

## अध्याय 2

### यातायात

यातायात (ट्रैफिक) विभाग में चार भाग अर्थात् व्यवसायिक, यातायात, कोचिंग और खानपान और पर्यटन सम्मिलित है। इन भागों से संबंधित गतिविधियाँ अपर सदस्यों/कार्यकारी निर्देशक की अध्यक्षता में संबंधित निदेशालयों द्वारा की जाती हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर, ट्रैफिक विभाग की ट्रैफिक सदस्य द्वारा अध्यक्षता की जाती है।

विपणन, यातायात विकास, उपभोक्ताओं को प्रदान की जाने वाली रेलवे सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/माल भाड़ा यातायात का विनियमन, यात्री/माल भाड़ा ट्रैफिक से प्राप्त राजस्व का प्रेषण और संग्रहण, लेखाकरण व्यवसायिक निदेशालय द्वारा प्रबंधित किये जाते हैं<sup>1</sup> गतिविधियाँ जैसे- यातायात निदेशालय द्वारा प्रबंधित रेलगाड़ियों को सुरक्षित चलाने के लिए संभावित मांग और शर्तों को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता को सुनिश्चित करना, उनकी समय-सारणी को सम्मिलित कर प्रतिदिन चलने वाली रेलगाड़ियों का प्रबंधन परिवहन सेवाओं की दीर्घ-अवधि और अल्पावधि योजना बनाना, यात्री और पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और खानपान और पर्यटन से संबंधित गतिविधियाँ खानपान और पर्यटन निदेशालय द्वारा प्रबंधित हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग अर्थात् परिचालन और वाणिज्यिक शामिल हैं। इनकी अध्यक्षता मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) क्रमश की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अधीन हैं। डिविजनल स्तर पर परिचालन और वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ डिविजनल परिचालन प्रबंधक (व.डीओएम) और वरिष्ठ मंडलीय वाणिज्यिक प्रबंधक (व.डीसीएम) द्वारा की जाती है, जो कि संबंधित डिविजन के डिविजनल रेलवे प्रबंधक (डीआरएम) को सूचित करता हैं।

वर्ष 2016-17 के दौरान टैरिफ परिचालन खर्च ₹ 24007.42 करोड़<sup>2</sup> था। वर्ष के दौरान कुल सकल ट्रैफिक प्राप्ति 1,65,292.20 करोड़<sup>3</sup> थी। वर्ष 2016-17 के दौरान, यात्री संख्या बढ़ोतरी की वार्षिक वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में 0.11

<sup>2</sup> 2016-17 के लिए अनुदान सं. 09-परिचालन व्यय परिवहन

<sup>3</sup> यात्री अर्जन ₹ 46,280.46 करोड़, माल-भाड़ा अर्जन ₹ 104,338.54 करोड़ और अन्य कोचिंग अर्जन ₹ 4,312.00 करोड़

प्रतिशत<sup>4</sup> तक बेहतर हुई है। 2016-17 में यात्री अर्जन 4.5 प्रतिशत<sup>5</sup> बढ़ा है। 2016-17 में, माल-भाड़ा लदान केवल 0.42 प्रतिशत<sup>6</sup> बढ़ा है। तथापि माल-भाड़ा अर्जन पिछले वर्ष की तुलना में 5.24 प्रतिशत कम हुआ है।

वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, विभाग के 1168 कार्यालयों का निरीक्षण लेखापरीक्षा द्वारा किया गया। इस अध्याय में 'भारतीय रेलवे में राजधानी, शताब्दी और दुरंतो रेलगाड़ियों में फलेक्सी फेयर प्रणाली' पर रेलवे बोर्ड नीति पर किये दो समीक्षा और भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा वाणिज्यिक भूखंडों और पार्किंग स्थानों का प्रबंधन सम्मिलित है। पंद्रह लेखापरीक्षा पैराग्राफों में अनियमितताओं को उजागर किया गया है जैसे कि, अशक्त सेक्शनों के माध्यम से माल-भाड़ा टैफिक ले जाने के कारण राजस्व हानि, माइक्रोप्रोसेसर आधारित एलईडी गतव्य बोर्ड की अधिप्राप्ति पर व्यर्थ व्यय, एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) में रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि, मथुरा और पलवल के बीच तीसरी लाइन का कम उपयोग, वे-लीव प्रभारों/इंजन किराया प्रभारों/डैमरेज प्रभारों की कम वसूली/वसूली न होना, प्रतिबंधित वस्तुओं पर अस्वीकार्य रियायत, आदि भी सम्मिलित हैं।

<sup>4</sup> 8,182 मिलियन के अनुमानित यात्रियों के प्रति भारतीय रेल 8,116.10 मिलियन यात्रियों को ले जाती है।

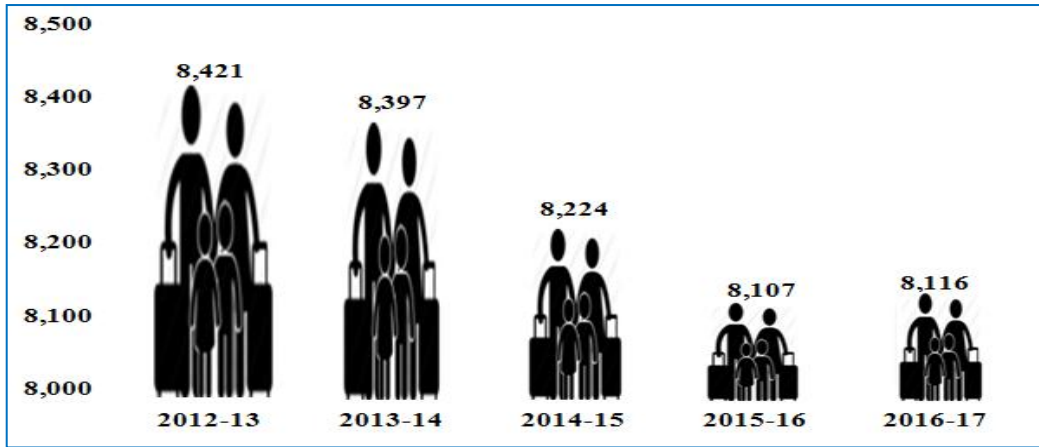
<sup>5</sup> 2015-16 में ₹ 44,283.26 और 2016-17 में ₹ 46,280.46

<sup>6</sup> 2015-16 में 1101.51 मिलियन टन से 2016-17 में 1106.15 मिलियन टन

## 2.1 राजधानी, शताब्दी और दुरंतो ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली

### 2.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) लोगों के बीच परिवहन और संपर्क का एक अति लाभकारी साधन है। इसमें 7,349 स्टेशनों का बहुत विस्तृत नेटवर्क है। भारतीय रेल में औसतन 13,329 यात्री ट्रेनें प्रतिदिन परिचालित की जाती हैं। तथापि, पिछले चार वर्षों में, आईआर द्वारा ढोए जाने वाले यात्रियों में गिरावट की प्रवृत्ति आई है जो **ग्राफ 1** में दर्शायी गई है।



चित्र 1: भारतीय रेल द्वारा ढोए गए यात्री (मिलियन); स्रोत: भारतीय रेल वर्ष बुक

2015-16 में यात्री यातायात से आय ₹44,283.26 करोड़ थी। यात्री आय को बढ़ाने की दृष्टि से नियमित ट्रेनों में अपनाए गये किराये ढाँचे से इतर भारतीय रेल ने विभिन्न ट्रेनों/विशेष ट्रेनों में डायनेमिक किराया के साथ तत्काल किराया और प्रीमियम ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली को लागू किया है।

### यात्री किराये के लिए भारतीय रेल द्वारा लागू की गई विभिन्न योजनाएं

नियमित मेल/एक्सप्रेस और यात्री ट्रेनों में यात्रा के लिए किराये को भारतीय रेल कोन्फ्रेन्स एसोशिएशन कोचिंग टैरिफ, भाग-II यात्री किराया सारणी में अधिसूचित टैरिफ के अनुसार वसूला जाता है। सभी श्रेणियों के किराये को अन्तिम बार जून 2014 के दौरान संशोधित किया गया था। अभी हाल ही में, यात्री यातायात में राजस्व को बढ़ाने हेतु, भारतीय रेल ने पिछले ढाई वर्षों के दौरान निम्नलिखित नीतियाँ अपनाई है।

- अक्टूबर 2014:** जिन चयनित ट्रेनों की माँग अधिक है उन पर डायनेमिक मूल्य निर्धारण अनुसार किराया वसूलने की नीति को अक्टूबर 2014 से लागू किया गया। इस नीति के अनुसार 50 प्रतिशत मौजूदा तत्काल कोटे को

प्रीमियम तत्काल कोटे के रूप में निश्चित किया गया। यह एक दूरी-स्लैब आधारित किराया योजना है जहाँ 10 प्रतिशत सीटें बिकने के बाद प्रत्येक स्लैब पर 20 प्रतिशत तक किराया बढ़ जाता है।

- ii. **अप्रैल 2015:** लोकप्रिय क्षेत्रों में त्यौहारी मौसम और छुट्टियों के दौरान अधिक माँग को पूरा करने के लिए जोनल रेलवे को विशेष ट्रेनों को विशेष किराये (तत्काल किराया) के ढाँचे पर चलाने की शक्तियाँ दी गई थी। इन ट्रेनों का किराया ढाँचा मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की पद्धति पर था। किराये के अतिरिक्त रेलवे बोर्ड (मई 2015) द्वारा यथा निर्धारित न्यूनतम और अधिकतम के अध्यक्षीन द्वितीय श्रेणी के लिए मूल किराये के 10 प्रतिशत और अन्य सभी श्रेणियों के लिए 30 प्रतिशत की दर पर विशेष प्रभार लगाया गया था।
- iii. **जुलाई 2015:** पीक सीजन के दौरान माँग और अन्य अवसरों के आधार पर रेलवे बोर्ड द्वारा जुलाई 2015 से सुविधा विशेष ट्रेनों को चालू किया गया था। इन ट्रेनों का न्यूनतम किराया तत्काल किराया होगा और प्रत्येक 20 प्रतिशत बर्थ/सीटों की बुकिंग के पश्चात किराया डायनेमिक आधार पर बढ़ेगा जो अधिकतम मूल किराये का तीन गुणा जमा तत्काल किराये के अध्यक्षीन होगा।
- iv. **सितम्बर 2016:** प्रीमियर ट्रेनों जैसे राजधानी, शताब्दी और दुरंतो में 9 सितम्बर 2016 से फ्लेक्सी किराया प्रणाली को लागू किया गया है। इस प्रणाली के अन्तर्गत किराया एसी 3 टायर श्रेणी के लिए 140 प्रतिशत और एसी प्रथम और विशेष कुर्सी यान को छोड़कर अन्य सभी के 150 प्रतिशत अधिकतम के अध्यक्षीन बेची गई/ प्रत्येक 10 प्रतिशत बर्थ/सीटों के साथ 10 प्रतिशत बढ़ जाता है।
- v. **दिसम्बर 2016:** रेलवे बोर्ड ने कुछ खण्डों में शताब्दी एक्सप्रेस द्वारा यात्रा के लिए रियायती किराया लागू किया है जिसे फ्लेक्सी किराया प्रणाली के अन्तर्गत प्रभार से कम अधिभोग के कारण यथावत छूट दी गई। उसी माह के दौरान, रेलवे बोर्ड ने आगे राजधानी/शताब्दी/दुरंतो ट्रेनों में 6 माह के लिए प्रयोगात्मक आधार पर प्रथम चार्ट तैयार होने के बाद खाली बर्थ/सीटों की अन्तिम बुकिंग किराये पर 10 प्रतिशत की छूट को लागू किया।
- vi. **दिसम्बर 2016:** एसी 3 टायर के साथ हमसफर ट्रेनों को आरम्भ किया गया था। इस श्रेणी के लिए मूल किराया प्रथम 50 प्रतिशत यात्री ब्लॉक के लिए एसी 3 टायर की सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के मूल किराये का 1.15 गुणा

है। उसके बाद बकाया 50 प्रतिशत बर्थों के प्रत्येक यात्री ब्लॉक के लिए 10 प्रतिशत की वृद्धि पर 10 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी है।

- vii. **फरवरी 2017:** अन्त्योदया एक्सप्रेस ट्रेनें लंबी दूरी की सुपरफॉस्ट सेवा के साथ पूर्णतः द्वितीय श्रेणी अनारक्षित कोचों के साथ आरम्भ की गई थी। अनारक्षित द्वितीय श्रेणी का मूल किराया मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में समान श्रेणी के मूल किराये से 15 प्रतिशत अधिक है।

### **यात्री किराये के बारे में संसदीय स्थाई समिति की टिप्पणियां**

रेलवे की स्थाई समिति ने अपनी तृतीय रिपोर्ट 2014-15 (दिसम्बर 2014) में देखा कि रेलवे 25 जून 2014 से सीधी 10 प्रतिशत की बढ़ोतरी को यात्री किराये की सभी श्रेणियों में लागू कर चुका है। यात्रा की विभिन्न श्रेणियों में 4.2 प्रतिशत के ईंधन संघटक समायोजन सहित यात्री किराये में लगभग 14.2 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुई थी। रेल मंत्रालय ने बताया कि यात्री आय में बढ़ोत्तरी के उद्देश्य के लिए, अतिरिक्त माँग को पूरा करने और राजस्व को बढ़ाने के लिए विभिन्न उपायों जैसे नई ट्रेनों को चालू करना, अधिक प्रचलित ट्रेनों के संयोजन को बढ़ाना, मौजूदा ट्रेनों में अतिरिक्त कोचों को जोड़ना, इत्यादि के माध्यम से प्रयास किये जा रहे हैं। समिति को सूचित किया गया था कि पीक सीजन के दौरान त्योहारों और विशेष अवसरों पर अतिरिक्त यात्री यातायात की निकासी हेतु विशेष ट्रेनें चलाई जाती हैं। इसके अलावा, विशेष प्रीमियम ट्रेनों को भी कुछ अधिक माँग क्षेत्रों में डायनेमिक मूल्य निर्धारण के साथ परिचालित किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप उच्च यात्री राजस्व प्राप्त होता है। समिति ने देखा कि रेल मंत्रालय द्वारा किये गये सभी उपाय द्वारा वांछित परिणाम, और यात्री आय में बढ़ती प्रवृत्ति दर्शाएगा ताकि उच्च राजस्व उत्पत्ति सुनिश्चित की जा सके। समिति ने, तथापि, अभिलाषा जताई कि ट्रेनों के किराये में बढ़ोतरी के साथ-साथ ट्रेनों में यात्री सुख-सुविधा सुधारने तथा बढ़ाने और सुविधाओं और रेलवे स्टेशनों पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

### **भारतीय रेल द्वारा 'सामाजिक सेवा दायित्वों' के संबंध में नीति आयोग की आपत्तियाँ**

नीति आयोग (नेशनल इन्स्टीट्यूट फॉर ट्रान्सफॉर्मिंग इंडिया) ने सितम्बर 2016 में भारतीय रेल द्वारा सामाजिक सेवा दायित्वों के प्रभाव की समीक्षा पर रिपोर्ट जारी की। रिपोर्ट में रेल यात्रा की विभिन्न श्रेणियों में परिचालन हानियों का उल्लेख निम्नवत है:

तालिका 2.1 - यात्री व्यवसाय हानियों के लिए श्रेणीवार योगदान (₹ करोड़ में) (ऋणात्मक हानि और धनात्मक लाभ)					
क्र. सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
<b>ए. परिचालन हानि: मेल/एक्सप्रेस श्रेणियां (गैर-उपनगरीय सेवा)</b>					
ए1	एसी 1	(-) 39	(-)41	(-)47	(-)127
ए2	प्रथम	(-) 39	(-)61	(-)92	(-)70
ए3	एसी 2	(-) 439	(-)348	(-)497	(-)496
ए4	एसी 3	499	495	411	882
ए5	एसीसी	(-)13	(-)38	(-)148	(-)142
ए6	शयनयान श्रेणी	(-)6532	(-)6853	(-)8408	(-)8510
ए7	द्वितीय श्रेणी	(-)4238	(-)5168	(-)7134	(-)7642
ए8	<b>उप-जोड़ (उपरोक्त सभी का जोड़)</b>	<b>(-)10800</b>	<b>(-)12014</b>	<b>(-)15917</b>	<b>(-)16106</b>
<b>बी. परिचालन हानि: सामान्य श्रेणियां</b>					
बी1	प्रथम	(-)48	(-)60	(-)70	(-)50
बी2	शयनयान	(-)369	(-)403	(-)451	(-)530
बी3	द्वितीय श्रेणी	(-)8476	(-)9321	(-)10584	(-)11094
बी4	<b>उप-जोड़ (उपरोक्त सभी का जोड़)</b>	<b>(-)8893</b>	<b>(-)9784</b>	<b>(-)11105</b>	<b>(-)11674</b>
सी	कुल परिचालन हानि (ए8+बी4)	(-)19693	(-)21797	(-)27022	(-)27779
डी	पार्सल, समान और डाक सेवाएं	(-)1867	(-)1863	(-)2394	(-)2453
ई	खानपान सेवाएं	(-)940	(-)1030	(-)952	(-)1016
एफ	परिचालन हानि-उपनगरीय यात्री सेवाएं और मेट्रो कोलकाता	(-)2814	(-)3365	(-)4027	(-)4679
जी	<b>कुल हानि (यात्री व्यवसाय से) (सी+डी+ई+एफ)</b>	<b>(-)25314</b>	<b>(-)28056</b>	<b>(-)34395</b>	<b>(-)35928</b>

स्रोत: भारतीय रेल द्वारा 'सामाजिक सेवा दायित्वों के प्रभाव की समीक्षा पर नीति आयोग का प्रतिवेदन

प्रतिवेदन की मुख्य आपत्तियां और सिफारिशें निम्न प्रकार हैं:

- जबकि कम टैरिफ और रियायतें यात्री व्यवसाय में हानि के लिए पर्याप्त योगदान देते हैं और इसलिए सामाजिक सेवा लागतें बनते हैं, वे एक मात्र कारक नहीं हैं। इस प्रतिस्पर्धी बाजार में जहाँ परिवहन की मांग लचीली है वहाँ किराएं की बढ़ोतरी (अर्थात् राजस्व भाग) पर भारतीय रेल की कुल सीमाएं होगी जो प्रतिस्पर्धा द्वारा चालित होगी। अतः कम वसूलियों की गणना इस की लागत संरचना के बजाय भारतीय रेल की प्रतिस्पर्धी बाजार में प्रभारित करने की योग्यता के संदर्भ में होनी चाहिए।

