किया गया।

2.1.4.1 पीएमएस के पहले और दूसरे चरण का कार्यान्वयन

समस्त क्षेत्रीय रेलवे में पीएमएस (पहले और दूसरे चरण) के कार्यान्वयन प्रगति की समीक्षा की गई। पहले चरण में 11 क्षेत्रीय रेलवे के 77 स्टेशनों पर पीएमएस का कार्यान्वयन किया जाना था और फरवरी 2010 तक इसे पूरा करने का लक्ष्य था। 31 मार्च 2016 तक यह देखा गया कि

- पहले चरण के भौतिक ढाँचे के कार्य की प्रगति 100 प्रतिशत थी। हालांकि, पीएमएस का पूर्णतया कार्यान्वयन सात क्षेत्रीय रेलवे के 29⁹ स्टेशनों पर पूरा हुआ था। इसके अतिरिक्त, पूमरे में तीन¹⁰ स्टेशनों पर भी पीएमएस का कार्यान्वयन किया गया जबकि ये चरण 1 में नियोजित नहीं थे।
- शेष 48¹¹ स्टेशनों पर पीएमएस का कार्यान्वयन आंशिक रूप से हुआ था।
- पांच¹² क्षेत्रीय रेलवे में 33¹³ स्टेशनों पर समापन में 32 से 72 महीनों तक का विलम्ब था।
- विलम्ब का कारण निधि की समस्या (पूतरे) और स्पष्ट साइट की अनुपलब्धता थी (उपरे)।

दूसरे चरण में, 13 क्षेत्रीय रेलवे के 143 स्थानों पर पीएमएस का कार्यान्वयन किया जाना था। इन्हें अप्रैल 2010 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य था। मार्च 2016 तक यह देखा गया कि

- 13¹⁴ क्षेत्रीय रेलवे के 143 स्थानों में से कहीं भी अभी तक पीएमएस का कार्यान्वयन नहीं हुआ था।
- कार्यान्वयन में मार्च 2016 तक 77 महीनों तक का विलम्ब था।
- देरी का कारण, स्पष्ट साइट की अनुपलब्धता (उपरे, पूसीरे), योजनाओं और संरेखण का गैर-निर्धारण (पूसीरे), लाइन ब्लॉकों की अनुपलब्धता (पूसीरे) क्रिस द्वारा ठेका दर/क्रय आदेश प्रस्तुत करने में विलम्ब (पूमरे, परे) और कनेक्टिविटी की अनुपलब्धता थी (दपरे)।

अनुबंध 2.2 और 2.2 क

⁹ मुरे (मुंबई सीएसटी), पूरे (हावड़ा), पूमरे (पटना, दानापुर, मुगलसराय), पूतरे (भुवनेश्वर, खुर्दा, पुरी, कटक, बेहरपुर, पलासा, झाजपुर केंझार रोड, भद्रक (बीएचसी), विशाखापट्टम, विजयनगरम), उरे (निजामुद्दीन, दिल्ली, नई दिल्ली), दपरे (टाटानगर, चक्रधरपुर, राउरकेला, झारसुगुडा, खड़गपुर, बालासोर, पंसकुरा, मेचदा), पमरे (कोटा, सवाई माधोपुर, भरतपुर, भोपाल, बीना, इटारसी)

¹⁰ पटना, मुगलसराय और दानापुर

¹¹ मरे (दादर, कल्याण, नासिक रोड, मनमाड, भुसावल, अकोला, नागपुर, बल्लरशाह), उमरे (मथुरा, आगरा, ग्वालियर, झांसी), दरे (चेन्नई सेंट्रल), दमरे (काजीपेठ, विजयवाड़ा, तेनाली, गुड्डुर, सिकंदराबाद, हैदराबाद) (सूरत, नागदा, गुवाहाटी, गुवाहाटी, गुवाहाटी, नंदीगढ़, रायगढ़, दुर्ग, बिलासपुर, रायगढ़, रतलाम, वडोदरा, वलसाड, वापी, बोरिवली, दादर, बांद्रा तेर्निमस, मुंबई सेंट्रल)

¹² मरे, पूमरे, पूतरे, दरे और परे

¹³ मुरे (मुंबई सीएसटी, दादर, कल्याण, नासिक रोड, मनमाड, भुसावल, अकोला, नागपुर, बल्लरशाह), पूमरे (पटना, दानापुर, मुगलसराय), पूतरे (भुवनेश्वर, खुर्दा, पुरी, कटक, बेहरपुर, पलासा, झजपुर, केंझार रोड, भद्रक (बीएचसी), विशाखापट्टम, विजयनगरम), दरे (चेन्नई केंद्रीय), परे (सूरत, नागदा, रतलाम, वडोदरा, वलसाड, वापी, बोरिवली, दादर, बांद्रा टरमिनस, मुंबई सेंट्रल)।

¹⁴ मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपरे, परे और पमरे

2.1.4.2 पीएमएस के कार्यान्वयन में कमियाँ

लेखापरीक्षा ने कार्यान्वयन का अध्ययन करने के लिए पहले और दूसरे चरण में कार्यान्वयन हेतु सभी नियोजित 223¹⁵ पीएमएस स्टेशनों के अभिलेखों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में इन 223 में से चयनित केवल 32 स्टेशनों पर पूरी तरह से पीएमएस का कार्यान्वयन किया गया था। 48 स्टेशनों पर आंशिक रूप से किया गया था तथा 143 स्टेशनों में अभी भी पीएमएस का कार्यान्वयन किया जाना था। यह देखा गया कि

- म.रे. में पैसे की रसीद न निकलने, माल सेवा एवं बही खाता (एफएसएलए) माइयूल के गैर-उपयोग, पीएमएस में चुंगी प्रभार शामिल न करना, बार-कोड प्रिंटर न होने, ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) की कमजोर कनेक्टिविटी और तुलन मशीनों का पीएमएस के साथ जुड़े न होने जैसी कमियाँ मुंबई सीएसटी के पार्सल डिपो में देखी गई।
- दरे में पीएमएस में घाट/विलम्ब शुल्क की गणना पीएमएस में नहीं की गई थी। पीएमएस में वीपी/वीपीयू की ढुलाई क्षमता नहीं दर्शाई गई थी। प्रणाली में ढुलाई वाले पार्सलों/रास्ते में उतारे गए पार्सलों पर नजर रखने हेतु कोई निगरानी तंत्र नहीं था। दैनिक रिपोर्टों में ट्रेन संख्या और किस पैमाने पर ये बुक किया गया यह नहीं दर्शाए जाते थे इसलिए मालभाड़े की सटीकता का सत्यापन नहीं किया जा सका।
- उरे में ढुलाई वाले पार्सलों के विवरण में पैमाना और भार नहीं दर्शाया जाता था। अग्रोषण टिप्पणी पीएमएस से संबद्ध नहीं थी और इसे मैनुअली भरा जा रहा था। तुलन पत्र और लोडिंग विवरण मैनुअली तैयार किए जा रहे थे।
- परे में मुंबई सेंट्रल पार्सल डिपो में दैनिक प्रतिवेदन में ट्रेन संख्या न दर्शाए जाने तथा मौद्रिक रसीद न निकाले जाने जैसी कमियाँ देखी गई।
- पूमरे में राजेंद्रनगर पटना में पीएमएस पूरी तरह से कार्य नहीं कर रहा था और केवल बाहर जाने वाले पार्सल मार्गस्थ बिल बनाए जा रहे थे।
- उपरे, उपरे और दपरे में भी पीएमएस पूर्णतः संचालित नहीं था।

इसके अतिरिक्त, चूँकि पीएमएस का पूर्णतया कार्यान्वयन नहीं किया गया था, कुछ कार्य-कलाप जिन्हें मैनुअली किया जा रहा था, एप्लीकेशन के माध्यम से किया जा सकता था और उनके कार्यान्वयन में कमियाँ थीं। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

¹⁵ समीक्षा प्रतिवेदन में पीडीए/पूमरे द्वारा बताए गए पूमरे के 3 अतिरिक्त स्टेशन।

- व्यापक पट्टाकरण नीति¹⁶ के प्रावधानों के अनुसार, यदि ऐसा पट्टाधारक जिसे लोडिंग की निर्धारित तिथि से एक दिन पूर्व एकमुश्त पट्टा भाड़ा जमा करना अपेक्षित है और वह ऐसा नहीं कर पाता तो एकमुश्त पट्टा भाड़े का पांच प्रतिशत अधिभार उससे वसूला जाए। 27 निविदाओं के नमूना जांच से पता चला कि 9¹⁷ क्षेत्रीय रेलवे के 16 चयनित पार्सल डिपो में ऐसे 711 मामले थे जहां ₹ 8.16 लाख राशि का अधिभार नहीं लगाया गया और नहीं वसूला गया।
- ऐसे मामलों में जहां मौजूदा पट्टाधारक जो पिछले गंतव्य से पट्टा ठेका चला रहा था, उसे ट्रेनों की विस्तारित यात्रा के लिए पट्टा लेने हेतु तैयार किया गया था, रेलवे इस पर विचार कर सकता है तथा अतिरिक्त दूरी के लिए आनुपातिक आधार पर एकमुश्त पट्टा भाड़ा बढ़ा सकता है। तीन क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उपरे और परे) में पांच मामलों में पट्टा प्रभारों में देर से संशोधन किया गया जिसके कारण ₹ 8.30 लाख की राजस्व हानि हुई।
- रेलवे बोर्ड के मौजूदा निर्देशों के अनुसार, सभी उदगम क्षेत्रीय रेलवे को समय-समय पर बताई गई पद्धतियों के अनुसार अलग-अलग ट्रेनों की सेवाओं का पुनर्मूल्यांकन तथा पुनर्वर्गीकरण करना अपेक्षित है। 12 महीनों अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च तक की अवधि के लिए ब्रेकयान (एसएलआर) के उपयोग प्रतिशतता के आधार पर क्षेत्रीय रेलवे को समीक्षा करना चाहिए तथा प्रत्येक वर्ष 1 जून से प्रभावी संशोधित दरों को लागू करने में सुविधा प्रदान करने हेतु 20 मई तक अधिसूचना जारी करना अपेक्षित है। नमूना जांच में तीन क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पमरे और दमरे) में 11 ट्रेनों का पुनर्वर्गीकरण करने में देरी का पता चला जिससे ₹ 2.34 लाख की राजस्व हानि हुई।
- निर्धारित नियमों¹⁸ के अनुसार, लोडिंग/अनलोडिंग के लिए अनुमत समय-सीमा की समाप्ति के पश्चात् रोलिंग स्टॉक रोक कर रखने पर विलम्ब शुल्क वसूला जाए। किसी विशेष वैगन/यान/एसएलआर को रोक कर रखने के कारण यदि पूरा रेक रूक जाता है तो पूरे रेक का विलम्ब शुल्क लगाया जाना था। नमूना जांच में पता चला कि आठ¹⁹ क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 1.92 लाख के विलम्ब

¹⁶ 15.4.2014 से प्रभावी एफएम के 2014 के परिपत्र सं.6 का पैरा 12.1 और 12.2

¹⁷ मरे-₹ 4231, पमरे-₹ 6421, उरे-₹ 468944, उमरे-₹ 3295, उपरे-₹ 52778, पूसीरे-₹ 16827, उपरे-₹ 212537, दरे-10742, दपमरे-₹ 54193

¹⁸ आईआरसीएम भाग I (1992 संस्करण) का पैरा 103(15)

¹⁹ मरे- 200, पूरे- ₹ 17850, उरे- ₹1800, उमरे- ₹ 5300, पूसीरे- ₹41024, दरे- ₹9750, दपरे- ₹ 102521, पमरे- ₹ 14157

प्रभार और दस²⁰ क्षेत्रीय रेलवे में ₹ दो लाख के घाट शुल्क प्रभार की कम/गैर वसूली हुई।

- श्रेणी, दर, दूरी, भार इत्यादि के आधार पर सामान्य पार्सलों पर प्रभार लगाने की सटीकता का मूल्यांकन करने के लिए समीक्षा अवधि के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलवे में चयनित पार्सल डिपो पर 12 दिनों²¹ के लिए 16 क्षेत्रीय रेलवे के बाहर जाने वाले 72174 पार्सल मार्गस्थ बिलों की नमूना जांच की गई। यह देखा गया कि 488 मामलों में श्रेणी, दर आदि के संदर्भ में समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पार्सल मालभाड़ा नहीं वसूले गए थे जिसके परिणामस्वरूप 13 क्षेत्रीय²² रेलवे में ₹ 1.22 लाख का कम संग्रहण हुआ।

अतः, मार्च 2016 तक पहले चरण (32 से 72 महीने) तथा दूसरे चरण (3 से 77 महीने) के समापन में अत्यधिक देरी हुई। जहां कार्यान्वयन हो गया था, वहां कई कमियां/खामियां देखी गई क्योंकि कई प्रक्रियायें पूरी तरह से लागू नहीं की गई थी। इसके कारण मैनुअल प्रक्रियाओं पर निर्भरता बढ़ी जिसमें सटीकता में कमी और कई त्रुटियों की संभावना थी।

2.1.5 पार्सल कार्यालयों की सुरक्षा एवं संरक्षा

रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2008 में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) की स्थापना शुरू की जिसमें सीसीटीवी प्रणाली, अभिगम नियंत्रण, व्यक्ति एवं सामान स्क्रीनिंग प्रणाली और विस्फोटक पहचान निहित था। आईएसएस के तहत शामिल रेलवे स्टेशन के अलग-अलग स्थानों के बीच पार्सल कारोबार क्षेत्र भी शामिल²³ थे।

सभी क्षेत्रीय रेलवे के 156 चयनित पार्सल डिपो में स्थापित सुरक्षा एवं संरक्षा की समीक्षा से पता चला कि

- मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे, दमरे और दपूमरे में विशेष रूप से सीसीटीवी कैमरे, स्कैनर और विस्फोटक पहचान यंत्र पार्सल कार्यालय क्षेत्र में नहीं लगाए गए थे।

²⁰ पूरे- ₹ 37980, पूमरे- ₹ 913, उरे- ₹ 16092, उमरे- ₹ 23566, पूसीरे- ₹ 6272, उपरे- ₹ 9457, दरे- ₹ 528, दमरे- ₹ 3841, दपूमरे- ₹ 776, पमरे- ₹ 267

²¹ प्रति वर्ष 10 अप्रैल, 20 जुलाई, 1 अक्टूबर और 30 जनवरी (अधिकतम एस.टी. 100 पीडब्ल्यूबी प्रतिदिन)

²² मरे- ₹ 3313, पूरे- ₹ 705, पूतरे- ₹ 11021, उरे- ₹ 3309, उमरे- ₹ 19085, उपरे- ₹ 2134, पूसीरे- ₹ 68544, उपरे- ₹ 3181, दरे- ₹ 450, दमरे- ₹ 4071, दपूमरे- ₹ 1846, दपरे- ₹ 3915, पमरे- ₹ 1032

²³ भारतीय रेल में यात्री सुविधाओं और यात्री सुरक्षा पर रेल मंत्रालय की उन्नत प्रतिवेदन (2013) का पैरा 7.12

- उमरे, पूरे, पूसीरे और पमरे में पार्सल डिपो पर बुक पार्सलों के सामान की स्क्रीनिंग हेतु कोई तंत्र नहीं था।
- दरे और परे में पार्सल यातायात हेतु व्यक्तिगत और सामान (पार्सल सहित) स्क्रीनिंग प्रणाली (डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, एक्स-रे पार्सल स्कैनर्स), इंटरनेट प्रोटोकॉल आधारित सीसीटीवी सर्विलांस प्रणाली आदि जैसे सुरक्षा निगरानी प्रणाली के विभिन्न तंत्र काम नहीं कर रहे थे।
- दमरे में ट्रेनों की सुरक्षा एवं संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु पट्टाकृत वीपी/एसएलआर में लोड किए गए पार्सलों की जांच करने के लिए कोई तंत्र नहीं था जबकि करार में ज्वलनशील, खतरनाक और अन्य प्रतिबंधित वस्तुओं को ले जाना प्रतिबंधित था।
- दपरे में पार्सल के अंदर की स्क्रीनिंग के लिए कोई तंत्र नहीं था। इस कमी के कारण पट्टाकृत पार्सलों में प्रतिबंधित वस्तुओं की बुकिंग की संभावना प्रदान की गई।
- दरे में विभिन्न बैंकों द्वारा अलग-अलग पार्सल डिपो पर पार्सल यानों (वीपीयू/वीपीएच) द्वारा नए और गंदे नोट की नियमित बुकिंग की जाती है। प्रमुख पार्सल डिपो (चेन्नई सेंट्रल, चेन्नई एगमोर, तिरुवनतपुरम सेंट्रल, मद्रुरै और कोयम्बटूर) में स्थिति की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि पार्सल डिपो द्वारा नोटों की बुकिंग के प्रावधानों²⁴ का पालन नहीं किया गया था। इसी बीच, चेन्नई एगमोर पार्सल डिपो पर 09 अगस्त 2016 को गंदे नोट ले जा रही वीएचपी से छेड़छाड़ की घटना देखी गई। दरे प्रशासन के पास उपलब्ध अभिलेखों की समीक्षा की गई और यह पाया गया कि खेप को गंदे और बेकार नोटों के रूप में घोषित किया गया था। परेषिता द्वारा कोई दावा नहीं किया गया क्योंकि बुकिंग मालिक के अपने जोखिम पर की गई थी। ऐसी घटनायें पार्सल संचालन में सुरक्षा कमजोरी दर्शाते हैं।
- दरे में ₹ 20.33 करोड़ के कुल मूल्य पर ₹ 4.34 लाख प्रति फेरे के एकमुश्त पट्टा भाड़े पर मै. जुगनू जयंत, नई दिल्ली को 08 जनवरी 2014 से 07 जनवरी 2017 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए आवागमन आधार पर ट्रेन सं. 16031/16032 अण्डमान एक्सप्रेस एमएएस - जेएटी और वापसी (सप्ताह में तीन दिन) के लिए एक वीपी लगाने का पट्टा ठेका दिया गया। करार के खण्ड 11.13 से 11.15 के अनुसार, पट्टाकृत पार्सलयानों में ज्वलनशील सामग्री लोड करने की अनुमति नहीं थी। 21 अप्रैल 2014 को जम्मूतवी से चेन्नई जाने

²⁴ भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली - भाग I का पैरा 1101 से 1130

वाली अप अण्डमान एक्सप्रेस ट्रेन सं. 16032 से जुड़ी वीपी सं. एसआर 99838 में धुआँ देखा गया। यह देखा गया कि मोबाइल लि.यान बैटरी जिसमें शार्ट सर्किट और विस्फोट की संभावना थी, वीपीएच में लोड किया गया था। ट्रेन को रोक दिया गया और उक्त वीपीएच निकाल दिया गया। वीपीएच की अधिकांश वस्तुएं जल चुकी थी। दुर्घटना समीक्षा समीति के निष्कर्षों के अनुसार (i) मोबाइल लि.यान बैटरी जिसमें शार्ट सर्किट और विस्फोट की संभावना थी, उसे इस वीपीएच से लाया गया और (ii) लोडकर्ताओं द्वारा नई दिल्ली में वीपीएच में बीड़ी के टुकड़े जैसी चीजें फेंकी होने के कारण आग लगी। समीति ने ठेकागत शर्तों के विरुद्ध खतरनाक/विस्फोटक/ज्वलनशील वस्तुओं की लोडिंग के लिए पट्टाधारक मै. जुगनु जयंत/नई दिल्ली को उत्तरदायी माना (अक्टूबर 2014)। नई दिल्ली में 23 अप्रैल 2014 को आयोजित सीएओज़ और डीआरएम की बैठक के दौरान रेलवे बोर्ड ने पट्टाधारक से ₹ 1.32 करोड़ की हानि लागत वसूली का आदेश दिया। पट्टाधारक ने स्वयं को बीमार बताकर 23 अक्टूबर 2014 से वीपीएच की लोडिंग बंद कर दिया। प्रतिवेदन प्राप्त होने के दो वर्ष बाद भी दरे प्रशासन ने न तो अभी तक पैनल कार्रवाई की और न ही अब तक पट्टाधारक से ₹ 1.32 करोड़ करोड़ के हानि की वसूली की। इसके अतिरिक्त, ठेका समाप्त करने और नया ठेका देने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। इस प्रकार, ठेका शर्तों को लागू न करने और सुरक्षा सुनिश्चित करने में विफलता के परिणामस्वरूप आग के कारण ₹ 1.32 करोड़ की हानि के अलावा 23 अक्टूबर 2014 से 30 अक्टूबर 2016 तक की अवधि के दौरान ₹ 13.17 करोड़ (₹ 4.34 लाख प्रति राउंड ट्रिप x 303 राउंड ट्रिप) संभावित राजस्व की हानि हुई।

इस प्रकार, पार्सलों की स्क्रीनिंग और सुरक्षा जांच हेतु मौजूदा उपाय पर्याप्त नहीं थे और इसे और सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता थी।

2.1.6 पट्टाकृत पार्सल कारोबार

भा.रे. ब्रेकयानों²⁵/पार्सलयानों²⁶ में पार्सल यातायात की ढुलाई करता है। एसएलआर में 4 या 5 टन की क्षमता होती है, जबकि पार्सलयानों में 23 टन (वीपीएच) और 18 टन की क्षमता होती है। भा.रे. ने विभिन्न मेल/एक्सप्रेस ट्रेन के ब्रेकयानों में पार्सल स्थान का उपयोग करने के उद्देश्य से नवम्बर 1991 में पार्सल यातायात के लिए एसएलआर की पट्टाकरण योजना शुरू की। एजीसी एसएलआर और

²⁵ एसएलआर

²⁶ वीपीयू/वीपी/वीपीएच

पार्सलयानों में पार्सल स्थान के पट्टाकरण हेतु 2006²⁷ में व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति जारी की गई। 2014 में सरलीकृत नियमों के साथ इसे और अधिक आकर्षक एवं ग्राहक अनुरूप बनाने हेतु नीति में संशोधन²⁸ कर दिया गया।

इसी प्रकार, रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2007 में निजी संचालकों को पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेनों/पार्सल स्पेशल ट्रेनों के पट्टाकरण की विस्तृत नीति जारी की। जून 2010 में पार्सल स्पेशल ट्रेनों के मानक रैक संयोजन में संशोधन करके 20 पार्सल यान²⁹ और एक ब्रेकयान कर दिया गया।

नवम्बर 2014 में, रेलवे बोर्ड ने आगामी मांग को पूरा करने के लिए समयबद्ध कार्गो हेतु स्पेशल पार्सल ट्रेन के रूप में चलाने के लिए रोलिंग स्टॉक (अर्थात् सामान्य सेवा हेतु नए बने पार्सल यान - माल स्टॉक या विशेष उत्पादों हेतु विशेष प्रकार के पार्सलयान जैसे- रेफ्रिजरेटेड यान, दूध के टैंक आदि या खरीद के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से निवेश बढ़ाने के लिए विशेष पार्सल ट्रेन संचालक (एसपीटीओ) योजना नीति जारी किया।

2.1.6.1 पट्टाकृत पार्सल यातायात की वहन क्षमता

भा.रे. पर श्वेत पत्र (फरवरी 2015) में बताया गया कि पार्सल श्रेणी में भारी मात्रा में अपूर्त मांग थी जिसके लिए रेल नेटवर्क में विस्तार की आवश्यकता थी। समीक्षा अवधि के दौरान भारतीय रेल में पार्सलयानों की धारण स्थिति इस प्रकार थी:

तालिका 2.5	
तक	पार्सलयान (संख्या में)
31 मार्च 2014	1899
31 मार्च 2015	1945
31 मार्च 2016	1984

यह देखा गया कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान भारतीय रेल में विभिन्न प्रकार के केवल 85 पार्सल यान बढ़ाए गए और टनेज़ के संदर्भ में (18 टन प्रति वीपीयू के आधार पर) केवल 1530 टन बढ़ाया गया। 31 मार्च 2016 तक 1984 पार्सलयानों की कुल वहन क्षमता 35712 टन थी। पिछले तीन वर्षों में ब्रेकयानों की वहन क्षमता की उपलब्धता के संदर्भ में यह देखा गया कि 2013-14 के बाद 387 एसएलआर

²⁷ 2006 का मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 12

²⁸ 2014 का मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 6

²⁹ वीपीएच/वीपी/वीपीयू/वीपीएचयूएक्स आदि

आवंटित/जोड़े गए जिससे इस अवधि के दौरान सामान और पार्सल यातायात के लिए 1548 टन (4 टन प्रति एसएलआर) की क्षमता वृद्धि हुई।

भारतीय रेल में पिछले तीन वर्षों में सम्पूर्ण पार्सलयानों के संबंध में वहन क्षमता की उपलब्धता और क्षेत्रीय रेलवे-वार ब्रेकअप के साथ-साथ लंबित मांगसूची इस प्रकार थी:

तालिका 2.6 - पार्सलयानों की क्षेत्रीय रेलवे, वार स्थिति						
क्षेत्रीय रेलवे	31 मार्च 2014 तक		31 मार्च 2015 तक		31 मार्च 2016 तक	
	धारक	लंबित मांग	धारक	लंबित मांग	धारक	लंबित मांग
मरे	343	0	360	0	363	0
पूरे	126	0	145	0	155	0
पूमरे	31	0	31	0	31	0
पूतरे	14	107	14	125	14	111
उरे	388	6879	360	5568	329	6556
उमरे	12	292	12	379	11	234
उपूरे	74	73	74	79	118	82
पूसीरे	13	0	13	0	13	0
पमरे	28	25	28	47	28	87
दरे	249	472	252	426	270	0
दमरे	168	0	185	0	184	0
दपूरे	119	0	119	0	119	0
दपूमरे	11	49	11	27	11	128
दपरे	138	417	141	284	150	118
परे	170	एनएमए	185	एनएमए	173	एनएमए
पमरे	15	0	15	0	15	0
कुल	1899	8314	1945	6935	1984	7316

यह देखा गया कि

- दस क्षेत्रीय रेलवे में शामिल विभिन्न प्रकार के यानों की संख्या 600³⁰ थी।
- वर्ष की समाप्ति पर 31 मार्च 2014, 31 मार्च 2015 और 31 मार्च 2016 तक विभिन्न पार्टियों से क्रमशः 8314, 6935 और 7316 पार्सलयानों की मांग लंबित थी। उरे में लंबित मांग की संख्या बहुत ही अधिक थी।

³⁰ मरे - 94, पूतरे - 9, उरे - 201, उपूरे - 68, पूसीरे - 8, दरे - 60, दमरे - 26, दपूमरे - 5, दपरे - 69, परे - 60

- आगे यह भी देखा गया कि 2010-11 तक रेलवे बोर्ड से केवल तीन क्षेत्रीय रेलवे ने अधिक पार्सलयानों के आवंटन (पूतरे-391, उपरे-159 और दपरे-36) का अनुरोध किया था।

इस प्रकार पार्टियों से मांग किए गए पार्सलयानों की संख्या विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे की उपलब्ध क्षमता से काफी अधिक थी।

एजीसी/एसएलआर/वीपीयू के संदर्भ में बढ़ाई जाने वाली अपर्याप्त क्षमता पर लेखापरीक्षा आपत्तियों के संबंध में एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि क्षमता कोई बाधा नहीं है क्योंकि रेलवे के पास पर्याप्त क्षमता उपलब्ध है। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया गया कि चिंता का विषय मौजूदा उपलब्ध क्षमता का उपयोग करना है। बकाया मांग के संबंध में रेलवे बोर्ड ने बताया कि चयनित स्टेशनों पर वीपीयू उपलब्ध होने में दो से तीन दिन लगते हैं बकाया मांग सीज़नल हो सकते हैं। उन्होंने आगे कहा कि लेखापरीक्षा द्वारा उल्लिखित मामलों पर प्रतिक्रिया क्षेत्रीय रेलवे से उत्तर प्राप्त होने पर उचित समय में दिया जाएगा।

2.1.6.2 पार्सलयानों के माध्यम से वहन किए गए पट्टाकृत पार्सल यातायात के प्रावधान एवं दरें

व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति में पार्सल ट्रेनों, पार्सलयानों और एसएलआर के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के नियम एवं प्रावधान निहित थे। नीति में खुली निविदाओं के माध्यम से बोलियां आमंत्रित करके राउंड ट्रिप आधार पर दीर्घावधि ठेकाओं पर पट्टे पर देने की अनुमति है। आर और पी/एस श्रेणी के तहत अधिसूचित ट्रेनों के लिए क्रमशः आर एवं एस स्केल पर पार्सलयानों के लिए राउंड ट्रिप आधार पर पट्टाकरण की दरें एक तरफ की यात्रा का डेढ़ गुना रखा गया था। इसके अतिरिक्त, पट्टे के आधार पर पार्सल यातायात की दुलाई हेतु न्यूनतम ₹25000 से ₹एक लाख (श्रेणी सी से ए के लिए) का पंजीकरण शुल्क अदा करके पट्टाधारक द्वारा पंजीकरण हेतु निर्धारित प्रपत्र में आवेदन प्रस्तुत करना पड़ता है। सेवाकर पंजीकरण संख्या आदि के साथ-साथ लेखापरीक्षित तुलन-पत्र की एक प्रति भी प्रस्तुत की जाती है। फिर मंडलीय /क्षेत्रीय कार्यालय आवेदन की तिथि से एक महीने के भीतर संबंधित दस्तावेजों का सत्यापन करता है। यदि दस्तावेज गलत पाए जाते हैं तो आवेदक को पट्टाधारक के रूप में अपात्र माना जाता है। सभी डिविज़नों के अलग-अलग पंजीकरण अनिवार्य है जहां आवेदक पार्सल बुक कराना चाहता है और यह पांच वर्षों के लिए वैध होता है। दण्डात्मक उपाय के रूप में आवेदकों का पंजीकरण रद्द किया जा सकता है, यदि वह बार-बार ओवर लोडिंग

करे, बार-बार लोडिंग करने में विफल रहे, जानबूझकर रेलवे से धोखाधड़ी का प्रयास करे या मौजूदा प्रावधानों का बार-बार उल्लंघन करे तो आवेदक की पूरी पंजीकरण शुल्क जब्त कर ली जाती है, सभी स्थानों से पंजीकरण रद्द कर दिया जाता है और उस पर पांच वर्षों के लिए नए पंजीकरण पर प्रतिबंध लगा दिया जाता है। हालांकि, एक बार पंजीकृत होने पर कोई पार्टी जिस श्रेणी में वह पंजीकृत हो मंडलीय /क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध क्षमता के पट्टाकरण हेतु निकाली गई सभी निविदाओं में भाग ले सकता है।