- जबकि एसएल और द्वितीय श्रेणी की सेवाओं के टैरिफ प्रतिस्पर्धा सेवाओं (समतुल्य बस किराया दरें) से काफी कम हैं, वहीं एसी सेवाएं बस किरायों से काफी अधिक हैं।
- तदनुसार, एसी श्रेणी में हानि संभवतः इसके किराये संरचना से आईआर की मूलतः लागत संरचना से अधिकता के कारण थी। समानरूप से स्लीपर एवं द्वितीय श्रेणी सेवाओं के लिए आईआर ने हानि की मात्रा का अधिक आंकलन किया जो निम्न टैरिफ स्तरों के कारण हो सकता था। विश्लेषण दर्शाता है कि इन श्रेणियों में 80 प्रतिशत हानि निम्न टैरिफ स्तरों के कारण है जबकि शेष 20 प्रतिशत संभवतः आईआर की लागत संरचना के कारण है।

इसलिए, आईआर की लागत संरचना में अक्षमता महत्वपूर्ण ढंग से यात्री सेवा व्यापार में हानि में योगदान देती है और इसलिए टैरिफ में वृद्धि लागतों को वसूलने का एकमात्र तंत्र, नहीं हो सकती।

इस पृष्ठभूमि में, वर्तमान अध्ययन यात्री मांग के संदर्भ में फ्लेक्सी किराया योजना की समीक्षा, हवाई क्षेत्र के साथ तुलना के साथ-साथ भारतीय रेल के उपार्जन और इन ट्रेनों की अधिभोग पर प्रभाव की समीक्षा के लिए शुरू की गई थी।

### **लेखापरीक्षा उद्देश्य**

फ्लेक्सी किराया योजना की शुरुआत एवं रेलवे यात्री राजस्वों पर इसके प्रभाव के बाद राजधानी/दुरन्तों/शताब्दी ट्रेनों के संरक्षण एवं उपार्जनों में परिवर्तन के आंकलन के लिए अध्ययन किया गया था।

### **लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली एवं नमूना**

अध्ययन में ट्रेन अधिभोग के संबंध में डाटा विश्लेषण और 142 प्रीमियर ट्रेनों (44 राजधानी, 46 शताब्दी और 52 दुरन्तो ट्रेनों) के उपार्जन शामिल थे जहां फ्लेक्सी किराया योजना 9 सितम्बर 2016 से शुरू की गई थी। 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 (रिपोर्ट में पूर्व फ्लेक्सी अवधि के तौरपर संदर्भित ) और 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 (रिपोर्ट में पश्च फ्लेक्सी अवधि के तौरपर संदर्भित) की अवधि के लिए बर्थ संभाव्यता, वास्तविक अधिभोग एवं उपार्जन के संबंध में डाटा रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस), नई दिल्ली से एकत्रित एवं विश्लेषण किया गया।

सभी प्रीमियर ट्रेनों के संबंध में योजना की शुरुआत (9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017) के बाद अधिभोग में परिवर्तन की पिछले वर्ष 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 के महीनों के संबंध में अधिभोग एवं उपार्जनों से तुलना की गई है। एक सी रूट पर चल रही मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग की तुलना प्रीमियर ट्रेनों से मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों से यात्री के विचलन के आंकलन के लिए दो महीनों (अक्टूबर 2016 और फरवरी 2017) में भी की गई थी। 31 मार्च 2017 को 30 से 120 दिन की अग्रिम आरक्षण अवधि (एआरपी) के लिए प्रीमियर ट्रेनों के एसी II टियर के फ्लेक्सी किराये की तुलना, हवाई यात्रा के टिकटों के मूल्य से की गई है। चयनित 13 सेक्टरों में हवाई यात्रा कर रहे यात्रियों की संख्या में परिवर्तन जहां प्रीमियर ट्रेने चलाई जाती हैं, नागरिक विमानन महानिर्देशक (डीजीसीए) के वेबसाइट से एकत्रित किया गया था।

यात्रियों को दी जा रही सेवा की गुणवत्ता के आंकलन के लिए फरवरी 2017 के महीने के लिए प्रीमियर ट्रेनों के समय पालन की जांच की गई है। उच्चतर किराये प्रभारित करते हुए इन ट्रेनों में दी जा रही सेवाएं, स्वच्छता, खाद्य गुणवत्ता आदि और फ्लेक्सी किराये पर उनके विचार प्राप्त करने के लिए अप्रैल 2017 और मई 2017 के दौरान 16 शताब्दी और II राजधानी ट्रेनों के 806 यात्रियों पर यात्री सर्वेक्षण प्रश्नावली की भी व्यवस्था की गई थी।

## अनुबंध 2.1

### रेलवे प्रशासन का उत्तर

प्रारम्भ में, लेखापरीक्षा सितम्बर 2016 से फरवरी 2017 के पांच महीनों और विगत वर्ष के तदनुसूची अवधियों के डाटा विश्लेषण कर की गई थी। एग्जिट सम्मेलन के दौरान रेलवे बोर्ड के साथ लेखापरीक्षा निष्कर्षों एवं सिफारिशों पर चर्चा की गई थी। रेलवे बोर्ड ने एग्जिट सम्मेलन एवं अपने उत्तर (जुलाई 2017) में बताया कि लेखापरीक्षा निर्धारण उस अवधि के लिए किया गया है जिसमें फ्लेक्सी किराया प्रणाली पूर्ण रूप से परिचालन में नहीं था। लेखापरीक्षा द्वारा की गई अभियुक्तियां स्वीकार्य नहीं की जा सकती हैं। चूंकि डाटा केवल फरवरी 2017 तक ही आकलित किया गया है। इसके बाद, लेखापरीक्षा ने उनके अध्ययन के कार्यक्षेत्र को बढ़ाया और समीक्षा के लिए जुलाई 2017 तक की अवधि को शामिल किया। 23 नवम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड को जुलाई 2017 तक की अवधि के लिए पश्च फ्लेक्सी किराये वाले संवर्धित कार्यक्षेत्र के साथ



संशोधित रिपोर्ट फिर से जारी की गई थी। संशोधित कार्यक्षेत्र पर लेखापरीक्षा निष्कर्ष रिपोर्ट में शामिल किए गए हैं।

### लेखापरीक्षा परिणाम

#### 2.1.2 फ्लेक्सी किराया योजना लागू करने के निर्णय की औचित्यता

2015-16 की तुलना में जब प्रारंभिक यात्रियों में एक प्रतिशत की वृद्धि हुई थी, यात्री उपार्जन में ₹ 5800 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व उत्पादन को प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा राजधानी दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया संरचना आरंभ करने का प्रस्ताव (अगस्त 2016) प्रस्तुत किया गया। राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी अधिकतम भागों में चलती हुई उच्च औसत अधिभोग के साथ बहुत प्रसिद्ध थी एवं कुल पीआरएस उपार्जनों का लगभग 12 प्रतिशत का योगदान करती थी। राजस्व वृद्धि के लिए निम्न प्रस्तावों पर विचार किया गया था:

- अप्रैल-जून और अक्टूबर-दिसम्बर की अधिकतम मांग अवधि के दौरान राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों के लिए बढ़ा किराया संरचना और शेष अवधि के लिए वर्तमान किराया संरचना।
- सभी महीनों में निरंतर 100 प्रतिशत से अधिक औसत अधिभोग वाली चयनित राजधानी दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों में बढ़ा किराया संरचना।
- मांग एवं अधिभोग के निरपेक्ष सभी राजधानी, दुरन्तों एवं शताब्दी ट्रेनों में बढ़ा हुआ किराया संरचना।

तीसरा विकल्प अनुमोदित किया गया था और 9 सितम्बर 2016 से सभी राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली आरम्भ की गई थी।

फ्लेक्सी किराया प्रणाली आरंभ करने से पूर्व, रेलवे ने विभिन्न फॉर्मेट में गतिशील/बढ़े किराये का पहले से ही प्रयास किया था। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

##### 2.1.2.1 प्रीमियर ट्रेनों में आरंभ किए गए बढ़े किराये

तत्काल योजना के तहत कुल सीटों/बर्थों का 30 प्रतिशत सामान्य किराये से 30 प्रतिशत अधिक के बढ़े किराये पर आवंटित किया गया था। सितम्बर 2015 से

जुलाई 2016 की ग्यारह महीनों की अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 'तत्काल योजना' के तहत श्रेणी वार स्थिति निम्न प्रकार से थी:

तालिका 2.2 - फ्लेक्सी किराये आरंभ करने से पूर्व प्रीमियर ट्रेनों में तत्काल योजना के तहत श्रेणी वार रिक्ति की स्थिति				
ट्रेन का प्रकार	श्रेणी	तत्काल क्षमता <sup>7</sup>	रिक्त	प्रतिशतता
शताब्दी	सीसी	18,95,493	5,13,283	27.08
दुरन्तो	2ए	1,53,718	35,817	23.30
दुरन्तो	3ए	7,36,807	1,50,461	20.42
राजधानी	2ए	4,08,002	57,539	14.10
राजधानी	3ए	13,24,494	69,295	5.23
कुल		45,18,514	8,26,395	

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

इसप्रकार, जब सामान्य किराये के ऊपर 30 प्रतिशत के बढ़े किराये के तहत 30 प्रतिशत सीटें/बर्थ तत्काल को आवंटित की गई थी, तब सभी राजधानी, दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों के एसी 2, एसी 3 और सीसी श्रेणियों में पांच से 23 प्रतिशत तक सीटें/बर्थ रिक्त रहीं। केवल दुरन्तो की एसएल श्रेणी में, तत्काल टिकटें भरी गई थी। सभी एसी श्रेणियों में बर्थ/सीटों की मांग बढ़े तत्काल किराये के कारण कम थी।

*जब रेलवे सामान्य किराये के से 30 प्रतिशत अधिक किराये के साथ तत्काल योजना के तहत 30 प्रतिशत सीटें/बर्थ पूर्ण रूप से उपयोग करने में सक्षम नहीं थीं, 40 या 50 प्रतिशत तक बढ़े किराये के साथ फ्लेक्सी किराये के तहत 90 प्रतिशत सीटों के आवंटन का निर्णय न्यायोचित नहीं था।*

#### 2.1.2.2 अन्य ट्रेनों में आरंभ किया गये बढ़े किराये

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे के सीसीएम के अनुमोदन के साथ और मांग पेटर्न को ध्यान में रखते हुए तत्काल किराये पर विशेष ट्रेने आरंभ (मई 2015) की। उक्त आदेश में किरायों के अतिरिक्त द्वितीय श्रेणी के मूल किराये के 10 प्रतिशत और सभी अन्य श्रेणियों के मूल किराये के 30 प्रतिशत का एक विशेष प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित न्यूनतम एवं अधिकतम सीमा के अधीन, उद्ग्रहीत/वसूला गया था। जैसा कि जोनल रेलवे के सीसीएम और सीओएम द्वारा संयुक्त रूप से निर्धारित किया गया था, पीक सीजन जैसे छुट्टियों की भीड़ और त्योहारों के दौरान गतिशील मूल्यांकन प्रणाली पर 1 जुलाई 2015 से सुविधा ट्रेन

<sup>7</sup> तत्काल क्षमता का अर्थ तत्काल योजना के तहत बुकिंग के लिए उपलब्ध सीटें/बर्थ की संख्या है।

रेलवे बोर्ड ने आरंभ की थीं। इन ट्रेनों में किराया प्रत्येक 20 प्रतिशत बर्थ/ सीट बुक होने के बाद बढ़ा और मूल किराये तथा तत्काल किराये के तीन गुना तक गया।

अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 तक की अवधि के दौरान दो प्रकार की ट्रेनों में अधिभोग निम्न प्रकार से था:

तालिका 2.3 बढ़े/गतिशील किराये के साथ अन्य ट्रेनों में अधिभोग की प्रवृत्ति				
श्रेणी	बर्थ/सीट क्षमता	वास्तविक बर्थ/सीट	रिक्त	रिक्त(%)
<b>अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 तक सुविधा ट्रेनों (114 ट्रेन और 1085 फेरों) में कक्षा-वार अधिभोग</b>				
2ए	98416	34487	63929	64.96
3ए	400083	182825	217258	54.30
एसएल	602000	423064	178936	29.72
2एस	910	872	38	4.18
<b>अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 के दौरान तत्काल किराये (121 ट्रेन और 1259 फेरे) के साथ विशेष ट्रेनों में श्रेणी-वार अधिभोग</b>				
एसी 1	5196	2013	3183	61.26
एसी 2	69401	31504	37897	54.61
एसी 3	229033	145769	83264	36.35
सीसी	51642	33992	17650	34.18
एसएल	325854	258599	67255	20.64
2एस	488673	136363	352310	72.10

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

देखा जा सकता है कि तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेन में सभी श्रेणियों में यह प्रतिशत रिक्तता बहुत अधिक थी और 21 प्रतिशत और 72 प्रतिशत के बीच थी। स्लीपर श्रेणी में भी, जहां अधिभोग सामान्यता बढ़े हुए किराये के साथ कम नहीं होती। तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेन में स्लीपर श्रेणी में रिक्ति 21 प्रतिशत थी। साथ ही, सुविधा ट्रेनों की सभी श्रेणियों में चार प्रतिशत और 65 प्रतिशत के बीच रिक्तियां थीं।

*इस प्रकार, जहां भी गतिशील/बढ़े किराये लागू किए गए थे, अधिभोग बहुत ही कम था। तथापि, मांग एवं अधिभोग पर ध्यान दिए बिना सभी राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया शुरू करने के दौरान इस पहलू को ध्यान में नहीं रखा गया था।*

### 2.1.3 फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों का संरक्षण एवं उपार्जन

#### 2.1.3.1 फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग में घटती प्रवृत्ति

फ्लेक्सी किराया प्रणाली में, एसी प्रथम श्रेणी और एकजीक्यूटिव चेयर कार के अलावा सभी श्रेणियों के लिए 150 प्रतिशत और एसी 3 टीयर श्रेणी के लिए अधिकतम 140 प्रतिशत के अधीन बर्थ/सीटों के प्रत्येक 10 प्रतिशत की बिक्री के साथ मूल किराया 10 प्रतिशत तक बढ़ेगा। लेखापरीक्षा ने फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू करने के पहले और बाद में राजधानी/शताब्दी/दुरन्तो में अधिभोग की प्रवृत्ति की जांच की। इस उद्देश्य के लिए, पिछले वर्ष में (फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू होने के पूर्व) 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 (पूर्व फ्लेक्सी अवधि) की ग्यारह महीनों की अनुरूपी अवधि के साथ 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 (पश्च फ्लेक्सी अवधि) (फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू करने के ग्यारह महीने बाद) की अवधि के लिए विभिन्न श्रेणियों में अधिभोग की तुलना की गई थी। 44 राजधानी ट्रेनों, 52 दुरन्तो और 46 शताब्दी ट्रेनों (कुल 142 ट्रेनों) के डाटा की तुलना निम्न प्रकार से थी:

तालिका 2.4 पूर्व एवं पश्च फ्लेक्सी किराया योजना में प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना								
श्रेणी	9.9.15 से 31.7.16 (पूर्व फ्लेक्सी अवधि)				9.9.16 से 31.7.17 (पश्च फ्लेक्सी अवधि)			
	बर्थ/सीट क्षमता <sup>8</sup>	वास्तविक अधिभोग <sup>9</sup>	रिक्त बर्थ/सीट	रिक्ति (प्रतिशत में)	बर्थ/सीट क्षमता	वास्तविक अधिभोग	रिक्त बर्थ/सीट	रिक्ति (प्रतिशत में)
2ए	3062608	2850824	211784	6.92	3099523	2570333	529190	17.07
3ए	9987609	9922008	65601	0.66	10409950	9945700	464250	4.46
एसएल	1920256	2042632	(-)122376	(-)6.37	2008593	2132914	(-) 124321	(-) 6.19
सीसी	12411532	9921005	2490527	20.07	12696680	9430952	3265728	25.72
कुल	27382005	24736469	2767912	10.11	28214746	24079899	4259168	15.10

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

जैसा कि देखा जा सकता है कि फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद रिक्त बर्थ/सीटें सितम्बर 2015 से जुलाई 2016 के दौरान कुल बर्थ/सीट क्षमता का 10.11 प्रतिशत था जो सितम्बर 2016 से जुलाई 2017 के दौरान 15.10 प्रतिशत तक बढ़ गया था। समग्र राशियों के अनुसार भी, पूर्व फ्लेक्सी अवधि के

<sup>8</sup> बर्थ क्षमता का अर्थ है बुकिंग के लिए उपलब्ध शुरू से अंत तक संभावित बर्थ

<sup>9</sup> वास्तविक अधिभोग का अर्थ है यात्रा के विभिन्न भागों की तुलना में यात्रा कर चुके यात्रियों की संख्या

दौरान 2,47,36,469 यात्रियों की तुलना में पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 2,40,79,899 यात्री थे और इस प्रकार बर्थ/सीटों की उच्चतर संख्या की उपलब्धता के बावजूद 2.65 प्रतिशत यात्रियों की कम वृद्धि दर्ज की गई थी। यह दर्शाता है कि अधिकांश यात्रियों ने अधिक उच्चतर किराये पर ट्रेन द्वारा यात्रा का चयन नहीं किया। फ्लेक्सी किराये के पूर्व एवं पश्च कार्यान्वयन के अधिभोग की प्रवृत्ति दर्शाती है कि

- 44 राजधानी ट्रेनों में से,
  - एसी 2 टियर के संबंध में, 42 ट्रेनों में समग्र अधिभोग चार से 27 प्रतिशत तक घट गया। केवल दो ट्रेनों<sup>10</sup> में अधिभोग तीन और 14 प्रतिशत तक बढ़ा।
  - एसी 3 टियर के संबंध में, 20 ट्रेनों में समग्र क्षमता पांच से 20 प्रतिशत तक घट गई। 16 ट्रेनों में अधिभोग पांच प्रतिशत तक कम था। पांच ट्रेनों में अधिभोग लगभग स्थिर रहा। केवल तीन ट्रेनों<sup>11</sup> में अधिभोग 12 से 19 प्रतिशत तक बढ़ गया।
- 52 दुरन्तो ट्रेनों में से,
  - एसी 2 टियर के संबंध में, 28 ट्रेनों में समग्र अधिभोग पांच से 25 प्रतिशत तक घट गया। 16 ट्रेनों में, घटाव पांच प्रतिशत तक था। एक ट्रेन में अधिभोग लगभग स्थिर रहा। सात ट्रेनों में, अधिभोग 16 प्रतिशत तक बढ़ गया।
  - एसी 3 टियर के संबंध में, 15 ट्रेनों में अधिभोग पांच प्रतिशत से 22 प्रतिशत तक घट गया। 21 ट्रेनों में घटाव पांच प्रतिशत तक था। दो ट्रेनों में, अधिभोग लगभग स्थिर रहा। 14 ट्रेनों में, अधिभोग एक से 23 प्रतिशत तक बढ़ा।

**अनुबंध 2.2 क**

- 46 शताब्दी ट्रेनों में से,
  - सीसी में, 44 ट्रेनों में अधिभोग एक से 14 प्रतिशत तक घट गया। शेष दो ट्रेनों में अधिभोग लगभग स्थिर रहा।

**अनुबंध 2.2 ख**

<sup>10</sup> 22207 (चेन्नै सेन्ट्रल-तिरुअनन्तपुरम), 22208 (तिरुअनन्तपुरम-चेन्नै सेन्ट्रल)-इन ट्रेनों को क्रिस डाटा में राजधानी ट्रेनों के तौरपर दिखाया गया था, किन्तु यह एसी सुपर एक्सप्रेस हैं।

<sup>11</sup> 12436 (नई दिल्ली - डिब्रूगढ़), 22207 (चेन्नई सेंट्रल-तिरुअनन्तपुरम), 22208 (तिरुअनन्तपुरम-चेन्नै सेन्ट्रल)- इन ट्रेनों को क्रिस डाटा में राजधानी ट्रेनों के तौरपर दिखाई गई हैं, लेकिन ये एसी सुपर एक्सप्रेस हैं।

इस प्रकार, दुरन्तो ट्रेनों की स्लीपर श्रेणी के अलावा राजधानी, दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों की सभी श्रेणियों में अधिभोग में कुछ ट्रेनों के अलावा घटाव की प्रवृत्ति देखी गई।

भारतीय रेल के श्वेत पत्र (फरवरी 2015) ने दर्शाया कि “एसी 3 टियर श्रेणी का चलना रेलवे एवं यात्रियों के लिए सबसे अधिक उचित है और यह लगभग 75 प्रतिशत अधिभोग पर हानिरहित है। चूंकि यही केवल एकमात्र ऐसा कोच है जो कि लाभ देता है, इसलिए ट्रेनों को जितने संभव हो उतने अधिक एसी 3 टियर कोचों के साथ चलाना चाहिए”। भारतीय रेल द्वारा प्रकाशित “कोचिंग सेवा लाभ प्रदत्ता/इकाई लागतों के अंतिम परिणाम का सार” भी यह दर्शाता है कि भारतीय रेल की सभी श्रेणियाँ एसी 3 टियर श्रेणी के अलावा हानियाँ के तहत परिचालित हैं।

प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग के आंकड़ों के आधार पर देखा गया कि एसी 3 टियर में अधिभोग, फ्लेक्सी किराये के शुरू करने के बाद काफी गिरा है। रिक्त बर्थ, पूर्व फ्लेक्सी अवधि में 0.66 प्रतिशत से बढ़ कर पश्च फ्लेक्सी अवधि में 4.46 प्रतिशत तक बढ़ी।

*इसलिए एसी 3 टियर श्रेणी में फ्लेक्सी किराये को लागू करना, जो कि पहले से ही लाभ कमाने वाली श्रेणी थी, उचित नहीं था।*

### 2.1.3.2 उपार्जन पर प्रभाव

फ्लेक्सी किराये शुरू करने के पहले एवं बाद में प्रीमियर ट्रेनों के उपार्जन के संबंध में डाटा की समीक्षा की गई थी। यह देखा गया था कि स्लीपर श्रेणी के अलावा पश्च फ्लेक्सी किराया योजना में यात्रा की सभी श्रेणियों में अधिभोग घट गया था, जहां फ्लेक्सी किराया योजना शुरू की गई थी, 142 प्रीमियर ट्रेनों से कुल उपार्जन में वृद्धि हुई थी।

निम्न तालिका राजधानी, दुरन्तों और शताब्दी ट्रेनों की विभिन्न श्रेणियों में प्रति बर्थ उपार्जन और बर्थ क्षमता की तुलना में उपार्जन में वृद्धि की तुलना करती है:

तालिका 2.5-प्रीमियर ट्रेनों की बर्थ क्षमता एवं उपार्जन

श्रेणी	पूर्व फ्लेक्सी अवधि		पश्च फ्लेक्सी अवधि		उपार्जन में	उपार्जन में	यात्रियों की	यात्रियों की
	उपार्जन	ले जाए गए	उपार्जन	ले जाए गए	वृद्धि	वृद्धि का	संख्या में	संख्या में
	(₹ करोड़ में)	यात्रियों की संख्या	(₹ करोड़ में)	यात्रियों की संख्या	(₹ करोड़ में)	प्रतिशत	कमी	कमी का प्रतिशत
<b>राजधानी</b>								
एसी 2	540.04	2137294	572.18	1877026	32.14	5.95	-260268	-12.18
एसी 3	1306.39	6740208	1573.19	6823371	266.8	20.42	83163	1.23
<b>दुरन्तो</b>								
एसी 2	157.25	713530	183.29	693307	26	16.54	-20223	-2.83
एसी 3	522.7	3181800	603.43	3122329	80.73	15.45	-59471	-1.87
एसएल	148.18	2042632	185.73	2132914	37.55	25.34	90282	4.42
<b>शताब्दी</b>								
सीसी	718.87	9921005	828.06	9430952	109.19	15.19	-490053	-4.94
<b>कुल</b>	<b>3393.43</b>	<b>24736469</b>	<b>3945.85</b>	<b>24079899</b>	<b>552.42</b>	<b>16.28</b>	<b>-656570</b>	<b>-2.65</b>

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

इसलिए, पश्च फ्लेक्सी किराया अवधि में प्रीमियर ट्रेनों से कुल उपार्जन में ₹ 552 करोड़ की वृद्धि हुई थी। तथापि, पश्च फ्लेक्सी किराये में प्रीमियर ट्रेन द्वारा ले जाए गए यात्रियों की संख्या सितम्बर 2016 से जुलाई 2017 तक (2.65 प्रतिशत) की अवधि के दौरान 6.57 लाख यात्री तक महत्वपूर्ण रूप से घट गई थी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (फरवरी 2018) में बताया कि वास्तविक उपार्जन विगत वर्ष की उसी अवधि की तुलना में बढ़ रहा है।

*लेखापरीक्षा सहमत है कि यात्री उपार्जन बढ़ गया है, तथापि 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 तक के पिछले वर्ष की अवधि की तुलना में बर्थ क्षमता में तीन प्रतिशत की वृद्धि के बावजूद 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में रेलवे में 6.75 लाख यात्री कम ले जाए गए।*

### 2.1.3.3 प्रीमियर ट्रेनों के मार्ग पर चल रही मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग पर फ्लेक्सी किराये का प्रभाव

विभिन्न मार्गों पर चल रही प्रीमियर ट्रेनों के अलावा मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों भी उन्हीं मार्गों पर चल रही हैं। लेखापरीक्षा ने मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग की जांच की जहां प्रीमियर ट्रेन चल रही थी। दो महीनों अक्टूबर 2016<sup>12</sup> और फरवरी 2017<sup>13</sup>

<sup>12</sup> पीक सीजन का एक महीना

के संबंध में डाटा एकत्रित किए गए और उन्हीं मार्गों पर चल रहीं मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ राजधानी/दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों (75 प्रतिशत से कम अधिभोग के साथ) के अधिभोग वाली ट्रेनों के बीच एक तुलना की गई थी। डाटा नीचे दिया गया है:

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना						
माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
प्रीमियर ट्रेन				मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन		
प्रीमियर ट्रेन राजधानी						
अक्टूबर-16	22694 निजामुद्दीन-बेंगलुरु	2ए	64	एसएफ	12650 निजामुद्दीन-यसवंतपुर	108
अक्टूबर-16	12235 डिब्रूगढ़- नई दिल्ली	2ए	45	एक्सप्रेस	14055 डिब्रूगढ़-दिल्ली	99
अक्टूबर-16	12437 सिकन्दराबाद-निजामुद्दीन	2ए	65	एसएफ	12721 हैदराबाद- निजामुद्दीन	145
अक्टूबर-16	12441 बिलासपुर-नई दिल्ली	2ए	48	एसएफ	12409 रायगढ़-निजामुद्दीन	128
अक्टूबर-16	12453 रांची-नई दिल्ली	2ए	53	एसएफ	12825 रांची-नई दिल्ली	89
अक्टूबर-16	12433 चेन्नई- निजामुद्दीन	2ए	73	एसएफ	12621 चेन्नई -नई दिल्ली	103
फरवरी -17	22694 निजामुद्दीन- बेंगलुरु	2ए	64	एसएफ	12650 निजामुद्दीन - यसवंतपुर	125
फरवरी -17	12235 डिब्रूगढ़-नई दिल्ली	2ए	22	एक्सप्रेस	14055 डिब्रूगढ़ -दिल्ली	77
फरवरी -17	12437 सिकन्दराबाद-निजामुद्दीन	2ए	43	एसएफ	12721 हैदराबाद- निजामुद्दीन	155
फरवरी -17	12441 बिलासपुर-नई दिल्ली	2ए	49	एसएफ	12409 रायगढ़- निजामुद्दीन	112
फरवरी -17	12453 रांची-नई दिल्ली	2ए	36	एसएफ	12825 रांची- नई दिल्ली	77
फरवरी -17	12433 चेन्नई - निजामुद्दीन	2ए	55	एसएफ	12621 चेन्नई -नई दिल्ली	114
फरवरी -17	12235 डिब्रूगढ़- नई दिल्ली	3ए	70	एक्सप्रेस	14055 डिब्रूगढ़-दिल्ली	97

<sup>13</sup> लीन सीजन का एक महीना



तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना

माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
प्रीमियर ट्रेन				मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन		
फरवरी -17	12437 सिकन्दराबाद- निजामुद्दीन	3ए	70	एसएफ	12721 हैदराबाद-निजामुद्दीन	185
फरवरी -17	12453 रांची-नई दिल्ली	3ए	74	एसएफ	12825 रांची-नई दिल्ली	132
प्रीमियर ट्रेन-दुरन्तो						
अक्टूबर-16	22201 सियालदाह-पुरी	2ए	64	एसएफ	12837 हावड़ा -पुरी	98
अक्टूबर-16	22210 नई दिल्ली-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	52	एसएफ	12908 निजामुद्दीन-बांद्रा टर्मिनस	85
अक्टूबर-16	12294 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	2ए	52	एसएफ	22130 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	70
अक्टूबर-16	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	28	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	90
अक्टूबर-16	22204 सिकन्दराबाद- विशाखापट्टनम	2ए	74	एसएफ	12728 हैदराबाद- विशाखापट्टनम	106
अक्टूबर-16	12213 यसवंतपुर- दिल्ली सराय रोहिल्ला	2ए	72	एसएफ	12649 यसवंतपुर-निजामुद्दीन	124
अक्टूबर-16	12228 इंदौर-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	53	एसएफ	12962 इंदौर-मुम्बई सेन्ट्रल	87
फरवरी -17	22210 नई दिल्ली -मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	63	एसएफ	12908 निजामुद्दीन-बांद्रा टर्मिनस	74
फरवरी -17	12294 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	2ए	72	एसएफ	22130 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	98
फरवरी -17	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	2ए	47	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	122
फरवरी -17	22204 सिकन्दराबाद- विशाखापट्टनम	2ए	62	एसएफ	12728 हैदराबाद- विशाखापट्टनम	109
फरवरी -17	12269 चेन्नई - निजामुद्दीन	2ए	62	एसएफ	12615 चेन्नई - दिल्ली सराय	121

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना						
माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
प्रीमियर ट्रेन				मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन		
					रोहिल्ला	
फरवरी -17	12213 यशवंतपुर - दिल्ली सराय रोहिल्ला	2ए	44	एसएफ	12649 यसवंतपुर-निजामुद्दीन	149
फरवरी -17	22201 सियालदह-पूरी	2ए	51	एसएफ	12837 हावड़ा-पूरी	101
अक्टूबर-16	12294 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	3ए	68	एसएफ	22130 इलाहाबाद-लोकमान्य तिलक टर्मिनस	72
अक्टूबर-16	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	37	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	91
अक्टूबर-16	12228 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	36	एसएफ	12962 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	83
फरवरी -17	12240 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	65	एसएफ	12956 जयपुर-मुम्बई सेन्ट्रल	113
फरवरी -17	22204 सिकन्दराबाद- विशाखापट्टनम	3ए	69	एसएफ	12728 हैदराबाद- विशाखापट्टनम	111
फरवरी -17	12213 यसवंतपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला	3ए	59	एसएफ	12649 यसवंतपुर-निजामुद्दीन	141
फरवरी -17	12228 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	3ए	69	एसएफ	12962 इन्दौर-मुम्बई सेन्ट्रल	107
प्रीमियर ट्रेन-शताब्दी						
अक्टूबर-16	12035 जयपुर-आगरा फोर्ट	सीसी	56	एसएफ	12196 अजमेर-आगरा फोर्ट	96
अक्टूबर-16	12026 सिकन्दराबाद-पुणे	सीसी	63	एक्सप्रेस	17014 हैदराबाद-पुणे	103
अक्टूबर-16	12277 हावड़ा -पूरी	सीसी	66	एसएफ	12821 हावड़ा-पूरी	108
अक्टूबर-16	12243 चेन्नई -कोयम्बटूर	सीसी	67	एसएफ	12679 चेन्नई - कोयम्बटूर	104
फरवरी -17	12005 नई दिल्ली-कालका	सीसी	72	एक्सप्रेस	14095 दिल्ली सराय राहिल्ला-कालका	79
फरवरी -17	12035	सीसी	54	एसएफ	12196	87

तालिका 2.6 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के साथ प्रीमियर ट्रेनों के अधिभोग की तुलना						
माह	ट्रेन सं./नाम	श्रेणी	अधिभोग (प्रतिशत)	ट्रेन का प्रकार (मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट)	ट्रेन सं./नाम	अधिभोग (प्रतिशत)
प्रीमियर ट्रेन				मेल/एक्सप्रेस/सुपरफास्ट ट्रेन		
	जयपुर-आगरा फोर्ट				अजमेर-आगरा फोर्ट	
फरवरी -17	12026 सिकन्दराबाद-पुणे	सीसी	68	एक्सप्रेस	17014 हैदराबाद-पुणे	122
फरवरी -17	12277 हावड़ा-पुरी	सीसी	30	एसएफ	12821 हावड़ा-पुरी	107
फरवरी -17	12243 चेन्नई-कोयम्बटूर	सीसी	61	एसएफ	12679 चेन्नई-कोयम्बटूर	105
फरवरी -17	12278 पुरी-हावड़ा	सीसी	44	एसएफ	12822 पुरी-हावड़ा	111
फरवरी -17	12039 काठगोदाम-नई दिल्ली	सीसी	69	एक्सप्रेस	15014 काठगोदाम-दिल्ली	99

स्रोत: भारतीय रेल का डाटा वेयरहाउस

नमूना जांच किए गए महीनों में यह देखा गया कि

- राजधानी ट्रेनों के मार्गों पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की एसी 2 और एसी 3 टियर श्रेणी का अधिभोग राजधानी ट्रेनों के समरूपी श्रेणियों के अधिभोग से अधिक था और 10 ट्रेनों में 100 प्रतिशत से काफी अधिक था। पांच मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में जहां अधिभोग 77 प्रतिशत से 99 प्रतिशत था, वहीं राजधानी ट्रेनों का समरूपी अधिभोग 22 प्रतिशत से 70 प्रतिशत था।
- दुरन्तो ट्रेनों के मार्गों पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के एसी 2 और एसी 3 टियर श्रेणी का अधिभोग दुरन्तो ट्रेनों की समरूपी श्रेणियों के अधिभोग से काफी अधिक था और 11 ट्रेनों में 100 प्रतिशत से अधिक था। 10 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में, जहां अधिभोग 72 प्रतिशत से 98 प्रतिशत था, दुरन्तो ट्रेनों का समरूपी अधिभोग 28 प्रतिशत से 72 प्रतिशत था।
- शताब्दी ट्रेनों के मार्गों पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की सीसी श्रेणी का अधिभोग शताब्दी ट्रेनों की समरूपी श्रेणियों के अधिभोग से काफी अधिक था और 79 प्रतिशत से 122 प्रतिशत तक था, जबकि शताब्दी ट्रेन में अधिभोग 30 प्रतिशत और 69 प्रतिशत के बीच था। केवल नई दिल्ली-कालका मार्ग पर दोनों प्रकारों की ट्रेनों का अधिभोग समान सीमा (क्रमशः मेल/एक्सप्रेस और शताब्दी ट्रेनों के लिए 72 प्रतिशत और 79 प्रतिशत) तक था।

उपरोक्त दर्शाता है कि फ्लेक्सी किराया प्रणाली शुरू करने के बाद यात्रियों ने मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के उच्चतर यात्रा समय के बावजूद राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों के स्थान पर मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों द्वारा यात्रा को प्राथमिकता दी।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (जुलाई 2017) में बताया कि प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग पीक एवं लीन सीजन पर निर्भर करता है। लीन सीजन में प्रीमियर ट्रेनों का अधिभोग मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की तुलना में सदैव ही कम रहा।

तथापि, मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की तुलना में प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग के लेखापरीक्षा विश्लेषण में पीक सीजन (अक्टूबर 2016) और लीन सीजन (फरवरी 2017) दोनों शामिल हैं। प्रवृत्ति ने दर्शाया कि रिक्त बर्थें बढ़ रही थीं।