गैर वापसीयोग्य पंजीकरण शुल्क के अलावा व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति के अनुसार बोलीदाता द्वारा एसएलआर के लिए ₹ 1 लाख और वीपी के लिए ₹ 4 लाख की बयाना राशि तथा एसएलआर के ₹ 1 लाख और वीपी के लिए ₹ 4 लाख का सुरक्षा जमा (एसडी)/निष्पादन गारंटी (पीजी) जमा किया जाना अपेक्षित है। इसी प्रकार, नीति के अनुसार पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन (पीसीईटी) के लिए बोलीदाता द्वारा पांच ट्रिप प्रतिमाह तक के लिए तीन राउंड/सिंगल ट्रिप के बराबर की एसडी/पीजी राशि और ₹ 10 लाख बकाया राशि तथा पांच ट्रिप प्रतिमाह से अधिक के लिए पांच राउंड/सिंगल ट्रिप के बराबर राशि जमा करानी होगी।

इसके अतिरिक्त, क्षतिपूर्ति दावों के भुगतान संबंधी नियमों में प्रावधान है कि जब तक प्रेषक खेप का मूल्य घोषित नहीं करता और नियमानुसार अधिक मूल्य पर प्रतिशतता प्रभार का भुगतान नहीं करता, रेलवे की अधिदेयता की अधिकतम राशि ₹ 50 प्रति किग्रा की दर से अधिक की गणना नहीं की जाएगी।

पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए उपरोक्त नियम ग्राहक अनुरूप नहीं पाए गए जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

- पार्सल स्थान का पट्टाकरण केवल उन्हीं को अनुमत है जो इसके लिए मण्डल में पंजीकृत हैं। इस नौकरशाही अपेक्षा का तर्क समझ से परे है। जो पंजीकृत नहीं हैं उन्हें भी बोली के लिए अनुमत किया जा सकता है, बशर्ते कि बयाना राशि जमा हो। यदि गैर-पंजीकृत बोलीदाता को बोली मिल जाती है, तो पट्टे के नियमों एवं शर्तों का उनके द्वारा अनुपालन संबंधित करार और सुरक्षा जमा के माध्यम से लागू किया जा सकता है। पूर्व शर्त के रूप में पंजीकरण केवल प्रक्रिया को जटिल बनाता है और बोलीदाता क्षमता को हतोत्साहित करती है। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि गैर-गंभीर बोलीदाताओं को हतोत्साहित करने के लिए पंजीकरण किया जाता है, जो न केवल बढ़कर बोलियां लगाते हैं बल्कि ठेके के अनुसार यातायात का

भी वहन नहीं करते। लेखापरीक्षा ने कहा कि ग्राहक प्रतिकूल नियमों से ग्राहक द्वारा सड़क क्षेत्र की तरफ रूख करने की संभावना रहती है। जब तक कि नियमों को ग्राहक अनुरूप नहीं बनाया जाता, सड़क क्षेत्र से प्रतिस्पर्धा करना मुश्किल होगा क्योंकि वे न केवल ओर-छोर तक सेवाएं प्रदान करते हैं, बल्कि वे कम दरों पर सेवाएं भी प्रदान करते हैं। कुछ उदगम और गंतव्य स्टेशनों के लिए रेल और सड़क द्वारा 100 किग्रा के लिए 100 किमी दूरी के लिए पार्सल दरों की तुलना की गई। यद्यपि कुछ मामलों में सड़क की दरें रेल से अधिक थीं; निम्नलिखित मामलों में सड़क परिवहन सस्ता माध्यम था:

तालिका 2.7 100 किग्रा के लिए 100 किमी दूरी के लिए सड़क परिवहन के साथ रेलवे पार्सल दर (स्केल पी) की तुलना

जोआर	से	तक	न्यूनतम दूरी (किमी)	ट्रक भाड़ा दर (₹)	100 किग्रा के लिए 100 किमी दूरी के लिए			प्राधिकरण
					'पी' स्केल पर ट्रेन की दर ₹ में	ट्रक दर ₹ में	दरों की तुलना का माह एवं वर्ष	
मरे	पुणे	नई दिल्ली	1596	5000 प्रति टन	55.86	31.33	जुलाई-16	सड़क दरें पुणे के पट्टा-धारक से लिए गए
पूरे	कोलकाता	चेन्नई	1648	2813 प्रति टन	55.86	17.07	दिसम्बर-16	www.infobanc.com/ पर दर्शाए गए भारतीय शहरों के बीच ट्रक
परे	अहमदाबाद	हावड़ा	2087	5000 प्रति टन	55.86	23.96	दिसम्बर-16	रेल प्रशासन द्वारा बताई गई दरें

पार्सल यातायात की दरें सड़क की तुलना में रेल के लिए अधिक थीं। सड़क द्वारा वस्तुओं का परिवहन मूल स्थान से गंतव्य तक प्रेषण की सुविधा होती है, जबकि रेलवे के मामले में उदगम एवं गंतव्य स्टेशनों तक सड़क द्वारा स्थानीय परिवहन और अतिरिक्त लोडिंग/अनलोडिंग शामिल है। इस प्रकार, ग्राहकों को प्रदान किए गए मूल्य और कीमतों की समीक्षा करने की सिफारिश की जाती है ताकि रेलवे द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के मूल्य और लागत में प्रतिस्पर्धी या बेहतर सुविधा प्रदान की जा सके।

- रेलवे में पंजीकरण अनिवार्यता से पार्सल स्थान पट्टे पर देने हेतु बोलियों में इच्छुक पार्टियों को भाग लेना सुनिश्चित किया जाना प्रतिबंधकारी है न कि इस पट्टाकरण गतिविधि के लिए तुलनात्मक रूप से उच्चतर बोली प्राप्त करने के रेल प्रशासन की मंशा से। प्रत्येक डिविज़न के लिए अलग-अलग पंजीकरण की आवश्यकता वाले नियमों से इच्छुक पार्टियों को पट्टाकृत ठेके के बिना किसी आश्वासन के प्रक्रियागत एवं वित्तीय वचनबद्धता वाली बाध्यता थोपा जाती है।
- दैनिक आधार पर एसएलआर/एजीसी में पार्सल स्थान के पट्टाकरण की अनुमति केवल पंजीकृत पट्टाधारकों के लिए भी है।

- यदि दंडात्मक कदम के रूप में आवेदक का पंजीकरण रद्द कर दिया जाता है तो मंडलों से उसके सभी पट्टा ठेके भी निरस्त कर दिए जाते हैं।
- एक तरफ की यात्रा भाड़ा से 1.5 गुना आधार के राउंड ट्रिप पर वीपीयू में पट्टाकृत पार्सल यातायात अनुमत करने वाले नियम भी हतोत्साहित करने वाले हैं क्योंकि एक ग्राहक द्वारा दोनों तरफ से पार्सल यातायात वहन करना आवश्यक नहीं है। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि यदि उन्हें एक तरफ का पट्टा दिया जाता है तो वापसी में उनके एसएलआर/वीपीयू खाली जाएंगे। वे वास्तविक संचालक चाहते हैं, इसलिए वे दोनों तरफ के लिए एसएलआर/वीपीयू का पट्टा अनुमत करते हैं। हालांकि लेखापरीक्षा को महसूस हुआ कि प्रावधान ग्राहक अनुरूप नहीं थे।
- क्षतिपूर्ति दावों से संबंधित नियमों के संदर्भ में बुक किए गए माल पर हानि अथवा क्षति के प्रति रेलवे की एक सीमित देयता है। निर्धारित दर 1999 में तय किया गया था और अब तक इसे संशोधित नहीं किया गया। वर्ष 2015-16 के दौरान भा.रे. ने 2891 दावा मामलों (जिसे प्रति दावा मामले में ₹ 865 की गणना की गई) ग्राहकों को ₹ 25 लाख का भुगतान किया। 1999 और 2016 के बीच परिवहन किए गए माल के मूल्य मंहगाई के कारण कई गुना बढ़ गए हैं। फलस्वरूप, जब तक कंसाइनर अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान नहीं करता तब तक हानि या क्षति का जोखिम रेलवे की बजाए पूरी तरह से उसके ऊपर होता है। इसलिए हानि/क्षति के मामले में ग्राहक को पर्याप्त क्षतिपूर्ति करने हेतु इन दरों में आवधिक रूप से संशोधन किया जाना चाहिए।

इस प्रकार रेलवे को पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग से संबंधित प्रक्रिया/नियमों को और सरल करने तथा उसे ग्राहक अनुरूप बनाने पर विचार करना चाहिए।

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि उन्होंने क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को शक्तियां प्रत्यायोजित कर दिया है जिसमें पार्सल यातायात बढ़ाने के लिए वे संबद्ध वित्तीय सहमति के साथ पार्सल यातायात की बुकिंग की दरों और शर्तों में परिवर्तन कर सकते हैं।

2.1.6.3 पार्सल स्थानों के पट्टाकरण हेतु अपर्याप्त प्रतिक्रिया

(क) ब्रेकयान (एजीसी/एसएलआर) पट्टा ठेके

सभी क्षेत्रीय रेलवे में कार्गो संचालकों से एजीसी/एसएलआर के पट्टा हेतु आमंत्रित निविदाओं की प्रतिक्रिया बहुत ही कम थी जैसा कि नीचे देखा जा सकता है:

तालिका 2.8 - पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित एजीसी/एसएलआर के प्रति प्राप्त प्रस्ताव				
क्षेत्रीय रेलवे	पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित एजीसी/एसएलआर	प्रस्तावित एजीसी/एसएलआर के प्रति प्राप्त प्रस्ताव	प्राप्त प्रस्तावों की प्रतिशतता	एसएलआर/एजीसी हेतु किए गए आवंटन की संख्या
मरे	1355	412	30.41	172
पूरे	864	378	43.75	159
पूमरे	325	19	5.85	19
पूतरे	1302	94	7.23	48
उरे	1380	1708	123.77	541
उमरे	314	57	18.15	39
उपूरे	910	94	10.33	37
पूसीरे	241	49	20.33	20
पमरे	934	178	19.06	144
दरे	803	281	34.99	119
दमरे	3825	342	8.94	114
दपूरे	604	94	21.83	94
दपूमरे	342	59	17.25	36
दपरे	585	90	15.38	81
पमरे	239	50	20.92	47
परे	3170	348	1097	255
कुल	17193	4253	24.74	1925

जैसा कि देखा जा सकता है,

- अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे में ब्रेकयानों में पट्टाकृत पार्सल स्थान का प्रतिपालन 50 प्रतिशत से कम था, केवल उरे को छोड़कर, जहां प्रतिपालन 124 प्रतिशत था। कमजोर प्रतिपालन का मुख्य कारण उच्च आरक्षित मूल्य, निविदा निर्धारण में देरी और पट्टाकृत पार्सल यातायात के लिए प्रक्रियागत बहुत अधिक आवश्यकता आदि था।
- इसके अतिरिक्त, प्राप्त प्रस्तावों के प्रति किया गया आवंटन केवल 45 प्रतिशत था।
- छः³¹ क्षेत्रीय रेलवे में समीक्षा के दौरान कुल चलने वाली 50 प्रतिशत से

³¹ पूमरे (2014-15 के लिए 18 प्रतिशत), उरे (2014-15 और 2015-16 के दौरान 26 से 43 प्रतिशत), उमरे (2014-15 और 2015-16 के दौरान 42 से 47 प्रतिशत), पूसीरे (1 प्रतिशत से 30 प्रतिशत) दरे (2014-15 के लिए 26 प्रतिशत) और पमरे (201-15 के लिए 32 प्रतिशत)

कम ट्रेनों में एसएलआर पट्टे का प्रस्ताव दिए गए थे।

अनुबंध 2.3

(ख) पार्सलयान/पार्सल ट्रेन पट्टा ठेके

इसी प्रकार, कई क्षेत्रीय रेलवे में कार्गो संचालकों से पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के पट्टे हेतु आमंत्रित निविदाओं पर भी बहुत कमजोर प्रतिक्रिया आई थी जैसा कि नीचे देखा जा सकता है:

तालिका 2.9 - पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के प्रति प्राप्त प्रस्ताव				
क्षेत्रीय रेलवे	पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों की संख्या	पार्टियों से पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के लिए प्राप्त प्रस्ताव	प्राप्त प्रस्तावों की प्रतिशतता	पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के लिए किए गए आवंटन की संख्या
मरे	28	10	39.29	4
पूरे	21	83	395.24	13
पूमरे	0	0	-	0
पूतरे	8	19	261.25	2
उरे	0	0	-	0
उमरे	4	1	25.00	1
उपूरे	1	2	200.00	1
पूसीरे	2	2	100.00	2
पमरे	28	15	53.57	5
दरे	39	47	120.51	20
दमरे	104	31	29.81	06
दपूरे	27	8	29.62	7
दपूमरे	3	5	166.67	2
दपरे	4	4	100	4
पमरे	54	8	14.81	8
परे	42	21	50	18
कुल	365	266	72.88	93

जैसा कि देखा जा सकता है,

- प्राप्त प्रस्तावों के प्रति केवल 35 प्रतिशत आवंटन किए गए।
- सात जोनों द्वारा पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित 227 वीपी/पार्सल ट्रेनों (मरे-18, उमरे-3, उपरे-1, दरे-13, दमरे-73, दपूरे-19, दपूमरे-21, पमरे-46 और परे-21)

के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।

- जबकि प्राप्त प्रस्ताव पट्टाकरण हेतु दिए गए स्थान से काफी कम थे, 65 प्रतिशत मामलों में रेलवे ने पार्सलयान आवंटित नहीं किए थे। इस कारण पार्सलयानों में पट्टा स्थान अनप्रयुक्त पड़े रहे।

इस प्रकार, एजीसी/एसएलआर/पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग हेतु प्रतिक्रिया अपर्याप्त थी।

इस तथ्य के बावजूद कि संभावित पट्टा ठेकों जिनसे अधिकतम राजस्व सृजन की संभावना थी, की शर्तों में कुछ संशोधन हेतु 2014 में क्षेत्रीय रेलवे के सीसीएम को अतिरिक्त शक्तियां प्रदान की गई थी, एसएलआर में पट्टा यातायात की प्रतिक्रिया में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ।

पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों/एसएलआर के विभिन्न पट्टा ठेकों की समीक्षा से निविदा निर्धारण और संचालन व्यवस्थाओं में कई कमियों का पता चला। इनमें से कुछ मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- मरे में 24 जून 2014 को सिंगल ट्रिप आधार पर कल्याण और न्यू गुवाहाटी के बीच पार्सल एक्सप्रेस ट्रेन में स्थान का तीन वर्षों³² के लिए पट्टे की निविदा आमंत्रित की गई। मैसर्स स्क्वायर एक्सप्रेस एण्ड कूरियर सर्विसेज़ हावड़ा से ₹210.58 करोड़ के साथ 576 फेरों के लिए ₹36.56 लाख प्रति फेरा प्रस्ताव तथा ₹202.98 करोड़ की आय के साथ ₹32.24 लाख प्रति फेरे के लिए मै. गति किंटेसू एक्सप्रेस प्रा. लि. से प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। मरे प्रशासन ने उच्चतम प्रस्ताव स्वीकार किया। 12 नवम्बर 2014 को स्वीकृति पत्र जारी किया गया। हालांकि, मै. स्क्वायर ने लोडिंग शुरू नहीं किया, अंततः 26 दिसम्बर 2014 को ठेका समाप्त करना पड़ा। यह देखा गया कि निविदा निर्धारण करते समय निविदा समिति ने सीसीएम/पूरे के जुलाई 2014 के पत्र पर ध्यान नहीं दिया जिसमें सभी क्षेत्रीय रेलवे को यह बताया गया था कि लाइसेंसिंग के चार ठेकों में चूक के कारण मै. स्क्वायर एक्सप्रेस एण्ड कूरियर सर्विसेज़, हावड़ा का पंजीकरण रद्द कर दिया गया था। उच्चतम बोलीदाता के पिछले निष्पादन को देखते हुए मरे प्रशासन अगले उच्चतम बोलीदाता अर्थात् मै. गति किंटेसू एक्सप्रेस प्रा. लि. को ठेका दे सकता था जिससे ₹202.98 करोड़ का कुल ठेका प्रस्ताव मूल्य प्राप्त हुआ था इससे 11 दिसम्बर 2014 से 31 मार्च 2016 की अवधि के लिए ₹88.10 करोड़ का राजस्व अर्जित किया जा सकता था।

³² पार्सल ट्रेनों का संयोजन - 20 वीपी + 1 ब्रेकयान

- पूतरे में राउंड ट्रिप आधार पर दो ट्रेनों (18507/08, 12807/08) के पार्सलयानों के पट्टाकरण हेतु अगस्त 2015 में निविदा आमंत्रित किया गया। जवाब में, विशाखापट्टनम से अजमेर तक पार्सलयानों के पट्टाकरण हेतु ट्रेन सं. 18507/18508 (सप्ताह में तीन बार) के लिए तीन प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। तीन निविदाकारों में से उच्चतम बोलीदाता अपनी बोली प्रस्तुत करते समय पंजीकृत पट्टाधारक नहीं था। अन्य दो निविदाकार श्रेणी ए में पंजीकृत पट्टाधारक थे। निविदा समिति ने निविदा अधिसूचना की जांच करते हुए पाया कि जारी निविदा सूचना व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति 2014 के निर्देशों के विपरीत थी क्योंकि इसमें केवल पंजीकृत पट्टाधारकों को निविदा में भाग लेने की अनुमति का विशेष उल्लेख किए बिना सभी इच्छुक पार्टियों को भाग लेने हेतु आमंत्रित किया गया था। अतः 5 जनवरी 2016 को निविदा वापस ले ली गई। दोषपूर्ण निविदा अधिसूचना के कारण ट्रेन सं. 18507/08 के पार्सलयान दूसरे उच्चतम बोलीदाता को नहीं दिए जा सके जिसने ₹ 3.07 लाख प्रति फेरा मूल्य उद्धृत किया और रेलवे ने ₹ 1.56 करोड़³³ आय अर्जित करने का अवसर खो दिया।
- पूतरे में 45 ट्रेनों में पट्टाकरण के लिए अक्टूबर 2014 में एक निविदा निकाली गई। प्रतिक्रिया में, दो ट्रेनों (18507 एक्स. विशाखापट्टनम-अमृतसर और 18573 एक्स. विशाखापट्टनम-भगत की कोठी) में एसएलआर हेतु दो प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। एसएलआर को तीन वर्ष हेतु पट्टे पर देने का निविदा ट्रेन सं. 18507 के लिए ₹ 36,890 प्रति ट्रिप (सप्ताह में दो ट्रिप) और ट्रेन सं. 18573 के लिए ₹ 19,500 प्रति ट्रिप (सप्ताह से एक) हेतु उद्धृत मूल्य पर प्रत्येक ट्रेन के लिए एक ही बोलीदाता को दी गई। पार्टी ने 17 अप्रैल 2015 तक पट्टा शुरू हुआ। पार्टी ने सी. डीसीएम/वाल्टेयर से अपने दादा की मृत्यु के कारण 15 दिनों के विस्तार का अनुरोध किया। सी. डीसीएम/वाल्टेयर ने इस निर्देश के साथ 15 दिनों का विस्तार अनुमत किया कि पार्टी 2 मई 2015 से पूर्व करार का निष्पादन और पट्टे की शुरुआत करे। निविदाकार ने यह कहते हुए 5 मई 2015 को करार के निष्पादन हेतु सी. डीसीएम/वाल्टेयर से संपर्क किया कि 2, 3 और 4 मई 2015 को अवकाश होने के कारण वह करार करने नहीं आ सका। 15 दिनों से अधिक की देरी को क्षमादान हेतु उच्च सक्षम प्राधिकार, सीसीएम/एफएस/पूतरे को भेजा गया। लगभग आठ महीने बीत जाने के बाद सीसीएम/एफएस/पूतरे ने जनवरी 2016 में सी. डीसीएम/वाल्टेयर को बयाना राशि जब्त करते हुए नई निविदा में इन दोनों

³³ 04.12.2015 से 31.03.2016 तक 51 राउंड ट्रिप के लिए

ट्रेनों को शामिल करने का निर्देश दिया क्योंकि पार्टी करार करने में विफल रही। इस प्रकार, निविदा पर कमजोर प्रतिक्रिया (45 ट्रेनों के पट्टाकरण हेतु केवल पांच प्रस्ताव प्राप्त हुए थे) के बावजूद नई निविदा आमंत्रित की गई। निर्णय लेने में देरी के कारण पट्टा नहीं दिया जा सका और रेलवे को ₹ 43.84 लाख³⁴ की संभावित आय की हानि हुई।

- दरे ने तीन वर्षों³⁵ के लिए ₹ 41.12 लाख प्रति राउंड ट्रिप की दर पर चेलाकुड़ी से मोगा तक सेंट्रल रेलसाइड वेयर हाउस कंपनी लिमिटेड (सीआरडब्ल्यूसी) को एक पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन का ठेका दिया। पट्टाधारक को प्रत्येक बुधवार को चेलाकुड़ी से तथा प्रत्येक बृहस्पतिवार को मोगा से 156 ट्रिप संचालित करना था। 11 फरवरी 2015 तक 18 राउंड ट्रिप संचालित करने के बाद सीआरडब्ल्यूसी ने कारण जैसे-देर से रोक मिलना, अधिक पारगमन समय आदि बताते हुए ठेका वापस ले लिया (सितम्बर 2015)। समय सारणी पथ के अनुसार, चेलाकुड़ी से मोगा तक पारगमन समय 95 घंटे और 45 मिनट था। यह देखा गया कि सभी 18 ट्रिप में गंतव्य तक पारगमन में 37 से 157 घंटों तक की देरी थी। इस प्रकार पार्सल कार्गो ट्रेनों को चलाने के लिए संतोषजनक परिचालन व्यवस्थाएं सुनिश्चित करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 55.52 करोड़³⁶ के संभावित आय की हानि हुई।
- नियमानुसार (2008 का एफएम परिपत्र सं. 03) भाड़े में 50 प्रतिशत की रियायत दी जाए जब संतरा, आम और केला बुक किया जाए और बीसीएन/बीसीएनए/बीसीएक्स वैगनों वाले रैकों में लादा जाए तथा पैमाना पी माइनस 50 प्रतिशत के अंतर्गत पार्सल दरों पर भाड़ा लगाया जाए। भाड़ा आपूर्त किए गए वास्तविक वैगनों पर वसूला जाता है बशर्ते कि 38 वैगनों के लिए रियायती दरों पर न्यूनतम भाड़ा हो। मरे में, 2013-14 के दौरान सावड़ा और रावेर से बीसीएन वैगनों के 17 रैक और वीपीयू के तीन-तीन रैक बुक किए गए थे। इसी प्रकार, 2014-15 के दौरान सावड़ा और रावेर से वीपीयू के 93 रैक बुक किए गए थे। हालांकि 2015-16 में इन तीनों स्टेशनों से कोई भी केला यातायात नहीं लोड किया गया। इन तीनों स्टेशनों से केला यातायात 2012-13 में ₹ 8.17 करोड़, 2013-14 में ₹ 3.48 करोड़ और 2014-15 में

³⁴ 05.05.2015 से 31.03.2016 के दौरान ट्रेन सं. 18573 के संदर्भ में 47 ट्रिप के लिए ₹ 9,16,500 तथा ट्रेन सं. 18507 के संबंध में 94 ट्रिप के लिए ₹ 34,67,660

³⁵ 15.10.2014 से 14.10.2017 तक

³⁶ 156 ट्रिप (-) 19+2 ट्रिप = 135 ट्रिप x ₹41.13 लाख

₹ 12.58 करोड़ से घटकर 2015-16 में शून्य हो गया। मरे प्रशासन से फसल खराब होने, गंतव्य स्टेशनों पर देर से प्रेषण, बाजार स्थिति, बीसीएन/बीसीएनए/बीसीएक्स वैगन रेकों में केला लादने हेतु स्वीकार्य वीपीयू रेकों में रियायत अर्थात् स्केल पी में 50 प्रतिशत रियायत की मांग आदि कारण बताए गए। किसानों/व्यापारियों ने भी झांसी में मार्गस्थ भारोत्तोलन की शिकायत की जहां दुबारा-तुलाई की जाती थी।

- उमरे में ट्रेन सं. 13007/08 (कानपुर सेंट्रल-हावड़ा-कानपुर सेंट्रल) के पार्सलयानों के राउंड ट्रिप हेतु एक पट्टा ठेका किया गया। ठेकेदार ने 16 मार्च 2013 से लोडिंग शुरू किया। हालांकि, हावड़ा प्लेटफॉर्म से कच्चे माल की लोडिंग की गैर-अनुमति, वीपी की लोडिंग के बाद वीपी को खराब घोषित किया जाना, पूरे प्रशासन से सहयोग न मिलने के कारण ठेकेदार 19 अप्रैल 2013 को कोलकाता उच्च न्यायालय चला गया। ठेकेदार ने रेल प्रशासन से राउंड ट्रिप वीपी की लोडिंग शुरू करने के लिए 27 मई 2013, 14 जून 2013, 11 जुलाई 2013, 2 सितम्बर 2013 और 14 अक्टूबर 2013 को पत्र द्वारा वीपी देने का अनुरोध किया था। हालांकि, उ.म. रेल प्रशासन ने न तो 14 अक्टूबर 2013 तक लोडिंग के लिए वीपी प्रदान किया और न ही ठेका समाप्त किया। 171 दिन बीत जाने के बाद 15 अक्टूबर 2013 को फिर से लोडिंग शुरू की गई। इस प्रकार, पट्टाकृत वीपी के संचालन के प्रति रेल प्रशासन के अनिर्णीत कार्रवाई के परिणामस्वरूप ₹ 2.37 करोड़ की राजस्व हानि हुई।
- उपरे में महीने में कम से कम दो ट्रिप के साथ तीन वर्षों के लिए राउंड ट्रिप के आधार पर 20 वीपी एक ब्रेकयान वाले पीसीटीएम को खोड़ी से रोयापुरम तक पट्टे पर देने के लिए सितम्बर 2014 में एक निविदा आमंत्रित की गई। प्रति राउंड ट्रिप ₹ 34.85 लाख मूल्य आरक्षित किया गया। 1 अक्टूबर 2014 को निविदा खोली गई और केवल एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ। अपने प्रस्ताव में पार्टी ने इस शर्त के साथ आरक्षित मूल्य के बराबर दर उद्धृत किया कि पार्टी को सप्ताह में तीन ट्रिप की अनुमति दी जाए और रेक प्रदान किया जाए। 3 जनवरी 2015 को पार्टी को स्वीकृति पत्र जारी किया गया। तीन वर्षों के लिए न्यूनतम दो ट्रिप प्रति सप्ताह लगाए जाने थे। हालांकि, रेल प्रशासन ट्रेन की समय सारणी उपलब्ध कराने में विफल रहा और पार्टी ने दिनांक 9 अक्टूबर 2015 को सीनियर डीसीएम/उपरे, जयपुर से ₹ 10 लाख की जमानत राशि लौटाने का अनुरोध

किया। ठेका रद्द कर दिया गया और मार्च 2016 में पार्टी को जमानत राशि वापस कर दी गई। इस प्रकार, रेल प्रशासन द्वारा रेकों की आपूर्ति न करने और इसके लिए समय-सारणी निर्धारित न करने के कारण तीन वर्षों के लिए ₹ 34.85 लाख प्रति ट्रिप के राजस्व बचा पाने में विफलता हुई। इसके कारण जनवरी 2015 से मार्च 2016 के दौरान ₹ 10.45 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई।

- दपूरे प्रशासन ने तीन ट्रेनों अर्थात्, 58017 (खड़गपुर-आसनसोल), 58025 (खड़गपुर-हटिया) और 58603 (खड़गपुर-धनबाद) के संबंध में पार्सल दरें स्केल एस से बढ़ाकर आर कर दिया। दरों में वृद्धि के कारण, यातायात रेल से हटकर सड़क पर चला गया। जून 2014 से अक्टूबर 2014 की तुलना में जून 2015 से अक्टूबर 2015 के दौरान दुलाई वाली मात्रा में 36.58 प्रतिशत और आय में 24.65 प्रतिशत की भारी गिरावट आई। उस अवधि के लिए आय ₹ 0.63 करोड़ तक घट गई। लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि पार्सल दर बढ़ाना गलत था। अंततः, दपूरे प्रशासन से मार्च 2016 में आर स्केल से बढ़ाकर एस किया।

इस प्रकार, एक तरफ जहां रेलवे मांग के प्रति गैर-पट्टाकृत मांग किए गए पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध नहीं करा सका, वहीं दूसरी ओर इसने पट्टाकृत यातायात से पार्सल आय अर्जित करने का अवसर खो दिया, क्योंकि सेवायें ग्राहक अनुरूप नहीं थी और उनके निर्णय लेने में देरी/कमियां थी। यह कि नियम ग्राहक अनुरूप नहीं थे, इस तथ्य से भी देखा जा सकता है कि नियम एवं शर्तें बहुत सख्त और कठोर थे।

2.1.6.4 पट्टा ठेकों के निर्धारण में विलम्ब

निर्धारित प्रावधानों³⁷ के अनुसार, मण्डल/क्षेत्रीय रेलवे को मौजूदा पार्सल पट्टाकरण ठेका समाप्ति से कम से कम दो/तीन³⁸ माह पूर्व पार्सल पट्टाकरण ठेके हेतु नया निविदा निकालने के लिए समय पर कार्रवाई करनी चाहिए। 33 चयनित मंडलों में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में प्रसंस्कृत 131 निविदाओं की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि मण्डल दो/तीन महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर पट्टा ठेकों का निर्धारण नहीं कर सके और 795 ट्रेनों के संबंध में पट्टा ठेका निर्धारण में एक से 240 दिनों³⁹ तक की देरी थी।

³⁷ व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति का पैरा 8.2

³⁸ वित्त मंत्रालय का 2006 एवं 2014 का परिपत्र

³⁹ मरे-4 से 48, पूरे-5 से 167, पूमरे-2 से 148, पूतरे-5 से 55, उरे-1 से 240, उमरे-3 से 37, उपूरे-2 से 58, पूसीरे-8 से 124, उपरे-1 से 73, दरे-7 से 102, दमरे-1 से 74, दपूरे-3 से 222, दपूमरे-8 से 88, दपरे-28 से 35, परे-1 से 90, पमरे-1 से 82

निविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी के कारण न केवल 16 क्षेत्रीय⁴⁰ रेलवे में ₹80.55 करोड़ के पार्सल आय की हानि हुई बल्कि इससे पार्टियों को यह भी आभास हुआ कि रेलवे ठेकाओं के समय पर निर्धारण और उनको सेवाएं देने हेतु उतना उत्सुक नहीं था जिसके परिणामस्वरूप रेलवे की साख को क्षति पहुँचने की संभावना थी।

अनुबंध 2.4

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने कहा (फरवरी 2017) कि उन्होंने दिल्ली में पायलट आधार पर एसएलआर में जगह को पट्टे पर देने के लिए ई-निविदाकरण शुरू किया है, जिससे ठेकों को अंतिम रूप देने में लगने वाले समय में सुधार होगा।

2.1.6.5 गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे से मंजूरी न मिलने के कारण देरी