#### 2.1.3.4 पश्च फ्लेक्सी किराया योजना प्रीमियर ट्रेनों के यात्रियों के संरक्षण पर प्रभाव

एयरलाइन द्वारा अंगीकृत फ्लेक्सी किराये की प्रणाली का लक्ष्य लाभ प्रबंधन<sup>14</sup> का ध्यान रखना है। मूल्य निर्धारण, अधिभोगों और वह समय जब टिकट बुक की जा रही है, से जुड़ा है। जैसे ही अधिभोग कम होता है किराये बढ़ते हैं ताकि प्रति सीट अधिकतम लाभ प्राप्त किया जा सके।

लेखापरीक्षा ने लाभ प्रबंधन की अवधारणा को ध्यान में रखते हुए राजधानी/दुरन्तों/शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया योजना की जांच की। लेखापरीक्षा ने प्रीमियर ट्रेनों के निम्न 13 सेक्टरों का चयन किया, जिन पर नियमित उड़ाने हैं।

तालिका 2.7 ट्रेन किराये के साथ हवाई किराये की तुलना के लिए चयनित सेक्टर	
क्रम सं.	सेक्टर
1	चेन्नई-नई दिल्ली-चेन्नई
2	त्रिवेन्द्रम-नई दिल्ली-त्रिवेन्द्रम
3	हैदराबाद-नई दिल्ली-हैदराबाद
4	कोलकाता- नई दिल्ली- कोलकाता
5	गुवाहाटी-नई दिल्ली-गुवाहाटी
6	बेंगलुरु-नई दिल्ली-बेंगलुरु
7	मुम्बई- नई दिल्ली- मुम्बई
8	रांची- नई दिल्ली -रांची
9	अहमदाबाद- नई दिल्ली - अहमदाबाद

<sup>14</sup> लाभ प्रबंधन एक स्थिर, समय सीमित संसाधन (जैसे कि एयरलाइन सीटें या होटल रूम आरक्षण या विज्ञापन वस्तु सूची) से राजस्व एवं लाभ को अधिकतम करने के लिए उपभोक्ता व्यवहार को समझने, पूर्वानुमान और प्रभावित करने पर आधारित, एक परिवर्ती मूल्य निर्धारण नीति है।

तालिका 2.7 ट्रेन किराये के साथ हवाई किराये की तुलना के लिए चयनित सेक्टर	
क्रम सं.	सेक्टर
10	भुवनेश्वर- नई दिल्ली- भुवनेश्वर
11	गोवा - नई दिल्ली - गोवा
12	मुम्बई - कोलकाता - मुम्बई
13	बेंगलुरु-कोलकाता-बेंगलुरु

चिन्हित 13 सेक्टरों में राजधानी एवं दुरन्तों ट्रेनों के समग्र समावेशी एसी 2 टियर के किराये 30 अप्रैल 2017 (एआरपी<sup>15</sup> के 30 दिन), 30 मई 2017 (एआरपी के 60 दिन), 29 जून 2017 (एआरपी के 90 दिन) और 29 जुलाई 2017 (एआरपी के 120 दिन) पर यात्रा के लिए 31 मार्च 2017 तक समग्र समावेशी हवाई किराये (एयर इंडिया और एक निजी एयरलाइन्स की कियाफती श्रेणी) के साथ तुलना की गई थी। लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2.8 यातायात का सबसे सस्ता साधन दर्शाता विवरण					
क्रम सं.	सेक्टर का नाम	सबसे सस्ता साधन (हवाई/रेल)			
		एआरपी 120 दिन	एआरपी 90 दिन	एआरपी 60 दिन	एआरपी 30 दिन
1	चेन्नई - नई दिल्ली	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - चेन्नई	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
2	त्रिवेंद्रम - नई दिल्ली	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - त्रिवेंद्रम	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
3	हैदराबाद - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - हैदराबाद	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
4	कोलकाता - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	रेल	रेल
	नई दिल्ली - कोलकाता	रेल	हवाई	रेल	हवाई
5	गुवाहाटी - नई दिल्ली	रेल	हवाई	हवाई	रेल
	नई दिल्ली - गुवाहाटी	रेल	हवाई	हवाई	हवाई
6	बेंगलुरु - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
	नई दिल्ली - बेंगलुरु	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
7	मुम्बई - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	रेल
	नई दिल्ली - मुम्बई	हवाई	हवाई	रेल	हवाई
8	रांची- नई दिल्ली	हवाई	रेल	हवाई	रेल
	नई दिल्ली - रांची	हवाई	रेल	हवाई	हवाई
9	अहमदाबाद - नई दिल्ली	रेल	रेल	रेल	रेल
	नई दिल्ली - अहमदाबाद	हवाई	रेल	रेल	हवाई
10	भुवनेश्वर - नई दिल्ली	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई

<sup>15</sup> अग्रिम आरक्षण अवधि

तालिका 2.8 यातायात का सबसे सस्ता साधन दर्शाता विवरण					
क्रम सं.	सेक्टर का नाम	सबसे सस्ता साधन (हवाई/रेल)			
		एआरपी 120 दिन	एआरपी 90 दिन	एआरपी 60 दिन	एआरपी 30 दिन
	नई दिल्ली - भुवनेश्वर	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
11	गोवा - नई दिल्ली	हवाई	रेल	रेल	रेल
	नई दिल्ली - गोवा	हवाई	रेल	रेल	रेल
12	मुम्बई - कोलकाता	रेल	रेल	हवाई	रेल
	कोलकाता - मुम्बई	रेल	रेल	हवाई	हवाई
13	बैंगलुरु - कोलकाता	हवाई	हवाई	हवाई	हवाई
	कोलकाता - बैंगलुरु	हवाई	हवाई	हवाई	रेल

स्रोत: एयरलाइन और आईआरसीटीसी की वेबसाइट

यह देखा गया था कि 26 दिशाओं में से (13 सेक्टरों का अप/डाउन),

- 120 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 17 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया। यद्यपि शेष 9 दिशाओं में हवाई किराया अधिक था, किराये में अंतर केवल ₹ 600 तक ही था।
- 90 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 18 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया।
- 60 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 19 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया।
- 30 दिनों के एआरपी के लिए, यात्रा की 17 दिशाओं में हवाई यात्रा को सबसे सस्ता साधन पाया गया।
- हैदराबाद-नई दिल्ली, नई दिल्ली-हैदराबाद, बैंगलुरु-नई दिल्ली, नई दिल्ली-बैंगलुरु, भुवनेश्वर-नई दिल्ली, नई दिल्ली-भुवनेश्वर, नई दिल्ली-चेन्नै और बैंगलुरु-कोलकाता सेक्टरों में, जब टिकट 30 दिन से 120 दिन पहले बुक की गई थी हवाई किराया सस्ता था।
- चेन्नई-नई दिल्ली, त्रिवेन्द्रम-नई दिल्ली, नई दिल्ली-त्रिवेन्द्रम, नई दिल्ली-गुवाहाटी सेक्टरों में जब टिकट 30 दिन से 90 दिन पहले बुक की गई थी, हवाई किराया सस्ता था।
- मुम्बई-नई दिल्ली और कोलकाता-बैंगलुरु सेक्टर में जब टिकट 60 से 120 दिन पहले बुक की गई थी, तो हवाई किराया सस्ता था।
- नई दिल्ली-मुम्बई सेक्टर में जब टिकट 90 दिन से 120 दिन पहले बुक की गई थी, तो हवाई किराया सस्ता था।

इसप्रकार, कई सेक्टरों में और अधिकतर एआरपी के लिए, हवाई किराया सस्ता पाया गया था।

पूर्व फ्लेक्सी और पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों के एसी 2 और एसी 3 टीयर और एयरलाइन्स में अधिभोग की प्रवृत्ति निम्न प्रकार से थी:

तालिका 2.9 चयनित सेक्टरों में यात्रियों की संख्या में वृद्धि/कमी की तुलना-रेल एवं हवाई

सेक्टर	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ	ज	झ
नई दिल्ली - चेन्नई	115259	112738	-2521	-2	980416	1061148	80732	8
चेन्नई - नई दिल्ली	106928	108932	2004	2	980429	1063482	83053	8
नई दिल्ली - तिरुवनन्तपुरम	150344	129279	-21065	-14	115705	168415	52710	46
तिरुवनन्तपुरम - नई दिल्ली	164910	147964	-16946	-10	108411	185678	77267	71
नई दिल्ली - हैदराबाद	74205	72140	-2065	-3	985054	1088112	103058	10
हैदराबाद - नई दिल्ली	73554	71947	-1607	-2	985249	1067219	81970	8
नई दिल्ली - कोलकाता	942382	910978	-31404	-3	1072148	1400462	328314	31
कोलकाता - नई दिल्ली	945083	924067	-21016	-2	993328	1319021	325693	33
नई दिल्ली - गुवाहाटी	737549	728833	-8716	-1	442398	603508	161110	36
गुवाहाटी - नई दिल्ली	707105	701483	-5622	-1	424356	613601	189245	45
नई दिल्ली - बेंगलुरु	357893	373458	15565	4	1680897	1846712	165815	10
बेंगलुरु- नई दिल्ली	429965	409285	-20680	-5	1680454	1861949	181495	11
नई दिल्ली - मुम्बई	787629	787787	158	0	2905364	3174442	269078	9
मुम्बई - नई दिल्ली	856495	838966	-17529	-2	2880430	3140280	259850	9
नई दिल्ली - रांची	169808	161986	-7822	-5	205662	375389	169727	83
रांची - नई दिल्ली	168931	154174	-14757	-9	188793	341308	152515	81
नई दिल्ली - अहमदाबाद	342727	342971	244	0	724335	878513	154178	21
अहमदाबाद -नई	333572	326539	-7033	-2	727164	866251	139087	19

तालिका 2.9 चयनित सेक्टरों में यात्रियों की संख्या में वृद्धि/कमी की तुलना-रेल एवं हवाई

सेक्टर	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	एसी2 और एसी3 का कुल जोड़ (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2015 से जुलाई 2016)	हवाईसेवा द्वारा यात्रियों की संख्या (सितम्बर 2016 से जुलाई 2017)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (सं.)	वृद्धि (+)/ कमी (-) (प्रतिशत में)
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ	ज	झ
दिल्ली								
नई दिल्ली - भुवनेश्वर	314140	282744	-31396	-10	331881	433720	101839	31
भुवनेश्वर - नई दिल्ली	309694	272739	-36955	-12	320542	419269	98727	31
नई दिल्ली - गोवा*	48219	43241	-4978	-10	468738	606639	137901	29
गोवा -नई दिल्ली*	67158	67028	-130	0	489545	609543	119998	25
मुम्बई -कोलकाता	171371	160694	-10677	-6	757088	811876	54788	7
कोलकाता-मुम्बई	164970	163883	-1087	-1	718891	789635	70744	10
बेंगलुरु-कोलकाता	79178	87618	8440	11	542487	721322	178835	33
कोलकाता-बेंगलुरु	78365	85187	6822	9	515163	699241	184078	36

स्रोत: क्रिस से प्राप्त पीआरएस डाटा

चूंकि ट्रेन सं. 22413/22414 (नई दिल्ली-मडगांव राजधानी) नवम्बर 2015 से शुरू की गई थी, इसलिए रेल /वायु द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की तुलना केवल दिसम्बर से जुलाई तक की गई थी।

यह देखा जा सकता है कि

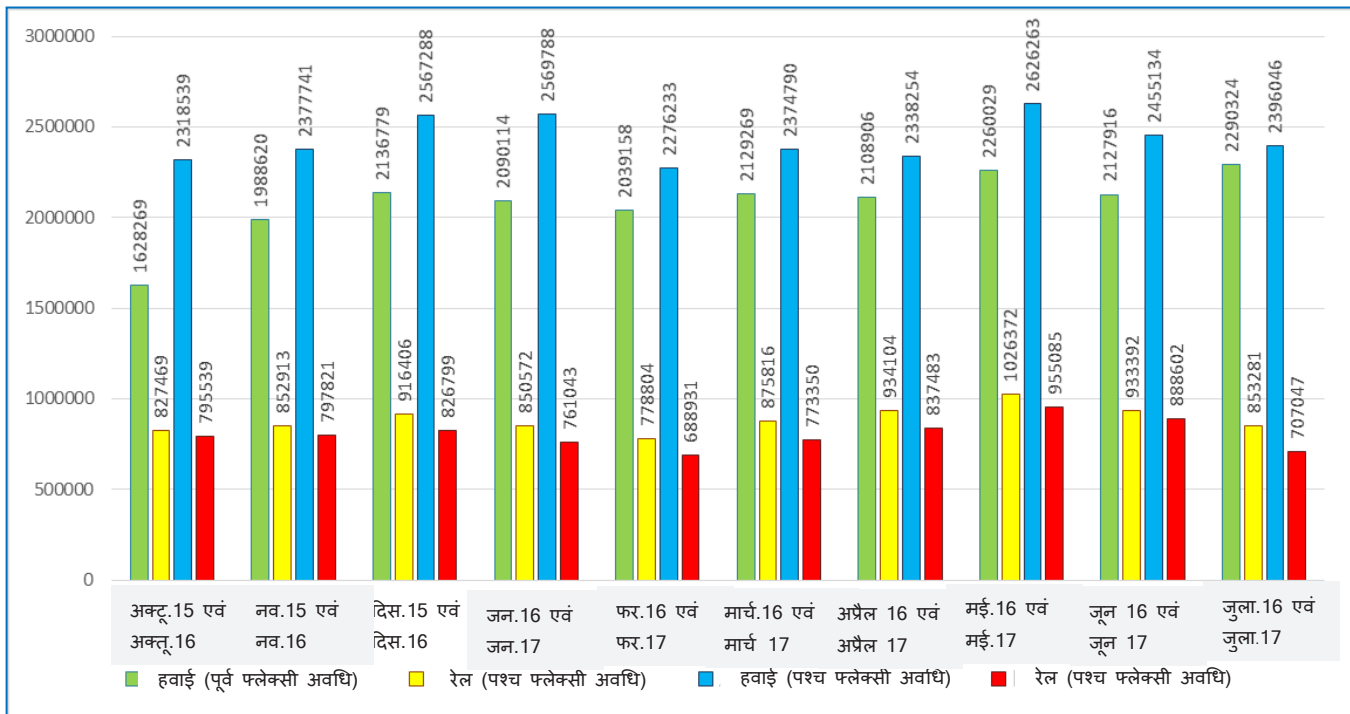
- एयरलाइन्स द्वारा ले जाए जा रहे यात्रियों की संख्या सभी 26 दिशाओं (13 सेक्टरों के अप/डाउन) में बढ़ी है, जबकि राजधानी/दुरन्तों ट्रेनों में, अधिभोग केवल चार दिशाओं जो कि चेन्नै-नई दिल्ली, नई दिल्ली-बेंगलुरु, बेंगलुरु-कोलकाता, कोलकाता-बेंगलुरु में बढ़ा है, जहां बढ़ोतरी क्रमशः 2,4,11,9 प्रतिशत थी।
- तीन दिशाओं अर्थात नई दिल्ली-मुम्बई, नई दिल्ली-अहमदाबाद, गोवा-नई दिल्ली में ले जाए गए यात्रियों की संख्या लगभग स्थिर थी।
- 19 दिशाओं में, यात्रियों में कमी एक से 14 प्रतिशत की सीमा में थी।

### अनुबंध 2.3



यह दर्शाता है कि जब एसी 2 और एसी 3 टियर से यात्रा में लिया गया समय और लागत की तुलना की जाती है, तब किफायती/सस्ती श्रेणी में हवाई यात्रा, यात्रा का सस्ता और बेहतर साधन है। इसकी पुष्टि पश्च फ्लेक्सि किराया योजना में प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग की गिरती प्रवृत्ति से होती है, जबकि पूर्व फ्लेक्सि की तुलना में पश्च फ्लेक्सि की उसी अवधि के दौरान एयरलाइन द्वारा ले जाए गए यात्रियों की संख्या में वृद्धि हुई है।

लेखापरीक्षा ने 13 चयनित सेक्टरों में पूर्व एवं पश्च फ्लेक्सि अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों (एसी 2 और एसी 3 टियर) द्वारा यात्रा कर रहे यात्रियों की हवाई यात्रा करने वाले यात्रियों से तुलना की। परिणाम को **ग्राफ 2.2** में देखा जा सकता है:



ग्राफ 2.2 : पूर्व फ्लेक्सि अवधि (अक्टूबर 2015 से जुलाई 2016) और पश्च फ्लेक्सि अवधि (अक्टूबर 2016 से जुलाई 2017) के दौरान हवाई एवं रेल यात्रियों की तुलना

उपरोक्त ग्राफ से यह देखा जा सकता है कि ट्रेन यात्रियों ने पूर्व फ्लेक्सि अवधि की तुलना में पश्च फ्लेक्सि अवधि में कमी की प्रवृत्ति दिखाई वहीं दूसरी ओर उसी अवधि में हवाई यात्रियों ने एक वृद्धि की प्रवृत्ति दिखाई। यह दर्शाता है कि प्रीमियर ट्रेनों में घटते अधिभोग के परिणामस्वरूप यात्री इन सेक्टरों में हवाई यात्रा में स्थानान्तरित हो गए।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017) कि कम एआरपी के लिए फ्लाइट्स ने प्रीमियर ट्रेनों से बहुत अधिक किराया प्रभारित किया। तथापि, लेखापरीक्षा ने 26 दिशाओं में चार एआरपी अवधियों-30 दिन, 60 दिन, 90 दिन, और 120 दिन के किराये का अध्ययन किया और देखा कि हवाई यात्रा क्रमशः 17,19,18 और 17 दिशाओं में सस्ती थी। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया (फरवरी 2018) कि हवाई किराया सर्ज प्राइसिंग के साथ गतिशील है, फ्लेक्सी किराया अंतर पूरे वर्ष स्थिर है और कोई सर्ज प्राइसिंग नहीं है। आरक्षित यात्रियों (राजधानी, शताब्दी और दुरन्तों ट्रेनों सहित सभी ट्रेनों) के अधिभोग में समग्र वृद्धि है और यात्री परिवहन के अन्य माध्यमों को, स्थानांतरित नहीं हुए हैं।

लेखापरीक्षा समीक्षा ने दर्शाया है कि राजधानी, शताब्दी और दुरन्तों ट्रेनों के यात्री उसी मार्ग पर मेल/सक्सप्रेस ट्रेनों में या तो स्थानांतरित हो गए हैं या हवाई परिवहन की ओर स्थानांतरित हो गए हैं।