नियमानुसार⁴¹, ऐसे क्षेत्रीय रेलवे (स्वयं/गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे) जो पार्सलयाण पट्टे पर देना चाहते हों, उनके द्वारा निविदा आमंत्रण से पूर्व पार्सलयानों के पार्सल स्थानों के पट्टाकरण के सभी मामलों में दूसरे छोर के क्षेत्रीय रेलवे से पहले ही अनिवार्य रूप से सहमति और परिचालन मंजूरी (एनओसी) ली जानी चाहिए। संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा 15 दिनों के भीतर परिचालन मंजूरी/एनओसी जारी किया जाना चाहिए।

समीक्षा अवधि के दौरान गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे से परिचालन मंजूरी के साथ राउंड ट्रिप आधार पर निविदा आमंत्रित करते हुए 100 वीपी/वीपीयू/वीपीएच चलाने का पट्टा ठेका दिया गया था। यह देखा गया कि गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे से मंजूरी लेने/प्राप्त करने में देरी के कारण पांच क्षेत्रीय रेलवे के 32 ट्रनों में समय पर पट्टा ठेका नहीं जा सका और इससे रेलवे को 2 से 753 दिनों के लिए पट्टाकृत पार्सल बुकिंग के अवसर की हानि हुई जिसके परिणामस्वरूप संभावित आय की हानि हुई।

- पूरे, पूसीरे, दपूरे और पूमरे से वीपी चलाने के लिए परिचालन मंजूरी न मिलने के कारण मरे द्वारा जनवरी से सितम्बर 2013 के दौरान राउंड ट्रिप आधार पर वीपी चलाने हेतु पट्टा ठेका नहीं दिया जा सका और पांचों मामलों में ₹4.85 करोड़ के संभावित आय की हानि हुई।
- जुलाई 2013 में, दपूरे में साप्ताहिक ट्रेन सं. 22893/22894 हावड़ा-

⁴⁰ मरे-₹ 0.33 करोड़, पूरे-₹ 10.03 करोड़, पूमरे-₹ 0.39 करोड़, पूतरे- ₹ 0.48 करोड़, उरे-₹ 15.11 करोड़, उमरे-₹ 0.25 करोड़, उपूरे-₹ 0.71 करोड़, पूसीरे-₹ 0.91 करोड़, उपरे-₹ 2.15 करोड़, दरे-₹ 19.77 करोड़, दमरे- ₹ 3.41 करोड़, दपूरे- ₹ 15.20 करोड़, दपूमरे-₹ 1.23 करोड़, दपूरे-₹ 0.34 करोड़, परे- ₹ 8.62 करोड़, पमरे-₹ 1.60 करोड़

⁴¹ वित्त मंत्रालय के 2014 के परिपत्र सं.6 का पैरा 50.1

साईनगर शिरडी में वीपी चलाने हेतु मरे से परिचालन मंजूरी मांगा। एसटीएम (कॉम) ने जुलाई 2013 में सीसीएम (एफएस) को बताया कि पार्सलों की हैंडलिंग के लिए बुनियादी ढांचे के अभाव के कारण इस ट्रेन में वीपीएच जोड़ना व्यावहारिक नहीं था। हालांकि, डीसीएम/सोलापुर ने बताया कि वीपीएस की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए साईनगर शिरडी में सुविधा उपलब्ध है। मरे प्रशासन ने जुलाई 2016 में बताया कि अब तक एनओसी नहीं जारी किया गया था। इस प्रकार, दपूरे ने पट्टाकृत पार्सल यातायात बुक करने का अवसर खो दिया और ₹ 2.72 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई। मरे ने भविष्य में यातायात की सुविधा हेतु साईनगर शिरडी में बुनियादी सुविधा में सुधार लाने हेतु कोई कदम नहीं उठाया।

- पूरे में पूमरे, उरे, उमरे, पूसीरे, उपरे और परे से परिचालन मंजूरी में देरी के कारण ₹ 16.74 करोड़ की पार्सल आय हानि का मूल्यांकन किया गया।
- पूरे में दपूरे से परिचालन मंजूरी में देरी के कारण पार्सल आय की हानि ₹ 0.95 करोड़ थी।
- पूरे में उरे से परिचालन मंजूरी में देरी के कारण पार्सल आय की हानि ₹ 0.69 करोड़ थी।

परिचालन मंजूरी रेल प्रशासन का एक आंतरिक मामला था और उपरोक्त मामलों में इसकी मंजूरी में देरी, घटिया ग्राहक सेवा दर्शाती है जिसके कारण संभावित आय की हानि हुई। पार्सल आय की हानि के अलावा, आंतरिक मामलों के प्रति लापरवाही वाले रवैये से रेलवे की साख को भी क्षति पहुँचने की संभावना है।

अनुबंध 2.5

2.1.6.6 रेलवे द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण पार्टियों द्वारा पार्सलयानों की मांग रद्द कराना

तीन वर्षों की समीक्षा अवधि के प्रत्येक माह के लिए क्षेत्रीय रेलवे के 36⁴² चयनित पार्सल डिपो के अभिलेखों, जहां रेल प्रशासन द्वारा वीपी की आपूर्ति न करने के कारण अधिकतम मांग रद्द की गई थी, की समीक्षा की गई। यह देखा गया कि

⁴² मरे-5 (वीपी-लोकमान्य तिलक टर्मिनस, वाडी बंडर, पुणे (अलग वर्ष के लिए अलग स्थान) और पीएसटी-कल्याण, नई दिल्ली के लिए 2 और पीएसटी-तुंगलाकाबाद के लिए एक), उमरे-2 (आगरा का किला, कपूर सेंट्रल), उपरे-2 (गोंडा, काशीपुर), पूसीरे-2 (वीपी-कटिहार, न्यू जलपाईगुड़ी), उपरी-2 (जयपुर, जोधपुर), दरे-3 तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, चेन्नई एग्मोर, कोयम्बटूर (विभिन्न वर्ष के लिए अलग स्थान) दमरे-2 (सिकंदराबाद, विजयवाड़ा), दपरे-2 (शालिमार, रांची), दपूरे-2 (बिलासपुर, इटवारी), दपरे-3 (वास्को के लिए दो, बंगलुरु और पीएसटी-वास्को के लिए एक), परे-2 (पालनपुर, वापी), पमरे-2 (जबलपुर, शामगढ़)।

- 2013-14 से 2015-16 के दौरान 13⁴³ क्षेत्रीय रेलवे में रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न किये जाने के कारण पार्सलयानों के लिए 1451 मांगसूची (सिंगल वीपीयू के लिए 1421 और पार्सल स्पेशन ट्रेन के लिए 30) रद्द की गई थी।
- पूरे में सियालदह और हावड़ा पार्सल डिपो में अप्रैल 2014 के दौरान पूरे प्रशासन द्वारा 402 वीपी की मांग रद्द की गई थी क्योंकि पूसीरे द्वारा गंतव्य स्टेशनों के लिए वीपी चलाने की बाध्यता थोपी गई थी।
- वीपीयू/वीपीएच की कम आपूर्ति के मामले में पार्सल वे बिल्स⁴⁴ में राजपत्रित अधिकारी द्वारा पूर्णतः सत्यापित गैर/कम आपूर्ति के विस्तृत कारण दर्ज किए जाने थे। यह देखा गया कि किसी भी क्षेत्रीय रेलवे ने पार्टियों को पार्सलयानों की गैर-आपूर्ति/कम आपूर्ति के कारण दर्ज नहीं किए थे।
- मरे में तलोजे पंचनंद पर रेल प्रशासन द्वारा 10 दिनों के भीतर वीपी की आपूर्ति न करने के कारण 2013-14 से 2015-16 के दौरान पार्टियों द्वारा मांगी गई 19 पार्सल स्पेशल ट्रेनों को रद्द किया गया। रेलवे को ₹ 4.41 करोड़ की संभावित पार्सल आय की हानि तथा यातायात की अन्य माध्यम से ढुलाई की हानि हुई।
- मरे में, 12/05/2016 से 24/07/2016 के दौरान यह देखा गया कि एक वीपीएच (23 टन क्षमता) ट्रेन सं. 18029 के साथ लोकमान्य तिलक टर्मिनस से शालीमार तक खाली दौड़ रही थी। इसके कारण ₹ 49.29 लाख⁴⁵ की संभावित आय की हानि हुई।
- समीक्षा अवधि के दौरान तीन महीनों के लिए 40 पार्सल डिपो/स्टेशनों की नमूना से पता चला कि कि⁴⁶ क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे के कारण मांग करने वाली पार्टियों द्वारा मांग रद्द करने के कारण संभावित पार्सल आय की हानि ₹ 14.56 करोड़ थी।

रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न करने के कारण वीपी की मांग रद्द करने से न केवल रेलवे को संभावित आय की हानि हुई, बल्कि यातायात का अन्य माध्यमों में भी विचलन हुआ।

अनुबंध 2.6 ए और 2.6 बी

⁴³ मरे-170 (144 वीपी + 26 पीएसटी), पूरे-402, पूतरे-4, उरे-703 (702+1), उमरे-19, उपूरे-6, पूसीरे-2, दरे-51, दमरे-36, दपूरे-43, दपरे-7 (6+1), परे-7 (5+2), पमरे-1

⁴⁴ एफएम के 2010 के परिपत्र सं. 17 का पैरा 2.3

⁴⁵ ₹1,69,894 प्रति ट्रिप x 29 खाली ट्रिप

⁴⁶ मरे-₹ 7.97 करोड़, पूतरे-₹0.07 करोड़, उरे-₹ 3.83 करोड़, उमरे-₹0.23 करोड़, उपूरे-₹0.11 करोड़, पूसीरे-₹0.02 करोड़, दरे-₹0.69 करोड़, दमरे-₹0.55 करोड़, दपूरे-₹0.45 करोड़, दपरे-₹0.25 करोड़, परे-₹0.38 करोड़, पमरे-₹0.01 करोड़

निर्धारित नियमों⁴⁷ के अनुसार, वैगनों में माल लोड करने से पूर्व यह ध्यान रखा जाए कि यातायात लोड करने के लिए वैगन उपयुक्त है। पार्सल डिपो पर पार्टियों द्वारा पार्सलयानों की आपूर्ति के लिए की गई मांग हेतु रेल प्रशासन की यह जिम्मेदारी होगी कि वह मांगकर्ता द्वारा लोडिंग हेतु कैरिज एण्ड वैगन स्टॉक द्वारा पूर्णतः जांचे गए फिट पार्सलयानों की आपूर्ति करे। समीक्षा अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि लोडिंग के बाद 24 पार्सलयानों (मरे-10, पूरे-13 और उरे-1) को खराब घोषित कर दिया गया और बाकी एक से 15 दिनों तक निष्क्रिय पड़े रहे। इन मामलों में कार्गो स्थानांतरित कर दिया गया। एक से चार दिनों के बाद अन्य पार्सलयानों में लोड किया गया, जिसके कारण गंतव्य तक पहुँचने में देरी हुई।

लोडिंग के बाद वैगनों/पार्सलयानों को खराब घोषित करने से पार्टियों को प्रदान की गई सेवाओं पर प्रभाव पड़ता है और भविष्य में सेवा जारी रखने पर प्रभाव पड़ सकता है। इन मामलों में रेलवे को ₹22.25 लाख (मरे- ₹18.27 लाख और उरे- ₹3.98 लाख) कमाने के अवसर की हानि हुई।

2.1.7 भारोत्तोलन व्यवस्थायें, ओवरलोडिंग और दंडात्मक प्रभार-पार्सलयान, एजीसी/एसएलआर

रेलवे द्वारा ढुलाई वाले पार्सल/माल की भारोत्तोलन अनुमत भार से अधिक ओवरलोडिंग रोकने तथा रेलवे ट्रैक को परिचालन हेतु सुरक्षित बनाए रखने के लिए एक आवश्यक नियंत्रण उपाय है। भारोत्तोलन इसलिए भी आवश्यक है ताकि रेलवे को बकाया राजस्व मिल सके और राजस्व की हानि न हो सके।

2.1.7.1 उदगम स्टेशनों पर पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन

उदगम स्टेशनों पर दैनिक रूप से इस तरीके से कुल पट्टाकृत पार्सल यातायात की कम से कम 20 प्रतिशत भारोत्तोलन किया जाना चाहिए ताकि उदगम स्टेशन से पट्टाकृत कुल यातायात की बारी-बारी से भारोत्तोलन होता रहे। ऐसे भारोत्तोलन के अभिलेख पार्सल डिपो में भारोत्तोलन रजिस्ट्रों में दर्ज किए जाने चाहिए। 156 चयनित डिपो में पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि

➤ दस क्षेत्रीय रेलवे के 156 चयनित पार्सल डिपो में से 36⁴⁸ में भारोत्तोलन

⁴⁷ भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली भाग II का पैरा 1506(3)

⁴⁸ मरे-4 (छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, वादिबंदर, पीए), पूतरे-3 (विशाखापत्तनम, भुवनेश्वर, पुरी), उमरे-3 (झांसी, मथुरा, ग्वालियर), उप-5 (लखनऊ, गोरखपुर, काठगोदाम, छपरा (इलाहाबाद सिटी), पूसीरे-3 (कटिहार, न्यू

रजिस्टर नहीं बनाए गए थे।

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित बाहर जाने वाले 20 प्रतिशत पट्टाकृत पार्सल यातायात का भारोत्तोलन नमूना जांच किए गए पार्सल डिपो में पूमरे को छोड़कर किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में नहीं की जा रही थी।
- समीक्षा अवधि के दौरान 12⁴⁹ क्षेत्रीय रेलवे के 39⁵⁰ उदगम स्टेशनों पर पट्टाकृत पार्सल यातायात का भारोत्तोलन कभी नहीं किया गया था। मरे में पुणे में किसी भी वीपी का भारोत्तोलन नहीं किया गया था।
- पार्सल यातायात का भारोत्तोलन न करने का कारण स्टॉफ की कमी और अलग से भारोत्तोलन मशीन की अनुपलब्धता (पूतरे, उरे, परे), भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त समय की कमी (पूतरे और दपूरे) और तुगलकाबाद (उरे) में रास्ते में धर्मकांटे का काम न करना तथा अपर्याप्त बुनियादी ढांचा और लोडेड एसएलआर (दपूरे) का भारोत्तोलन के लिए सक्षम प्राधिकार का आदेश न होना था।

अनुबंध 2.7

2.1.7.2 बाहर जाने वाले पट्टाकृत पार्सल यातायात की मार्गस्थ/गंतव्य पर भारोत्तोलन

(क) पार्सलयानों की भारोत्तोलन

पार्सल यातायात की व्यवस्था करने के लिए निजी पार्टियों को विभिन्न क्षमताओं की कुछ मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर ट्रेनों से जुड़े पार्सलयानों को पट्टे पर दिया जाता है। इनमें लोडिंग और अनलोडिंग उनके अपने स्टॉफ द्वारा किया जाता है। रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2009 में क्षेत्रीय रेलवे को सुझाव दिया कि भारतीय रेल के अंतर्गत स्थापित/चालू सभी धर्मकांटों का उपयोग प्रणाली में सॉफ्टवेयर को पूर्णतः संशोधित करके पार्सलयानों के भारोत्तोलन के लिए किया जा सकता है। आगे यह भी निर्देश दिया गया कि सीएमई, सीसीएम और सीओएम द्वारा अगस्त 2009 द्वारा जेपीओ जारी किए जाए ताकि प्रक्रिया को शीघ्र लागू किया जा सके। रेलवे

जलपाईगुडी, गुवाहाटी), उपरी-3 (अजमेर, जयपुर, उदयपुर), दरे-6 (चेन्नई एगमोर, तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, मदुरै, पीपीएमडीकाजेरी, मेडुपलायम, कन्याकुमारी), दपरे-4 (अबाडा/संकरेल, खड़गपुर, संतराकाची, हटिया), दपरे-2 (केएसआर बंगलौर, हुब्ली), पमरे-3 (कटनी, रीवा, कोटा)।

⁴⁹ मरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे

⁵⁰ मरे-1 (लोकमान्य तिलक टर्मिनस), पूतरे-3 (विशाखापट्टनम, भुवनेश्वर, पुरी), उरे-1 (फिरोजपुर), उमरे-3 (झांशी, ग्वालियर, मथुरा जंक्शन), उप-5 (लुक्नो एनई, गोरखपुर, काठगोदाम, छपरा, इलाहाबाद शहर), पूसीरे-3 (कटिहार, न्यू जलपाईगुडी, गुवाहाटी), उपरी-5 (श्री गंगानगर, उदयपुर, अजमेर, जयपुर, भिवानी), दरे-9 (चेन्नई सेंट्रल, इरिंजलकुडा, अलुवेई, एलेप्पी, कन्याकुमारी, मेडुपालयम, पांडिचेरी, तिरुवनंतपुरम सेंट्रल), दमरे-2 (रेनिगुन्टा, तिरुपति), दपरे-4 (अबाडा/संकरेल, खरगपुर, संतराकाची, हटिया), दपूरे-1 (बिलासपुर), दपरे-2 (यशवंतपुर, केएसआर बंगलुरु)

बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को फिर से⁵¹ निर्देश दिया और उनको संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी करने तथा इसके बारे में रेलवे बोर्ड को बताने का सुझाव दिया।

पार्सलयानों की मार्गस्थ भारोत्तोलन के अभिलेखों और क्षेत्रीय/मण्डल मुख्यालयों पर प्राप्त सुझावों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि:

- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में प्रणाली में कुछ सॉफ्टवेयर संशोधन करके पार्सलयानों के भारोत्तोलन के लिए भारतीय रेल में स्थापित/चालू सभी धर्मकांटों के उपयोग का कोई अभिलेख नहीं था, जैसा कि जुलाई 2009 में रेलवे बोर्ड द्वारा जेपीओ का निर्देश दिया गया था।
- समीक्षा अवधि के दौरान चयनित पार्सल डिपो से बुक किए गए 45850 पार्सलयानों में से केवल 9128 पार्सलयानों की मार्गस्थ भारोत्तोलन की गई थी। 36722 पार्सलयानों (80 प्रतिशत) की मार्गस्थ भारोत्तोलन नहीं की गई थी। इन सभी मामलों में मार्गस्थ भारोत्तोलन सुझाव भी नहीं प्राप्त हुए थे।
- समीक्षा अवधि के दौरान दरे और मरे से बुक किए गए 5135 पार्सलयानों में से की गई जांच भारोत्तोलन के प्रत्येक अवसर पर मार्गस्थ ओवरलोडिंग पाई गई थी (मरे-3, दरे-14)।
- यदि समीक्षा अवधि के दौरान अनुपातिक आधार पर ओवर लोडिंग के लिए बुक किए गए पट्टाकृत पार्सलयानों की जांच की गई होती तो रेलवे तीन क्षेत्रीय रेलवे⁵² में चयनित स्थानों पर ₹ 91.98 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व और जुर्माना प्राप्त कर सकता था।

पार्सलयानों की इतने बड़े पैमाने पर भारोत्तोलन न करने के कारण न केवल अनुमत क्षमता से अधिक ढुलाई के लिए प्रभार और जुर्माने के रूप में राजस्व की हानि हुई, बल्कि इससे रोलिंग स्टॉक की क्षति और ओवरलोडिंग हुई तथा पैसंजर ट्रेनों का सुरक्षित परिचालन भी प्रभावित होने की संभावना थी।

अनुबंध 2.8

(ख) एजीसी/एसएलआर की भारोत्तोलन

एजीसी/एसएलआर की मार्गस्थ भारोत्तोलन के अभिलेखों और क्षेत्रीय रेलवे के क्षेत्रीय/मंडलीय मुख्यालयों पर प्राप्त भारोत्तोलन सुझावों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि:

⁵¹ 2014 की प्रतिवेदन सं.26 से पैरा 2.1 के उत्तर में

⁵² मरे- 2.85, उरे-0.07 और दरे- 89.07 करोड़

- समीक्षा अवधि के दौरान चयनित पार्सल डिपो से बुक किए गए 562907 एजीसी/एसएलआर में से केवल 40752 की मार्गस्थ भारोत्तोलन किया गया था और 522155 एजीसी/एसएलआर अर्थात 93 प्रतिशत एजीसी/एसएलआर की मार्गस्थ भारोत्तोलन नहीं किया गया था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे⁵³ के चयनित स्थानों से बुक किए गए एजीसी/एसएलआर के संबंध में मार्गस्थ भारोत्तोलन वाले अधिकांश मामलों में ओवरलोडिंग देखी गई थी।
- पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, उपरे, दपूरे, पूसीरे और पमरे) में किसी भी एजीसी/एसएलआर की मार्गस्थ भारोत्तोलन नहीं किया गया था।
- यदि समीक्षा अवधि के दौरान बुक किए गए सभी एजीसी/एसएलआर की अनुपातिक आधार पर ओवरलोडिंग हेतु जांच की जाती तो रेलवे को चार क्षेत्रीय रेलवे⁵⁴ में चयनित स्थानों पर ₹ 475.62 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व और जुर्माना प्राप्त किया जा सकता था।
- ऐसे चूककर्ताओं जिनकी ओवरलोडिंग देखी गई/पाई गई, का विवरण पार्सल डिपो को भी भेजा जाना चाहिए था ताकि वे चूक देख सकते और चौथे चूक के बाद रोक सकते। हालांकि, किसी भी मार्गस्थ अथवा गंतव्य स्टेशन से पार्सल डिपो द्वारा ऐसे विवरण प्राप्त नहीं हुए।

अनुबंध 2.9

(ग) दो आवक ट्रेनों का संयुक्त निरीक्षण

लेखापरीक्षा द्वारा मुख्य वाणिज्यिक निरीक्षणकों/चल निरीक्षक, लेखा के साथ अगस्त 2016 से अक्टूबर 2016 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के समाप्ति स्टेशनों पर दो आवक ट्रेनों (एसएलआर या एजीसी) का संयुक्त निरीक्षण किया गया।

- सभी क्षेत्रीय रेलवे की 32 ट्रेनों के एसएलआर/एजीसी (आवक) की दुबारा भारोत्तोलन के दौरान पांच⁵⁵ क्षेत्रीय रेलवे में पांच ट्रेनों में ओवरलोडिंग पाई गई और अनुमत वहन क्षमता से अधिक ओवरलोडिंग के लिए जुर्माने के रूप में ₹ 1.80 लाख⁵⁶ वसूला गया।
- दपूमरे और उपरे में घोषणापत्र में घोषणा के विरुद्ध पाए गए अधिक पैकेजों के लिए ₹ 5000/- प्रति का जुर्माना वसूला गया।
- यह भी देखा गया कि कुछ मामलों में संयुक्त निरीक्षण के दौरान पाए गए

⁵³ मरे-74 में से 73 भारोत्तोलन, पूतरे-6 में से 6, दरे-67 में से 67 और परे-4 में से 4

⁵⁴ मरे- ₹ 329.59 करोड़, पूतरे- ₹ 0.88 करोड़, दरे- ₹ 139.19 करोड़ और परे- ₹ 5.96 करोड़

⁵⁵ उरे, पूसीरे, उपरे, दपूमरे और परे

⁵⁶ उरे- ₹ 33450, पूसीरे- ₹ 23560, दपूमरे- ₹ 38572 परे- ₹ 84000

कुछ घोषणापत्र में घोषित पैकेजों से कम थे। इसका कारण दर्ज नहीं किया गया था।

- परे में 14 सितम्बर 2016 को बांद्रा टर्मिनस पर ट्रेन सं. 12926 के सहायक गार्ड केबिन में लोड किए गए पार्सल की ठेकेदार के प्रतिनिधि की मौजूदगी में संयुक्त निरीक्षण के दौरान दुबारा भारोत्तोलन करने पर ओवरलोडिंग पाई गई।

अनुबंध 2.10

2.1.7.3 पट्टाकृत पार्सलों की ओवरलोडिंग के कारण दंडात्मक प्रभार

व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति 2014 के पैरा 27.4 में प्रावधान है कि यदि पार्सलों का भार किसी कोचिंग वाहन अर्थात् वीपी/एसएलआर/एजीसी की अनुमत वहन क्षमता से अधिक होता है तो कंसाइनर/पट्टाधारक से दंडात्मक प्रभार वसूल किए जाएंगे। दंडात्मक प्रभार में वाहन की अनुमत वहन क्षमता से अधिक भार के लिए सामान्य एकमुश्त पट्टाकृत मालभाड़ा तथा जहां ओवर लोडिंग पाई गई, उस बिन्दु से आने जाने की दूरी से पूरे अधिक भार के लिए स्केल-आर पर दंडात्मक प्रभार के रूप में छः गुना मालभाड़ा और ₹ 10,000/- प्रतिवाहन का जुर्माना लगाया जाना शामिल है। उपरोक्त जुर्माने के अलावा, रेलवे चौथी गलती के बाद 'सुरक्षा/निष्पादन जमा' को जब्त करते हुए ठेका समाप्त कर देगा। डिविज़न जहां ऐसा अधिक भार पाया गया हो, इसे पट्टा आवंटन डिविज़न/रेलवे को बताया जाए जो बदले में पट्टा समाप्त करने पंजीकरण रद्द करने आदि जैसी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

156 चयनित पार्सल डिपो पर पट्टाकृत पार्सलों की ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक प्रभारों की वसूली से जुड़े अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान यह देखा गया कि:

- उमरे में आगरा डिविज़न में ट्रेन सं. 13168 के एसएलआर-I और II में ओवरलोडिंग पाई गई। हालांकि, केवल एक वाहन के लिए ओवरलोडिंग हेतु ₹ 10,000/- का जुर्माना वसूला गया जबकि अन्य वाहन के लिए पूरे अधिक भार के लिए स्केल-आर पर दंडात्मक प्रभार के रूप में छः गुना मालभाड़ा और ₹ 10,000/- प्रतिवाहन का जुर्माना ₹ 3.06 लाख की वसूली नहीं की गई। कानपुर सेंट्रल में 29.08.2016 को दो ट्रेनों अर्थात् सं. 14152 (एफएसएलआर II) और 12034 (एफएसएलआर) के दो पट्टाकृत एसएलआर के संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि लोड किए गए पैकेट घोषणापत्र में घोषित से दो पैकेज अधिक थे। पार्सलों का विवरण घोषणापत्र में नहीं था

और विवरण के कॉलम में बंडल भरा गया था।

- पूरे में चयनित डिपो पर ओवर लोडिंग हेतु लगाए गए जुर्माने से संबंधित कोई अभिलेख नहीं थे।
- पूसीरे में ओवरलोडिंग के चार मामलों में ₹ 1.22 लाख का कम दंडात्मक प्रभार लगाया गया था। इसी प्रकार, ट्रेन सं. 13147-एजीसी में 4 बार, ट्रेन सं. 13147-एफएसएलआर में 15 बार और ट्रेन सं. 15721-एजीसी में 4 बार ओवरलोडिंग पाए जाने पर ठेके समाप्त नहीं किए गए थे।
- दपूमरे में बहिर्गामी पट्टाकृत एसएलआर/एजीसी/वीपीयू की नियमित भारोत्तोलन नहीं किया गया।
- मरे में 05 फरवरी 2013 से 04 फरवरी 2016 तक तीन वर्षों के लिए ₹ 30,093/- प्रति ट्रिप पर ट्रेन सं. 12101 द्वारा चार टन आर-एसएलआर की लोडिंग का पट्टा ठेका दिया गया। 04 दिसम्बर 2013 को नागपुर में 3125 किग्रा ओवरलोडिंग पाई गई (पहली बार)। पार्सल पट्टाकरण नीति 2006 के खण्ड 27.4 (iii) के उल्लंघन में रेल प्रशासन ने पहली चूक के बाद ही 10 जनवरी 2014 को ठेका समाप्त कर दिया। पार्टी ने मध्यस्थता की गुहार लगाई और मध्यस्थ ने 10 दिसम्बर 2014 से ठेका पास कर दिया और पार्टी ने 06 जनवरी 2015 से फिर से लोडिंग शुरू किया। 10 जनवरी 2014 से 06 जनवरी 2015 तक ठेके की समाप्ति अवधि के दौरान एसएलआर (4 टन) खाली चलाए गए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 62.59 लाख (₹ 30,093 x 52 x 4 ट्रिप प्रति सप्ताह) आय की हानि हुई।
- पूरे में ट्रेन सं. 13049/50 की पट्टाकृत वीपी के मामले में ठेकागत अवधि के दौरान चौथी बार ओवरलोडिंग देखी गई। चारों घटनाओं में अधिक भार के लिए दंडात्मक प्रभार वसूले गए। हालांकि 31 मार्च 2016 तक ठेका समाप्त नहीं किया गया था।

इस प्रकार, रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त व्यवस्थायें नहीं की गई/सुनिश्चित नहीं की गई। दूसरी ओर, ओवरलोडिंग की चौथी बार की गलती पर ठेका समाप्त करने का नियम बनाया गया। हालांकि ये निवारक नहीं थे क्योंकि निर्धारित मानकों के बावजूद ओवरलोडिंग की जांच के लिए नियमित उपाय के रूप में भारोत्तोलन नहीं किया जा रहा था। रेलवे को ठेका समाप्त करने के लिए चौथी बार गलती की प्रतीक्षा करने की बजाए पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पार्सल यातायात की भारोत्तोलन सुविधाओं का प्रावधान सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि सभी क्षेत्रीय रेलवे को 20 प्रतिशत बहिर्गामी पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन करने के निर्देश दिए गए थे। लेखापरीक्षा ने इंगित किया कि अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे में इसका पालन नहीं किया जा रहा था। उन्होंने आगे कहा, कि विशेष रूप से यह संभव नहीं था कि सभी पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन किया जाए क्योंकि स्टॉफ और जगह की कमी थी। हालांकि, लेखापरीक्षा ने कहा कि रेलवे बोर्ड को पर्याप्त भारोत्तोलन सुविधायें प्रदान करनी चाहिए और पट्टाकृत यातायात की भारोत्तोलन न करने और ओवर लोडिंग की चौथी गलती के बाद ठेका समाप्त करने की बजाए भारोत्तोलन सुनिश्चित करना चाहिए।

2.1.8 अन्य मुद्दे

2.1.8.1 गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सल

नियमानुसार⁵⁷ ट्रेन के गार्ड/सहायक गार्ड को पैकेजों की पार्सल विवरण में प्रविष्टियों की जांच करनी चाहिए तथा वे बिल्स प्राप्त करने चाहिए। गंतव्य पर पहुँचने पर गार्ड को एक कवरिंग मेमो सहित पूर्णतः हस्ताक्षरित सम्पूर्ण विवरण स्टेशन मास्टर को सौंपना चाहिए। नियमों में यह भी प्रावधान⁵⁸ है कि यदि 'पूरी लाइन पर पार्सल की ढुलाई की जाती है, तो जिस स्टेशन पर पार्सल दिया जाना हो उसके स्टेशन मास्टर को एक फ्री पार्सल वे बिल के तहत सही गंतव्य को वापस बुक करना होगा जिसे आवक एवं जावक स्टेशनों की बुक्स में लेखांकित किया जाएगा और बदले में अन्य वे बिलों की तरह यातायात लेखा कार्यालय को प्रस्तुत किया जाएगा। हालांकि अन्य रेलवे से लाए जाने वाले पार्सलों को सामान्य टैरिफ दरों पर 'को देय' गंतव्य को फिर से बुक किया जाना चाहिए, एक प्रमाणित⁵⁹ ओवरचार्ज शीट के माध्यम से बकाए की मंजूरी दी जानी चाहिए। प्रावधानों में विभिन्न मार्गस्थ स्टेशनों में प्रेषण के क्रम में पार्सलों की लोडिंग तथा गंतव्य स्टेशनों पर पार्सलों की सही अनलोडिंग के पर्यवेक्षण का भी उल्लेख है। भौगोलिक परिवेश पर ध्यान दिए बिना अंधाधुंध लोडिंग से ट्रेन के सीमित ठहराव समय के भीतर उन स्टेशनों पर बुक पार्सलों को खाली करने तथा सही जगह रखने के लिए मध्यगामी स्टेशनों पर कठिनाई आती हैं।

⁵⁷ भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम), भाग 1 का पैरा 940 और 942

⁵⁸ आईआरसीएम भाग 1 का पैरा 972

⁵⁹ भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम) भाग 1 का पैरा 935 से 939

32⁶⁰ चयनित स्टेशनों पर अनुरक्षित दो महीनों में (जून 2015 और नवम्बर 2015) गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि

- गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों का रजिस्टर किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में नहीं बनाया गया था जिसमें स्केल, भार, प्रभार, कंसाइनी आदि का विवरण हो। केवल पैकेजों की संख्या, मूल स्टेशन तथा गंतव्य स्टेशन का उल्लेख था।
- नमूने जांच वाले दो महीनों में रेलवे को ढुलाई वाले 13565 पार्सलों को वापस उनके मूल गंतव्यों को भेजना पड़ा, जिसमें सोलह⁶¹ क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 0.96 करोड़ का वित्तीय प्रभाव शामिल था।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में घरेलू लाइनों पर वास्तविक गंतव्य स्टेशनों तक लाए गए पार्सलों की वापसी यात्रा का कोई पार्सल वे बिल नहीं तैयार किया गया था। पार्सल डिपो पर रजिस्ट्रों में प्रविष्टियां करके संबंधित ट्रेनों में सीधे पैकेज लोड कर दिए गए थे।
- बाहरी रेलवे में लाए गए पार्सलों के संबंध में किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में दुबारा कोई बुकिंग नहीं की जा रही थी। पार्सल वे बिल तैयार किए बिना संबंधित ट्रेनों में लोडिंग के पश्चात् उनके गंतव्यों को फिर से पैकेज भेज दिए गए थे।
- किसी भी पार्सल डिपो में लाए गए पार्सलों की फिर से भारोत्तोलन नहीं किया गया था ।
- पार्सल कार्यालयों पर गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के पहुँचने के प्रमुख कारण थे, विभिन्न स्टेशनों पर अंधाधुंध और अत्यवस्थित ढंग से पार्सल लोडिंग, संबंधित गंतव्य स्टेशनों पर अपर्याप्त ठहराव, एसएलआर/ एजीसी/ वीपी के दरवाजों पर सबसे अधिक दूरी वाले पार्सल रखने अर्थात् प्रेषण के क्रम में पार्सलों को लोड करने में विफलता, पार्सल कार्यालयों में स्टॉफ की कमी, सील किए गए एसएलआर/एजीसी/ वीपी के पैडलॉकड दरवाजों के दूसरी तरफ प्लेटफार्म होने आदि के कारण बताए गए।

⁶⁰ प्रति क्षेत्रीय रेलवे के चयनित दो पार्सल डिपो

⁶¹ मरे- ₹ 11.68 लाख, पूरे- ₹ 13.04 लाख, पूमरे- ₹ 2.55 लाख, पूतरे- ₹ 14.81 लाख, उरे- ₹ 6.59 लाख, उमरे- ₹ 0.63 लाख, उपूरे- ₹ 5.15 लाख, पूसीरे- ₹ 5.42 लाख, उपरे- ₹ 5.00 लाख, दरे- ₹ 4.06 लाख, दमरे- ₹ 1.93 लाख, दपूरे- ₹ 1.96 लाख, दपूमरे- ₹ 10.05 लाख, दपरे- ₹ 2.94 लाख, परे- ₹ 9.19 लाख, पमरे- ₹ 1.28 लाख

➤ इसके अतिरिक्त कुछ चयनित स्थानों पर गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के मामलों की नमूना जांच के दौरान निम्नलिखित देखा गया:

- क. मरे में पीडब्ल्यू बिल सं. 440689 द्वारा मूलतः पुणे से हावड़ा को बुक एक पैकेज ट्रेन सं. 16340 द्वारा 09/06/2015 को मुंबई लाया गया था।
- ख. मरे में पीडब्ल्यू बिल सं. 458282 द्वारा मूलतः फिरोजपुर से चेन्नई को बुक किया गया एक पैकेज ट्रेन सं. 12138 द्वारा दिनांक 10/06/2015 को मुंबई सीएसटी आ गया।
- ग. मरे में पीडब्ल्यू बिल सं. 551935 द्वारा मूलतः रायपुर से नई दिल्ली को बुक एक कार्टन ट्रेन सं. 11058 द्वारा 04/11/2015 को मुंबई आ गया।
- घ. मरे में पीडब्ल्यू बिल 342160 द्वारा मूलतः फिरोजपुर से टाटा को बुक की गई एक मोटरसाईकिल ट्रेन सं. 12138 द्वारा 11/11/2015 को मुंबई सीएसटी आ गई।
- ङ. दरे में हबीबगंज से आगरा को बुक की गई एक मोटर साईकिल गलती से ट्रेन सं. 12644 (निजामुद्दीन-तिरुवनतपुरम) में लोड हो गई और 5652 किमी की अतिरिक्त दूरी वाले त्रिवेन्द्रम सेंट्रल पहुँच गई।
- च. दरे में एक अन्य मामले में ट्रेन सं. 12511 (गोरखपुर-तिरुवनतपुरम सेंट्रल) में कानपुर सेंट्रल से नागपुर को बुक पार्सल नागपुर में नहीं उतारा गया और 4000 किमी अधिक दूर तिरुवनतपुरम पहुँच गया।
- छ. परे में पीडब्ल्यू बिल सं. 2000619209 द्वारा बांद्रा टर्मिनस से कोटा बुक किए गए दो पैकेट ट्रेन सं. 22934 द्वारा 2 जून 2015 को बांद्रा टर्मिनस पहुँच गए।
- ज. परे में पीडब्ल्यू बिल सं. 2000636241 द्वारा गोरखपुर टर्मिनस बुक किए गए 11 पैकेट 10 जून 2015 को बांद्रा टर्मिनस पहुँच गए।
- झ. परे में पीडब्ल्यू बिल सं. 20000486969 द्वारा हैदराबाद डेक्कन से मथुरा जं. को बुक एक पैकेट 7 जून 2015 को निजामुद्दीन/बांद्रा पहुँच गया।

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के दस प्रति मामलों की यात्रा उनके मूल स्थान से अंतिम गंतव्य तक पाई गई और 16 क्षेत्रीय रेलवे में गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के 160 मामलों की जांच की गई। यह देखा गया कि ये पार्सल अपने प्रेषण की निर्धारित तिथि के एक महीने बाद तक अपने गंतव्य पर पहुँचने से पूर्व 53 से 3832 किमी की दूरी तय कर चुके थे।

अनुबंध 2.11 ए और 2.11 बी

कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य से अधिक ढुलाई की घटनायें देखी गईं। इसके कारण ग्राहकों को परेशानी होती है और रेल प्रशासन के लिए परिचालन समस्याएँ खड़ी होती हैं। ऐसे पार्सलों की अधिक ढुलाई से न केवल पार्सलों की अतिरिक्त हैंडलिंग होती है, मालभाड़े का नुकसान होता है, बल्कि रेलवे द्वारा ग्राहकों को प्रदान की जा रही सेवाओं की गुणवत्ता भी परिलक्षित होती है। इसके कारण एजीसी/एसएलआर में महत्वपूर्ण स्थान का अवरोधन भी होता है जिसका उपयोग वास्तविक यातायात के परिवहन हेतु किया जा सकता था।

2.1.8.2 पार्सल कारोबार से संबंधित शिकायतों का विश्लेषण

अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न माध्यमों से प्रयोक्ताओं द्वारा पार्सल कारोबार से जुड़ी 1028 शिकायतें⁶² दर्ज की गई थीं। सभी क्षेत्रीय रेलवे⁶³ में इनमें से 70 शिकायतों के विश्लेषण से पता चला कि

- 58 मामले समाप्त हो गए थे और 12 की जांच चल रही थी (अक्टूबर 2016)।
- पार्सल 1 से 94 दिनों की देरी से दिए गए थे (एक मामला - उरे में 46 दिन, एक मामला - उमरे में 12 दिन, 5 मामले - पूसीरे में 24 से 61 दिन, पांच मामले - परे में 27 से 94 दिन)।
- दपरे में संबंधित कर्मचारियों/अधिकारियों पर जिम्मेदारी/जवाबदेही तय करते हुए विभागीय कार्रवाई की जा रही थी।
- शिकायतों को देखने और उनके निपटान करने की कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।
- उरे में शिकायतों पर उचित ध्यान नहीं दिया गया था जैसा कि बार-बार की शिकायतों से देखा जा सकता है। शिकायतों का कारण इस प्रकार थे- पार्सलों का देर से आना, ग्राहकों को ठीक से न बताया जाना, बुकिंग के तीन दिन बाद भी गंतव्य पर मोटर साईकिल न भेजना, एक पार्टी का पार्सल दो अलग-अलग ट्रेनों से भेजना, गुम पार्सल आदि।
- पूमरे में मुजफ्फरपुर पार्सल डिपो में कोई शिकायत निवारण तंत्र नहीं था।

अनुबंध 2.12

⁶² फेसबुक और ट्विटर-787, एसएमएस-125, वेब-112, एप-4

⁶³ पूतरे और पूमरे को छोड़कर

रेलवे को अपने ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार की आवश्यकता है, ताकि शिकायतों को कम किया जा सके।

2.1.9 निष्कर्ष

भारतीय रेल ने अपने पार्सल कारोबार को बढ़ाने और इसे पुनर्व्यवस्थित करने के लिए अपनी यात्री परिवहन सुविधाओं में वृद्धि की अपेक्षा अलग कारोबार के रूप में वृद्धि की आवश्यकता को समझा। हालांकि, उन्होंने पार्सल सेवाओं में सुधार के लिए बुनियादी और अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की स्थापना हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठाए। फलस्वरूप बुनियादी क्षमता और सेवा में सुधार और वृद्धि पर जोर नहीं दिए जाने के कारण पार्सल सेवायें गौण गतिविधि बनी रही। पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण 2005-06 में शुरू हुआ था लेकिन बहुत सी जगहों पर यह अभी तक पूरा नहीं हो पाया था। सुरक्षा निगरानी और पार्सलों की जांच के लिए पर्याप्त उपाय नहीं थे जैसा कि चयनित पार्सल डिपो पर देखा जा सकता है।

रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त भारोत्तोलन व्यवस्थायें नहीं की गईं/सुनिश्चित नहीं की गईं। दूसरी ओर ओवरलोडिंग की चौथी गलती के बाद ठेके समाप्त करने के नियम बना दिए गए थे। हालांकि ये निवारक नहीं थे क्योंकि निर्धारित मानकों की बजाए ओवरलोडिंग की जांच हेतु नियमित आधार पर उपाय के रूप में भारोत्तोलन नहीं किया जा रहा था।

एसएलआर के साथ-साथ पार्सलयानों के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए प्रतिक्रिया अपर्याप्त थी। जबकि प्राप्त प्रस्ताव पट्टे पर प्रस्तावित स्थान से काफी कम थे, रेलवे ने 65 प्रतिशत मामलों में पार्सलयानों का आवंटन नहीं किया। ग्राहक अनुरूपता के अभाव और भा.रे. की आंतरिक प्रक्रियाओं से संबंधित उनके निर्णय लेने में कमियों/देरी जैसी विकृतियों के कारण पट्टाकृत यातायात सेवाओं पर बुरा प्रभाव पड़ा। पार्सल स्थानों के पट्टाकरण हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निविदा निर्धारण में 240 दिनों तक की देरी देखी गई। कई मामलों में रेल प्रशासन द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण ग्राहकों को वीपी की मांग रद्द करनी पड़ी और कई मामलों में पार्सलयानों को लोडिंग के बाद खराब घोषित कर दिया था। परिचालन मंजूरी देने में देरी थी जिसके कारण रेलवे पट्टाकरण व्यवस्थाओं को अंतिम रूप नहीं दे सका।

गैर पट्टाकृत यातायात के लिए क्षेत्रीय रेलवे ने कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य के अलावा पार्सलों की ढुलाई की। नमूना जांच किए गए दो महीनों में रेलवे को अधिक दूर ले गए 13565 पार्सलों को उनके वास्तविक गंतव्य पर

लाना पड़ा। गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों ने एजीसी/एसएलआर में स्थान घेरा जिसका उपयोग पार्सल यातायात के परिवहन के लिए किया जा सकता था। इसके कारण ग्राहकों को कठिनाई आई और रेल प्रशासन के लिए परिचालन समस्या खड़ी हुई। यह ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता को भी परिलक्षित करता है।

2.1.10 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि

1. सभी निर्धारित और अपेक्षित स्थानों पर समयबद्ध तरीके से पार्सल प्रबंधन प्रणाली लागू की जाए ताकि इसका पूरा लाभ उठाया जा सके।
2. पार्सल सेवाओं में सुधार और वृद्धि के लिए आवश्यक बुनियादी सुविधाओं का निर्धारण और उसका विकास किया जाए ताकि पार्सल कारोबार को एक अलग सेवा के रूप में स्थापित किया जा सके।
3. पट्टाकृत पार्सल यातायात में सुधार लाने के लिए पट्टाधारकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार किया जाए जैसे कि ठेकों का समय पर निर्धारण, परिचालन देरी कम करना, ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं में लचीलापन लाना तथा सड़क की तुलना में प्रतिस्पर्धी दरें प्रस्तावित करना आदि। पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त व्यवस्थायें सुनिश्चित की जाए।
4. रेलवे को सड़क की तुलना में शुरू से अंत तक सेवाओं का समाधान प्रदान करने हेतु पेशेवर फर्मों की सुविधाओं का उपयोग करना चाहिए।
5. गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों की ढुलाई कम करते हुए गैर-पट्टाकृत यातायात वाले ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार किया जाए।
6. पार्सलों की जांच और उनकी सुरक्षा निगरानी के लिए मौजूदा उपायों को और सुदृढ़ किया जाए।
7. रेलवे की प्रणालियों और प्रक्रियाओं को परीक्षा की ज़रूरत है। भारतीय रेलवे की वर्तमान सोच - स्वयं को लाभप्रदाता और ग्राहकों को लाभार्थी मानने की बजाए स्वयं को सेवा प्रदाता और ग्राहक को अपने अस्तित्व का कारण - मानने की ज़रूरत है।

2.2 भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन परिचालन

2.2.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (भा.रे.) विश्व के सबसे बड़े परिवहन एवं लॉजिस्टिक नेटवर्क में से एक है। भारतीय रेल मार्च 2016 तक समूचे देश के सभी क्षेत्रों को जोड़ते हुए अपने 66,687 किमी मार्ग पर प्रतिदिन 23,024 ट्रेने (यात्री एवं माल) चलाती है। 2015-16 के दौरान, भा.रे. ने लगभग 3.03 मिलियन टन माल यातायात तथा 22.21 मिलियन यात्री प्रतिदिन का परिवहन किया।

मध्य 1990 तक भा.रे. ने तेजी से अत्यधिक संचालन शुरू करते हुए अपनी लोडिंग निष्पादन में क्रांतिकारी परिवर्तन किया। इसी अवधि के दौरान भा.रे. ने कैंटराइज्ड सेवा के माध्यम से छोटे और खुदरे यातायात के परिवहन हेतु कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकर) की स्थापना की। इन दोनों पहलों से कार्गो और खुदरे यातायात में सेवार्यें बेहतर हुईं और इसमें काफी वृद्धि हुई।

कॉनकर अभी भी भा.रे. के नियंत्रण में है, लेकिन इसके प्रसार के दौरान निजी क्षेत्र को इसकी गतिविधियों के लिए आउटसोर्स किया जाता रहा है। कॉनकर की स्थापना का मुख्य उद्देश्य खुदरे यातायात की ढुलाई करना था जिसे रोक लोड में केवल भारी यातायात की इसकी अपनी नीति में बदलाव के कारण भारतीय रेल को सड़क यातायात की ओर जाने पर हानि उठानी पड़ी थी।

कॉनकर के अलावा संचालकों को कंटेनर यातायात ढुलाई नीति की अनुमति की घोषणा 1994 में की गई। हालांकि, नीति में नए संचालकों की तुलना में कॉनकर की भूमिका स्पष्ट नहीं थी और दिशा-निर्देश कार्यान्वयन में प्रतिकारी पाए गए। रेल मंत्री ने 26 फरवरी, 2005 के अपने बजट भाषण में घोषणा की, कि रेल मंत्रालय और भारत सरकार निजी संचालकों को कंटेनर ट्रेने चलाने की अनुमति देगा। इस घोषणा के समय भारतीय रेल नेटवर्क पर सभी कंटेनर ट्रेन संचालन अकेले कॉनकर द्वारा किए जा रहे थे।

नई कंटेनर ट्रेन परिचालन नीति

कॉनकर का इतने व्यापक यातायात पर अकेला आधिपत्य था और उसे नीतिगत दीर्घावधि लाभ हो रहा था, लेकिन रेल मंत्रालय ने अन्य निजी पक्षों के लिए कंटेनर कारोबार खोलने का निर्णय लिया और अपनी कंटेनर ट्रेन परिचालन नीति की घोषणा की (फरवरी 2006), जिसमें इसने भा.रे. नेटवर्क

पर निजी संचालकों को कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए लाइसेंस प्राप्त करने की अनुमति दी।

नए पक्षों को इस क्षेत्र में आने की घोषणा करते हुए रेल मंत्री ने संसद में कहा कि भारतीय अर्थव्यवस्था के वैश्वीकरण और आयात-निर्यात में उछाल के साथ-साथ कंटेनर यातायात भी तेजी से बढ़ने की संभावना है और लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि का आकलन किया गया।

नीति की घोषणा रेलवे के कंटेनर यातायात के भारी शेयर को आकर्षित करने के नजरिए से अपनायी गई। भारत का कंटेनराइज्ड कार्गो अधिकांशतः आयात-निर्यात था और रेल का शेयर केवल 30 प्रतिशत था। कॉनकर, रेलवे की एक सहायक इकाई नई कंटेनर ट्रेन परिचालन नीति की घोषणा के समय पर अकेली कंटेनर ट्रेन इकाई थी।

नई नीति के अनुसार, भा.रे. के समूचे नेटवर्क को निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकृत और श्रृंखलाबद्ध किया गया था:

- **श्रेणी I-** अखिल भारत आधार पर परिचालन हेतु अनुमति अथवा/जवाहर लाल नेहरू पत्तन (जे. एन. पत्तन)/मुंबई पत्तन-राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र रेल गलियारा। इसमें जेएन पत्तन या मुंबई पत्तन से जुड़े दिल्ली क्षेत्र में आने वाले आगामी और मौजूदा टर्मिनल्स शामिल हैं। इसमें सर्वाधिक यातायात प्रवाह निहित है।
- **श्रेणी II-** दिल्ली क्षेत्र के अलावा इसके दूर-दराज के इलाके और चालू जेएन पत्तन वाले रेल गलियारे।
- **श्रेणी III-** जेएन पत्तन की तुलना में कम यातायात वाले रेल गलियारों वाले अन्य पत्तन। इस क्षेत्र में शामिल पत्तनों में पीपावाव, मुंद्रा, चेन्नई/एन्नोर, विजाग, कोच्ची और उनके आंतरिक इलाके हैं।
- **श्रेणी IV-** कांदला, न्यू मंगलोर, तुतीकोरीन, हल्दिया/कोलकाता, पारादीप, मॉरमुगांव और उनके आंतरिक इलाकों के सर्विंग पत्तन वाले रेल गलियारे।

नीति शुरू करने के पश्चात, कंटेनर ट्रेन परिचालन करने हेतु कॉनकार सहित 17 कंटेनर संचालकों को लाइसेंस दिए गए। भारत के राष्ट्रपति की ओर से महाप्रबंधक/उत्तर रेलवे और पार्टियों के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा आवश्यक करार किए गए। 17 कंटेनर संचालकों और रेल प्रशासन के बीच करार किए गए

(जनवरी 2007 से मई 2007 के दौरान 15 करारों का निष्पादन और 9 मई 2008 और 12 दिसम्बर 2012 को दो करारों का निष्पादन)।

भारतीय रेल द्वारा 31 मार्च 2016 तक हैंडल किए गए कुल 1101.51 मिलियन टन यातायात के प्रति कंटेनर यातायात 46.18 मिलियन टन था, जो कुल भार. के यातायात का 4.19 प्रतिशत था। नए कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) ने 128 रैक खरीदे और 14 टर्मिनल विकसित किया। कॉनकार के पास 249 रैक और 63 टर्मिनल हैं।

कंटेनर ट्रेन परिचालन (सीटीओ) नीति की मुख्य विशेषताएँ

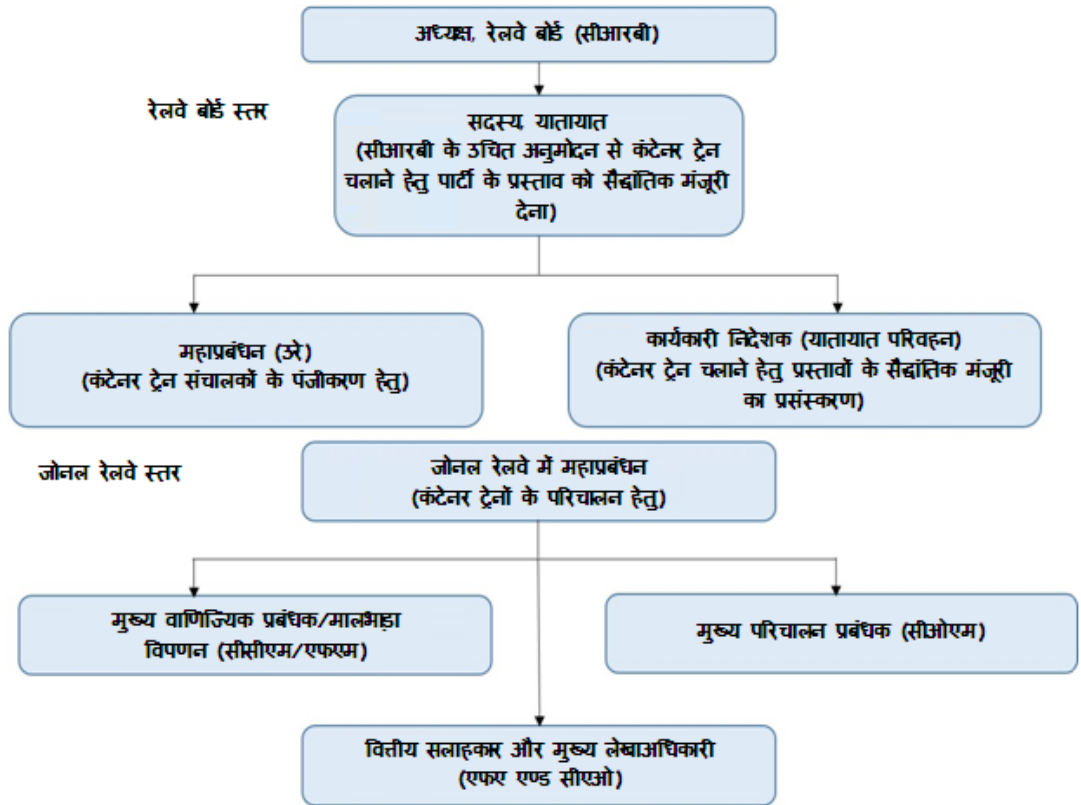
यह योजना, कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत पंजीकृत एक कंपनी या संयुक्त उद्यम या किसी व्यक्ति के लिए खुली थी। इस नीति में प्रावधान था कि यह भारत के आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना वाली तिथि से प्रभावी होगी। यह नीति, सितम्बर 2006 में भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई। इस नीति की मुख्य विशेषतायें इस प्रकार थी:

- प्रत्येक संचालक द्वारा अन्य श्रेणी के लिए ₹ 10 करोड़ और अखिल भारतीय संचालकों (श्रेणी I में परिचालन हेतु) हेतु ₹ 50 करोड़ का गैर-भुगतानयोग्य पंजीकरण शुल्क देना होगा।
- संचालक द्वारा कंटेनर ट्रेन के परिचालन की तिथि से 20 वर्षों तक की अनुमति थी और उस समय लागू शुल्क के भुगतान पर संतोषजनक निष्पादन के आधार पर 10 वर्षों तक का समय-विस्तार दिया जा सकता था।
- संचालकों को समय-समय पर रेलवे द्वारा अधिसूचित सभी संचालकों के लिए समान रूप से लागू रेलवे ढुलाई प्रभार देना होगा।
- संचालकों को अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा अनुमोदन डिजाइन के अनुसार अपने रोलिंग स्टॉक (फ्लैट वैगन) और कंटेनर खरीदने होंगे।
- रोलिंग स्टॉक का रख-रखाव रेलवे द्वारा किया जाना था जिसके लिए संचालकों से निर्धारित प्रभार वसूले जाने थे।
- संचालकों को अन्य संचालक को स्थानांतरण अनुमति देने की अनुमति थी बशर्ते कि बाद में चयन मापदंड पूरा करते हों और रेलवे बोर्ड की पूर्व-मंजूरी हो। यह अनुमति घरेलू कंटेनर डिपो (आईसीडी) से कंटेनर यातायात शुरू होने के बाद केवल एक वर्ष के लिए दी जानी थी।

भारतीय रेल विजन 2020 दस्तावेज के अनुसार, कंटेनर टनेज में 20 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की परिकल्पना थी और कंटेनर यातायात 2020 तक 210 मिलियन टन पहुँचने की उम्मीद थी।

संगठनात्मक ढांचा

निम्नलिखित संगठनात्मक ढांचा विभिन्न स्तरों पर भार. में कंटेनर संचालकों से संबंधित कार्मिकों की भूमिका और उत्तरदायित्व दर्शाता है:



कंटेनर ट्रेन परिचालन से संबंधित नीतिगत निर्णय हेतु रेलवे बोर्ड उत्तरदायी है। महाप्रबंधक/उरे, भार. और सभी कंटेनर संचालकों के बीच रियायत करने हेतु उत्तरदायी है। क्षेत्रीय रेलवे का परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग कंटेनर यातायात के संचालन और क्रमशः कंटेनर संचालकों से सभी बकाए की वसूली हेतु उत्तरदायी है। यातायात लेखा विभाग आय का अभिलेख बनाने और आय प्राप्ति की निगरानी हेतु उत्तरदायी है।

विषय का पूर्ववर्ती समावेश

भारतीय रेल में कंटेनर संचालकों पर एक पैरा 2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 के लेखापरीक्षा पैरा सं. 2.1 के रूप में शामिल किया गया था जिसमें निम्नलिखित मुद्दों पर प्रकाश डाला गया था:

- बीस फीट के बराबर इकाई (टीईयू) और चालीस फीट के बराबर इकाई (एफईयू) के लिए ढुलाई प्रभार लगाने में अनियमिततायें,
- रेल यातायात का कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) की ओर जाना,
- वास्तविक ढुलाई वाले मार्ग द्वारा ढुलाई प्रभारों की गैर-वसूली
- कंटेनर ट्रेनों से जुड़े भा.रे. के अपने ब्रेकयानों के ढुलाई प्रभार की गैर-वसूली
- पट्टे पर दी गई जमीन और लाइसेंस शुल्क वसूली का समुचित अभिलेख न बनाया जाना

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

लेखापरीक्षा में 2012-13 से 2015-16 तक चार वर्षों की अवधि शामिल की गई और यह जांचने का लक्ष्य था कि

1. क्या कंटेनर संचालकों को नीतिगत तरीके से परिचालन की अनुमति दी गई थी;
2. क्या सीटीओ से बकाया प्रभारों की समय पर वसूली की गई थी और क्या निजी कंटेनर ट्रेन संचालकों पर नज़र रखने के लिए एक प्रभावी निगरानी प्रणाली थी।

लेखापरीक्षा मापदंड

निम्नलिखित मानदंड के संबंध में निष्पादन का मूल्यांकन किया गया:

1. भा.रे. द्वारा 2006 में जारी नीति संरचना
2. सक्षम प्राधिकार द्वारा हस्ताक्षरित रियायत करार
3. रेलवे बोर्ड द्वारा कंटेनर ट्रेनों के परिचालन से संबंधित समय-समय पर जारी विभिन्न परिपत्र/आदेश/निर्देश।

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली एवं नमूने

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में भारतीय रेल में नीति संबंधी फाइलों/अभिलेखों, क्षेत्रीय रेलवे के साथ-साथ मण्डल मुख्यालय पर कंटेनर ट्रेन परिचालन संबंधी अभिलेख, यातायात लेखा कार्यालयों और चयनित कंटेनर रेल टर्मिनल/घरेलू कंटेनर डिपो (सीआरटी/आईसीडी) के अभिलेखों की जांच के अलावा प्रासंगिक मात्रात्मक डाटा का विश्लेषण करना शामिल था।

मार्च 2016 तक भा.रे. में 314 अधिसूचित कंटेनर रेल टर्मिनल/घरेलू कंटेनर डिपो (सीआरटी/आईसीडी) थे। हालांकि, केवल 195 सीटीओ/आईसीडी चालू थे। इनमें से 121 टर्मिनलों (56 आईसीडी और 65 सीआरटी) का विस्तृत समीक्षा

हेतु चयन किया गया। चयनित 121 टर्मिनलों से प्राप्त वर्षवार आय नीचे दी गई है:

तालिका 2.10 - चयनित टर्मिनलों पर कंटेनर ट्रेन संचालकों⁶⁴ (सीटीओ) से प्राप्त आय का विवरण

टर्मिनलों की सं.	सीटीओ की सं.	वर्ष	हैंडल किए गए रेकों की सं.	हैंडल की गई यातायात (मिलियन टन)	माल-भाड़ा आय (₹ करोड़ में)
121	33	2012-13	31791	35437982	3669
121	33	2013-14	33671	38137855	4119
121	33	2014-15	35110	40649310	4684
121	33	2015-16	33179	40853493	4788
कुल			133751	155078640	17260