#### 2.1.4 रिक्त सीटों के उपयोग के लिए रेलवे द्वारा किए गए उपायों का प्रभाव

प्रीमियर ट्रेनों में तत्काल कोटा का परिचालन फ्लेक्सी किराया योजना शुरू होने के बाद वर्तमान दिशा निर्देशों के अनुसार चलता रहा और तत्काल कोटा के तहत दी गई बर्थ एसी 1 और ईसी के अलावा सभी श्रेणियों जैसे कि एसएल 2ए, 3ए और सीसी के लिए मूल किराये के 1.5 गुना दर पर बुक की गयी थीं। उसके बाद, रेलवे बोर्ड ने निर्देशों में संशोधन किया (दिसम्बर 2016) और 20 दिसम्बर 2016 से कुल श्रेणी वार एकोमोडेशन के तत्काल कोटा को 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत घटा दिया।

चूंकि लीन सीजन में अधिभोग बहुत अधिक घट गया, इसलिए रेलवे बोर्ड ने शताब्दी ट्रेनों के कुछ भागों में किराये में छूट और सभी प्रीमियर ट्रेनों में पहला चार्ट बनने के बाद 10 प्रतिशत की छूट अनुमत करने का निर्णय (14 दिसम्बर 2016) लिया। इन उपायों के प्रभाव की नीचे चर्चा की गई है:

##### 2.1.4.1 फ्लेक्सी किराया ट्रेनों में तत्काल कोटा घटाने का निर्णय

लेखापरीक्षा ने 20 अक्टूबर 2016 से 19 दिसम्बर 2016 के दौरान सभी 142 प्रीमियर ट्रेनों में तत्काल कोटा के तहत निश्चित की गई टिकटों का विश्लेषण किया और 20 दिसम्बर 2016 से 19 फरवरी 2017 अर्थात् तत्काल कोटा घटाने के निर्णय के दो महीने पहले और बाद की अवधि के दौरान तत्काल उपयोग के साथ तुलना की। लेखापरीक्षा विश्लेषण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.10 सभी राजधानी /दुरन्तों/शताब्दी ट्रेनों की ट्रेन के प्रकार वार तत्काल सार									
ट्रेन प्रकार	श्रेणी	20-10-2016 से 19-12-2016				20-12-2016 से 19-02-2017			
		संभावित बर्थ	वास्तविक यात्री	रिक्त बर्थ	रिक्त (प्रतिशत में)	संभावित बर्थ	वास्तविक यात्री	रिक्त बर्थ	रिक्त (प्रतिशत में)
राजधानी	2ए	92489	51995	40494	43.78	43723	31457	12266	28.05
	3ए	299985	216838	83147	27.72	139128	119576	19552	14.05
दुरन्तों	2ए	33231	21837	11394	34.29	18875	13285	5590	29.62
	3ए	153992	109560	44432	28.85	84083	64211	19872	23.63
	एसएल	98392	95580	2812	2.86	57808	61917	-4109	-7.11
शताब्दी	सीसी	412842	242150	170692	41.35	223419	130168	93251	41.74
कुल		1090931	737960	352971	32.36	567036	420614	150531*	29.56*

\* स्लीपर श्रेणी के अलावा

यह देखा जा सकता है कि 20 दिसम्बर 2016 से प्रीमियर ट्रेन में तत्काल कोटा घटाने का निर्णय लेने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों का प्रतिशत सभी श्रेणियों में बहुत अधिक बढ़ गया था।

**इस प्रकार, 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक तत्काल कोटा घटाने के निर्णय के परिणामस्वरूप तत्काल बर्थ/सीटों का बेहतर उपयोग हुआ।**

#### 2.1.4.2 शताब्दी ट्रेनों के कुछ भागों में छूट

संरक्षण में सुधार के लिए रेलवे बोर्ड ने छः महीनों के लिए परीक्षण आधार पर 20 दिसम्बर 2016 से मैसूर-बेंगलुरु और अजमेर-जयपुर भागों पर चल रही शताब्दी ट्रेनों की एसी चेयर कार में छूट प्राप्त किराये को प्रारंभ किया। इन भागों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली प्रयोज्य नहीं थी और छूट प्राप्त किराये पर तत्काल प्रभार नहीं लगाए गए।

- नई दिल्ली -अजमेर शताब्दी एक्सप्रेस (ट्रेन एवं. 12015/12016), अप एवं डाउन दोनों दिशाओं में जयपुर और अजमेर और जयपुर और किशनगढ़ के बीच छूट प्राप्त किराया प्रस्तावित किया गया था। छूट प्राप्त किराये को बाद में दिसम्बर 2017 से हटा दिया गया था।
- चेन्नै सेन्ट्रल-मैसूर शताब्दी एक्सप्रेस (ट्रेन सं. 12007/12008) में अप और डाउन दोनों दिशाओं में बेंगलुरु और मैसूर के बीच छूट प्राप्त किराया प्रस्तावित किया गया था।

अक्टूबर 2016 और नवम्बर 2016 अर्थात् उसके दो महीने पहले और बाद में जब छूट प्राप्त किराया कार्यान्वित हुआ था के साथ जनवरी 2017 और फरवरी

2017 के दौरान अधिभोग और उपार्जन की तुलना निम्न तालिका में देखी जा सकती है:

तालिका 2.11 अधिभोग और उपार्जन पर प्रभाव				
अवधि	यात्री (सं.)	आय ( ₹ में)	यात्री (सं.)	आय ( ₹ में)
	बेंगलुरु सिटी और मैसूर के बीच		मैसूर और बेंगलुरु सिटी के बीच	
अक्टू.-नवम्. 2016	9,129	40,18,435	11,809	48,24,945
जन.-फरवरी 2017	10,361	30,38,468	13,504	38,14,879
वृद्धि/कमी	1,232	(-) 9,79,967	1,695	(-) 10,10,066
(प्रतिशत में)	13	(-) 24	14	(-) 21

स्रोत: क्रिस/एनडीएलएस से प्राप्त पीआरएस डाटा

उपरोक्त विश्लेषण ने दर्शाया कि बेंगलुरु सिटी -मैसूर दिशा में अधिभोग में 13 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी और मैसूर -बेंगलुरु सिटी दिशा में छूट प्राप्त किराये के कार्यान्वयन के बाद अधिभोग में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।

#### 2.1.4.3 पहला चार्ट बनाने के बाद छूट

रेलवे बोर्ड ने 20 दिसम्बर 2016 से राजधानी/शताब्दी/दुरन्तों ट्रेनों में छः महीनों के लिए प्रयोगात्मक आधार पर पहला चार्ट बनाने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों पर अंतिम बुक किए गए किराए में 10 प्रतिशत छूट शुरू की गई थी। टीटीई द्वारा ट्रेन में यात्रियों के 'नो शो' के कारण खाली बर्थ के आंक्टन के लिए भी योजना प्रयोज्य थी।

लेखापरीक्षा ने जनवरी और फरवरी 2017 के दौरान पहला चार्ट बनाने के बाद बुक की गई रिक्त बर्थ/सीटों पर 10 प्रतिशत छूट के लागू करने के बाद अधिभोग और उपार्जन की प्रवृत्ति की जांच की और इसे अक्टूबर और नवम्बर 2016 अर्थात योजना के कार्यान्वयन के दो महीने पहले और दो महीने बाद के साथ तुलना की और विश्लेषण के परिणाम नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2.12 छूट शुरू करने के बाद अधिभोग और उपार्जन की प्रवृत्ति					
अवधि	सेवाओं की संख्या (शताब्दी)	अधिभोग (सीसी)		उपार्जन (₹)	
अक्टू.-नवम्बर 2016	2,481	75,321		6,23,25,386	
जनवरी-फरवरी 2017	2,404	91,511		7,05,33,776	
वृद्धि	(-) 77	16,190		82,08,390	
वृद्धि (%)	(-) 3	21		13	
अवधि	सेवाओं की संख्या (राजधानी)	अधिभोग		उपार्जन (₹)	
		एसी 2	एसी 3	एसी 2	एसी 3
अक्टू.-नवम्बर 2016	1,529	9,742	32,064	2,27,60,091	5,03,51,000
जनवरी-फरवरी 2017	1,476	15,580	47,726	4,24,02,483	8,30,423,67
वृद्धि	(-) 53	5,838	15,662	1,96,42,392	3,26,913,67

तालिका 2.12 छूट शुरू करने के बाद अधिभोग और उपार्जन की प्रवृत्ति							
अवधि	सेवाओं की संख्या (शताब्दी)	अधिभोग (सीसी)			उपार्जन (₹)		
वृद्धि (%)	(-) 3	60	49	86	65		
अवधि	सेवाओं की संख्या (दुरंतो)	अधिभोग			उपार्जन (₹)		
		एसी 2	एसी 3	एसएल	एसी 2	एसी 3	एसएल
अक्तू.-नवम्बर 2016	1200	2180	10827	4343	4840268	17328293	2768689
जनवरी-फरवरी 2017	1155	3157	14795	5466	7734340	26855341	3667260
वृद्धि	(-) 45	977	3968	1123	2894072	9527048	898571
वृद्धि (%)	(-) 4	45	37	26	60	55	32

स्रोत: क्रिस/नई दिल्ली से प्राप्त पीआरएस डाटा

यह देखा गया था कि

- यद्यपि शताब्दी ट्रेनों की सेवाएं 77 तक कम थी, परन्तु सीसी श्रेणी में अधिभोग में 21 प्रतिशत वृद्धि हुई थी। साथ ही, छूट योजना के 10 प्रतिशत कार्यान्वयन के बाद उपार्जनों में लगभग 13 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी।
- इसी प्रकार, यद्यपि राजधानी ट्रेनों में सेवाओं में 53 तक कम थी, परन्तु एसी 2 टियर और एसी 3 टियर अधिभोग में क्रमशः 60 और 49 प्रतिशत वृद्धि हुई थी। योजना के कार्यान्वयन के बाद एसी 2 टियर और एसी 3 टियर के संबंध में उपार्जन भी क्रमशः 86 और 65 प्रतिशत तक बढ़ गया था।
- साथ ही, जबकि दुरन्तों ट्रेनों की सेवाएं 45 तक कम थी, एसी 2 टियर, एसी 3 टियर और स्लीपर श्रेणी में अधिभोग क्रमशः 45, 37 और 26 प्रतिशत तक बढ़ गया था। योजना के कार्यान्वयन के बाद एसी 2 टियर, एसी 3 टियर और स्लीपर श्रेणी के संबंध में उपार्जन भी क्रमशः 80, 55 और 32 प्रतिशत तक बढ़ गया था।

**इस प्रकार, छूट योजना के कार्यान्वयन के बाद सभी प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग और उपार्जन बढ़ा है।**

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2017 और फरवरी 2018) कि फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद अंतरिम समीक्षा के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में विभिन्न छूट योजनाएं शुरू की गई थी। लेखापरीक्षा समीक्षा में एक मुद्दा उठाया गया है कि छूट/रिबेट योजनाओं के शुरू होने के बाद अधिभोग में वृद्धि हुई थी जो दर्शाती है कि प्रीमियर ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली में रेल यात्रियों ने धन का मूल्य प्राप्त नहीं किया था।

### 2.1.5 बढ़ी हुई किराया संरचना के साथ प्रीमियर ट्रेनों के लिए गुणवत्ता मापदंड

भारतीय रेल के श्वेत पत्र (फरवरी 2015) में देखा गया कि यात्री संतुष्टि के संबंध में मुख्य मुद्दे ट्रेनों में स्थान की उपलब्धता, ट्रॉजिट समय, समय पाबंदी, स्टेशन एवं ट्रेनों पर स्वच्छता, केटरिंग सेवाएं, आरक्षण सुविधाएं आदि हैं।

यात्री किराये के बारे में संसदीय समिति ने इच्छा व्यक्त की कि ट्रेन के किरायों में वृद्धि के साथ साथ ट्रेन एवं रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं एवं सुविधाओं को बढ़ाने/सुधारने पर भी ध्यान दिया जाए।

लेखापरीक्षा ने राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी की समय पाबंदी की जांच की और रेलवे द्वारा प्रदान की गई सेवाओं पर यात्रियों से फीडबैक की मांग की। इन पर निम्न पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

#### 2.1.5.1 समय की पाबंदी

यात्रियों को दी जा रही सेवा की गुणवत्ता का समय की पाबंदी एक सर्वश्रेष्ठ मापदंड है। प्रत्येक जोनल रेलवे में फरवरी 2017 के दौरान (प्रत्येक श्रेणी में अधिकतम दी ट्रेनों के अधीन) समाप्त हो चुकी राजधानी/शताब्दी/दुरन्तो ट्रेनों की समय पाबंदी की समीक्षा लेखापरीक्षा में की गई थी। यह देखा गया कि

- 19 राजधानी ट्रेनों में, 311 सेवाओं में से 243 सेवाओं (78 प्रतिशत) में विलम्ब था और केवल 68 सेवाओं में समयपाबंदी बनाए रखी थी।
- 22 दुरन्तो ट्रेनों में, 252 सेवाओं में से 167 सेवाओं (66 प्रतिशत) में विलम्ब हुआ और केवल 85 सेवाओं में समयपाबंदी का अनुपालन किया।
- 22 शताब्दी ट्रेनों पर अध्ययन किया गया, 544 सेवाओं में से 347 सेवाओं (64 प्रतिशत) में विलम्ब हुआ और केवल 197 सेवाओं में समय पाबंदी का अनुपालन किया गया।
- चार राजधानी ट्रेनों<sup>16</sup> में, फरवरी 2017 के महीने के दौरान 76 सेवाओं में दौरान समयपाबंदी नहीं रही। इसी प्रकार, सभी छः दुरन्तों<sup>17</sup> और छः शताब्दी<sup>18</sup> ट्रेनों में क्रमशः 48 और 149 सेवाओं में फरवरी 2017 के दौरान समयपाबंदी का अनुपालन नहीं किया गया।

#### अनुबंध 2.4

<sup>16</sup> (12302-नई दिल्ली-हावड़ा, 12314-नई दिल्ली-सियालदह, 12433-चेन्नै-नई दिल्ली, 22692-नई दिल्ली-केएसआर बंगलुरु)

<sup>17</sup> (12260-नई दिल्ली-सियालदह, 12274-नई दिल्ली हावड़ा, 12281-भुवनेश्वर-नई दिल्ली, 12273-हावड़ा-नई दिल्ली, 12286-नई दिल्ली-सिकन्दराबाद, 12214-नई दिल्ली-यसवंतपुर)

<sup>18</sup> (12033-कानपुर-नई दिल्ली, 12003-लखनऊ-नई दिल्ली, 12041-हावड़ा-नई जलपाईगुड़ी, 12027-चेन्नै-केएसआर बंगलुरु, 12007-चेन्नै-मैसूर, 12002-नई दिल्ली-हबीबगंज)

**इसप्रकार फ्लेक्सी किराया शुरू करने के बाद भी ट्रेनों में समयपाबंदी का पालन नहीं किया गया।**

### 2.1.5.2 सेवाओं की गुणवत्ता पर यात्री फीडबैक/प्रतिक्रिया

फ्लेक्सी किराया प्रणाली पर यात्रा करने वाले यात्रियों की राय का पता लगाने के लिए लेखापरीक्षा ने अप्रैल 2017 और मई 2017 के महीने के दौरान 16 शताब्दी और 11 राजधानी में यात्रा कर रहे 806 यात्रियों को एक सर्वेक्षण प्रश्नावली दी।

- (i) 'क्या भारतीय रेल ने बढ़े हुए किराये के अनुरूप सेवाओं में कोई सुधार किया है', के एक प्रश्न पर 495 यात्रियों (61 प्रतिशत) ने नकारात्मक उत्तर दिया।
- (ii) इस प्रश्न पर कि 'आपको लगता है कि फ्लेक्सी किराये के साथ प्रीमियर ट्रेन में यात्रा द्वारा धन एवं समय खर्च करना उचित था' 445 यात्रियों (55 प्रतिशत) ने नकारात्मक उत्तर दिया और 361 यात्रियों (45 प्रतिशत) ने सकारात्मक उत्तर दिया।
- (iii) 'दिए गए यात्रा समय बढ़े हुए मूल्य के बिना फ्लेक्सी किराये के साथ क्या आप फ्लाइट /बस द्वारा यात्रा करना पसंद करेंगे' के एक प्रश्न पर 497 यात्रियों (62 प्रतिशत) ने सकारात्मक उत्तर दिया।
- (iv) इन यात्रियों से बाद में उन क्षेत्रों के बारे में पूछा गया जिसमें सुधार की आवश्यकता थी।
  - ✓ 324 यात्रियों (65 प्रतिशत) ने कहा कि ट्रेनों में दिये गए खाने में सुधार की आवश्यकता है।
  - ✓ एसी 2 और एसी 3 श्रेणी में यात्रा कर रहे 97 यात्रियों ने बेड रोल में सुधार की आवश्यकता व्यक्त की।
  - ✓ 176 यात्रियों (36 प्रतिशत) ने कहा कि समयपाबंदी में सुधार की आवश्यकता है।
  - ✓ 181 यात्रियों (37 प्रतिशत) ने कहा कि कोच के अंदर स्वच्छता में सुधार की आवश्यकता है।
  - ✓ 280 यात्रियों (57 प्रतिशत) ने कहा कि शौचालय में स्वच्छता की आवश्यकता है।
  - ✓ सुधार के अन्य महत्वपूर्ण मुद्दों में यात्रियों ने गैरप्राधिकृत विक्रेताओं पर रोक, स्टेशन एवं प्रतीक्षा क्षेत्र में स्वच्छता, दिए गए खाने में अधिक विकल्प/विविधता, पैंटी कार स्टाफ के व्यवहार, टेलीविजन का प्रावधान, मोबाईल/लैपटॉप चार्जिंग प्वाइंट, खिड़कियों एवं परदों की सफाई को शामिल किया।

इस प्रकार, यात्रियों ने बढ़े किराये के साथ बेहतर गुणवत्ता सेवाओं की अपेक्षा की। वर्तमान में उनमें से अधिकांश मानते हैं कि उन्हें प्रीमियर ट्रेनों में बिताए गए समय एवं पैसा के बदले सुविधाएं नहीं मिली और वह दूसरे यातायात के साधनों में स्थानांतरण पसंद करेंगे।