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से संग्रहीत विवरण

जैसा कि देखा जा सकता है कि इस अध्ययन में जांच किए गए 16 क्षेत्रीय रेलवे के 121 चयनित टर्मिनलों के संबंध में 2012-13 से 2015-16 के दौरान 155.08 मिलियन टन द्वारा हैंडल किए गए यातायात द्वारा रेलवे को ₹ 17260 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.2.2 कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) का चयन और करार निष्पादन

भारतीय रेल संशोधन नियमावली 2006 के नियम 7 के अनुसार (भारतीय रेल में संचालकों को कंटेनर ट्रेन चलाने की अनुमति), करार पर महाप्रबंधक उत्तर रेलवे द्वारा हस्ताक्षर किया जाएगा, किन्तु संबंधित रेल प्रशासन द्वारा हस्ताक्षर किया जाना माना जाएगा जहां कंटेनर ट्रेन चलाया जाना हो। लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेख के आधार पर यह देखा गया कि 2012-13 से 2015-16 के दौरान 33 सीटीओ द्वारा विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में कंटेनर ट्रेन सेवाएं संचालित की जा रही थी, जबकि रियायत करार केवल 17 सीटीओ के साथ किए गए थे। ऐसा कोई अभिलेख नहीं मिला जिससे पता चलता कि नीचे सूचीबद्ध 16 सीटीओ और रेल प्रशासन के बीच रियायत करार किया गया हो:

तालिका 2.11 भारतीय रेल के साथ कोई रियायत करार न करने वाले 16 कंटेनर ट्रेन संचालकों के विवरण

क्र.सं.	कंटेनर ट्रेन संचालकों के नाम	परिचालन अवधि
1	नवकर कॉर्पोरेशन	2012-13, 2013-14, 2014-15
2	जेएसडब्ल्यू इस्पात लिमिटेड	2012-13, 2013-14, 2014-15

⁶⁴ कंटेनर ट्रेन संचालकों का अर्थ है ऐसी पार्टियां जिन्होंने कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए भारतीय रेल के साथ करार किया था। इन कंटेनर ट्रेन संचालकों में 16 निजी पार्टियां और कॉनकार, एक रेलवे पीएसयू शामिल हैं।

तालिका 2.11 भारतीय रेल के साथ कोई रियायत करार न करने वाले 16 कंटेनर ट्रेन संचालकों के विवरण

क्र.सं.	कंटेनर ट्रेन संचालकों के नाम	परिचालन अवधि
3	रामकृष्ण रासायनी लिमिटेड	2012-13, 2013-14, 2014-15
4	कानपुर लॉजिस्टिक्स पार्क	2012-13, 2013-14, 2014-15
5	एचटीपीएच	2012-13, 2014-15
6	एआरआईके	2012-13, 2013-14, 2014-15
7	डीपी वर्ड	2012-13, 2013-14, 2014-15
8	स्मार्ट	2012-13, 2013-14, 2014-15
9	किर्लोस्कर	2012-13
10	इंडो आर्यन	2012-13, 2013-14, 2014-15
11	टीआईपीएल	2012-13, 2013-14, 2014-15
12	एचआईपीएल	2012-13, 2013-14, 2014-15
13	एफएसटीआर	2012-13, 2013-14, 2014-15
14	ट्रांस रेल	2013-14
15	एचटीपीएल	2013-14, 2014-15
16	इंडियन इंफ्रास्ट्रक्चर लॉजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड	2013-14, 2014-15

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे के वाणिज्यिक विभाग से संग्रहित विवरण

2.2.3 कंटेनर यातायात में वृद्धि

शुरू में भारतीय रेल ने यह प्रावधान करते हुए कॉनकार को खुदरे यातायात की ढुलाई की अनुमति दी कि कॉनकार ग्राहकों से भारतीय रेल टैरिफ दरों पर मालभाड़ा वसूल करेगा और प्रदान की गई सेवाओं के लिए संग्रहित 18 प्रतिशत मालभाड़ा यथावत रखेगा। तत्पश्चात् 1 नवम्बर 2006 से कंटेनर में लाए गए अयस्क, खनिज, कोयला और कोक को छोड़कर सभी वस्तुओं पर ढुलाई प्रभार लगाए गए थे। समय-समय पर अधिसूचित ढुलाई प्रभार कॉनकार सहित सभी कंटेनर संचालकों पर लागू थे। इसके अलावा कंटेनर दरों (रेलवे टैरिफ दर का 85 से 90 प्रतिशत) के रूप में एक अलग ढुलाई दर भी चीनी, तेल, केक, अनाज, खाद्यान्न, रासायनिक उत्पाद, लौह एवं अयस्क और पेट्रोलियम तथा गैस आदि जैसी अधिसूचित वस्तुओं के लिए निर्धारित की गई थी। 2010-11 से 2015-16 के दौरान भारतीय रेल यातायात की तुलना में वर्षवार कंटेनर यातायात निष्पादन नीचे दिया गया है:

तालिका 2.12 लोड किए गए टन का विवरण					
वर्ष	भारतीय रेल		कंटेनर यातायात		कुल भारतीय रेल यातायात के संदर्भ में कंटेनर यातायात की प्रतिशतता
	लोड किए गए टन (मिलियन टन में)	प्रतिशत वृद्धि	लोड किए गए टन (मिलियन टन में)	प्रतिशत वृद्धि	
2010-11	921.73	-	37.59	-	4.08
2011-12	969.05	5.13	38.02	1.14	3.92
2012-13	1008.09	4.03	41.04	7.94	4.07
2013-14	1051.64	4.32	43.6	6.24	4.15
2014-15	1095.26	4.15	48.83	12.00	4.46
2015-16	1101.51	0.57	46.18	0.00	4.19

स्रोत: रेलवे बोर्ड के यातायात निदेशालय से लिया गया डाटा

यह देखा गया कि यद्यपि कंटेनर यातायात 2010-11 में 37.59 मी.टन से बढ़कर 2015-16 में 46.18 मी.टन हो गया, 2010-11 से भार.रे. की कुल यातायात के संदर्भ में कंटेनर यातायात के शेयर में मामूली वृद्धि⁶⁵ हुई। कंटेनर यातायात में औसत वार्षिक वृद्धि 2010-11 से 2015-16 के दौरान 4.57 प्रतिशत है।

2.2.4 सीटीओ से रेलवे के बकाए की प्राप्ति

रेकों के रूप में कंटेनरों के परिवहन की जिम्मेदारी भार.रे. की है। कंटेनरों में लोडिंग/अनलोडिंग सीटीओ द्वारा किया जाता है और भार.रे. निर्धारित गंतव्यों के लिए कंटेनरों के परिचालन हेतु रेल इंजन, क्रू और पथ उपलब्ध कराती है। ढुलाई प्रभारों की वसूली के अलावा कंटेनर ट्रेन चलाने हेतु रेलवे को सीटीओ से कुछ लागत वसूलनी पड़ती है जिसमें रेलवे के ब्रेकयान के लिए ढुलाई/किराया प्रभार, साइडिंग प्रभार, शंटिंग प्रभार, व्यस्त सीजन अधिभार, स्थायित्व प्रभार आदि शामिल थे। सीटीओ से ऐसे प्रभारों की वसूली पर स्थिति की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

2.2.4.1 रेलवे द्वारा अपने ब्रेकयानों के उपयोग हेतु ढुलाई प्रभार की गैर वसूली

1 अप्रैल 2012 से पूर्व, ब्रेकयान⁶⁶ प्रभार 2009 के दर परिपत्र सं.15 के अनुसार, एक टीईयू (बीस फीट के बराबर इकाई) के 110 प्रतिशत ढुलाई प्रभार पर वसूले

⁶⁵ 2010-11 में 4.09 प्रतिशत से 2015-16 में 4.8 प्रतिशत

⁶⁶मालगाड़ी के अंत में जुड़ी एक चार पहिया इकाई जिसमें आपातकालीन स्थिति में प्रयोग हेतु ब्रेकिंग प्रणाली होती है। इसमें मालगाड़ी का गार्ड रहता है।

जा रहे थे। 1 अप्रैल, 2012 से प्रभावी 2012 के दर परिपत्र (आरसी) 2 के अनुसार ब्रेकयान किराया प्रभार ₹ 1500 प्रति ब्रेकयान की निर्धारित दर पर वसूल किया जाना था। उत्तर रेलवे को समूचे भारतीय रेल के प्रत्येक सीटीओ से किराया प्रभार के संग्रहण की जिम्मेदारी दी गई थी। जनवरी 2012 में, हालांकि उत्तर रेलवे ने भा.रे. नेटवर्क में पार्टियों द्वारा प्रयुक्त रेलवे ब्रेकयानों के अभिलेख का अनुरक्षण करने में असमर्थता जताई और रेलवे बोर्ड से समस्या के समाधान का अनुरोध किया।

सभी 16 क्षेत्रीय रेलवे के चयनित टर्मिनलों पर रेलवे के ब्रेकयानों के किराया प्रभारों की स्थिति की जांच से पता चला कि

- सीटीओ को आवंटित रेलवे के ब्रेकयानों और वसूले गए किराया प्रभार संबंधी विवरण केवल उरे में पाए गए। 2012-13 से 2014-15 के दौरान सीटीओ को उरे द्वारा आवंटित ब्रेकयान के प्रति ₹ 5.83 करोड़ की राशि वसूली गई।
- 11 क्षेत्रीय रेलवे⁶⁷ में आवंटित रेलवे ब्रेक वैनों और वसूले गए किराया प्रभार का विवरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं करवाया गया था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे, उपरे, दमरे और दपूरे) में यद्यपि आवंटित रेलवे ब्रेक वैनों से संबंधित रिकार्ड उपलब्ध करवाया गया था, वसूले गए किराए के प्रभार का विवरण उपलब्ध नहीं करवाया गया था।

ब्रेक वैन प्रभारों की वसूली के मामले पर 2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 के लेखापरीक्षा पैरा सं. 2.1 पर की गई कार्रवाई में मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2015) कि पार्टियों से ब्रेक वैन की लागत के एक मुश्त भुगतान के माध्यम से प्रणाली सुधार का प्रारंभ किया गया था ताकि दिन प्रतिदिन के प्रभारों की थकानेवाली गणना से बचा जा सके।

2.2.4.2 शंटिंग प्रभारों की वसूली न होने के कारण हानि

जब साइडिंग में शंटिंग कार्य के लिए एक रेलवे इंजन का उपयोग किया जाता है, तो साइडिंग मालिक से पृथक शंटिंग प्रभारों की वसूली की जाती है। इनकी वसूली 'ट्रेन इंजन' या 'शंटिंग इंजन' के लिए अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत (एआईईएचसी) की दर के बराबर वास्तविक शंटिंग समय के आधार पर, जैसा भी मामला हो, गई थी। 2013 के दर परिपत्र (आरसी) 14 के अनुसार भिन्न प्रकार के इंजन के लिए भारतीय रेल के 1 जुलाई 2013 से प्रभावी एआईईएचसी की दर नीचे दी गई है:

⁶⁷मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, दरे, दपूमरे, दपरे, पमरे और परे

तालिका 2.13 शंटिंग प्रभार		
इंजन का प्रकार	प्रति घंटा लागत (₹ में आंकड़े)	
	ब्रॉड गेज	मीटर गेज
शंटिंग इंजन	5180	7560
ट्रेन इंजन	8510	13750
इलैक्ट्रिक इंजन	10120	उपलब्ध नहीं

भारतीय रेल में चयनित 121 सीआरटी/आईसीडी में शंटिंग प्रभारों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि छः क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और परे) में नीचे दिए गए विवरण के अनुसार 2012-13 से 2015-16 के दौरान ₹ 9.81 करोड़ की राशि बकाया थी:

तालिका 2.14 शंटिंग प्रभारों की वसूली न करने के कारण हानि							
क्षेत्रीय रेलवे	सीआरटी/आईसीडी का नाम	सीटीओ का नाम	वर्ष	रेक की सं.	शंटिंग प्रभार (₹ में)		
					प्रभारित	वास्तव प्रभार	बकाया
उरे	टीआईसीडी, आईसीओडी एवं सीडब्ल्यूसीएन	कोंकर	2012-13 से 2015-16	2517	136708960	43601882	93107078
उपरे	आईसीडी-केकेयू		2012-13 से 2014-15	2634	12454500	12416350	38150
दपूमरे	मॉनेट इस्पात एंड एनर्जी लिमिटेड साइडिंग भूपडेयोपुर (सीआरटी/पी एमएसबी/बीई एफ), सीआरटी/एमएनडीएच	आईएलएसएल, कोंकर, एआरआईएल, बीएक्सटीएस, जीआईपीएल, ईटीएपी	2012-13 से 2015-16	114	367560	0	367560
दपूरे	राउरकेला एवं टाटा	बी2बी, एरिल, कृभको, कोंकर	2012-13 से 2015-16	724	5069084	548500	4520584
दरे	आईजीसीएस	कोंकर	2012-13 से 2015-16	73	29540	19420	10120
परे	पीपीएसपी,	कोंकर, एरिल,	2015-16	2194	38374185	38300505	73680

तालिका 2.14 शंटिंग प्रभारों की वसूली न करने के कारण हानि							
क्षेत्रीय रेलवे	सीआरटी/आईसीडी का नाम	सीटीओ का नाम	वर्ष	रेक की सं.	शंटिंग प्रभार (₹ में)		
					प्रभारित	वास्तव प्रभार	बकाया
	एचजेडएल, एसबीटी, आरटीएम, सीकेवाईआर	जीआरएफएल, एफएसटीआर, एडिल, एपिल, आईआईपीएल, केआरआईएल					
		कुल		8256	193003829	94886657	98117172 अर्थात् ₹ 9.81 करोड़

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से संग्रहित विवरण

नौ क्षेत्रीय रेलवे⁶⁸ में किसी सीआरटी/आईसीडी पर कोई शंटिंग प्रभार उद्ग्राह्य नहीं थे और दो क्षेत्रीय रेलवे (मरे और दमरे) में समीक्षा की पूरी अवधि के दौरान कोई शंटिंग प्रभार बकाया नहीं थे क्योंकि इनकी वसूली निर्धारित दरों के अनुसार सही तरीके से की गई थी।

2.2.4.3 साइडिंग या मार्गस्थ कंटेनर यातायात के लिए उपलब्ध वजन व्यवस्था में कमियां

अक्टूबर 2006 में रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किए थे कि प्रत्येक स्ट्रीम के लिए प्रत्येक लोडिंग बिन्दु पर लोड किए गए पर सभी रेकों को समान आकार के मानक आकार बैगों के साथ लोडिड रेकों के अपवाद के साथ संबंधित तौलसेतु/वैकल्पिक संबद्ध तौलसेतु पर तौलने की आवश्यकता होती थी। यदि कोई ओवरलोडिंग हो तो उसके बारे में ट्रैफिक लेखा कार्यालय को सूचित किया जाना चाहिए। तदनुसार, दिसम्बर 2009 में रेलवे बोर्ड द्वारा कंटेनर गाड़ियों के वजन से संबंधित विस्तृत निर्देश भी जारी किए गए थे। क्षेत्रीय रेलवे को बताया गया था कि कंटेनर गाड़ियों को वजन करने के वर्तमान निर्देशों का सतर्कतापूर्वक अनुसरण किया जाए। इसके अलावा, 2010 के दर परिपत्र (आरसी) 30 द्वारा कंटेनर श्रेणी दर⁶⁹ पर प्रभारित वस्तुओं के संबंध में रेकों का वजन अनिवार्य किया गया था। भारतीय रेल में चुने गए 121 टर्मिनलों पर भारोत्तोलन की सुविधाओं की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

⁶⁸ मरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दपरे और पमरे

⁶⁹ अधिसूचित वस्तुओं (सीमेंट, लौह एवं इस्पात, ईंटें और पत्थर, एल्यूमिना, पेट्रोलियम उत्पाद और गैस) के लिए कंटेनर श्रेणी दरों को गुड्स टैरिफ में प्रकाशित लागू श्रेणी दरों पर 15 प्रतिशत छूट दे कर उद्ग्राहित किया गया।

- लेखापरीक्षा में जांच किए गए 121 सीआरटी/आईसीडी में से केवल 39(32.23 प्रतिशत) में भारतीय उपलब्ध थे। दपरे में संस्थापित एक भारतीय कार्यशील नहीं था।
- केवल 24 टर्मिनलों (39 में से) पर रेलवे स्टाफ द्वारा भारोत्तोलन का पर्यवेक्षण किया जा रहा था जिससे चार क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उरे, दरे, पमरे) में 15 टर्मिनल रेलवे स्टाफ द्वारा बिना पर्यवेक्षण के रह गए।
- 15 टर्मिनलों में से, जहां रेलवे स्टाफ द्वारा भारोत्तोलन का पर्यवेक्षण नहीं किया जा रहा था, 14 टर्मिनलों पर किसी ओवर लोडिंग का पता नहीं चला और पूतरे (जीएचएनएच) के एक टर्मिनल पर 2.70 एमटी ओवर लोडिंग का पता चला और तदनुसार शास्ति की वसूली की गई थी।

लेखापरीक्षा ने मार्गस्थ भारोत्तोलन की स्थिति की भी जांच की और 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान 10 क्षेत्रीय रेलवे में 9724 वैगनों में 14458.32 एमटी की ओवरलोडिंग पाई। वसूली के कारण ₹ 5.90 करोड़ की शास्ति के प्रति ₹ 5.87 करोड़ की वसूली की गई थी जिसमें से दो जो.रे. (पूतरे एवं दरे) में ₹ 0.03 करोड़ की बकाया राशि शेष थी। उरे, उमरे एवं पमरे में किए गए मार्गस्थ भारोत्तोलन में किसी ओवरलोडिंग का पता नहीं चला। कंटेनरों का मार्गस्थ भारोत्तोलन बाकी तीन क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उसीरे और दमरे⁷⁰) में नहीं किया गया था।

2.2.4.4 अनुरक्षण प्रभारों की वसूली

बकाया ट्रेक अनुरक्षण प्रभार

जनवरी 2012 में, रेलवे बोर्ड ने साइडिंग नियमों में ढील⁷¹ दी थी। परिपत्र के पैरा 6.2 के अनुसार, साइडिंग में ट्रेक का अनुरक्षण पार्टियों द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा। तथापि, यह निर्णय लिया गया कि रेलवे निरीक्षण प्रभार प्रभारित नहीं करेगा। जहां कहीं भी रेलवे द्वारा साइडिंग मालिक की लागत से ट्रेक अनुरक्षण किया जाता है, पार्टी लागत वहन करना जारी रखेगी। 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान चयनित टर्मिनलों पर अनुरक्षण प्रभारों से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के परिणाम निम्नलिखित तालिका में दर्शाए गए हैं:

⁷⁰ 13 सीआरटी में से एक

⁷¹ 2012 का मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं.1

तालिका 2.15 - 31 मार्च 2015 तक बकाया ट्रेक अनुरक्षण प्रभारों की स्थिति		
क्षेत्रीय रेलवे	बकाया राशि	वसूली के लिए बकाया अनुरक्षण प्रभारों के कारण
मरे, उसीरे और दपूमरे	9.16 करोड़	रेलवे और निजी पार्टी के बीच सम्पत्ति विवाद के कारण सीआरटी/जेएसएलके/केडीटीआर के प्रति ₹ 1.79 करोड़ का अनुरक्षण प्रभार बकाया था। बकाया (मरे और उसीरे में ₹ 7.37 करोड़) के लिए कोई कारण रेलवे के रिकार्ड पर नहीं पाए गए थे
दपूरे	उपलब्ध नहीं	विस्तृत रिकार्ड प्रदान नहीं किए गए थे, बिलिंग और वसूली की स्थिति का लेखापरीक्षा द्वारा पता नहीं लगाया जा सका।

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से एकत्रित विवरण

बाकी 12 क्षेत्रीय रेलवे⁷² में कोई अनुरक्षण प्रभार बकाया नहीं थे क्योंकि अनुरक्षण सीटीओज़ द्वारा किया जा रहा था।

कंटेनर फ्लैटों⁷³ के अनुरक्षण से संबंधित बकाया प्रभार

रेलवे नेटवर्क पर कंटेनर ट्रेन परिचालन के प्रारंभ होने के बाद, रेलवे बोर्ड ने कोनकोर सहित निजी स्वामित्व वाले कंटेनर फ्लैटों के अनुरक्षण पर निर्देश जारी किए (अप्रैल 2006)।

1 अप्रैल 2006 से पूर्व, संचालक द्वारा उत्तर रेलवे को वार्षिक आधार पर वैगनों की पूँजीगत लागत का पांच प्रतिशत जमा किया जाता था और अनुरक्षण संगठन, स्पेयर्स इत्यादि की लागत सहित पूरी लागत को इस कार्य के लिए संस्वीकृत कार्य प्रभारित आकलनों पर प्रभारित किया जा रहा था। तथापि, 1 अप्रैल 2006 से अनुरक्षण प्रभारों की पृथक वसूली के बदले में, संचालकों से (कोनकोर सहित) 4.76 प्रतिशत हालेज प्रभारों की वसूली को स्टॉक के अनुरक्षण की लागत के लिए अलग रखा जाना था।

दमरे में निर्धारित प्रक्रिया के अनुपालन में विफलता के मामले के परिणामस्वरूप दमरे के सिकंदराबाद मण्डल में रायनपाडा में ₹ 13.31 करोड़ तक के अनुरक्षण प्रभारों की कम उगाही हुई जिसे फरवरी 2014 में लेखापरीक्षा में उठाया गया था। राशि की वसूली मार्च 2016 तक नहीं हुई थी।

2.2.4.5 ईजनों जिन्हें खाली समय में संलग्न/जारी नहीं किया गया था के अवरोधन प्रभारों का उद्ग्रहण न होना

रियायती करार के पैरा 6.3.2 में प्रावधान है कि साइडिंग मालिक के कारण खाली समय से अधिक ईजन के अवरोधन के परिणामस्वरूप प्रति घंटा ईजन उपयोग

⁷² पूतरे, पूमरे पूरे, उमरे, उपूरे, उरे, उपरे, दमरे, दरे, दपरे, पमरे एवं परे

⁷³ फ्लैट का संदर्भ बेस और बोगी से है जिनपर कंटेनर रखे जाते हैं।

की लागत में वृद्धि होगी जिसकी वसूली सीटीओ से की जाएगी। अवरोधन प्रभारों को समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दरों पर अनुमत समय से आगे की अवरोधन की अवधि के लिए लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने 121 चयनित टर्मिनलों पर इंजनों के अवरोधन की स्थिति की समीक्षा की और पाया कि उमरे, उसीरे, उरे, उपरे और दपरे में सात टर्मिनलों में इंजनों के अवरोधन के मामले पाए जिन्हें दो घंटों के खाली समय में संलग्न या जारी नहीं किया गया था। इन मामलों में, आवश्यक अवरोधन प्रभारों की वसूली या तो नहीं की गई या कम की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, इन रेलवे को अवरोधन प्रभारों को न लगाने/कम लगाने के कारण ₹ 2.80 करोड़ की हानि हुई जैसा नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका 2.16 - 2012-13 से 2015-16 के दौरान इंजनों के संबंध में अवरोधन प्रभार न लगाना				
क्षेत्रीय रेलवे	प्रभावित टर्मिनल	देय अवरोधन प्रभार (₹)	वसूल किए गए अवरोधन प्रभार (₹)	कम प्रभार (₹)
उमरे	1 (आईसीडीडी)	8940930	0	8940930
उसीरे	1 (अमिनगांव)	265603	0	265603
उरे	(डीडीएल, एएचएच)	17075776	0	17075776
उपरे	(2) एमडीआरवी, जीओटीएन	609750	172800	436950
दपरे	1 (आईसीडीडब्ल्यू)	1381715	0	1381715
कुल	07	28357994	172800	28016754
				₹ 2.80 करोड़

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से एकत्रित विवरण

तथापि, साइडिंग मालिकों से अवरोधन प्रभारों की कम वसूली के कारण अभिलिखित नहीं पाये गए। 11 क्षेत्रीय रेलवे⁷⁴ में बाकी टर्मिनलों में, साइडिंग मालिकों की ओर से खाली समय से आगे (दो घंटे) इंजनों के ऐसे अवरोधन का कोई मामला नहीं पाया गया।

2.2.4.6 कंटेनर साइडिंग में लगाए गए रेलवे स्टाफ के वेतन के गैर समायोजन के कारण हानि

रेल मंत्रालय द्वारा जारी 2009 के दर परिपत्र सं. 45 में प्रावधान है कि दस्तावेजीकरण कार्य, आरआर जारी करने इत्यादि के लिए सीआरटी/आईसीडी में

⁷⁴उमरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उपूरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, पमरे और परे

नियुक्त रेलवे स्टाफ की लागत सीटीओज द्वारा वहन की जानी थी और इसे पृथक रूप से प्रभारित किया जाएगा।

उन टर्मिनलों पर जहां रेलवे स्टाफ नियुक्त किया गया था स्टाफ लागत की वसूली की स्थिति की जांच की गई और निम्नलिखित पाया गया था:

- 1) पांच क्षेत्रीय रेलवे⁷⁵ में 36 टर्मिनलों में 61 रेलवे स्टाफ तैनात थे। 31 मार्च 2016 तक 2012-13 से 2015-16 की अवधि के लिए स्टाफ लागत के रूप में वसूली हेतु देय ₹ 22.46 करोड़ की राशि के प्रति केवल ₹ 6.47 करोड़ की वसूली की गई थी, जिसमें से ₹15.99 करोड़ बकाया था।
- 2) पांच क्षेत्रीय रेलवे⁷⁶ में, समीक्षा की अवधि के दौरान 21 टर्मिनलों पर तैनात 54 रेलवे स्टाफ के संबंध में ₹ 11.95 करोड़ की स्टाफ लागत की वसूली नहीं की गई थी।

2.2.4.7 स्टेबलिंग प्रभार न लगाने के कारण हानि

2006 के आरसी 97 की शर्तों के अनुसार कंटेनर संचालक के कारण किसी कारणवश चार घंटे से अधिक हाने पर जैसे (i) पार्टी ऐसे स्टाक को अपनी साइडिंग पर प्राप्त कर सके (ii) पार्टी ऐसे स्टाक को अपनी साइडिंग में स्वीकार करने से मना कर दे तो रेलवे ट्रेक पर कंटेनर संचालक के चल स्टाक की स्टेबलिंग पर स्टेबलिंग प्रभार उदग्रहणिय है। स्टेबलिंग प्रभार चार घंटे से अधिक अवरोधन पर प्रति वैगन ₹ 300 की दर से प्रति घंटा या दिन के भाग पर उदग्रहणिय है। 1 अप्रैल 2013⁷⁷ से इन प्रभारों को बढ़ा कर ₹ 500 प्रति वैगन प्रति दिन या आगमन से हटाने के समय से दिन के भाग पर कर दिया गया है। चयनित सीआरटीएस/आईसीडी पर स्टेबलिंग प्रभारों के उदग्रहण की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

1. 11 क्षेत्रीय रेलवे⁷⁸ के 35 टर्मिनलों पर समीक्षा अवधि के दौरान ₹ 77.02 करोड़ के स्टेबलिंग प्रभार वसूली योग्य थे। इनमें से ₹ 58.07 करोड़ वास्तव में वसूले गए थे, आठ क्षेत्रीय रेलवे⁷⁹ के संबंध में ₹ 18.95 करोड़ का बकाया रह गया था। मार्च 2016 तक, वसूले जाने वाले ₹ 18.95 करोड़ के कुल

⁷⁵मरे, पूतरे, उमरे, एनएफ और उरे

⁷⁶पूरे, उसीरे, उरे, दपूरे और दरे

⁷⁷ 2013 का दर परिपत्र 5

⁷⁸मरे, पूतरे, पूरे, उमरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और परे

⁷⁹ मरे, पूतरे, उमरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे और परे

स्टेबलिंग प्रभारों में से केवल उरे और दपूरे में ₹ 17.72 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी।

2. पांच क्षेत्रीय रेलवे⁸⁰ में कोई स्टेबलिंग प्रभार देय नहीं था।

2.2.4.8 कंटेनर ट्रेन संचालको से भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली

नियमों के अनुसार⁸¹ किराए पर दी गई भूमि के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत की दर से प्रभार उदग्रहणिय है, जो समान रूप से कोन्कोर और अन्य सीटीओज़ पर लागू है। बाहरी लोगों को किराए पर दी गई भूमि के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क की दर सात प्रतिशत की दर से भूमि के मूल्य के वार्षिक संशोधन के प्रावधान के साथ छः प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। इसके अलावा, 2008 में कोन्कोर को रेलवे भूमि की लाइसेंसिंग की नीति को संशोधित⁸² किया गया था, जिसके अनुसार कोन्कोर को रेलवे भूमि ट्वंटी फीट इक्वीटालेंट यूनिट (टीईयू) के आधार पर दी गई थी जबकि लगाया गया प्रभार ₹ 500 प्रति टीईयू के आधार पर था।

2010-11 से 2015-16 की अवधि के लिए चयनित कंटेनर टर्मिनलों के संबंध में लाइसेंस शुल्क से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

1. 11 क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, पूरे, उपूरे और परे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे) के 21 टर्मिनलों में 31 मार्च 2016 तक ₹ 41.17 करोड़ की राशि बकाया थी।
2. अधिकतर मामलों में बकाया का कारण बिलों को प्राथमिकता न देना बताया गया था। दो टर्मिनलों पर (उरे के जीडीजीएच और दपूमरे के सीएसआरपी), दो निजी संचालकों ने दर के निर्धारण में अन्तर के कारण लाइसेंस शुल्क जमा नहीं की थी।
3. पिछले आठ वर्षों से टीईयू आधार पर भूमि लाइसेंस शुल्क की दर में कोई संशोधन नहीं किया गया था और कोन्कोर पर ₹ 500 प्रति टीईयू पर लाइसेंस शुल्क उदग्रहण किया जाना जारी था।

भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन/उन्नयन में अनियमितता – उपरोक्त के अलावा विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में विस्तृत अध्ययन के दौरान भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन में निम्नलिखित अनियमितताएं भी पाई गई थी:

⁸⁰ पूमरे, उपूरे, पूसीरे, दपरे और पमरे

⁸¹ दिनांक 10.2.2005 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2005/एलएमएल/18/8