### 2.1.6 निष्कर्ष

मांग एवं अधिभोग पर ध्यान दिए बिना सभी राजधानी, दुरन्तो और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया लागू करने के निर्णय के परिणामस्वरूप दुरन्तो ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा सभी श्रेणियों में अधिभोग में कमी हुई। कुछ प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग में थोड़ी वृद्धि के दृष्टांत थे। अधिभोग केवल कुछ प्रीमियर ट्रेनों में बढ़ा था। यद्यपि रेलवे फ्लेक्सी किराया योजना शुरू करने से पूर्व विभिन्न फॉर्मेट में (प्रीमियर ट्रेनों सुविधा ट्रेन और तत्काल किराये के साथ विशेष ट्रेनों में बढ़ा हुआ तत्काल किराया) बढ़े/गतिशील किराया शुरू किया था परन्तु उन्होंने इस तथ्य को ध्यान में नहीं रखा कि सभी श्रेणियों (सुविधा ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा) जहां बढ़ा/गतिशील किराया लागू हुआ था, सुविधा बहुत कम थी और इन ट्रेनों में एसी 2 और एसी 3 को पर्याप्त संरक्षण नहीं मिल रहा था। एसी 3 श्रेणी में भी, जो कि सबसे अधिक लाभप्रद श्रेणी है, फ्लेक्सी किराया शुरू होने के बाद अधिभोग बहुत अधिक गिर गया और पूर्व फ्लेक्सी अवधि में 0.66 प्रतिशत से पश्च फ्लेक्सी अवधि में 4.46 प्रतिशत तक अधिभोग कम हो गया। अतः वर्तमान रूप में एसी 3 टियर श्रेणी में फ्लेक्सी किराया न्यायोचित नहीं था। समग्र संख्याओं के अनुसार भी पूर्व फ्लेक्सी अवधि के दौरान 2,47,36,469 यात्रियों की तुलना में पश्च फ्लेक्सी अवधि के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 2,40,79,899 यात्री ले जाए गए और इस प्रकार बर्थ/सीटों की अधिक संख्या उपलब्ध होने के बावजूद 2.65 प्रतिशत यात्रियों की कमी दर्ज हुई। यद्यपि 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 के दौरान पश्च फ्लेक्सी किराया प्रणाली प्रीमियर ट्रेनों से यात्री उपार्जन से रेलवे ने ₹ 552 करोड़ अर्जित किये, परन्तु 9 सितम्बर 2015 से 31 जुलाई 2016 तक की पिछले वर्ष की अवधि की तुलना में बर्थ क्षमता में तीन प्रतिशत की वृद्धि के बावजूद 9 सितम्बर 2016 से 31 जुलाई 2017 के दौरान प्रीमियर ट्रेनों में 6.75 लाख कम यात्री ले जाए गए। इस प्रकार योजना की समीक्षा एवं उसके कार्यक्षेत्र में गहन सामंजस्य स्थापित करने की आवश्यकता है ताकि न केवल अधिक राजस्व अर्जित हो अपितु यात्रियों की संख्या भी बढ़े तथा इसप्रकार राजस्व की बढ़ोत्तरी हो। रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में बताया (फरवरी 2018) कि भारतीय रेलवे में फ्लेक्सी किराया/परिवर्तनीय



किराया प्रणाली की समीक्षा करने के लिए एक समिति का गठन कर दिया गया है। समिति ने 16 जनवरी 2018 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है और उसकी सिफारिशें बोर्ड के विचाराधीन हैं।

उन मार्गों, जहां प्रीमियर ट्रेन चलती है, में मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग, नमूना जांच किए गए महीनों (अक्टूबर 2016 और फरवरी 2017) के दौरान प्रीमियर ट्रेनों से, काफी अधिक पाए गए। अतः यात्रियों ने मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिक यात्रा समय के बावजूद राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों पर मेल/एक्सप्रेस द्वारा यात्रा को प्राथमिकता दी है।

13 सेक्टरों में विभिन्न अग्रिम आरक्षण अवधियों की तुलना दर्शाती है कि अधिकांश मार्गों के लिए हवाई किराये संबंधित ट्रेन किरायों से सस्ते थे। अतः प्रीमियर ट्रेनों में यात्रा के लिए लागत एवं समय की तुलना करने पर हवाई यात्रा एक सस्ता और बेहतर साधन बन जाता है। जबकि हवाई किरायों में बढ़ती मांग के साथ मूल्य में वृद्धि होती है, वहीं फ्लेक्सि किराये में मांग की परवाह किए बिना 10 प्रतिशत बुक की गई टिकटों पर किराये में स्थिर वृद्धि होती है। एक हवाई टिकट के लिए अधिक मूल्य का भुगतान करने पर यात्री को निश्चित सीट सुनिश्चित की जाती है, किन्तु एक यात्री जो अधिक राशि का भुगतान करके एक प्रतीक्षित ट्रेन टिकट खरीदता है, के पास सुनिश्चित टिकट का आश्वासन नहीं होता। इस प्रकार सुनिश्चित सीट/बर्थ दिए बिना अधिक किराया प्रभारित करके यात्रियों को अन्य उपलब्ध विकल्प ढूंढने पर मजबूर किया जाता है। रेलवे ने हाल ही में हजरत निजामुद्दीन और मुम्बई के बीच एक नई राजधानी ट्रेन शुरू की है जो कि नियमित राजधानी ट्रेन से दो घंटा कम समय लेगी जिसके लिए रेलवे ने घटे हुए यात्रा समय के लिए अधिक किराया प्रभारित किया। बढ़े हुए किराये को सेवा की गुणवत्ता से जोड़ना इस दिशा में एक अच्छा कदम है।

रेलवे बोर्ड ने कुछ उपाय किये हैं-तत्काल कोटा को 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक घटाना, दो शताब्दी ट्रेनों के एसी चेर कार में रियायती किराये और दिसम्बर 2016 के दौरान पहला चार्ट बनाने के बाद रिक्त बर्थ/सीटों पर अंतिम किराये पर 10 प्रतिशत की छूट। इन उपायों ने प्रीमियर ट्रेनों में अधिभोग को कुछ सीमा तक सुधार दिया है।

यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि यात्री बढ़े हुए किराए के साथ बेहतर गुणवत्ता वाली सेवाओं की अपेक्षा करते हैं। वर्तमान में उनमें से कई यह महसूस करते हैं

कि उन्होंने प्रीमियर ट्रेनों में जितना पैसा और समय खर्च किया वह वसूल नहीं हुआ और यह कि वे यातायात के अन्य माध्यमों की ओर रुख करेंगे।

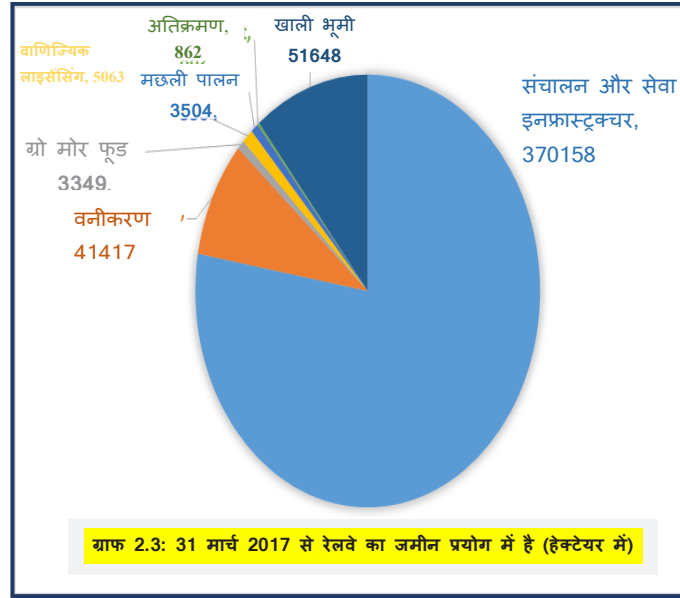
### 2.1.7 सिफारिशें

1. रेलवे योजना कार्यक्षेत्र की समीक्षा करे तथा उसमें गहन सामंजस्य स्थापित करे ताकि न केवल अधिक राजस्व अर्जित किया जा सके, बल्कि यात्रियों की संख्या में भी वृद्धि हो सके और इस प्रकार राजस्व में और अधिक वृद्धि हो सके। सभी श्रेणियों और मार्गों में किराया बढ़ाने के बजाए भारतीय रेल विभिन्न मार्गों में मांग और यात्रियों की संख्या के आधार पर किराया संरचना की समीक्षा करने का विचार करे।
2. रेलवे बोर्ड प्रीमियर ट्रेनों, जिनका पहले से ही अलग से बढ़ा हुआ किराया ढांचा था, को लक्षित करने के बजाए सभी प्रकार की ट्रेनों में तर्कसंगत किराया संरचना की संभावना पर कार्य करे।
3. फ्लेक्सी फेयर योजना के अंतर्गत 90 प्रतिशत सीटें/बर्थ आवंटित करना और सामान्य किराए के लिए केवल 10 प्रतिशत यात्रियों के लिए छोड़ने की बजाय यह सिफारिश की जाती है कि कम से कम 50 प्रतिशत सीटें/बर्थ सामान्य किराए के लिए आवंटित की जानी चाहिए।
4. जबकि उच्चतर हवाई किराया देते हुए एक यात्री को एक कन्फर्म सीट मिलती है, वहीं फ्लेक्सी फेयर योजना के अन्तर्गत जब एक यात्री 40 से 50 प्रतिशत उच्च दर पर एक प्रतीक्षित टिकट बुक करता है तो भी उसे कन्फर्म सीट मिलने का आश्वासन नहीं होता है। यह सिफारिश की जाती है कि एक प्रतीक्षित यात्री जो अनिश्चितता में रहता है, को कम किराए के माध्यम से राहत दी जानी चाहिए।

## 2.2 भारतीय रेल में वाणिज्यिक विभाग द्वारा स्टेशनों के निकट वाणिज्यिक भूखण्डों और पार्किंग स्थलों का प्रबंधन

### 2.2.1 प्रस्तावना

31 मार्च 2017 तक भारतीय रेल (आईआर) के पास 4,76,001 हेक्टेयर भूमि/जमीन<sup>19</sup> थी। 3,70,158 हेक्टेयर (कुल जमीन का 77.76 प्रतिशत) भूभाग का उपयोग परिचालनात्मक एवं सेवा बुनियादी ढांचे के लिए किया जाता है। रेलवे की जमीन का लाइसेंस विभिन्न प्रयोजनों के लिए भी दिया जाता है जैसे वनीकरण,



अधिक खाद्यान्न उत्पादन, मत्स्यपालन और वाणिज्यिक लाइसेंसिंग। उपरोक्त के अलावा, 51,648 हेक्टेयर जमीन खाली है और 862 हेक्टेयर जमीन अतिक्रमण के अधीन है। 31 मार्च 2017 तक रेलवे की जमीन के उपयोग का विश्लेषण ग्राफ 2.3 में दिया गया है।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 1008 में रेल प्रशासन के लिए यह आदेश है कि वह संसाधनों का विकास करे तथा इसके अधिग्रहण में अथवा खाली पड़ी जमीन के किसी भी भाग का लाभोन्मुख उपयोग करे। भारतीय रेल इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1010 के प्रावधानों के अनुसार, महाप्रबंधक स्वयं के विवेकानुसार निर्णीत इंजीनियरिंग या रेलवे के किसी अन्य विभाग, भारतीय रेल के जमीन के प्रबंधन हेतु उत्तरदायी होगा। क्षेत्रीय रेल प्रशासन को ऐसे किसी भी उद्देश्य के लिए जमीन का लाइसेंस देने की अनुमति होगी चाहे वह रेल कार्यो<sup>20</sup> से जुड़े हों अथवा नहीं। साइडिंग सहित जमीन (स्टेशन परिसर के अलावा) रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग के नियंत्रण एवं प्रबंधन के अधीन है। स्टेशन परिसर के भीतर और साइडिंग के नजदीक माल के अग्रिम स्टैकिंग हेतु जमीन रेलवे के

<sup>19</sup> भूमि और सुविधाएं निदेशालय, रेलवे बोर्ड के अभिलेखों के अनुसार

<sup>20</sup> इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1013

वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण एवं प्रबंधन के अधीन है। वाणिज्यिक विभाग रेल से जुड़ी वस्तुओं के स्टैकिंग अथवा किसी अन्य विनिर्दिष्ट उद्देश्य जैसे साइकिल/स्कूटर स्टैंड, कार पार्किंग आदि चलाने के लिए बाहरी लोगों को जमीन का लाइसेंस देता है।

### पृष्ठभूमि

रेल मंत्री ने वर्ष 2016-17<sup>21</sup> के अपने बजट भाषण में गैर यातायात स्रोतों के माध्यम से राजस्व के कम सृजन (पांच प्रतिशत से कम) पर चिंता व्यक्त की और परिसंपत्तियों का मौद्रिकरण एवं राजस्व उन्मुख अन्य गतिविधियों के द्वारा वैश्विक औसत (10 से 20 प्रतिशत) तक प्राप्त करने का लक्ष्य व्यक्त किया। विज्ञापन और अन्य स्रोतों के माध्यम से राजस्व बढ़ाने के अतिरिक्त स्टेशनों के अलावा रेलवे की जमीन में वाहनों की पार्किंग खाली जमीन के वाणिज्यिक उपयोग के लिए अप्रैल 2016 में रेलवे बोर्ड<sup>22</sup> में एक गैर-किराया राजस्व निदेशालय बनाया गया। रेलवे की आधिक्य जमीन, एक ऐसा गैर-यातायात स्रोत है जहां रेल प्रशासन को अपने अधिग्रहण में ऐसे क्षेत्रों के लाभोन्मुख उपयोग के द्वारा अधिकतम राजस्व सृजन का प्रयास करना चाहिए।

लेखापरीक्षा में किए गए पूर्व अध्ययनों<sup>23</sup> में रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग के नियंत्रण के अन्तर्गत रेलवे की जमीन के उपयोग एवं प्रबंधन से संबंधित मामले शामिल किए गए थे। वर्तमान अध्ययन भारतीय रेल के वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण के अन्तर्गत स्टेशनों के निकट भूखण्डों और पार्किंग स्थलों के प्रबंधन की समीक्षा पर केंद्रित है। रेलवे स्टेशनों से सटे भू-खण्डों और चुनिंदा स्थानों की अधिक मांग रहती है और इनमें राजस्व सृजन की व्यापक संभावना होती है। रेलवे स्टेशनों के निकट के भूखण्ड पार्टियों को आवंटित किए गए थे और परम्परागत रूप से इनका उपयोग रेलवे द्वारा परिवहन हेतु वस्तुओं की स्टैकिंग के लिए किया जा रहा था। तथापि, 1980 में 'छोटे और अलग अलग बुकिंग के लिये वैगनों'<sup>24</sup> को समाप्त करने के बाद इन भूखण्डों को धारकों से वापस नहीं लिया गया और सामान्यतः इनका उपयोग रेलवे से इतर कार्यों के लिए किया गया था। यद्यपि रेलवे बोर्ड ने रेलवे की जमीन की वाणिज्यिक लाइसेंसिंग पर

<sup>21</sup> 25 फरवरी 2016 को संसद में प्रस्तुत

<sup>22</sup> रेलवे बोर्ड का दिनांक 28.4.2016 का पत्र सं. 2016/ओएण्डएम/6/2 (कार्यालय आदेश सं. 20/2016)

<sup>23</sup> 'भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन' पर निष्पादन लेखापरीक्षा (2008 प्रतिवेदन सं. पीए 8/2008), "आधिक्य रेल भूमि का वाणिज्यिक उपयोग" पर विषय आधारित लेखापरीक्षा (2011-12 प्रतिवेदन सं. 32), "भारतीय रेल में खाली जमीन का प्रबंधन" पर विषय आधारित लेखापरीक्षा (2015 का प्रतिवेदन सं. 24, भाग 1, अध्याय 4)

<sup>24</sup> एक वैगन में एक से अधिक पार्टों द्वारा वस्तुओं की बुकिंग के मामले में

समय-समय पर कई परिपत्र जारी किए थे, फिर भी 'वैगनों की छोटी और अलग अलग बुकिंग' समाप्त करने के बाद इन वाणिज्यिक भू खण्डों के प्रबंधन पर ध्यान नहीं दिया गया है। लेखापरीक्षा द्वारा जनवरी 2016 में रेल मंत्रालय के साथ मुद्दा उठाए जाने के बावजूद भी रेल मंत्रालय द्वारा मामले का समाधान करने के लिए कोई उपयुक्त दिशा निर्देश नहीं बनाया गया है।

यद्यपि वाणिज्यिक भूखण्डों से आय का भाग बहुत कम है फिर भी इसमें बहुत अधिक राजस्व सृजन की क्षमता है जो कि अब तक अप्रयुक्त रहा क्योंकि क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। वर्तमान अध्ययन में लेखापरीक्षा ने रेलवे स्टेशनों से सटे वाणिज्यिक भूखण्डों और राजस्व सृजन की व्यापक क्षमता वाले अन्य चुनिंदा स्थानों के उपयोग से आय बढ़ाने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों का मूल्यांकन किया है।

### संगठनात्मक संरचना

वाणिज्यिक उद्देश्य हेतु रेलवे की जमीन के लाइसेंसिंग से संबंधित नियम और विनियम बनाने तथा नीति निर्धारण की जिम्मेदारी सदस्य इंजीनियरिंग के समग्र पर्यवेक्षण में कार्य करने वाले रेलवे बोर्ड के भूमि प्रबंधन एवं सुविधाएं निदेशालय के पास है। क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण के अधीन जमीन के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी विभिन्न नीतियों/आदेशों के लिए मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक कार्यान्वयन एवं समन्वय अधिकारी हैं। मंडल स्तर पर वस्तुओं की अग्रिम स्टैकिंग हेतु साइडिंग के निकट एवं स्टेशन परिसर के अन्दर की जमीन के लिए निर्देशों/अनुदेशों का कार्यान्वयन वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधक के पास होता है। क्षेत्रीय स्तर पर भूखण्डों का प्रबंधन वाणिज्यिक निरीक्षकों/स्टेशन प्रबंधकों के पास होता है।

### लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह निर्धारण करने के लिए विषयगत लेखापरीक्षा की गई कि

1. क्षेत्रीय रेल प्रशासन वाणिज्यिक भूखण्डों के प्रबंधन हेतु निर्धारित नियमों और प्रावधानों का किस सीमा तक अनुपालन कर रहे थे।
2. जमीन/भूखण्डों के आवंटन, वाणिज्यिक भूखण्डों के दस्तावेजीकरण, करारों के निष्पादन, उपलब्ध वाणिज्यिक भूखण्डों के उपयोग और लाइसेंस शुल्क की वसूली की प्रणाली की पर्याप्तता एवं दक्षता, तथा

3. वाणिज्यिक भूखण्डों के अप्राधिकृत अधिग्रहण को रोकने और अभियोग के अंतर्गत मामलों के निपटान के लिए उठाए गए कदमों की प्रभावशीलता।

### लेखापरीक्षा मापदण्ड

रेल संहिताओं और नियमपुस्तकों जैसे-भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक, लेखाविभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग।), इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता तथा भारतीय रेल निर्माण नियमपुस्तक और समय-समय पर जारी रेलवे बोर्ड के निर्देशों को इस अध्ययन के मापदण्ड हेतु लिया गया था।

### लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और नमूना

इस अध्ययन में वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक तीन वर्षों की अवधि शामिल की गई थी जिसमें पूर्व अवधि के समकालीन मामलों को शामिल किया गया, जहां आवश्यकता थी। इस अध्ययन में क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालयों, मंडलीय कार्यालयों और सात क्षेत्रीय रेलवे के क्षेत्रीय कार्यालयों अर्थात द.पू.रे, पू.त.रे, उ.पू.रे, पू.सी.रे, उ.रे., द.म.रे और म.रे<sup>25</sup> के अभिलेखों की जांच शामिल थी जहां 148.88 हेक्टेयर क्षेत्रफल वाले 1554 भूखण्ड<sup>26</sup> वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण में हैं। इसमें से 115 हेक्टेयर क्षेत्रफल वाले 984 भूखण्डों का लाइसेंस कई लाइसेंसधारकों को दिया गया था। लेखापरीक्षा ने इन सात क्षेत्रीय रेलवे से विस्तृत समीक्षा हेतु 491 भूखण्डों का चयन किया।

कार पार्किंग के लाइसेंसों के अध्ययन के लिए दो अन्य क्षेत्रीय रेलवे अर्थात पू.रे और द.रे का चयन किया गया था। कुल मिलाकर 55 स्टेशनों का वाणिज्यिक भूखण्ड और कार पार्किंग के लाइसेंसों के अध्ययन हेतु चयन किया गया और नौ क्षेत्रीय रेलवे में 108 पार्किंग स्थलों की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई थी। चयनित स्टेशनों में भूखण्डों साईकिल/मोटर साईकिल/स्कूटर/कार पार्किंग के लाइसेंस हेतु भूखण्डों, करारों, भूमि का उपयोग सुनिश्चित करने के लिए रेलवे कार्मिकों के साथ लेखापरीक्षा दल द्वारा संयुक्त निरीक्षण भी किया गया था।

### अनुबन्ध 2.5 क और 2.5 ख

<sup>25</sup> चयन के उपरांत यह देखा गया कि म.रे ने चयनित स्टेशनों में कोई भी वाणिज्यिक भूखण्ड नहीं था। अतः म.रे में केवल पार्किंग लॉट्स की समीक्षा की गई थी।

<sup>26</sup> पू.रे के वाराणसी मण्डल के 294 भूखण्ड शामिल हैं जहां जमीन का क्षेत्रफल का ब्योरा अभिलेख में नहीं था।

## लेखापरीक्षा परिणाम

### 2.2.2 क्षेत्रीय और मण्डल स्तर पर रेलवे की जमीन का लाइसेंस देने हेतु स्थायी समितियां

रेलवे बोर्ड ने रेलवे भूमि की वाणिज्यिक लाइसेंसिंग नीति की समीक्षा की और विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किए (अगस्त 1995)। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने सभी पूर्व नीति निर्देशों को शामिल करते हुए जमीन की वाणिज्यिक लाइसेंसिंग पर मुख्य परिपत्र<sup>27</sup> जारी किए (फरवरी 2005)। नीति की मुख्य विशेषतायें इस प्रकार थीं:

- रेल कार्यों से न जुड़ी रेल भूमि की अस्थायी लाइसेंसिंग प्रतिबंधित थी; तथापि मौजूदा लाइसेंसधारकों का समय-समय पर नवीनीकरण तब तक किया जा सकता था जब तक कि रेलवे द्वारा स्वयं के प्रायोजनों के लिए उस जमीन की आवश्यकता न हो।
- रेल कार्यों से जुड़े साधारण वाणिज्यिक भूखण्डों की लाइसेंसिंग वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएण्डसीएओ) की सलाह पर महाप्रबंधक के व्यक्तिगत अनुमोदन पर किया जाएगा।
- लाइसेंस का नवीनीकरण इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक और वित्त विभागों के मण्डलीय प्रमुखों की समिति के सिफारिश पर मण्डल रेल प्रबंधक (डीआरएम) द्वारा किया जाएगा।

नए लाइसेंसों के मामलों में, क्षेत्रीय स्तर पर मुख्य अभियंता मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक और एफएण्डसीएओ वाली एक स्थायी समिति<sup>28</sup> दुकानों/खुदरा डिपो आदि के अलावा रेल कार्यों से जुड़े मामलों की जांच करती है। समिति अनुमोदन हेतु महाप्रबंधक के समक्ष सिफारिशें देती है। मण्डल स्तर पर वरिष्ठ मण्डल अभियंता, वरिष्ठ मण्डल वाणिज्यिक प्रबंधक और वरिष्ठ मण्डल वित्त प्रबंधक वाली समिति वार्षिक रूप से समीक्षा करती है कि क्या वाणिज्यिक भूखण्डों की लाइसेंसियों द्वारा यातायात प्रतिबद्धतायें वास्तव में पूरी कर ली गई हैं और किसी भी विचलन के मामले में यथा अपेक्षित लाइसेंस रद्द करने और खाली करने सहित उचित सुधारात्मक कार्रवाई की गई है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

<sup>27</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2005/एलएमएल/18/8, दिनांक 10.2.2005

<sup>28</sup> रेलवे बोर्ड के 2005 के परिपत्र का पैरा 4

- तीन विभागाध्यक्षों की स्थायी समिति दो क्षेत्रीय रेलवे (उ.पू.रे और पू.सी.रे) में नहीं गठित की गई थी। द.पू.रे में यद्यपि समिति बनाई गई थी लेकिन समिति को केवल लंबित करार पर हस्ताक्षर करने का काम दिया गया था और भूखण्ड धारकों द्वारा प्रस्तावित यातायात की समीक्षा का कार्य नहीं दिया गया था। इस प्रकार, समिति का कार्यक्षेत्र सीमित था।
- मण्डल स्तर पर इंजीनियरिंग, वाणिज्यिक और वित्त के मण्डल प्रमुखों की स्थायी समिति उ.पू.रे और पू.त.रे में नहीं गठित की गई थी। उ.रे में केवल फिरोजपुर और अम्बाला मण्डल में समिति गठित की गई थी।
- सात चयनित क्षेत्रीय रेलवे में से समीक्षा अवधि के दौरान केवल दो क्षेत्रीय रेलवे (पू.सी.रे और द.म.रे) में नए लाइसेंस दिये गये थे। सभी चयनित क्षेत्रीय रेलवे में अल्पावधि लाइसेंस पर वाणिज्यिक भूखण्ड दिए गए थे। तथापि, चार चयनित क्षेत्रीय रेलवे (द.पू.रे, पू.त.रे, उ.पू.रे और पू.सी.रे) में इनका नवीनीकरण नहीं किया गया था।

*इस प्रकार, वाणिज्यिक भूखण्डों की लाइसेंसिंग के नए मामलों की जांच करने तथा उनकी निगरानी करने के लिए स्थायी समिति के तंत्र का चयनित क्षेत्रीय रेलवे में प्रभावी रूप से उपयोग नहीं किया जा रहा था।*

### 2.2.3 मण्डल वाणिज्यिक कार्यालय और स्टेशनों पर अभिलेखों का अनुरक्षण

भारतीय रेलवे निर्माण कार्य नियमपुस्तक के अध्याय VIII में जमीन के अधिग्रहण प्रबंधन और निपटान के बारे में विस्तृत निर्देश, दिशा-निर्देश शामिल हैं। वाणिज्यिक विभाग के अंतर्गत जमीन अर्थात् स्टेशन परिसर और साइडिंग के लिए जमीन के आवंटन और लाइसेंस शुल्क की वसूली की जिम्मेदारी वाणिज्यिक विभाग की है।

(क) लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- मण्डल वाणिज्यिक कार्यालयों के साथ-साथ क्षेत्रीय मुख्यालयों में रेल प्रशासन के पास चयनित सभी सात क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखण्डों का कोई डाटाबेस नहीं था।
- जबकि इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्रबंधित भूखण्डों में व्यापक स्तर पर भूमि अभिलेखों का डिजिटलीकरण किया गया था, परन्तु चयनित क्षेत्रीय रेलवे के वाणिज्यिक विभागों द्वारा प्रबंधित भूखण्डों के संबंध में अभी इसे शुरू किया जाना था।



- किसी भी चयनित क्षेत्रीय रेलवे के क्षेत्रीय मुख्यालय और मण्डल दोनों स्तर पर वाणिज्यिक विभाग में कोई अलग भूमि प्रबंधन सेल नहीं था। क्षेत्रीय और मण्डल स्तर पर भूमि प्रबंधन सेल जो इंजीनियरिंग विभाग के भूखण्डों का प्रबंधन करता है उसने वाणिज्यिक विभागों के भूखण्डों की निगरानी नहीं की और उनके पास सभी चयनित सात क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखण्डों का कोई डाटाबेस/विवरण भी नहीं है।

(ख) लेखापरीक्षा ने चयनित सात क्षेत्रीय रेलवे में उनके वाणिज्यिक विभागों द्वारा आवंटित भूखण्डों के अभिलेखों के अनुरक्षण की जांच की। यह देखा गया कि:

- पू.त.रे में खुर्दा रोड मंडल के अन्तर्गत कटक में 42,523 वर्ग मी. वाले 144 भूखण्ड स्वतंत्रता से पूर्व वाणिज्यिक भूखण्ड के रूप में आवंटित किए गए थे। तथापि इन भूखण्डों से संबंधित अभिलेख वाणिज्यिक विभाग के पास उपलब्ध नहीं थे।
- द.पू.रे में खड़गपुर मण्डल के अन्तर्गत चार<sup>29</sup> स्टेशनों में भूखण्डों के शुरूआती आवंटन के विवरण उपलब्ध नहीं थे। कोलाघाट में 170 वाणिज्यिक भूखण्ड थे लेकिन 32 भूखण्डों के महत्वपूर्ण विवरण जैसे भूखण्ड का क्षेत्रफल, आवंटन की तिथि, लाइसेंस करार का नवीनीकरण और वसूले गए लाइसेंस शुल्क उपलब्ध नहीं थे।
- उ.पू.रे में पांच चयनित स्टेशनों<sup>30</sup> में लाइसेंस करारों की प्रतियां उपलब्ध नहीं थीं। बकाया लाइसेंस शुल्क के अभिलेख दो चयनित स्टेशनों<sup>31</sup> में उपलब्ध नहीं थे। लखनऊ मंडल में 102 वाणिज्यिक भूखण्ड थे, लेकिन 32 भूखण्डों के महत्वपूर्ण विवरण जैसे भूखण्ड का क्षेत्रफल, आवंटन की तिथि, लाइसेंस करार का नवीनीकरण और वसूले गए लाइसेंस शुल्क उपलब्ध नहीं थे।

**इस प्रकार, भूमि की लाइसेंसिंग लाइसेंस शुल्क के निर्धारण, लाइसेंस करार के नवीनीकरण और लाइसेंस शुल्क की वसूली आदि से संबंधित अभिलेख, लाइसेंसधारियों से लाइसेंस शुल्क के समय पर संग्रहण की निगरानी के लिए बहुत से स्टेशनों के संबंध में रेलवे के पास उपलब्ध नहीं थे।**

<sup>29</sup> अंदुल, कोलाघाट, पंसुखड़ा और बालासोर

<sup>30</sup> लखनऊ सिटी, बस्ती, कर्नलगंज, नौगढ़, शाहमतगंज

<sup>31</sup> लखनऊ सिटी, बस्ती

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान (अक्टूबर 2017) द.पू.रे प्रशासन का मानना था कि वाणिज्यिक भूखण्डों के प्रबंधन हेतु वाणिज्यिक विभाग द्वारा एक अलग भूमि सेल बनाने तथा समुचित प्रबंधन हेतु भूमि अभिलेखों के डिजिटलीकरण की आवश्यकता है। जबकि, उ.पू.रे और द.म.रे प्रशासन का तर्क था कि चूंकि इंजीनियरिंग विभाग भूमि का संरक्षक है इसलिए इंजीनियरिंग विभाग द्वारा अभिलेखों का अनुरक्षण किया जाना चाहिए।

### 2.2.3.1 लाइसेंस रजिस्टर

प्रावधानों<sup>32</sup> के अनुसार सभी स्टेशनों पर एक लाइसेंस रजिस्टर बनाया जाना चाहिए। प्रत्येक भूखण्ड के लिए एक अलग पृष्ठ बनाया जाए और सुगम संदर्भ के लिए सूची बनाई जानी चाहिए। स्टेशन प्रबंधक व्यक्तिगत रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायी है कि मंडल कार्यालय द्वारा प्रस्तुत सूचना के अनुरूप लाइसेंस रजिस्टर में अपेक्षित विवरण सही से दर्ज किए जा रहे हैं। स्टेशन प्रबंधक (एसएम) करार के प्रावधानों के अनुसार अपने स्टेशनों पर लाइसेंसधारकों से बकाया लाइसेंस शुल्क और अन्य प्रभारों की वसूली करने और इसका लेखांकन करने हेतु उत्तरदायी हैं। लाइसेंसधारक द्वारा अतिक्रमण या लाइसेंसकृत जमीन को किराए पर देने अथवा करार के अन्य प्रावधानों के उल्लंघन के किसी भी मामले को वरिष्ठ मण्डल वाणिज्यिक प्रबंधक (सीडीसीएम) को सूचित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, माह के दौरान लाइसेंस शुल्क की वसूली का विवरण दर्शाने वाला मासिक विवरण सीनियर डीसीएम और यातायात लेखा कार्यालय को तत्संबंधी तुलन पत्र के साथ प्रस्तुत किया जाना चाहिए। रेलवे में, जहां कार्य विकेंद्रीकृत है, वहां इस विवरण को यातायात लेखा कार्यालय की बजाए मण्डल लेखा कार्यालय को भेजा जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

- उ.रे और द.म.रे में स्टेशन प्रबंधक (एसएम) कार्यालयों में लाइसेंस रजिस्टर नहीं बनाए गए थे। तथापि, ये रजिस्टर द.पू.रे के सभी चयनित स्टेशनों, उ.पू.रे, पू.सी.रे और पू.त.रे के एक स्टेशन<sup>33</sup> में बनाए गए थे।
- द.पू.रे में चार स्टेशनों<sup>34</sup> में रजिस्टर में प्रत्येक भूखण्ड के लिए अलग पृष्ठ आवंटित नहीं था। पू.त.रे. और उ.पू.रे में, रजिस्टर में निर्धारित प्रारूप के अनुसार विस्तृत प्रवृष्टियां नहीं की गई थी।

<sup>32</sup> भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक (भाग II) का पैरा 3014

<sup>33</sup> उ.पू.रे में कर्नलगंज, पू.सी.रे में जोगीगोपा, पू.त.रे में ब्रह्मपुर

- सभी चयनित क्षेत्रीय रेलवे में, एसएम द्वारा मंडल कार्यालयों को लाइसेंस शुल्क और बकाए की वसूली की स्थिति दर्शाने वाला मासिक विवरण नियमित रूप से नहीं भेजा गया था।
- द.पू.रे<sup>35</sup> में भूखण्ड धारकों को लाइसेंस शुल्क बिल/मांग नोटिस जारी नहीं किए गए थे। एसएम (कोलाघाट और पंसकुरा) द्वारा लाइसेंस शुल्क का तभी संग्रह किया गया जब भी भूखण्ड धारकों ने भुगतान किया। द.पू.रे के अन्य स्टेशनों के संबंध में निम्नलिखित देखा गया:
  - बालासोर स्टेशन में रेलवे बोर्ड के 2005 के आदेशानुसार वर्ष 2006 में बढ़े दर पर लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया गया था। भूखण्ड धारकों ने मार्च 2011 तक संशोधित दर पर भुगतान किया था और उसके बाद मुकदमेबाजी के कारण किसी भी लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था। मार्च 2017 की समाप्ति पर दो भूखण्ड धारकों से ₹ 6 लाख का लाइसेंस शुल्क अभी भी वसूला नहीं गया था।
  - अंदुल स्टेशन में, सभी भूखण्ड धारकों (21) ने दिसम्बर 1997 से लाइसेंस शुल्क का भुगतान बंद कर दिया था। इसके कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। मार्च 2017 की समाप्ति पर भूखण्ड धारकों से ₹ 3.24 करोड़ का लाइसेंस शुल्क अभी भी वसूला नहीं गया था।
  - कुलडीहा स्टेशन में 55 भूखण्ड वाले एक भूखण्डधारक ने 2003 तक भुगतान किया था और तत्पश्चात यातायात का लक्ष्य पूरा न करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा जारी निष्कासन आदेश के विरुद्ध न्यायालय में मुकदमा दायर कर दिया। इस प्रकार, 55 भूखण्डों से संबंधित लाइसेंस शुल्क पिछले 14 वर्षों से वसूली हेतु बकाया था।
  - मनोहरपुर स्टेशन में एसएआईएल (सेल) से 2007-08 से 2014-15 की अवधि से संबंधित ₹ 9.09 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की मांग की गई थी। हालांकि रेलवे के पास सेल से भुगतान प्राप्ति के समर्थन में कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं था। यह भी देखा गया कि सेल से वर्ष 1981,1985 और 1991 के लिए सामान्य दर पर भी लाइसेंस शुल्क वसूली हेतु बकाया था।
  - कोलाघाट स्टेशन में एक भूखण्डधारक (भूखण्ड सं. 45) ने रेल प्रशासन को भूखण्ड वापस लौटाने के लिए संपर्क किया (दिसम्बर 2016) लेकिन रेलवे ने