⁸² दिनांक 24-1-2008 का रेल मंत्रालय पत्र सं. 2001/एलएमएल/13/55

1. 14 जो रे (दपरे, उरे, पमरे, मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, उपरे, पूसीरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, एवं दरे) में कोन्कोर को दिए गए भूमि पट्टे से संबंधित भूमि लाइसेंस शुल्क के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि रेलवे प्रशासन द्वारा ₹ 500 प्रति टीईयू के लाइसेंस शुल्क की वार्षिक रूप से सात प्रतिशत तक संशोधन/वृद्धि नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप 2008-09 से 2015-16⁸³ की अवधि के लिए ₹ 156.85 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।
2. निर्देशों⁸⁴ के अनुसार अचल सम्पत्ति को किराए⁸⁵ पर देने से 12.36 प्रतिशत सेवा कर लगाया जाएगा। पांच क्षेत्रीय रेलवे (उपरे, उरे, उमरे, दपूरे और उसीरे) में भूमि लाइसेंस शुल्क के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि यद्यपि कोन्कोर द्वारा भूमि लाइसेंस शुल्क समय पर जमा करवाया गया था, अक्टूबर 2012 से मार्च 2015 की अवधि के लिए 12.36 प्रतिशत की दर से ₹ 14.59 करोड़ की राशि को भूमि लाइसेंस शुल्क के साथ एकत्रित नहीं किया गया था।
3. 29 अप्रैल 2005 को अमीनागांव (एएमजे) में पूसीरे प्रशासन द्वारा कोन्कोर को 19.89 एकड़ की रेलवे भूमि का प्लॉट किराए पर दिया गया था। रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेश के अनुसार, लाइसेंस शुल्क की वसूली हैंडल (इनवर्ड एवं आउटवर्ड) किए गए टीईयू की संख्या पर आधारित होनी थी। लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि आईसीडी/एएमजे में इनवर्ड टीईयू की संख्या के रिकार्ड का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था। रेलवे और कोन्कोर के बीच ठेका करार के पैरा 3.2 के अनुसार किसी अवधि के दौरान (इनवर्ड एवं आउटवर्ड) हैंडल किए गए टीईयू की कुल संख्या रेलवे के परिचालन/वाणिज्यिक विभाग द्वारा प्रमाणित की जाएगी। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा ऐसा कोई प्रमाणीकरण नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप कोन्कोर से भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली कोन्कोर प्राधिकरण द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों (इनवर्ड एवं आउटवर्ड हैंडल किए गए

⁸³ नौ जो रे (दपरे, पमरे, मरे, पूतरे, उपूरे, उपरे, दमरे, दपूरे और दपूमरे) में 2008-09 से 2015-16 की अवधि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन न होने के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि निकाली गई और बाकी पांच जोरे में (उरे, दरे, उसीरे, उमरे, एवं पूमरे) में इसकी गणना 2010-11 से 2015-16 के लिए की गई थी।

⁸⁴ दिनांक 28 सितम्बर 2012 के आरबी के पत्र सं. 2012/एलएमएल/25/15 का पैरा 2

⁸⁵ सेवा कर अधिनियम (वित्त अधिनियम 1994 का अध्याय V) की धारा 65बी में अचल सम्पत्ति को किराए पर देने को इस प्रकार परिभाषित किया गया था कि एक अचल सम्पत्ति में पूरी तरह या आंशिक रूप से प्रयोग या ऐसी सुविधा प्रवेश कब्जा या अनुमति या आने की जगह देना, उस अचल सम्पत्ति के अधिकार या नियंत्रण के हस्तांतरण के साथ या बिना और इसमें अचल सम्पत्ति के संबंध में किराए पर देना, पट्टे पर देना, लाइसेंसिंग या अन्य समान प्रबंधन शामिल हैं।

टीईयूज़) के आधार पर की गई थी और रेलवे द्वारा राशि की सटीकता के सत्यापन की कोई गुंजाइश नहीं थी।

2.2.5 कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की निगरानी के लिए तंत्र की समीक्षा

भारतीय रेल में मालभाड़ा संचालन और सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के प्रारंभ होने के बाद कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की निगरानी रोक प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) के माध्यम से की जाती है जिससे मैनुअल निगरानी की गुंजाइश काफी कम हो गई थी।

यह पाया गया कि एफओआईएस में कंटेनर यातायात से संबंधित डाटा⁸⁶ प्राप्त करने के लिए प्रावधान उसी तरीके से उपलब्ध था जैसे माल यातायात के अन्य प्रकार के डाटा के लिए था। आगे यह पाया गया कि माल यातायात/ट्रेन संचालन के लिए एफओआईएस (रेलवे प्रयोक्ताओं की आवश्यकताओं के अनुसार) द्वारा विभिन्न प्रकार की रिपोर्टों का सृजन किया जाता है।

एफओआईएस (मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली) के टीएमएस (टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली) पर उपलब्ध कंटेनर यातायात से संबंधित रिटर्न या डाटा की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

1. प्रत्येक साइडिंग/सीआरटी के आउटवर्ड कंटेनर रैकों के लिए एफओआईएस पर केवल पिछले 35 दिनों का विवरण उपलब्ध था।
2. कंटेनरों की संख्या वस्तु का नाम, कंटेनर का प्रकार और लोडिड भार एफओआईएस रिटर्न/प्रतिवेदन पर उपलब्ध नहीं था।
3. “ई-भुगतान” के बजाय शीर्षक “प्रभार” के तहत ई-भुगतान के विवरण का उल्लेख किया गया था।
4. टीएमएस पर रेलवे के इन मोशन भरतौलकों पर कंटेनरों के वजन से संबंधित किसी क्षेत्र के कंटेनर साइडिंग में संबंधित भरतौल का कोई विवरण उपलब्ध नहीं था।

सभी क्षेत्रीय रेलवे में निगरानी तंत्र से संबंधित पहलुओं की भी समीक्षा की गई थी और अपर्याप्त आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के निम्नलिखित मामले पाए गए थे:

⁸⁶ विवरण जैसे रोक/कंसिस्ट फार्मेशन, उदगम/गंतव्य विवरण, स्थान नियोजन विवरण, मांग/प्रेषण नोट, वस्तु विवरण (कंटेनर), कंटेनर लोडिंग, विलम्ब शुल्क की गणना, आरआर सृजन/मालभाड़ा गणना, ईजन संयोजन/वियोजन, बीपीसी विवरण, ट्रेन आदेश/प्रस्थान, ट्रेन आगमन/समाप्ति, वैगन कंसिस्ट जांच, उतराई, डब्ल्यूटीआर विवरण, सुपुर्दगी, हटाव, घाट शुल्क इत्यादि।

- i. अप्रैल 2012 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान उत्तरी रेलवे में आईओसीडी और टीआईसीडी साइडिंग के बकाया डेबिट से संबंधित रिटर्न लेखा कार्यालय/मुख्यालय कार्यालय में नहीं भेजे गए थे। इसी प्रकार उसीरे में, समीक्षा अवधि के दौरान अगथोरी स्टेशन या कोनकोर पर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय/एमएलजी से कोई रिटर्न/सूचना प्राप्त नहीं हुई थी। इसके अलावा कोनकोर द्वारा दत्त हालेज प्रभारों की सटीकता सुनिश्चित करने के लिए रेलवे यातायात लेखा प्राधिकारी द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।
- ii. उरे में, समीक्षा की अवधि के दौरान आईसीओडी साइडिंग पर और जनवरी 2015 से आईसीएमबी साइडिंग पर स्टेबलिंग प्रभारों का भुगतान नहीं किया गया था या मासिक तुलन पत्र में नहीं दर्शाया गया था और तुलन पत्र में उल्लेख किए बिना, ट्रेफिक लेखा कार्यालय द्वारा इन प्रभारों की वसूली पर उचित निगरानी नहीं रखी जा सकी। यातायात लेखा कार्यालय ने इन चूकों के बारे में कभी नहीं बताया। दपूमेरे में स्टेबलिंग प्रभारों को विलंब शुल्क के बजाय माल शेड में लिया गया था।
- iii. कंटेनर परिचालन और उसकी वसूली के लिए उरे में, भारतीय रेल के स्वामित्व वाली ब्रेक वैनों के आवंटन की मॉनीटरिंग न तो चार टर्मिनलों (टीआईसीडी, आईसीओडी, आईसीएमबी एवं डीडीएल) पर तैनात माल स्टाफ द्वारा लेखा कार्यालय प्राधिकारियों द्वारा की गई थी। उत्तर रेलवे में चयनित आईसीडी में तैनात माल स्टाफ को पता नहीं था कि इन प्रभारों की वसूली नहीं की गई थी।
- iv. पूतरे ने सीआरटी/साइडिंग/माल शैड से कंटेनर परिचालन को मॉनिटर करने के लिए मॉनीटरिंग तंत्र को सही किया। उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/मालभाड़ा सेवाएं के व्यक्तिगत पर्यवेक्षक के तहत एक पदनामित अनुभाग पूतरे से कंटेनर यातायात उदगम की मॉनीटरिंग का प्रभारी है। इसके अलावा, लेखा यातायात इंस्पेक्टर और वाणिज्यिक इंस्पेक्टर को कंटेनर यातायात के परिवहन में की गई अनियमितता, यदि कोई हो तो का पता लगाने के लिए लगाया गया है।
- v. मरे, उपरे, दपरे और दरे में, कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मॉनीटरिंग के लिए कोई विशिष्ट तंत्र नहीं था।

2.2.6 निष्कर्ष

निजी संचालकों द्वारा कंटेनर परिचालन को बढ़ावा देने का प्रमुख उद्देश्य, विविध और खुदरा यातायात का भार निजी संचालकों पर छोड़ना था जो कि रेलवे स्वयं वहन नहीं करना चाहती थी और अपने यातायात के हिस्से को रोक लोड के द्वारा बढ़ाना चाहती थी और परिचालनात्मक क्षमता में सुधार लाना चाहती थी। निजी कंटेनरों (कोन्कोर सहित) के माध्यम से ले जाने वाले कंटेनर ट्रेफिक ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान लगभग 4.57 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर्ज की। किन्तु भारतीय रेल द्वारा अपने विजन दस्तावेज 2020 में परिकल्पित 2020 तक 210 मिलियन टन का लक्ष्य प्राप्त करने की संभावना दूरस्थ प्रतीत होती है क्योंकि 2015-16 के अन्त तक इन सीटीओज़ द्वारा लोडेड कंटेनर ट्रेफिक 46.18 मिलियन टन था।

सीटीओज़ को आंवटित ब्रेक वैन की वसूली का विवरण और उससे प्राप्त किराया प्रभार रिकार्ड में नहीं पाए जाए थे। इसके अलावा, विभिन्न अन्य प्रभार जैसे शंटिंग प्रभार, खाली समय छूट से आगे रोकों के अवरोधन के लिए प्रभार, स्टेबलिंग प्रभार और भूमि लाइसेंस शुल्क, जो सीटीओज़ से वसूली योग्य थे को पूरी तरह वसूला नहीं गया था। विभिन्न सीआरटी/आईसीडी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की स्टाफ लागत की वसूली का तंत्र प्रभावी नहीं था। मरे, उपरे, दपरे और दरे में कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मानीटरिंग के लिए कोई विशिष्ट तंत्र नहीं था।

2.2.7 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि

1. भारतीय रेल को उन मामलों में जहां निजी पार्टियां बिना किसी औपचारिक करार के कंटेनर ट्रेनों का संचालन कर रही थी, कंटेनर ट्रेन संचालको को कंटेनर ट्रेनों को चलाने देने के लिए मानक करार करने पर विचार करना चाहिए।
2. भारतीय रेल को एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण तंत्र बनाने की आवश्यकता है ताकि कंटेनर ट्रेन संचालकों से देय विभिन्न प्रभारों की वसूली सुनिश्चित हो सके।
3. भारतीय रेल कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मानीटरिंग के लिए प्रभावी तंत्र बना सकता है ताकि परिचालन की सामायिकता सुनिश्चित की जा सके और निजी कंटेनर संचालको से अधिक कारोबार किया जा सके।

4. निजी पार्टियों द्वारा कंटेनर संचालनों में भारतीय रेल के संरचनात्मक ढांचे और निजी क्षेत्र (कंटेनर लक्षित) की संबंधित मजबूती के कारण वृद्धि की संभावना है। इसलिए भारतीय रेल को कंटेनर परिचालन के सुरक्षित और सुगम संचालन के लिए रुकावटों की पहचान करनी चाहिए और इन रुकावटों को हटाने के लिए उचित उपाय करने चाहिए।

2.3 पूर्वोत्तर सीमान्त: धरोहर के रूप में अविवेकपूर्व तरीके से चयनित भाग रेलवे (पूसीरे): के संरक्षण और तदनुसार निर्णय को वापिस लेने में अनावश्यक व्यय

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में दो खंडों को पर्यटन के लिए उनकी संभावना का निर्धारण/उनकी ऐतिहासिक महत्ता का निर्धारण किए बिना धरोहर के रूप में उनके संरक्षण के अविवेकपूर्व निर्णय के कारण उनके संरक्षण/विखण्डन पर ₹27.33 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ।

रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे के सभी महाप्रबंधकों को धरोहर संरचनाओं के संरक्षण के लिए दिशानिर्देश जारी किए थे (अप्रैल 1999)। प्रारंभ में क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित सूचना के आधार पर, 32 भवनों/परिसीमाओं और 11 पुलों को धरोहर संरचनाओं के रूप में पहचाना गया था। इस सूची से किसी नए मद को जोड़ने और/या घटाने पर धरोहर समिति⁸⁷ द्वारा विचार के बाद मूल्यांकन के आधार पर निर्णय लिया जाना था। ऐतिहासिक महत्ता/धरोहर/पर्यटन की दृष्टि से उनकी व्यवहार्यता के निर्धारण के बिना हेरिटेज लाइन के संरक्षण के दो मामले पाए गए, जहां पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन ने ₹27.33 करोड़ का निष्फल व्यय किया।

क. पूसीरे प्रशासन की पहल पर रेलवे बोर्ड ने (सितम्बर 2008) धरोहर/पर्यटन के लिए मेहुर-हरगाजाओं (मीटर गेज) भाग के संरक्षण का अनुमोदन दिया। ₹21.72 करोड़ की लागत पर कार्य का वित्तीय अनुमोदन 2008 में उसके प्रशासनिक अनुमोदन से चार वर्षों के बाद प्रदान किया गया था। सितम्बर 2014 तक परियोजना के संरक्षण पर ₹8.01 करोड़ का व्यय किया गया था।

पूसीरे प्रशासन ने अपनी पूर्व स्थिति को रद्द किया (अप्रैल 2014) और रेलवे बोर्ड को इस आधार पर मेहुर-हरगाजाओं भाग को धरोहर/पर्यटन के रूप में रखने के निर्णय पर दोबारा विचार करने का आग्रह किया कि उस भाग पर निरन्तर उल्लंघन (ब्रीच) हो रहा है तथा उसके पुनः निर्माण के लिए काफी व्यय अपेक्षित

⁸⁷ रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे के अधिकारियों, जनता के प्रतिनिधियों, जो धरोहर के संरक्षण के क्षेत्र में कार्य कर रहे हैं, वह व्यक्ति जो धरोहरों के संरक्षण में रूची लेते हैं की एक समिति का गठन।

होगा। यह भी कहा गया कि उस क्षेत्र में कोई पर्यटन गतिविधि नहीं है और भारत के मानचित्र पर पर्यटन के अन्तर्गत उसे कोई जगह नहीं दी गई है। तदनुसार रेलवे बोर्ड ने धरोहर खंड के संरक्षण के प्रस्ताव को छोड़ने का निर्णय लिया और सितम्बर 2014 में अन्ततः कार्य बंद कर दिया गया।

असम सरकार के मुख्य सचिव ने पूसीरे के महाप्रबंधक (जीएम) को स्थल के संरक्षण के लिए लिखा (अक्टूबर 2014)। उसी महीने में सदस्य, पूर्वोत्तर परिषद और एमएलए एवं एसटीसी अध्यक्ष ने भी रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को धरोहर के रूप में उक्त भाग के संरक्षण के लिए आवश्यक कदम उठाने के लिए लिखा। कार्यकारी निदेशक (ईडी) धरोहर ने जीएम, एमएफआर को निर्णय वापिस लेने से पूर्व हितधारकों के साथ वार्ता करने को कहा (नवम्बर 2014)। अपर म.प्र. पूसीरे ने ईडी हेरिटेज को बताया कि यद्यपि असम सरकार, असम पर्यटन विकास निगम और आईआरसीटीसी के साथ बातचीत हुई थी किन्तु लागत के वहन के लिए कोई वचनबद्धता प्राप्त नहीं हुई थी।

हालांकि अन्य हितधारकों के साथ परामर्श का मामला प्रगति पर था, पूसीरे प्रशासन ने भाग को विखण्डित कर दिया और मार्च और जुलाई 2015 में ₹ 4.19 करोड़ के दो ठेका करार निष्पादित किए जिसके प्रति अक्टूबर 2016 तक विखण्डन पर ₹ 3.17 करोड़ का व्यय किया गया था। यह पाया गया कि संरचना को विखण्डित करने के बावजूद, पूसीरे प्रशासन ने असम सरकार से परियोजना की पूंजीगत लागत की पूरी क्षतिपूर्ति मांगी (जनवरी 2016)। इस संबंध में राज्य सरकार से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी।

अतः उक्त भाग का हेरिटेज/पर्यटन के रूप में संरक्षण का निर्णय, हितधारकों⁸⁸ के साथ परामर्श द्वारा व्यवहार्यता का पता लगाए बिना लेना अच्छा निर्णय नहीं था। संरक्षण कार्य का प्रारंभ और बाद में परियोजना को छोड़ने के परिणामस्वरूप ₹ 11.18 करोड़⁸⁹ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला नवम्बर 2015 में पूसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। यह उत्तर दिया गया कि हेरिटेज कार्य पर व्यय मुख्य रूप से लकड़ी के पुल स्लीपर को स्टील चैनल स्लीपर (दोहरा गेज) में प्रतिस्थापित करने के लिए किया गया था और इसे भविष्य में बीजी भाग में पुनः उपयोग किया जाएगा और निवेशन की मजदूरी लागत ही केवल हानि थी। तथापि, तथ्य यह है कि केवल पांच प्रतिशत

⁸⁸ वर्ष 1999 में रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों द्वारा अपेक्षित

⁸⁹ परियोजना पर ₹ 8.01 करोड़ और विखण्डन पर ₹ 3.17 करोड़

स्टील चैनल स्लीपरों का प्रतिस्थापन दोहरे गेज में किया गया था जिसे भविष्य में बीजी भाग में उपयोग किया जा सकता था।

अतः हेरिटेज/पर्यटन के महत्व पर विचार किए बिना भाग के संरक्षण कार्य के निर्णय और बाद में परियोजना को वापिस लेने, विशेष रूप से जब हितधारकों के साथ बातचीत चल रही थी, के परिणामस्वरूप ₹ 11.18 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

ख. जुलाई 2008 में, रेलवे बोर्ड द्वारा अलुआबारी सड़क से सिलिगुडी (76 कि.मी.) एमजी ट्रेक के गेज परिवर्तन (जीसी) कार्य का अनुमोदन दिया गया था। पूसीरे प्रशासन के अनुरोध पर, रेलवे बोर्ड ने सिलिगुडी से बाग डोगरा (9.7 कि.मी.) मीटर गेज (एमजी) ट्रेक को हेरिटेज (अलुआबारी सड़क से सिलिगुडी भाग में आने वाला) के रूप में या तो गॉटलेटेड⁹⁰ ट्रेक या पृथक संरेखण कर संरक्षण करने का अनुमोदन दिया। पूसीरे प्रशासन का 8.05 कि.मी. के भाग, जिसमें से कुल 9.7 कि.मी. को बीजी और एमजी लाइनों को गॉटलेटेड ट्रेक के रूप में और बाकी को पृथक बीजी और एमजी लाइनों के साथ परिवर्तन के प्रस्ताव को मई 2010 में रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 16.15 करोड़ की लागत पर अनुमोदित किया गया था। आलुआबारी से सिलिगुडी तक मेटिरियल आशोधन से एमजी के गेज परिवर्तन (जीसी) कार्य के रूप में परियोजना की लागत को ₹ 272.11 करोड़ तक बढ़ा दिया गया था जिसे बाद में ₹ 435.87 करोड़ तक संशोधित (नवम्बर 2011) किया गया था।

अलुआबारी सड़क से सिलिगुडी तक एमजी ट्रेक का गेज परिवर्तन (जीसी) कार्य पूरा हो गया है और परियोजना यातायात के लिए खोल दी गई है। मार्च 2016 तक पूरी परियोजना पर ₹ 435.57 करोड़ का व्यय किया जा चुका था। गॉटलटिड ट्रेक की सामग्री संशोधन की लागत संशोधित आकलन में अलग से नहीं दर्शायी गई थी और अतः धरोहर कार्य के वास्तविक व्यय का पता नहीं लग सका। जबकि प्रारंभिक संस्वीकृत आंकलन राशि व्यय की जा चुकी थी, हेरिटेज लाइन के संरक्षण पर किया गया व्यय ₹ 16.15 करोड़ होगा। इसके अलावा, उपरोक्त हेरिटेज लाइन पर चलाने के लिए एक रेल बस की अधिप्राप्ति और परिवहन पर ₹ 24 लाख का व्यय किया गया था। पूसीरे ने स्थानांतरण आधार पर परे से एक और रेल बस प्राप्त की।

⁹⁰ एक प्रबंधन जिसमें रेलवे ट्रेक एक एकल ट्रेक पर समानांतर चलता है और वह इस प्रकार अन्तर्वधन/अतिव्याप्त होता है कि केवल एक समय में एक ही रेल पट्टी का उपयोग हो सकता है।

70 व्यक्तियों⁹¹ की क्षमता की दो रेल बसें 19 जुलाई 2011 में सिलीगुड़ी से बागडोगरा लाइन (से और को) पर परिचालन में थी। फरवरी 2012 और दिसम्बर 2012 के बीच, दो रेल बसों की सेवाएं स्थगित कर दी गई थी। तदन्तर, मई 2013 में साप्ताहिक आधार पर एक रेल बस की सेवा दोबारा प्रारंभ की गई थी ताकि सांस्कृतिक धरोहर का अस्तित्व में रखा जा सके और ट्रेक और इंजन का अनुरक्षण किया जा सके। इस सेवा को भी दिसम्बर 2015 में यात्रियों की खराब प्रतिक्रिया के कारण रद्द करना पड़ा। 2011 में इसके प्रारंभ से, यह रेल बसे टिकट बिक्री के माध्यम से ₹ 27,778 अर्जित कर सकती थी। इसके अलावा, गॉटलेटेड ट्रेक में डायमंड क्रॉसिंग⁹² होने के कारण, गति अवरोध लगाया गया था, जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त ईंधन उपभोग और अन्य लागतों के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

मार्च 2016 में मामला पूसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। मंडल रेल प्रशासन ने उत्तर दिया कि कार्य रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार किया गया था।

अतः हेरिटेज उद्देश्य के लिए एमजी ट्रेक रखने का पूसीरे प्रशासन को निर्णय किसी तकनीकी या संभावित अर्जन या पर्यटन के महत्व के विशेषणात्मक अध्ययन पर आधारित नहीं था। अतः मांग को हेरिटेज के रूप में विकसित करने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 16.15 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड को दिसम्बर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

2.4 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): शंटिंग प्रभागों के लिए बिलों को प्राथमिकता न देना

पूमरे प्रशासन ने धनबाद डिविजन के बीना कोल साइडिंग के साइडिंग परिसर में शंटिंग कार्य के लिए रेलवे इंजन के उपयोग रेलवे बोर्ड के परिपत्र (फरवरी 2009) के अनुसार शंटिंग प्रभागों के बिलों को प्राथमिकता नहीं दी जिसके परिणामस्वरूप जनवरी 2010 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान ₹ 24.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

⁹¹ 50 बैठने और 20 खड़े

⁹² डायमंड क्रॉसिंग एक बिन्दु है जहां दो रेलवे लाइने एक दूसरे को क्रॉस करती हैं और क्रॉसिंग बिन्दु पर डायमंड का आकार बनाती हैं।

रोलिंग स्टॉक के उपयोग में सुधार और मालभाड़ा ट्रेनों की उसकी साइडिंगों/टर्मिनलों से सामयिक निकासी के लिए रेलवे बोर्ड ने ईजन आन लोड (ईओएल) योजना प्रारंभ की (जुलाई 2004)। अन्य बातों के साथ-साथ योजना में कहा गया है कि

- ईओएल परिचालन के अन्तर्गत ट्रेन ईजन साइडिंग में लोडिंग और अनलोडिंग परिचालन के दौरान और रेलवे की ओर से प्रतीक्षा हेतु उपलब्ध रहेगा ताकि लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के पूर्व होने के बाद गाड़ी तुरन्त कार्य करने लगे।
- साइडिंग धारकों को क्षेत्रीय रेल प्रशासन के साथ एक करार के तहत ईओएल परिचालन के लिए विकल्प देना आवश्यक होगा।
- ईओएल सुविधा के साथ कोयला साइडिंग में मशीनीकृत लोडिंग के लिए अनुमत, फ्री टाइम तीन घंटे⁹³ होगा और कोई शंटिंग प्रभार उद्ग्रहण नहीं होगा।

पूमरे के धनबाद मण्डल में बीना कोल साइडिंग के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बीना प्राइवेट साइडिंग और पूमरे प्रशासन के बीच ईओएल के लिए कोई करार नहीं किया गया था, तो भी डीजल ईजन रेकों के साथ उसी स्थिति पर रहा जबकि वैगनों की मशीनीकृत लोडिंग की जा रही थी।

चूँकि, ईओएल योजना इस साइडिंग पर लागू नहीं थी, रेलवे की ओर से साइडिंग में लोडिंग/अनलोडिंग कार्य के लिए डीजल ईजन के उपयोग सही नहीं था और शंटिंग प्रभार⁹⁴ उद्ग्रहणिय होने चाहिए थे। यह पाया गया कि यद्यपि बीना कोल साइडिंग में लोडिंग की पूरी प्रक्रिया के दौरान डीजल ईजन जुड़ा रहा साइडिंग मालिक के प्रति पूमरे प्रशासन द्वारा कोई शंटिंग प्रभार के लिए कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया।

जैसा कि लेखापरीक्षा में पाया गया था, पूमरे प्रशासन ने जनवरी 2010 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान बीना कोल साइडिंग में 6287 रेको के संबंध में 29532 घंटों के लिए लोड सहित डीजल ईजन की आपूर्ति की थी जिसके लिए

⁹³ 2004 का दर परिपत्र सं.21, 2012 का दर परिपत्र सं. 23

⁹⁴ रेलवे बोर्ड के निर्देशों (06 फरवरी 2009) में स्पष्ट है कि साइडिंग में शंटिंग परिचालन के लिए रेलवे ईजन के उपयोग के लिए शंटिंग प्रभार उद्ग्रहणित हैं; इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि क्या साइडिंग दूरी आधार या अन्यथा मालभाड़ा प्रभारित करने के लिए अधिसूचित है।

साइडिंग मालिक से ₹ 24.28 करोड़⁹⁵ का कुल शंटिंग प्रभार उद्ग्रहणिय था। लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में मण्डल प्रशासन घनबाद ने कहा (नवम्बर 2016) कि कोल साइडिंग पर यंत्रीकृत लोडिंग के लिए अनुमत फ्री टाइम 2005 के दर परिपत्र 74 और 2006 के 97 के अनुसार थे जिनमें मंत्रीकृत लोडिंग के लिए पांच घंटे के फ्री टाइम का प्रावधान था। इससे पता चलता है कि साइडिंग ईओएल योजना के अन्तर्गत नहीं थी और साइडिंग प्रभार लगाया और वसूला जाना चाहिए था।

अतः पूंरे प्रशासन का रेलवे बोर्ड के परिपत्र (फरवरी 2009) के अनुसार साइडिंग परिसरों में शंटिंग कार्य के लिए रेलवे इंजन के उपयोग के लिए शंटिंग प्रभारों के बिल को प्राथमिकता देने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 24.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के नवम्बर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2017)।

2.5 उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे (उमरे और दमरे): यात्रियों से सुपरफॉस्ट अधिभार का अनियमित उद्ग्रहण और संग्रहण

उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे ने सुपरफॉस्ट ट्रेनों की सुविधा प्रदान किए बिना यात्रियों से सुपरफॉस्ट अधिभार के कारण ₹ 11.17 करोड़ का उद्ग्रहण और संग्रहण किया।

रेलवे बोर्ड के 2006 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 105 की शर्तों में अनुपूरक प्रभार (अर्थात् सुपरफॉस्ट अधिभार) लगाने के उद्देश्य से ट्रेनों की औसत गति मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपरफॉस्ट घोषित करने के लिए एकल मानदण्ड है। ट्रेनों को "सुपरफॉस्ट" ट्रेन के रूप में घोषित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा ब्रोड गेज ट्रेनों के लिए औसत गति 55 किमी. प्रति घंटा और मीटर गेज ट्रेन के लिए 45 किमी. प्रति घंटा या उससे अधिक निर्धारित की गई है। औसत गति की गणना कुल यात्रा समय द्वारा अन्त से अन्त दूरी को बांट कर की जाती है। औसत गति मानदण्ड ट्रेन की एक विशिष्ट जोड़ी के लिए दोनों ऊपर और नीचे की दिशाओं में संतुष्ट होना आवश्यक है। क्षेत्रीय रेलवे ट्रेन को सुपरफॉस्ट ट्रेन के रूप में घोषित करने में सशक्त हैं जब वह अपेक्षित गति मानदण्ड को पूरा करेगा।

⁹⁵ शंटिंग प्रभारों की गणना समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत के आधार पर की जाती है।

अपवाद के रूप में, केवल हावड़ा-कालका मेल को दिल्ली और हावड़ा के बीच सुपरफॉस्ट ट्रेन के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

सुपरफॉस्ट अधिभार रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित किए जाते हैं। सुपरफॉस्ट अधिभारों को संशोधित करते समय, रेलवे बोर्ड ने कोचों की विभिन्न श्रेणियों के लिए सुपरफॉस्ट अधिभार सामान्य/दूसरी श्रेणी, स्लीपर श्रेणी, एसी (चेयरकार, एसी-3-टीयर, प्रथम श्रेणी, एसी-2-टीयर) और एसी प्रथम/एक्सिक्यूटिव श्रेणी के लिए क्रमशः ₹ 15, ₹ 30, ₹ 45 और ₹ 75 निर्धारित किए, जो 1 अप्रैल 2013 से लागू थे। यात्रा की दूरी कितनी भी हो, सुपरफॉस्ट अधिभार प्रत्येक यात्रा के लिए लागू होते हैं।

लेखापरीक्षा ने उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे में नमूना जांच की और 2013-14 से 2015-16 के दौरान सुपरफॉस्ट ट्रेनों के समयपालन पर डाटा का अध्ययन किया। एकीकृत कोच प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) से संगृहित डाटा से 11 सुपरफॉस्ट ट्रेनों (उत्तर मध्य रेलवे की 36 सुपरफॉस्ट ट्रेनों में से) और 10 सुपरफॉस्ट ट्रेनों (दक्षिण मध्य रेलवे की 70 सुपरफॉस्ट ट्रेनों में से) के चलने की स्थिति की जांच की गई।

अनुलग्नक 2.13

अध्ययन से निम्नलिखित का पता चला:

1. 21 सुपरफॉस्ट ट्रेने (उमरे और दमरे में समीक्षा के लिए चयनित) अपने परिचालन/चलने के दिन से अपने गंतव्य स्टेशन पर 13.48 प्रतिशत और 95.17 प्रतिशत दिन देरी से पहुँची।
2. इन सुपरफॉस्ट ट्रेनों के ट्रेन परिचालन के 16,804 दिनों में से, ट्रेने अपने गंतव्य स्टेशनों पर 5,599 दिन (ट्रेन परिचालन के कुल दिनों का 33.32 प्रतिशत) देरी से पहुँची।
3. 5,599 दिनों में से, जब ट्रेने देरी से पहुँची, सुपरफॉस्ट ट्रेनों ने 3,000 बार 55 किमी. प्रति घंटा की औसत गति का मानदण्ड पूरा नहीं किया (कुल विलम्बित ट्रेनों का 53.58 प्रतिशत)।
4. लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई 21 ट्रेनों में से, 11 ट्रेने (उमरे में चार ट्रेने और दमरे में सात ट्रेने) अपने चलने के 30 प्रतिशत से अधिक दिनों में विलम्बित हुई थी। कोलकाता आगरा कैंट एक्सप्रेस गाड़ी सं. 12319 और जयपुर-इलाहाबाद एक्सप्रेस-12404 अपने गंतव्य पर क्रमशः 95 प्रतिशत और 68 प्रतिशत बार देरी से पहुँची।

5. लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई 21 ट्रेनों में से 10 ट्रेने (उमरे में सात ट्रेने और दमरे में तीन ट्रेने) अपने चलने के 30 प्रतिशत से कम विलम्बित थी। शताब्दी एक्सप्रेस-ट्रेन सं. 12034 और कानपुर बांद्रा एक्सप्रेस 22444 क्रमशः 25 प्रतिशत और 24 प्रतिशत बार विलम्बित हुई थी।

ट्रेन संयोजन (कोचों की विभिन्न श्रेणियों की संख्या और बैठने की क्षमता) के आधार पर उमरे और दमरे प्रशासन ने 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान उन दिनों पर जहां इन 21 ट्रेनों ने 'सुपरफास्ट' ट्रेन के लिए औसत स्पीड प्राप्त नहीं की थी, किन्तु यात्रियों से सुपरफास्ट अधिभार का उद्ग्रहण और संग्रहण किया जा रहा था, ₹ 11.17 करोड़ की राशि के सुपरफास्ट प्रभारों का संग्रहण किया।

रेलवे में मौजूदा एसी कोचों की वातानुकूलन सुविधा प्रदान करने में विफलता पर प्रभारों की वापसी के नियम है, जिसमें रेलवे को एसी और गैर एसी श्रेणी की टिकटों के किराए के अन्तर को वापिस करना होता है। तथापि, जहां यात्रियों को सुपरफास्ट सेवाएं प्रदान नहीं की गईं, यात्रियों को सुपरफास्ट अधिभार की वापसी के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नियम नहीं बनाए गए हैं।

सुपरफास्ट अधिभार के अनियमित उद्ग्रहणी और संग्रहण का मामला रेलवे बोर्ड को जनवरी 2017 में भेजा गया था। उनका उत्तर अभी भी प्रतीक्षित है (फरवरी 2017)।

2.6 पूर्व रेलवे (पूरे): लोड समायोजन वारंट करने वाली ओवर लोडिंग वैगनों के लिए अवरोधन प्रभारों की वसूली न करना

पूर्व रेलवे के आसनसोल डिविजन में पांच कोयला कम्पनियों के संबंध में ओवरलोड वैगनों के लोड सुधार के लिए रेल प्रशासन द्वारा रेलवे प्राप्तियों के माध्यम से अवरोधन प्रभारों को न लगाने के कारण मई 2008 से मई 2016 की अवधि के लिए ₹ 10.70 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों⁹⁶ में प्रावधान है कि वैगन हमेशा समान रूप से लोड की गई हों ताकि लोड का भार सभी स्प्रिंगों पर समान हो और चिन्हित बढ़ी हुई या प्रतिबंधित वहन क्षमता से अधिक कोई ओवर लोडिंग अनुमत नहीं थी। रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश दिया (नवम्बर 2004)⁹⁷ कि जहां सचल भारोत्तोलक मौजूद न हो,

⁹⁶ भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमपुस्तिका (खण्ड II) का नियम 1508

⁹⁷ दिनांक 4 नवम्बर 2004 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. टीसीआई/2004/109/4

भार/मात्रा अनुपात विधि लागू होती रहेगी ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई ओवरलोडिंग नहीं होगी। तथापि, ओवरलोडिंग वैगनों का रेलवे प्राप्ति (आरआर) जारी होने से पूर्व परेषणकर्त्ता द्वारा समायोजन किया जाएगा। इसके अलावा, भार के समायोजन तक रेल के अवरोधन के लिए विलम्ब शुल्क प्रभारित होगा।

रेलवे बोर्ड ने अपने निर्देश दिए (अक्टूबर 2006)⁹⁸ कि, यदि कोई ओवरलोडिंग हो तो उसके लिए दण्डात्मक प्रभार⁹⁹ उदगम बिन्दु पर ही वसूले जाने चाहिए और उसका आरआर में उल्लेख किया जाना चाहिए कि रेल का भार कर लिया गया है और दण्डात्मक प्रभारों सहित सभी प्रभार संग्रहित किए जा चुके हैं। यह भी निर्देश दिए गए थे (मार्च 2007)¹⁰⁰ कि कुल ओवर लोडिंग के मामले में, जहां लोड समायोजन/विलगन का सहारा लिया गया हो, लागू दण्डात्मक प्रभारों के अलावा लोड समायोजन/अलगव की पूर्णता के समय से भार की पूर्णता के समय तक अवरोधन प्रभारों की वसूली की जाएगी। वैगनों के अतिरिक्त अवरोधन के लिए उद्ग्रहणिय अवरोधन प्रभारों को सभी तरह से विलम्ब शुल्क के रूप में माना जाएगा।

सितम्बर 2011 में, रेलवे बोर्ड ने उदगम¹⁰¹ बिन्दु पर ओवरलोडिंग का पता लगाने के मामले में उदगम स्टेशन पर भार वारंट करने वाले लोड समायोजन के बाद एक रेल के अवरोधन के मामले में प्रति ओवरलोड वैगन का ₹ 5000 अवरोधन प्रभार की शास्ति लगाने का निर्णय लिया। भार की पूर्णता के समय से लोड समायोजन की पूर्णता तक रेल में सभी वैगनों पर विलम्ब शुल्क की प्रचलित दर पर अवरोधन प्रभार के साथ प्रति ओवरलोड वैगन पर अवरोधन प्रभार के रूप में ₹ 5000 की शास्ति उद्ग्रहणिय थी। यह भी स्पष्ट किया गया कि अवरोधन प्रभार छूट योग्य नहीं थे और यह रेलवे प्राप्तियों (आरआर) के साथ संग्रहित किए जाने चाहिए।

आसनसोल मण्डल पर उपरोक्त आदेशों के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मई 2008 से मई 2016 के दौरान पांच कोयला कम्पनियों¹⁰² के प्रति ओवरलोड वैगनों के लोड सुधार के लिए ₹ 10.70 करोड़ की सीमा तक के अवरोधन प्रभारों की वसूली नहीं की गई थी। यह पाया गया कि पूर्व रेलवे प्रशासन ने आरआर बनाने के समय अवरोधन प्रभारों की मांग

⁹⁸ 2006 का दर परिपत्र सं. 86

⁹⁹ दण्डात्मक प्रभार मालभाड़ा है जो अनुमत वहन क्षमता तथा लोडिंग से अधिक वस्तु के पूरे लोड पर उद्ग्रहणिय है। दण्डात्मक प्रभार ट्रेन द्वारा यात्रा की गई पूरी दूरी पर उद्ग्रहणिय है।

¹⁰⁰ 2007 का दर परिपत्र सं. 40

¹⁰¹ 2011 का दर परिपत्र सं. 32

¹⁰² (i) ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (ii) भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (iii) सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (iv) इंडीयोटिड कोल माइन्स लिमिटेड (v) बंगाल एम्टा कोल माइन्स लिमिटेड।

नहीं की और बाद में इनकी मांग उठाई। तथापि, अन्ततः जब अवरोधन प्रभार की मांग की गई, कोल कम्पनियों ने भुगतान करने से इन्कार कर दिया। इसके अलावा, अप्रैल और मई 2016 के लिए ईस्टर्न रेल प्रशासन द्वारा अभी मांग की जानी थी।

लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर (फरवरी 2016) रेल प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2016) कि मामला रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया और रेल-कोल बैठक में भी चर्चा की गई थी। तथापि, यह देखा गया कि रेल-कोल इंटरफेस बैठक (मई 2014) के बाद भी, रेलवे बोर्ड ने अवरोधन प्रभारों¹⁰³ से संबंधित नीति में परिवर्तन नहीं किया और इसलिए अवरोधन प्रभार देय हैं। क्योंकि मण्डल प्राधिकारी आरआर के माध्यम से अवरोधन प्रभारों की वसूली के लिए रेलवे बोर्ड के आदेशों को कार्यान्वित करने में विफल रहे, अवरोधन प्रभारों के कारण बकाया देय एकत्र होने प्रारंभ हो गए।

अतः रेलवे बोर्ड के आदेशों के उल्लंघन में आसनसोल मण्डल में आरआर के माध्यम से अवरोधन प्रभार न लगाने के कारण, रेल प्रशासन कोयला कम्पनियों से ₹ 10.70 करोड़ के अवरोधन प्रभारों की वसूली नहीं कर सका। पूर्व रेल प्रशासन ने अपने अनुवर्ती उत्तर (अगस्त 2016) में कहा कि जुन 2016 से, अवरोधन प्रभारों का संग्रहण आरआर के साथ ई-भुगतान के माध्यम से किया जा रहा था। तथापि, मई 2016 तक इन पांच कोयला कम्पनियों के प्रति ₹ 10.70 करोड़ के अवरोधन प्रभार बकाया बने रहे।

मामला रेलवे बोर्ड को नवम्बर 2016 में भेजा गया था। उत्तर में, उन्होंने कहा (फरवरी 2017) कि अभी तक प्रणाली के माध्यम से आरआर में अवरोधन प्रभारों के संग्रहण का कोई प्रावधान नहीं है और आरआर में कोई शीर्ष निर्दिष्ट नहीं किया गया है जिसके माध्यम से देय अवरोधन प्रभारों को विनिर्दिष्ट और वसूला जा सके। उन्होंने आगे कहा कि ओवरलोडिंग के लिए अवरोधन जून 2016 से आरआर में एसडी (साइडिंग प्रभार) कालम के माध्यम से संग्रहित किया जा रहा है। अतः सिस्टम के माध्यम से ओवरलोड वैगनों के लिए अवरोधन प्रभारों को विनिर्दिष्ट करने और वसूली के लिए आरआर में उचित प्रावधान बनाने की आवश्यकता है।

¹⁰³ दिनांक 11 जुलाई 2014 का दर मास्टर परिपत्र (जुलाई 2014) टीसीआई/2014/108/4

2.7 मेट्रो रेलवे, कोलकाता (मरे): एकीकृत सुरक्षा प्रणाली के कार्यान्वयन में विलम्ब

मेट्रो रेलवे, कोलकाता में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली पूर्णता की अनुसूचित तिथि के पांच वर्ष बाद भी अभी पूरी तरह से कार्यान्वित की जानी थी। ठेकेदार को स्थान योजना की आपूर्ति में विलम्ब, ठेकेदार को ओएफसी आधार तक पहुँच की अनुमति में विलम्ब, ठेकेदार को अस्पष्ट शर्तों और नियमों इत्यादि के कारण एकीकृत सुरक्षा प्रणाली परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। अतः आईएसएस के अन्तर्गत परिकल्पित सुरक्षा उपाय अधूरे पड़े रहे।

2009-10 में मेट्रो रेलवे/कोलकाता (मरे) के निर्माण कार्यक्रम में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) परियोजना ₹ 25.31 करोड़ की लागत से शामिल की गई थी। तदनुसार, जनवरी 2010 में खुली निविदा के माध्यम से सबसे कम बोलीदाता में बीसीएल सिक्वोर प्रीमाइसस (प्रा.) लि., नई दिल्ली को आपूर्ति संस्थापन और कमिश्निंग, निगरानी तंत्र¹⁰⁴ आधारित इंटरनेट प्रोटोकॉल का (आईपी) परिचालन एवं अनुरक्षण का कार्य फरवरी 2011 में 23 मेट्रो रेलवे स्टेशन परिसरों और मेट्रो रेल भवन में ₹ 17.07 करोड़ की सभी समावेशी लागत से दिया गया था। पूर्णता तिथि 23 अगस्त 2011 निर्धारित की गई थी। बारह विस्तारण देने के बाद, 9 जुलाई 2015 को ठेके को कार्य की धीमी प्रगति के कारण समाप्त कर दिया गया था। मेट्रो रेल प्रशासन ने ठेकेदार को अप्रैल 2014 तक ₹ 9.48 करोड़ का भुगतान किया था। मेट्रो रेल प्रशासन ने फरवरी और मार्च 2016 में एक नई एजेंसी को क्रमशः “बैगेज स्कैनरों की मरम्मत” और मेट्रो रेलवे स्टेशनों और नियंत्रण कक्षों में संस्थापित सीसीटीवी सिस्टम के व्यापक अनुरक्षण और मरम्मत का कार्य देने के लिए प्रकिया प्रारंभ की। इस कार्य के लिए अभी एजेंसी नियुक्त की जानी है (अक्टूबर 2016)।

लेखापरीक्षा ने कार्य के कार्यान्वयन की प्रगति की समीक्षा की और पाया कि:

- मेट्रो रेलवे प्रशासन ने सीसीटीवी, डोर फ्रेस मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) और आटोमेटिक वेहिकल स्केनर इत्यादि के लिए स्थान योजना की मांग करने

¹⁰⁴ (क) सुरक्षा संबंधी मदों में बैगेज स्कैनिंग प्रणाली, पोर्टेबल स्कैनर, मल्टी जोन डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टर, बम बास्केट, बम सप्रेशन ब्लॉकर, बम सूट, एक्सपलोजिव डिटेक्टर, एनएलजेडी सुपर ब्रूम एडवांस्ड और स्वचालित वेहिकल स्केनर, सीसीटीवी सिस्टम, एक्ससेस कन्ट्रोल, व्यक्तिगत बैगेज स्केनर और विस्फोटक डिटेक्शन एवं डिस्पोजल प्रणाली शामिल हैं;

(ख) सीसीटीवी सखेलेंस प्रणाली में उच्च रेजोल्यूशन डे और नाइट आईपी कैमरा, एमपीईजी-4 एनकोडर के साथ एनालिटिक सुपोर्ट सिक्वूड वेब के लिए साफ्टवेयर इंटरफेसिंग और वेब कास्ट, विडियो प्रबंधन और एनालिटिक्स साफ्टवेयर, नेटवर्किंग कम्पोनेंट, वर्कस्टेशनों के लिए नेटवर्क प्रबंधन और मानीटरिंग इत्यादि।

वाले आईएसएस ठेकेदार के अनुरोध पर प्रतिक्रिया में 17 महीने से 34 महीनों का समय लिया।

- अन्य बातों के साथ-साथ ठेके की शर्तों में ₹ 1.06 करोड़ और ₹ 2.33 लाख के क्रमशः 57 डोर मेटल डिटेक्टरों और 60 हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टरों (एचएचएमडी) की आपूर्ति का प्रावधान था। एचएचएमडी की आपूर्ति के प्रति ठेकेदार को ₹ 1.63 लाख का भुगतान किया गया था। तथापि ठेके की शर्तों में यह स्पष्ट रूप से उल्लिखित नहीं था कि ठेकेदार को डीएफएमडी सज्जित नेटवर्क की आपूर्ति करना अपेक्षित था और उन्हें नेटवर्क भी करना था। यह भी पाया गया कि ठेकेदार द्वारा दिए गए डीएफएमडी रेलवे की विशिष्टता के अनुसार और नेटवर्क अनुकूल थे, किन्तु उसने आवश्यक नेटवर्किंग प्रदान नहीं की थी। इससे रेलवे और ठेकेदार के बीच विवाद हो गया और ठेकेदार नेटवर्क मोड्यूल सहित अनुषंगी पुर्जों की आपूर्ति नहीं की। यद्यपि कोई भुगतान नहीं किया गया था, 57 मल्टी जोन डीएफएमडी संस्थापित नहीं किए गए।
- रेलवे के एसएवंटी विभाग ने ठेकेदार¹⁰⁵ को ओएफसी आधार की पहुँच में विलम्ब किया और इससे स्टेशनों की नेटवर्किंग में विलम्ब हुआ। इसके परिणामस्वरूप मेट्रो भवन पर सुरक्षा नियंत्रण से केन्द्रीयकृत तरीके से सीसीटीवी के माध्यम से निगरानी नहीं हो सकी। इसके अलावा, यद्यपि सीसीटीवी संस्थापित कर दिए गए थे, विडियो एनालिटिक साफ्टवेयर जो इन्ट्रूजन डिटेक्शन लेफ्ट आब्जेक्ट डिटेक्शन, ओवरक्राउडिंग डिटेक्शन, कैमरा टेम्परिंग डिटेक्शन को सुविधाजनक बनाता और आडियो विडियो अलार्म को चलाने में मदद करता और सुरक्षा कर्मियों को पूर्व चेतावनी देता (अक्टूबर 2016) को कार्यान्वित नहीं किया गया था।
- सीसीटीवी कैमरा के संस्थापन की वास्तविक स्थान योजना के अनुसार, कुल आठ पेन टिल्ट जूम (पीटीजेड) कैमरा, 43-सी माऊट कैमरा नौ विभिन्न स्थानों पर संस्थापित किए गए थे जिससे यार्ड, क्रासिंग/वाई साइडिंग एवं टनल माउथ कवर हो रहे थे। इन्हें आवश्यक माना गया था क्योंकि यह स्टेशनों के अलावा विभिन्न स्थानों पर आउटलेट्स थे और उन्हें घुसपैठ के लिए जोखिम क्षेत्रों के रूप में पहचाना गया था। यह पाया गया कि पहचाने

¹⁰⁵ परियोजना फरवरी में प्रारंभ हुई और अगस्त 2011 में पूरी हुई थी। अप्रैल 2014 में रेल प्रशासन ने ठेकेदार को ओएफसी बैकबोन का एक्सेस दिया था।

गए स्थानों पर कोई कैमरा संस्थापित नहीं किया गया क्योंकि नेटवर्किंग अपेक्षित पहुँच रेलवे द्वारा प्रदान नहीं की गई थी (अक्टूबर 2016)।

- अक्टूबर 2012 में प्रत्येक 23 स्टेशनों में एकल दिशा के लिए 46 स्कैनरों की आवश्यकता के प्रति 23 बैगेज स्कैनर संस्थापित किए गए थे। 23 में से 14 स्कैनर मशीने 17 अक्टूबर 2016 तक बेकार पड़ी रही। अक्टूबर 2012 में उनके संस्थापन से, यह 23 स्कैनर समय के लगभग 25 प्रतिशत तक निष्क्रिय पड़े रहे। यह भी पाया गया कि यह स्कैनर 2012 में यूपीएस (अनइनरप्टड पावर सप्लाई) के बिना संस्थापित किए गए थे और ठेकेदार को इसकी आपूर्ति बाद में करनी थी। तथापि, क्योंकि ठेका समाप्त कर दिया गया था, ठेकेदार द्वारा इनकी आपूर्ति नहीं की गई और इनकी नई खरीद करनी होगी।
- परियोजना के पूरा होने के निर्धारण तिथि (अगस्त 2011) से मार्च 2015 तक, रेल प्रशासन की गलती की वजह से ठेकेदार को 12 विस्तारण दिए गए। ठेकेदार को केवल तीन विस्तारण टोकन जुर्माना के कारण दिए गए थे।
- सुरक्षा यंत्र अर्थात् 25 बम वास्केट और 25 बम अवरोधी कंबल, विस्फोटक वाष्प डिटेक्टर, उच्च श्रेणी के एनएलजेडी ब्रूम और सीसीटीवी के लिए सर्ज सुरक्षा बक्सों की आपूर्ति नहीं की गई थी।
- दो स्वचलित वाहन स्कैनरों (यूवीएसएस) की आपूर्ति हुई, परन्तु उनका प्रतिष्ठापन नहीं हुआ।

मेट्रो रेल प्रशासन ने दो निविदाएं निकाली (फरवरी और मार्च 2016), पहली तीन साल के सीसीटीवी प्रणाली के रख रखाव के लिए और दूसरी यात्री सामान स्कैनरों की एक साल की मरम्मत के लिए क्रमशः ₹ 7.96 करोड़ और ₹ 12.60 लाख की अनुमानित लागत पर दी गई थी।

इस प्रकार, पूर्णता की निर्धारित तिथि के पांच साल बाद केवल सीसीटीवी और यात्री सामान स्कैनर प्रणालियों का ही पूरी तरह से कार्यान्वयन हो सका। ठेकेदार को स्थान योजनाओं की आपूर्ति में देरी, ठेकेदार को ओएफसी तक पहुँच बनाने में विलम्ब, ठेके की अस्पष्ट नियम और शर्तें आदि के कारण एकीकृत सुरक्षा प्रणाली परियोजना के कार्यान्वयन में देरी हुई। एकीकृत सुरक्षा प्रणाली परियोजना के घटकों की एक संख्या जैसे अभिगमन नियंत्रण और विस्फोटक संसूचन और निपटान प्रणाली का कार्यान्वयन अभी भी होना बाकि है। इस प्रकार, सीसीटीवी और यात्री सामान स्कैनरों के रखरखाव के अभाव और सीसीटीवी द्वारा वीडियो विश्लेषणात्मक सॉफ्टवेयर और निगरानी के लिए स्टेशनों की नेटवर्किंग का

कार्यान्वयन न होने की वजह से न केवल आईएसएस के अन्तर्गत परिकल्पित सुरक्षा उपाय अधूरे रह गये, किन्तु ₹ 9.48 करोड़ का व्यय भी निष्फल रहा।

मामला नवम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (फरवरी 2017) कि आईएसएस ठेका मेट्रो रेल के माध्यम से उन्होंने ₹ 13.58 करोड़ तक की सामग्री प्राप्त की जो किए गए भुगतान का केवल 70 प्रतिशत था। उन्होंने आगे कहा कि लगभग 95 प्रतिशत आपूर्ति की गई सामग्री को संस्थापित कर दिया गया था और कुछ संस्थापित को छोड़कर मेट्रो रेल संस्थापित मदों को पूरी तरह से प्रयोग कर रही थी और तदनुसार डिटेक्टिव बैगेज स्केनर विफल हो गए। तथापि, आईएसएस के कोई भी चार भाग एलओए जारी करने छः वर्ष बाद भी पूरी तरह पूर्ण नहीं हुए जैसा नीचे विस्तृत वर्णन किया गया है:

- (क) अभिगम नियंत्रण - डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर की आपूर्ति की गई किन्तु संस्थापित नहीं किया गया,
- (ख) निगरानी प्रणाली - सीसीटीवी संस्थापित की गई किन्तु बिना विडियो एनालिटिक साफ्टवेयर, जिसे नई एजेंसी द्वारा नहीं किया जाएगा जो अभी नियुक्त की जानी है,
- (ग) बैगेज स्केनर - संस्थापित किन्तु कुछ बाद में विफल हो गए,
- (घ) बम खोजना - बम सूट बम सप्रेशन ब्लैकेट, बम्ब बास्केट, विस्फोटक वेपर डिटेक्टर इत्यादि की आपूर्ति नहीं की गई।

2.8 उत्तर रेलवे (उरे): एटीएम के लिए उनको प्रदत्त/द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए बैंकों से लाइसेंस फीस की कम वसूली

निर्धारित नियमों के अनुसार और स्टेशनों की गलत श्रेणी लागू कर एटीएम के लिए बैंकों को प्रदत्त/द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए लाइसेंस फीस वसूल करने में विफलता के कारण उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंकों से ₹ 9.40 करोड़ की कम वसूली हुई।

रेल मंत्रालय ने अगस्त 2006 से जून 2007 तक के दौरान भारतीय रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर आटोमेटेड टेलर मशीन (एटीएम) के प्रतिष्ठापन हेतु 16 राष्ट्रीयकृत बैंकों के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) हस्ताक्षर किए। अनुबन्ध का एक मानक फार्म एमओयू का अभिन्न अंग बनाया गया था, जिसमें अन्य बातों के साथ कहा गया कि रेलवे एटीएम के प्रतिष्ठापन हेतु बैंकों को 6 वर्गमीटर

स्थान आवंटित करने को सहमत हैं। इंटरनेट टिकटिंग किओस्क के लिए 1.5 वर्गमीटर का अतिरिक्त स्थान दिया जाना था। 6 वर्गमीटर से अधिक इस अतिरिक्त क्षेत्र के लिए कोई अतिरिक्त लाइसेंस फीस प्रभारित नहीं की जानी थी। रेलवे बोर्ड ने 03 सितम्बर 2009 को और निर्देश जारी किए कि उन स्थानों पर जहां एमओयू के अनुसार एटीएम के साथ ई-टिकटिंग किओस्क मुहैया करना बैंकों के लिए अनिवार्य था और बैंकों ने ऐसा किया नहीं है वहां 31 दिसम्बर 2009 के अन्त तक ई-टिकटिंग किओस्क का प्रतिष्ठापन पूरा करने के लिए बैंकों को कहा जाय जिसकी विफलता में उनको आवंटित स्थान 6 वर्गमीटर तक घटाया जाय। रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश दिया कि

- 1.5 वर्गमीटर का यह स्थान तभी वापस किया जाय जब बैंक ई-टिकटिंग किओस्क मुहैया करें।
- इन स्थानों पर बैंकों के साथ अनुबन्ध का नवीकरण नहीं किया जाना चाहिए जब तक वे ई-टिकटिंग किओस्क मुहैया नहीं करते हैं।
- क्षेत्रीय रेलवे स्टेशनों पर उत्पन्न नकदी के संग्रहण हेतु भविष्य में बैंकों के साथ हस्ताक्षर किए जाने वाले अनुबन्ध में प्रावधान करने की व्यवहार्यता की भी छानबीन करें और इसे परस्पर सहमति से लागू करें।

रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2012 में आगे स्पष्ट किया कि

- एटीएम के प्रतिष्ठापन हेतु अनुबन्ध के नवीकरण के समय पर ई-टिकटिंग किओस्क प्रदान करने की शर्त पर जोर नहीं दें।
- उन स्थानों पर जहां ई-टिकटिंग किओस्क लगाए गए हैं और बैंकों को उन्हें जारी रखने में कोई आपत्ति नहीं है वहां वर्तमान शर्तों तथा निबन्धनों पर उन्हें जारी रखना अनुमत किया जाए।
- उन स्थानों पर जहां बैंक ई-टिकटिंग किओस्क के साथ जारी रहने को सहमत नहीं हैं और वे इस सुविधा को हटाना चाहते हैं अथवा ई-टिकटिंग किओस्क किंचित मुहैया नहीं किए गए हैं वहां बैंकों को या तो अपने स्वयं की लागत पर किओस्क संरचना में बदलाव कर 6 वर्गमीटर तक कम करने अथवा 6 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए प्रभारित दर के दो गुने पर 1.5 वर्गमीटर के अतिरिक्त क्षेत्र के लिए बढ़ी फीस का भुगतान करने का विकल्प दिया जाए।

एटीएम के लिए स्थान के आवंटन और लाइसेंस फीस की वसूली तथा 147 एटीएम के संबंध में बैंकों के साथ निष्पादित अनुबन्ध से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा की गई थी। यह देखा गया था कि 102 स्थानों में स्थान का

आवंटन/एटीएम के लिए बैंकों द्वारा अधिकृत क्षेत्र 7.5 वर्गमीटर से अधिक था (6+1.5 वर्गमीटर ई-टिकट किओस्क के लिए) परन्तु बैंकों से लाइसेंस फीस केवल 6 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए वसूल की गई थी। उत्तर रेलवे में आवंटित/बैंकों द्वारा अधिकृत क्षेत्र स्टेट बैंक आफ पटियाला द्वारा पटियाला में 5.95 वर्गमीटर से भारतीय स्टेट बैंक द्वारा देहरादून में 27 वर्गमीटर तक के बीच था।

102 स्थानों में से 97 में ई-टिकट किओस्क प्रदान नहीं किए गए थे। यह देखा गया था कि इन स्थानों पर न तो स्थान 6 वर्गमीटर तक कम किया गया था और न ही 1.5 वर्गमीटर के अतिरिक्त स्थान के लिए लाइसेंस फीस दोगुनी दर पर प्रभारित की गई थी (1 सितम्बर 2012 से) जैसा अगस्त 2012 के रेलवे बोर्ड के निदेश पत्र में निर्देश दिया गया। एनआर प्रशासन ने इन स्थानों पर अधिकृत अतिरिक्त क्षेत्र के संबंध में लाइसेंस फीस वसूल नहीं की जिसके कारण 1 सितम्बर 2012 से जुलाई 2016 तक की अवधि के लिए ₹ 5.02 करोड़ (अतिरिक्त स्थान के लिए दोगुनी लाइसेंस फीस) की लाइसेंस फीस की कम वसूली हुई। रेल प्रशासन द्वारा उपचारी कार्रवाई किए जाने तक हानि जारी रहेगी। रेलवे प्रशासन ने उनके अनुबन्धों से अधिक प्रदत्त/बैंकों द्वारा अधिकृत अधिक क्षेत्र का मामला भी नहीं उठाया था। यदि रेल प्रशासन ने मामला उठाया होता तो उन्होंने सामान्य लाइसेंस फीस दर पर ₹ 3.46 करोड़ की लाइसेंस फीस वसूल कर ली होती।

मामला रेल प्रशासन के साथ फरवरी तथा मार्च 2016 में उठाया गया था। जवाब में रेल प्रशासन ने बताया कि बैंकों को उनके द्वारा अधिकृत अतिरिक्त क्षेत्र दो गुनी लाइसेंस फीस पर लाइसेंस फीस जमा करने के लिए अक्टूबर 2014 में कहा गया था। तथापि नोटिस जारी करने से 18 माह बीत जाने के बावजूद न तो वसूली की गई है और न ही इस राशि का भुगतान करने के लिए कोई बैंक सहमत हुआ है।

बैंकों के साथ अनुबन्ध में आगे अनुबद्ध किया गया कि लाइसेंस फीस रेल प्रशासन द्वारा अधिसूचित स्टेशनों की श्रेणी के अनुसार देय थी। तथापि यह देखा गया कि 13 स्टेशनों के संबंध में लाइसेंस फीस संबंधित स्टेशनों को अधिसूचित की अपेक्षा कम मानने के द्वारा गलत प्रकार वसूल की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.92 करोड़ की कम वसूली हुई जैसा लेखापरीक्षा द्वारा परिकलन किया गया।

इस प्रकार निर्धारित नियमों के अनुसार और स्टेशनों की गलत श्रेणी लागू कर एटीएम के लिए प्रदत्त/बैंकों द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए

लाइसेंस फीस वसूली में विफलता के कारण उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंकों से ₹ 9.40¹⁰⁶ करोड़ की कम वसूली हुई।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

2.9 पूर्व रेलवे (पूरे): उच्च क्षमता वैगनों के अनुचित उपयोग के कारण राजस्व का कम अर्जन

सितम्बर 2011 से मार्च 2016 तक के दौरान पूर्व रेलवे ने उपलब्ध उच्च क्षमता वैगनों के बजाय कम क्षमता वैगनों में लम्बी दूरी यातायात के लिए कोयला ढोया। जबकि उच्च क्षमता वैगन कम दूरी यातायात के लिए उपयोग किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 8.52 करोड़ के राजस्व का कम अर्जन हुआ।

21 तथा 22 अप्रैल 2011 को मुख्य प्रचालन प्रबन्धकों (सीओएम) सम्मेलन को सम्बोधित करते हुए यातायात परिवहन सलाहकार (गतिशीलता), रेलवे बोर्ड ने पाया कि भाड़ा बुक करते समय मुख्य प्रचालन प्रबन्धकों (सीओएम) द्वारा प्रचालन मंत्र 'सीआरटी' (बेडा, चालन, टर्मिनलों) पर जोर दिया जाना था। केन्द्र क्षेत्र निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम), स्टाक उपयोग, 25 टन धुरी भार निर्वाधन, स्टिकी ओरीजिन-डेस्टीनेशन फ्लोज की समीक्षा करना आदि होने चाहिए।

इसके अलावा सदस्य (यातायात) रेलवे बोर्ड ने भी लम्बी दूरी यातायात की बुकिंग को उच्च प्राथमिकता देने की आवश्यकता पर जोर दिया (अक्टूबर/नवम्बर 2014)। सदस्य ने भी पाया कि रेलवे को आय पर केन्द्रित होना चाहिए न कि केवल लदान लक्ष्यों पर और कि मंत्र उसी स्टाक से अधिक अर्जन का होना चाहिए।

भारतीय रेल द्वारा प्रयुक्त विभिन्न प्रकार के वैगनों में से खुले वैगन जैसे बीओएक्सएनएचएल (70 टन), बीओएक्सएनआर (69 टन), बीओएक्सएन (66 टन), बीओएक्सएनएल (67 टन) तथा बीओएक्सएनएचए (68 टन) भारतीय रेल में कोयला लदान हेतु उपयोग किए जाते हैं। बीओएक्सएनएचएल उच्चतम स्वीकार्य वहन क्षमता रखते हैं और उन्हें अधिक राजस्व उत्पन्न करने के लिए लम्बी दूरी यातायात की बुकिंग के समय पर अन्य वैगनों की अपेक्षा वरीयता दी जानी चाहिए।

पूर्व रेलवे में सितम्बर 2011 से मार्च 2016 तक के दौरान पाकुर तथा एण्डल क्षेत्रों के आसपास की खदानों से उत्पन्न कोयला उच्च क्षमता वैगनों के 454 रैकों द्वारा छोटी दूरी (16 से 686 किमी) गंतव्यों को ढोया गया था। कथित छोटी

¹⁰⁶ ₹ 5.02 करोड़ + ₹ 3.46 करोड़ + ₹ 0.92 करोड़

दूरी यातायात के लिए उच्च क्षमता वैगनों में अधिक लदान के कारण अतिरिक्त अर्जन ₹ 2.85 करोड़ था। उन्हीं तारीखों को निम्न क्षमता वैगनों के 454 रोक लम्बी दूरी यातायात के लिए कोयला ढोने के लिए उपयोग किए गए थे। यदि ये रोक लम्बी दूरी यातायात (206 से 1746 किमी) के लिए बुक किए जाते तो रेलवे ₹ 11.37 करोड़ अधिक अर्जित कर सकता था।

इस प्रकार रेल प्रशासन ने लम्बी दूरी यातायात के बजाय कम दूरी यातायात के लिए उच्च क्षमता वैगनों के रोकों की आपूर्ति द्वारा ₹ 8.52 करोड़ की अतिरिक्त राशि के अर्जन का अवसर खो दिया।

मामला विशेषपत्र (अप्रैल 2015) के माध्यम से रेल प्रशासन की जानकारी में लाया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (मई 2015) कि लदान हेतु रोकों की आपूर्ति लदान केन्द्र में और आसपास रोकों की वास्तविक समय उपलब्धता पर निर्भर करती है। यह भी बताया गया था कि उच्च क्षमता स्टोक को मात्र लम्बी दूरी यातायात पाने के लिए नहीं रखा जा सकता है जबकि कम दूरी यातायात आसानी से उपलब्ध है। इसके अलावा उच्च क्षमता स्टोक की आपूर्ति अनेक मानदण्डों जैसे वैधता अवधि, प्रचालन का परिपप्य, विद्युत गृहों की नाजुक स्थिति, रोकों के संरक्षण की आवश्यकता, रोक धारिता, इंजन धारिता, मार्ग भीड़, मार्ग में अनुरक्षण ब्लाक तथा प्रतिबन्धों पर निर्भर है।

तथापि लेखापरीक्षा ने केवल रोकों की उन जोड़ी के बुकिंग विवरणों को लिया है जहां उन्हीं तारीखों को उच्च तथा निम्न क्षमता वैगन दोनों सर्विस स्टेशनों पर उपलब्ध थे और लम्बी तथा छोटी दूरी यातायात दोनों भी इन सर्विस स्टेशनों द्वारा सेवित साइडिंग से बुक किए गए थे। उस रूप में लेखापरीक्षा ने उन मामलों की तुलना की जहां निम्न क्षमता वैगनों के रोक लम्बी दूरी यातायात के लिए आपूर्त किए गए थे और उच्च क्षमता वैगनों के रोक उसी लदान क्षेत्र से छोटी दूरी यातायात के लिए और दोनों प्रकार के रोकों की वास्तविक समय उपलब्धता के आधार पर आपूर्त किए गए थे। केन्द्र जहां से दो प्रकार के रोक लादे गए थे के बीच दूरी केवल 6 से 48 किमी थी। इसके अलावा रेल प्रशासन द्वारा बताए गए मानदण्ड जो रोकों की आपूर्ति से संबंध रखते हैं, प्रकृति में सामान्य हैं और उच्च क्षमता वैगनों तथा अन्य प्रकार के वैगनों से बने रोकों के लिए बराबर-बराबर लागू हैं।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

2.10 उत्तर मध्य रेलवे (उमरे): प्राइवेट साइडिंगों के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का संशोधित न किया जाना

उमरे प्रशासन के विभिन्न स्तर (अर्थात् डिविज़न तथा क्षेत्रीय मुख्यालय) पर छः प्राइवेट साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव के संसाधन में विलम्ब के परिणामस्वरूप संशोधित दरों के अनुसार प्रभारों के बिल नहीं भेजे गए और ₹ 7.82 करोड़ के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों की परिणामी कम वसूली हुई।

भारतीय रेल यातायात विभाग (वाणिज्यिक) संहिता का पैरा 1806 और भारतीय रेल इंजीनियरी विभाग संहिता का 1827 कहता है कि प्राइवेट साइडिंग का आवेदक रेल प्रशासन को ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का निम्नवत वार्षिक भुगतान करेगा:

- (i) समय-समय पर जैसा निर्धारित किया जाय, सामान्य राजस्व को रेलवे द्वारा देय लाभांश की प्रचलित दर पर रेलवे द्वारा वहन साइडिंग की लागत के भाग के अंकित मूल्य पर प्रभारित की जाने वाली ब्याज, और
- (ii) रेलवे द्वारा साइडिंग के भाग की लागत अथवा इसकी वर्तमान लागत, जो भी अधिक हो, पर 4.50 प्रतिशत की दर पर मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार वसूल किए जाने हैं। इन प्रभारों की गणना के लिए रेलवे द्वारा वहन साइडिंग के भाग की लागत ऐसे सामान्य अथवा विशेष आदेशों, जैसे समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए जाएं, के अनुसार प्रत्येक पांच वर्ष में पुनः मूल्यांकित की जाएगी।

इसके अलावा रेलवे बोर्ड निर्देश¹⁰⁷ अन्य बातों के साथ कहते हैं कि यदि जब कभी रेलवे साइडिंग रेलवे द्वारा अनुरक्षित की जाती हैं तो अनुरक्षण तथा मरम्मत प्रभार स्टाफ लागत, औजार तथा संयंत्र लागत, जोड़े जुड़नारों की प्रतिस्थापन लागत और विभागीय प्रभारों आदि के आधार पर उद्ग्रहीत किए जाने हैं। निर्देश आगे कहते हैं कि इन प्रभारों की समीक्षा 1 अप्रैल से लागू प्रत्येक पांच वर्ष में की जानी चाहिए और मध्यावधि प्रभार प्रति वर्ष आधार दर के 10 प्रतिशत तक बढ़ाए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा ने एनसीआर के झांसी मण्डल के छः प्राइवेट साइडिंगों¹⁰⁸ के अभिलेखों

¹⁰⁷ पत्र संख्या 58/पी-7/एसए/13 दिनांक अप्रैल 21/23 1982

¹⁰⁸ रिलायंस साइडिंग, लालपुर, पीओएल साइडिंग, करारी (मैसर्स एचपीसीएल, मैसर्स बीपीसीएल, मैसर्स आईओसीएल के लिए), भेल खजरहा, परिचा थर्मल पावर हाउस (पीटीपीएच) साइडिंग परिचा, डायमंड सीमेंट पारीछा साइडिंग और पीओएल साइडिंग रेरु (मै. बीपीसीएल)

की समीक्षा की जहां मरम्मत तथा अनुरक्षण एनसीआर प्रशासन द्वारा किए जा रहे हैं और पाया कि

- रेलवे द्वारा अनुरक्षित इन छः साइडिंग के मामले में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के बिल 01 अप्रैल 1997 (अर्थात उनके आवंटन के आरम्भिक वर्ष) को यथा निर्धारित पूर्व संशोधित दरों पर भेजे गए थे।
- उपर्युक्त कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के अप्रैल 1982 के निर्देशों के अनुसार प्रत्येक पांच वर्ष में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों की दरों में संशोधन अप्रैल 2002, अप्रैल 2007 तथा अप्रैल 2012 में देय थे। तथापि यह देखा गया था कि बिल पूर्व निर्धारित दरों (1997) पर भेजे गए थे और ये दरें अभी संशोधित की जानी थी।
- झांसी मण्डल ने दिसम्बर 2011 में इन छः साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव आरम्भ किया। तथापि प्रत्येक स्तर पर विलम्बों, यथा सिविल इंजीनियरी विभाग द्वारा प्रस्ताव के प्रस्तुतीकरण के लिए 8 से 116 माह का विलम्ब, लेखा विभाग द्वारा संवीक्षा के लिए तीन महीनों तक, क्षेत्रीय मुख्यालय को आगे प्रस्तुतीकरण हेतु मण्डल रेल प्रबंधक (डीआरएम) द्वारा अनुमोदन के लिए दो वर्षों तक और क्षेत्रीय मुख्यालय से अनुमोदन की वापसी के लिए 32 माह तक, के कारण उसे अभी अन्तिम किया जाना था। डीआरएम/झांसी का अन्तिम अनुमोदन अभी दिया जाना था (अगस्त 2016)।
- मध्य रेल मुम्बई द्वारा पूर्व संशोधन (जनवरी 2000) के उदाहरणों के साथ रेलवे बोर्ड के मार्गनिर्देशों (अप्रैल 1987) के अनुसार इन छः साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का संशोधन न होने के कारण लेखापरीक्षा ने कम वसूली की राशि ₹ 7.82 करोड़ निर्धारित की।

इस प्रकार एनसीआर प्रशासन के विभिन्न स्तर (अर्थात मण्डल एवं क्षेत्रीय मुख्यालय) पर छः प्राइवेट साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव के संसाधन विलम्ब के परिणामस्वरूप संशोधित दरों के अनुसार प्रभारों के बिल नहीं भेजे गए और ₹ 7.82 करोड़ के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों की कम वसूली हुई।

मामला रेलवे बोर्ड को दिसम्बर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

2.11 दक्षिण पूर्व सीमेंट साइडिंग में मानवीय तथा यांत्रिक लदान के मध्य रेल (दपूमरे): संयोजन हेतु अधिक निःशुल्क समय अनुमत करने के कारण हानि

ढके वैगनों जहां मानवीय तथा यांत्रिक लदान का संयोजन उपयोग किया जा रहा है, में लदान के लिए मानवीय लदान हेतु अनुमत की अपेक्षा कम स्वीकार्य निःशुल्क समय निर्धारित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नीति निर्णय लेने की तत्काल आवश्यकता है। वर्तमान में ऐसे साइडिंग को मानवीय लदान हेतु स्वीकार्य निःशुल्क समय अनुमत किया जाता है, वैगनों की वहन क्षमता की हानि के कारण लगभग ₹6 करोड़ प्रतिवर्ष के राजस्व की सम्भावित हानि हुई है।

रेलवे वैगनों के प्रकार (खुले तथा ढके), साइडिंग का कार्यचालन तरीका और रेलवे टर्मिनल/साइडिंग में लदान की प्रकृति पर निर्भर वैगनों के लदान/उतराई के लिए स्वीकार्य निःशुल्क समय देता है। लदान के दो प्रकार हैं यथा यांत्रिक लदान तथा मानवीय लदान। रेलवे टर्मिनल धारण हतोत्साहित करने और वैगनों की उपलब्धता सुधारने के लिए स्वीकार्य समय से अधिक लिए गए समय के लिए विलम्ब शुल्क लगाता है।

रेलवे बोर्ड के 2005 के दर परिपत्र 74 के अनुसार यांत्रिक लदान ढके वैगनों के लिए लागू नहीं है। बाद में रेलवे बोर्ड परिपत्र 2006 के 84 तथा 2012 के 01 में इसे दोहराया गया। 2012 के आरसी 01 के अनुसार 31 अथवा अधिक वीसीएन (ढके वैगन) और 46 अथवा अधिक बीसीएनएचएल (ढके वैगनों का अन्य प्रकार) के समूह के मानवीय लदान के लिए अनुमत निर्बाध समय क्रमशः 9 घंटे तथा 11 घंटे था। इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2006 तथा अगस्त 2013 में स्पष्ट किया कि यदि रेल के लदान/उतराई के लिए मानवीय तथा यांत्रिक प्रचालन दोनों प्रयोग किए जाते हैं तो अधिक प्रतिबंधक मुफ्त समय अथवा यांत्रिक लदान/उतराई के लिए निर्बाध समय अनुमत किया जाएगा।

दपूमरे के पांच¹⁰⁹ प्राइवेट सीमेंट साइडिंग की जांच के दौरान बीसीएन/बीसीएनएचएल (ढके वैगनों में सीमेंट बैगों के लदान हेतु निम्नलिखित लदान तरीका देखा गया था:

¹⁰⁹अंबुजा सीमेंट साइडिंग/भाटापारा (एमआरबीएल/बीईटी), अल्ट्राटेक सीमेंट साइडिंग/हैटबन्ध (एमजीसीएच/एचएन), अल्ट्राटेक सीमेंट साइडिंग/रावण/हैटबन्ध (यूएलसीएच/एचएन), सेंचुरी सीमेंट साइडिंग/बैकथ (सीसीएस/बीकेटीएच) और- लाफार्ज सीमेंट साइडिंग/अकलतरा (एलआईपीएल/एकेटी)

सीमेंट बैग कन्वेयर बेल्ट के माध्यम से लदान प्लेटफार्म पर लाए गए थे, बेल्ट के साथ आटो लोडर नामक मशीन लगाई गई थी, कन्वेयर बेल्ट द्वारा आए सीमेंट बैग आटो लोडर द्वारा वैगन में डाले गए थे। अपनाई गई लदान प्रक्रिया में वैगन में दो व्यक्तियों की आवश्यकता होती है, पहला व्यक्ति आटो लोडर को संभालता है और दूसरा व्यक्ति वैगनों में बैगों की एकसमान परत लगाने में सहायता करता है। भिन्न वैगनों में ऐसी मशीने एक साथ प्रचालित की जा सकती हैं। इस प्रणाली द्वारा एक वैगन के लदान के लिए आवश्यक समय निर्धारित करने के लिए वाणिज्यिक स्टाफ के साथ लेखापरीक्षा दल द्वारा (फरवरी 2013 से फरवरी 2016) किए गए संयुक्त अध्ययन में पता चला कि यह इन वैगनों की वहन क्षमता के आधार पर लादे जाने वाले बीसीएन वैगन के लिए केवल 35 से 45 मिनट और बीसीएनएचएल वैगन के लिए 60-70 मिनट लगता है।



दक्षिण पूर्व मध्य रेल में वैगन में किया जा रहा सीमेंट का यांत्रिक लदान

उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि बीसीएन रेक (42 वैगन) तथा बीसीएनएचएल रेक (58 वैगन) रेक बनाने के लिए ½ घंटा सहित क्रमशः पांच घंटे तथा सात घंटे में लदान किया जाना चाहिए क्योंकि लदान क्रमशः नौ घंटे तथा 11 घंटे के लदान के स्वीकार्य निर्बाध समय के प्रति साथ-साथ प्रचालित की जा रही आठ ऐसी मशीनों पर आंशिक स्थापनों में किया जाता है। उस रूप में यद्यपि ढके वैगनों के लदान के लिए मानवीय तथा यान्त्रिक लदान का संयोजन उपयोग किया जा रहा है परन्तु एसईसीआर की ये पांच सीमेंट साइडिंग में केवल मानवीय लदान का स्वीकार्य निर्बाध समय प्राप्त करना जारी था। वास्तविक प्रकृति और लदान हेतु लिए गए समय के अनुसार मुफ्त समय संशोधित करने के द्वारा चार घंटे प्रति रेक से वैगनों की अर्जन क्षमता बढ़ाई जा सकती थी।

मामला रेल प्रशासन की जानकारी में मार्च 2013, फरवरी 2014, मार्च 2014, मार्च 2016 तथा सितम्बर 2016 में लाया गया था। त्रिपक्षीय बैठक (जून 2015) के दौरान एसईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क स्वीकार कर लिया और बताया कि मामला मार्गनिर्देश हेतु रेलवे बोर्ड को भेजा गया था (अप्रैल 2015)।

इसके अलावा अक्टूबर 2016 में ड्राफ्ट पैरा का उत्तर देते समय रेल प्रशासन ने स्वीकार किया कि मानवीय लदान की तुलना में कन्वेयर बेल्ट (यांत्रिक लदान) के माध्यम से सीमेंट बैगों के लदान में लगभग 50 प्रतिशत तक कम समय लगाया जा रहा है। रेल प्रशासन ने आगे बताया कि पुरानी सभी सीमेंट साइडिंग में बहुलदान प्लेटफार्म हैं जो स्थापना और लदान के पश्चात बाद के समामेलन में अधिक समय लेते हैं और इन साइडिंग में औसत लदान समय 08.20 घंटे था।

उत्तर को इस तथ्य के परिप्रेक्ष्य में देखा जाय कि वैगनों के स्थापन और रेक की रचना/समामेलन के लिए आवश्यक/लिया गया समय मानवीय लदान तथा यांत्रिक लदान दोनों के लिए समान रहता है। उस रूप में लिए गए समय में अन्तर वैगनों में मानवीय अथवा यांत्रिकीकृत लदान के कारण होगा न कि रेकों के स्थापन/ समामेलन के कारण जो दोनों मामलों में किया जाएगा। तथ्य यह शेष रहता है कि ढके वैगनों में यांत्रिकीकृत लदान के लिए निर्धारित मुफ्त समय के अभाव में पार्टियां नौ घंटे का स्वीकार्य मुफ्त समय प्राप्त करना जारी रखे हुई हैं। एसईसीआर ने सीमेंट साइडिंगों में लदान के औसत समय पर यांत्रिकीकृत लदान के आरम्भ का प्रभाव निर्धारित करने के लिए अध्ययन नहीं किया है और इसलिए उन्हें मानवीय लदान हेतु लागू वही नौ घंटे का स्वीकार्य मुफ्त समय अनुमत किया जा रहा है जिसे संशोधन की आवश्यकता है। मामला रेलवे बोर्ड को भेजे जाने पर सभी क्षेत्रीय रेलवे को ढके वैगनों के यांत्रिक लदान के ब्यौरे प्रस्तुत करने के लिए कहा गया है (अगस्त 2016)।

इसलिए ढके वैगनों में यांत्रिक लदान हेतु स्वीकार्य मुफ्त समय निर्धारित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नीति निर्णय लिए जाने की तत्काल आवश्यकता है। जब तक यह किया नहीं जाता है तब तक मानवीय लदान हेतु लागू उच्च स्वीकार्य मुफ्त समय इन पांच साइडिंग, जहां मानवीय तथा यांत्रिक लदान का संयोजन उपयोग किया जा रहा है, को अनुमत किया जाना जारी रहेगा। इसके परिणामस्वरूप इन वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि के कारण 2013-14 से 2015-16 (फरवरी 2016 तक) की अवधि के दौरान ₹ 18.91 करोड़ के राजस्व की सम्भावित हानि हुई और रेलवे के उपचारी कार्रवाई किए जाने तक ₹ 0.54 करोड़ प्रतिमाह (₹ 18.91 करोड़/35 माह) की हानि उठाना जारी रहेगा।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

2.12 पूर्वतट रेलवे (पूतरे): रेकों का भार न करने के कारण हानि

मार्ग में तथा गंतव्य स्टेशन पर सेतुतुलाओं की विद्यमानता के बावजूद रेकों का भार न करने के कारण रेल प्रशासन ने दण्डात्मक प्रभारों¹¹⁰ की वसूली न होने के कारण ₹ 1.46 करोड़ की हानि उठाई।

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियम पुस्तक, खण्ड-II के पैरा 1422 से 1427 के अनुसार खुला माल, स्थूल माल अथवा थोक में माल जिसका सामान्य तुला मशीन पर भार नहीं किया जा सकता है, का प्रेषित स्टेशन पर वैगन का तुला सेतु, यदि उपलब्ध है, पर अथवा रास्ते में सुविधाजक तुलासेतु स्टेशन जो जहां तक सम्भव हो पहला तुला सेतु स्टेशन हो, पर भार किया जाना चाहिए। यदि प्रेषक स्टेशन पर तौलने की सुविधाओं का प्रावधान नहीं है तो भाडा प्रभार प्रेषक के घोषित भार पर बीजक बनाया जाना चाहिए। तथापि प्रेषक स्टेशन/मार्ग में तुला सेतु पर भार न किए गए रेकों का भार करना, यदि तुलासेतु वहां उपलब्ध है और माल की सुपर्दगी से पूर्व अवप्रभारों यदि देय हों, को वसूल करना गन्तव्य स्टेशन का कर्तव्य होगा।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने अक्टूबर 2004 तथा नवम्बर 2004 के परिपत्रों के द्वारा जोर दिया कि तुलासेतु अधिमानतः आरम्भिक केन्द्रों पर प्रतिष्ठापित किए जाने चाहिए ताकि सभी रेकों का 100 प्रतिशत भार किया जा सके। यह आगे उल्लेख किया गया कि उन मामलों जहां वैगन तुलासेतु की अनुपलब्धता के कारण अथवा तुला सेतु के खराब होने के कारण अथवा किसी अन्य प्रचालन कारण से आरम्भिक केन्द्र पर तौले नहीं गए थे वहां आरम्भिक स्टेशन डिविज़न के वाणिज्यिक नियंत्रण के ऐसे रेकों के भार करने के लिए संदेश भेजे जहां मार्ग में पहला तुलासेतु उपलब्ध है। तुला सेतु के लिए संदेश प्राप्त करने के बाद मण्डल वाणिज्यिक नियंत्रण मण्डलीय प्रचालन नियंत्रण को भी देगा जो तोलना सुनिश्चित करेगा।

इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया¹¹¹ (अक्टूबर 2006) कि प्रत्येक रेल का मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) भी वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु अधिसूचित करेगा जहां भार किया जाएगा, यदि सम्बद्ध तुलासेतु खराब है तो सभी क्षेत्रीय

¹¹⁰ रेल मंत्रालय दर परिपत्र सं.19/2012, परिपत्र सं. टीसी-1/2006/109/6 भाग-II दिनांक 23.07.2012 के अनुसार जहां रेल वैगन में पण्य अधिक भरे जाते हैं वहां रेल प्रशासन अधिक लदान की खोज के केन्द्र का लिहाज किए बिना आरम्भिक स्टेशन से गंतव्य केन्द्र तक वैगन के गाड़ी कर्षण द्वारा तय की जाने वाली सम्पूर्ण दूरी के लिए प्रेषक, परेषिती अथवा पृष्ठांकितता जैसा भी मामला हो, से अनुसूची 'क' तथा 'ख' में स्थिति के भागों I, II तथा III में यथा प्रावधारित दण्डात्मक प्रभार वसूल करेगा।

¹¹¹ दर परिपत्र सं. अक्टूबर 2006 का 86/2006

रेलवे तथा बोर्ड के कार्यालय को सूचित करेगा। तदनुसार क्षेत्रीय रेलवे को प्रत्येक लदान केन्द्र के लिए सम्बद्ध तुलासेतु और वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु अधिसूचित करने थे। तौल के परिणाम सूचित करने के लिए सम्बद्ध तुला सेतुओं, वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतुओं तथा सम्बन्धित लदान केन्द्रों के बीच संचार के विश्वसनीय साधन स्थापित किए जाने चाहिए।

रेलवे बोर्ड के अक्टूबर 2006 के निर्देशों के आधार पर ईसीओआर ने अपने रेलवे में उपलब्ध लदान केन्द्रों के लिए नामित सम्बद्ध तुलासेतुओं तथा वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतुओं की एक सूची अधिसूचित¹¹² की। लदान स्टेशन के लिए सम्बद्ध तुलासेतु और वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु के रूप में क्रमशः नयागढ़, केन्दूझारगढ़ तथा सुकिण्डा रोड नामित किए गए थे।

मुख्य माल पर्यवेक्षक, सुकिण्डा रोड के लेखाओं तथा अभिलेखों की संवीक्षा (नवम्बर 2014) के दौरान यह देखा गया था कि मार्च 2011 से अक्टूबर 2014 तक नयागढ़/दैतारी से सुकिण्डा रोड गुडसशेड को बुक कुल 117 लोहा रकों में से केन्दूझारगढ़ (13 रक) और सुकिण्डा रोड (चार रक) तुला सेतुओं पर केवल 17 रक तोले गए थे। शेष 100 रकों के लिए केन्दूझारगढ़ में सम्बद्ध तुला सेतु और सुकिण्डा रोड पर वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु की उपलब्धता के बावजूद प्रेषक के स्वीकृत भार (एसडब्ल्यूए) के आधार पर भाड़ा प्रभार वसूल किए गए थे। इन रकों का भार न करने के कारण अभिलेखों में नहीं थे।

संवीक्षा में आगे पता चला कि सभी रकों में अतिलदान पाया गया था जिसके लिए ₹ 25.34 लाख का दण्डात्मक प्रभार वसूल किया गया था। 17 रकों में खोजा गया अधिक लदान 7.7 टन से 291.35 टन के बीच था। इस प्रकार औसत भार और प्रति रक संग्रहीत दण्डात्मक प्रभार क्रमशः 99.68 टन तथा ₹ 1.49 लाख परिकलित किए गए।

मामला निम्नलिखित आपत्तियों के साथ जून 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था:

- (i) रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन करने में प्रणाली विफलता हुई है। यद्यपि केन्दूझारगढ़ तथा सुकिण्डा रोड पर तुला सेतु की तौल सुविधाएं विद्यमान थी परन्तु 117 रकों में से केवल 17 रकों का भार किया गया था और सभी मामलों में अधिक लदान देखा गया था। इस प्रकार यह सुनिश्चित करने की

¹¹² मई 2007 में वाणिज्यिक परिपत्र सं. 125(जी)/07 के द्वारा (बाद में अगस्त 2014 में संशोधित)

आवश्यकता है कि आरबी के निर्देशों के अनुसार रेक भारोत्तोलन के अध्यक्षीन थे।

- (ii) रेकों का भार न करने से अधिक लदान कदाचारों को प्रोत्साहन मिलता है जिसके कारण राजस्व की हानि और चल स्टाक तथा पटरियों को भी हानि होती है। रेलवे बोर्ड यह अवश्य सुनिश्चित करे कि परेषणों का भार करने के उनके निर्देशों का पालन किया जाता है और दोषी प्रेषक और परेषिती से शास्ति की वसूली की जाती है।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने सूचित किया (दिसम्बर 2016) कि केन्दूझारगढ़ पर एक अधिक रेक का भार किया गया था जिसके लिए नयागढ़ पर दण्डात्मक प्रभार संग्रहीत किया गया था और कि रेकों की कुल संख्या 116 थी न कि 117। उन्होंने आगे बताया कि मई 2007 तथा अगस्त 2014 के वाणिज्यिक परिपत्र कहते हैं कि नयागढ़ लदान केन्द्र के लिए जखापुरा की ओर भारों के लिए सम्बद्ध तुलासेतु केन्दूझारगढ़ है और सुकिण्डा रोड वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु के रूप में नामित है। उत्तर में आगे बताया कि सुकिण्डा रोड तक भारों के लिए सुकिण्डा रोड तुलासेतु परिचालन प्रतिबन्धों के कारण वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु के रूप में नामित नहीं है।

तथापि तथ्य यह शेष रहता है कि 116 रेकों में से भारित सभी 18 रेक (केन्दूझारगढ़ पर 14 तथा सुकिण्डा रोड पर चार) अतिभारित पाए गए थे। केन्दूझारगढ़ पर शेष रेकों की भारोत्तोलन नहीं किया गया था क्योंकि केन्दूझारगढ़ तुला सेतु मई 2009 से अक्टूबर 2015 तक की अवधि के दौरान पांच वर्ष आठ माह (लम्बी अवधि में) के लिए खराब था। यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरदायित्व था कि केन्दूझारगढ़ का तुलासेतु समय पर चालू किया गया था और किसी विलम्ब के मामले में नयागढ़ से सुकिण्डा रोड तक सभी रेकों को तोलने का वैकल्पिक प्रबन्ध किया जाना था विशेषकर इस तथ्य के दृष्टिगत कि सभी 18 रेकों में अधिक लदान पाया गया था जो 2013-14 की अवधि के दौरान केन्दूझारगढ़ तथा सुकिण्डा रोड पर तोले गए थे।

प्रति रेक औसत अधिक लदान की अनुरूपता पर 'प्रेषक के स्वीकृत भार' के आधार पर बुक 98 रेकों के सम्बन्ध में अधिक लदान की कुल मात्रा 9769.1 टन बनती थी और ₹ 1.46 करोड़ के दण्डात्मक प्रभारों को संकट में डाला गया था।