<sup>34</sup> पंसकुरा, बालासोर, मनोहरपुर, और कुलडीहा

<sup>35</sup> खड़गपुर मंडल

- भूखण्ड का कब्जा नहीं लिया क्योंकि भूखण्ड पर निर्माण किया गया था। रेलवे द्वारा कब्जा लेने में देरी के कारण अतिक्रमण की समस्या उत्पन्न हुई।
- उ.पू.रे में मण्डल कार्यालय, लखनऊ के अभिलेख में कर्नलगंज स्टेशन पर 21 वाणिज्यिक भूखण्ड थे, जबकि संबंधित स्टेशन के अभिलेख में केवल 19 भूखण्डों के विवरण उपलब्ध थे। इस प्रकार मण्डल कार्यालय और संबंधित स्टेशन के बीच समन्वय का अभाव था।

**इस प्रकार, लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच किए स्टेशनों में स्टेशन प्रबंधकों ने अभिलेखों का उचित अनुरक्षण, समय पर किराया वसूली और मंडल कार्यालय को समय पर घटनाओं से अवगत कराना सुनिश्चित नहीं किया।**

एक्जिट कांफ्रेंस (सितम्बर/दिसम्बर 2017) के दौरान उ.पू.रे और द.म.रे प्रशासन ने बताया कि चूंकि भूमि का अभिरक्षक इंजीनियरिंग विभाग है और भूखण्डों का अनुरक्षण उनके द्वारा किया जाता है इसलिए लाइसेंस रजिस्टर इंजीनियरिंग विभाग द्वारा बनाया जाना चाहिए। पू.त.रे ने इस संबंध में सुधारात्मक कदम उठाने का आश्वासन दिया।

### 2.2.3.2 लाइसेंसिंग करार

रेलवे बोर्ड ने निर्देश<sup>36</sup> दिया कि लाइसेंसिंग के प्रत्येक मामले में लाइसेंसधारी को भूमि/भूखण्ड का कब्जा देने से पूर्व लाइसेंसधारकों और क्षेत्रीय रेल प्रशासन के बीच समुचित करार अवश्य होने चाहिए। इसका अनिवार्य रूप से पालन किया जाना चाहिए और इन निर्देशों के किसी भी उल्लंघन के मामले में करार निष्पादन से पूर्व जमीन का कब्जा देने वाला कार्मिक रेल प्रशासन द्वारा व्यक्तिगत रूप से जिम्मेदार ठहराया जाएगा। मंडल कार्यालय द्वारा स्टेशन प्रबंधक को करार की एक प्रति प्रदान की जाएगी ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि लाइसेंसधारी से जुड़ी शर्तों को उसके द्वारा पूरा किया जा रहा है। मंडल स्तर पर सी.डी.सी.एम, व. मंडल अभियंता और वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक वाणिज्यिक लाइसेंसिंग हेतु विभिन्न करारों के निष्पादन हेतु उत्तरदायी होंगे। इस संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि

- पू.त.रे में (177 भूखंडों) और उ.पू.रे (65 भूखण्डों) में किसी भी भूखण्डधारक के साथ करार नहीं किए गए थे।

<sup>36</sup>रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 83/डब्ल्यू2/एलएम/18/87 दिनांक 29.8.1995 और 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.2.2005

- द.पू.रे के खड़गपुर मंडल के चयनित चार<sup>37</sup> स्टेशनों के 212 भूखण्डों और पू.सी.रे में दो<sup>38</sup> स्टेशनों के तीन भूखण्डों में करार की प्रतियां उपलब्ध नहीं थीं।
  - यद्यपि करार निष्पादित किए गए थे, लेकिन उ.रे में आठ<sup>39</sup>, द.पू.रे (चक्रधरपुर मण्डल) में दो<sup>40</sup> भूखण्डों में पू.सी.रे के नौ<sup>41</sup> भूखण्डों और द.म.रे के तीन<sup>42</sup> भूखण्डों में इनका नवीनीकरण नहीं किया गया था।
  - द.पू.रे में चक्रधरपुर मण्डल कार्यालय में वाणिज्यिक भूखण्डों के लिए लाइसेंस करारों की प्रतियां उपलब्ध थीं लेकिन कुलडीहा और मनोहरपुर के दो एसएम कार्यालय में ये उपलब्ध नहीं थे। द.पू.रे में आगे निम्नलिखित देखा गया:
    - मनोहरपुर स्टेशन (चक्रधरपुर मण्डल) में अनुरक्षित रजिस्टर से यह देखा गया कि वर्ष 1991 से 2017 के बीच भूखण्ड धारक 17 से घटकर 01 हो गये और भूखण्डों की संख्या 79 से घटकर 03 हो गई। अभिलेख से यह देखा गया कि वर्ष 1991 में केवल चार भूखण्डधारकों ने 21 भूखण्ड वापस सौंपे हैं। तत्पश्चात आगामी वर्षों में लौटाए गए/रद्द किए गए भूखण्डों की संख्या दर्शाने वाला कोई भी अभिलेख अनुरक्षित नहीं था। तत्संबंधी सूचना/अभिलेखों के अभाव में इन भूखण्डों के अप्राधिकृत अधिग्रहण की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता है। चक्रधरपुर के सी डीसीएम के अभिलेखों के प्रति सत्यापन से पता चला कि 2016-17 की समाप्ति पर मनोहरपुर स्टेशन में चार भूखण्ड धारकों के अधीन 13 भूखण्ड थे। इस प्रकार, मंडल कार्यालय और संबंधित स्टेशन पर स्थिति का मिलान नहीं किया गया था। यह मंडल कार्यालय और संबंधित स्टेशन के बीच समंवय के अभाव को दर्शाता है।
- संयुक्त निरीक्षण के दौरान एसएम/मनोहरपुर मंडल कार्यालय के अभिलेखों में दर्शाए (4 भूखण्डधारकों के अधीन 13 भूखण्ड) अनुसार सभी भूखण्डों की स्थिति स्पष्ट नहीं कर सके। वाणिज्यिक भूखण्डों के प्रबंधन के लिए एसएम अभिरक्षक हैं और भूखण्डों के विवरण के बारे में उनकी अनभिज्ञता भूखण्डों के अप्राधिकृत कब्जे की संभावना का द्योतक है। भूखण्डों के सम्पूर्ण विवरण और लाइसेंसकृत भूखण्डों की स्थिति के

<sup>37</sup> अंदुल, कोलाघाट, पंसकुरा और बालासोर

<sup>38</sup> जोगीगोपा (जेपीजे)-1 भूखण्ड, जोरहाट टाउन (जेटीटीएन)-2 भूखण्ड

<sup>39</sup> अम्बाला-2 भूखण्ड, फिरोजपुर-6 भूखण्ड

<sup>40</sup> मनोहरपुर और कुलडीहा

<sup>41</sup> जोगीगोपा (2 भूखण्ड), शिवसागर टाउन (3 भूखण्ड), जोरहाट टाउन (3 भूखण्ड) न्यू बोगाईगांव (1 भूखण्ड)

<sup>42</sup> रविकम्पाडु, रेचनी रोड और मांडामारी

अभाव में लाइसेंस शुल्क की गैर वसूली की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता है। साथ ही रेल प्रशासन को यह ज्ञात नहीं है कि किसी रेल भूमि का अतिक्रमण तो नहीं हुआ है।

- चक्रधरपुर मंडल के अभिलेखों के अनुसार, कुलडीहा स्टेशन में 73 भूखण्ड थे (13,049 वर्गमी.) जिसमें से 55 भूखण्ड (9,197 वर्ग मी.) एक ही लाइसेंसी को आवंटित किये गये थे। शेष 18 भूखण्डों (3852 वर्गमी.) के विवरण उपलब्ध नहीं कराए गए थे।
- पू.सी.रे में मंडल कार्यालय द्वारा जारी अस्थायी स्टैकिंग के आधार पर दो<sup>43</sup> वाणिज्यिक भूखण्डों का आवंटन किया गया था, लेकिन कोई करार नहीं किया गया था।
- द.म.रे में तीन भूखण्डों<sup>44</sup> के मामले में 01 अप्रैल 2017 के बाद करारों का नवीनीकरण नहीं किया गया था। रविकम्पाडु स्टेशन पर मै. महेश्वरी मिनरल्स को एक भूखण्ड (26,610.10 वर्ग मी.) का लाइसेंस दिया गया था। यद्यपि ठेके की अवधि 30 जून 2016 को ही समाप्त हो गई थी, फिर भी करार का नवीनीकरण नहीं किया गया था। यद्यपि इस भूखण्ड को लैटराइट अयस्क की स्टैकिंग के लिए मांगा गया था फिर भी यह भूखण्ड किसी को आवंटित नहीं किया गया था। भूखण्ड का लाइसेंस न देने (01जुलाई 2016) का कारण अभिलेख में नहीं था। रेलवे ने 01 जुलाई 2016 से 31 मार्च 2017 तक की अवधि के लिए ₹ 5.84 लाख का लाइसेंस शुल्क अर्जित करने का अवसर खो दिया।

*इस प्रकार रेलवे को समय पर करार करने और निर्धारित तिथि पर उसका नवीनीकरण सुनिश्चित करके भूमि प्रबंधन को मजबूत करने तथा वाणिज्यिक विभाग के क्षेत्राधिकार के तहत उपलब्ध भूमि का एक व्यापक डाटाबेस बनाने की आवश्यकता थी।*

#### 2.2.4 लाइसेंसी/भूखण्डधारकों द्वारा भूमि/भूखण्ड का उपयोग

रेलवे के प्रावधानों<sup>45</sup> के अन्तर्गत भूमि/भूखण्ड/भवन और रेल परिसरों के भीतर अन्य ढांचे को रेल जनित वस्तुओं अथवा साइकिल स्टैंड आदि चलाने के लिए बाहरी लोगों को लाइसेंस दिया जा सकता है। किस उद्देश्य के लिए लाइसेंस दिया गया है, यह दर्शाते हुए लाइसेंस करार की एक प्रति मंडल कार्यालय द्वारा

<sup>43</sup> फकीराग्राम (क्षेत्रफल-350 वर्ग मी.) और जोगीगोपा (क्षेत्रफल- 5,320.84 वर्ग मी.)

<sup>44</sup> रविकम्पाडु रेचनीरोड, और मांडामारी

<sup>45</sup> भारतीय वाणिज्यिक नियमावली (भाग II) का पैरा 3013

स्टेशन प्रबंधक को प्रदान की जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि लाइसेंस से जुड़ी शर्तों का लाइसेंसी द्वारा सही से पालन किया जा रहा है। स्टेशन प्रबंधक और निरीक्षण अधिकारियों को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि भूखण्डों का सही से सीमांकन किया गया है और कोई अप्राधिकृत अतिक्रमण नहीं किया जा रहा है। क्षेत्रीय रेलवे में रेल भूमि/भूखण्ड के उपयोग की स्थिति की समीक्षा पर लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

- कई मामलो में एसएम के पास सभी भूखण्डों के वर्तमान उपयोग के बारे में कोई जानकारी नहीं थी। भूखण्डों, जो काफी समय पहले आवंटित थे, के उपयोग को निर्धारण करने के लिए रेलवे द्वारा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया था। द.पू.रे में, जहां रेलवे द्वारा 18 भूखण्डों का सर्वेक्षण किया गया था, यह पाया गया कि इनका उपयोग रहने, शराब की दुकानों, दुकानों, सट्टा बाजार, इलेक्ट्रॉनिक वस्तुओं, ऑटो स्टैंड आदि के लिए किया जा रहा था। रेलवे कार्मिकों के साथ लेखापरीक्षा दल के संयुक्त निरीक्षण से यह भी पता चला कि वर्तमान में भूखण्डों का उपयोग दुकानों, कार्यालयों, गोदामों, फैक्ट्री इत्यादि के लिए किया जा रहा था।
- भूखण्डों का गैर कानूनी रूप से मूल आवंटी से उप-आवंटी को हस्तांतरित कर दिए गए थे और यहां तक कि गवाहों की उपस्थिति में कम मूल्य के गैर न्यायिक स्टैंप पेपर पर, डोनेशन डीड, बिक्री पत्र पर हस्तांतरण के माध्यम से अन्य अधिग्रहणकर्ताओं को दे दिए गए थे और राज्य सरकार के उप निबंधन कार्यालय में पंजीकरण कराया गया था।
- रेल भूखण्ड अस्थायी लाइसेंस आधार पर दिए गए थे। किसी भी भूखण्ड धारक को रेल प्रशासन के विशेष अनुमोदन के अलावा कोई स्थायी निर्माण करने की अनुमति नहीं थी। तथापि यह देखा गया कि भूखण्ड धारकों ने अप्राधिकृत रूप से भूखण्डों पर कब्जा कर लिया था और उस पर स्थायी निर्माण कर दिया था।
- ऐसे कई उध्दरण देखे गये जिसमें विभिन्न सरकारी कम्पनियों/निगमों को वाणिज्यिक भूखण्ड आवंटित किए गए थे, उन्हें खाली नहीं किया गया था, जबकि उनके द्वारा उसका उपयोग नहीं किया जा रहा था।

### अनुबंध 2.6

**इस प्रकार, भूखण्डों का उपयोग उसके लिए नहीं किया जा रहा था जिसके लिए भूखण्डधारकों को आवंटित किया गया था। रेलवे ने भूखण्डों के वर्तमान उपयोग**

का निर्धारण करने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया था और न ही भूमि आवंटन रद्द करने के लिए कोई कदम उठाया था।

### 2.2.5 मूल लाइसेंसधारकों द्वारा भूखण्डों को फिर से किराए पर देना

स्टेशनों के निकट वाणिज्यिक भूखण्ड, वस्तुओं की लोडिंग और स्टैकिंग के लिए अस्थायी लाइसेंस दिए गए थे। ब्लॉक रेक<sup>46</sup> बुकिंग शुरू करने के पश्चात रेलवे द्वारा चरणबद्ध तरीके से छोटे और खण्डशः वैगनों की 1980 की समाप्ति तक बंद कर दिया गया था और इसलिए भूखण्डों को मूलतः जिस उद्देश्य के लिए लाइसेंस दिये गए थे, वे तत्पश्चात प्रासंगिक नहीं थे। तथापि रेल प्रशासन द्वारा लाइसेंस समाप्त करने और वाणिज्यिक भूखण्डों पर कब्जा करने वाले छोटे व्यापारियों द्वारा भूमि खाली कराने का कोई प्रयास नहीं किया गया था। ये भूखण्ड कुल मामलों में अभी भी या तो मूल लाइसेंसधारकों के पास थे अथवा अधिकांश मामलों में उनके द्वारा किसी अन्य अप्राधिकृत व्यक्तियों को दे दिए गए थे। जून 1998 में रेलवे बोर्ड<sup>47</sup> ने मौजूदा भूखण्ड धारकों को अपने नाम पर लाइसेंस लेने का अवसर दिया जो मूल लाइसेंसधारकों के नाम से पावर ऑफ अटार्नी पर अपना कारोबार चला रहे थे। इस समस्या और बड़े राजस्व हानि को देखते हुए रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2004 में आवंटी को नाम बदलने का एक बार अवसर देने का निर्णय लिया, चाहे वे मूल आवंटी या कानूनी उत्तराधिकारी हों या न हों। तथापि लाइसेंसिंग की ऐसी अनुमति केवल पांच वर्षों के लिए होगी। पांच वर्ष के बाद, सभी भूखण्डों की नए सिरे से बोली लगाई जानी थी और पहले अधिग्रहणकर्त्ता के मना करने पर सर्वाधिक बोली लगाने वाले को दिया जाना था।

(क) चार चयनित क्षेत्रीय रेलवे (द.पू.रे, उ.पू.रे, पू.त.रे और द.म.रे) में लेखापरीक्षा ने देखा कि 467 वाणिज्यिक भूखण्डों में से

- (i) केवल 129 भूखण्डों (27.62 प्रतिशत) का अधिग्रहण मूल आवंटियों द्वारा किया गया था,
- (ii) केवल एक भूखण्ड (0.21 प्रतिशत) औपचारिक रूप से लाइसेंस को हस्तांतरित किया गया था, लेकिन कोई भी करार नहीं किया गया था,
- (iii) 31 भूखण्डों (6.64 प्रतिशत) का अधिग्रहण या तो कानूनी उत्तराधिकारी द्वारा अथवा पावर ऑफ अटार्नी द्वारा किया गया था,

<sup>46</sup> कोयला, सीमेंट आदि थोक वस्तुओं/खेप को ले जाने के लिए पूरे रेक की बुकिंग

<sup>47</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 97/एलएमएल/18/67, दिनांक 25.6.1998



- (iv) 121 भूखण्ड (25.91 प्रतिशत) का अप्राधिकृत रूप से मूल आवंटियों के परिवारों/रिश्तेदारों अथवा बाहरी लोगों द्वारा अधिग्रहण किया गया था,
- (v) क्षेत्रीय रेल प्रशासन के पास शेष 185 भूखण्डों (39.61 प्रतिशत) के बारे में कोई सूचना नहीं थी।

### अनुबंध 2.7

(ख) द.पू.रे में यह देखा गया कि रेल प्रशासन ने दावा किया कि कुछ मामलों में भूखण्ड औपचारिक रूप से पावर ऑफ अटार्नी पर हस्तांतरित किए गए थे और स्टेशनों के रजिस्ट्रों में दर्ज थे लेकिन लेखापरीक्षा को सत्यापन हेतु पावर ऑफ अटार्नी नहीं उपलब्ध करायी गई। यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या पावर ऑफ अटार्नी कानूनी रूप से रेलवे के लिए स्वीकार्य था। रेलवे, बिना यह सत्यापित किए कि लाइसेंसधारी जीवित भी थे या नहीं अथवा वाणिज्यिक भूखण्डों के अधिग्रहण का सत्यापन किये बिना मूल आवंटियों के नाम से लाइसेंस शुल्क ले रहा था। उ.पू.रे में लखनऊ मंडल के अन्तर्गत नौगढ़ स्टेशन में वर्ष 2000 से मूल आवंटियों/उनके उत्तराधिकारियों/बाहरी व्यक्तियों द्वारा अप्राधिकृत रूप से भूखण्डों पर कब्जा किया गया था। यह सुनिश्चित करने के लिए अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए कि किसी भी क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के जुलाई 2004 के निर्देशों के अनुसार आवंटियों के नाम में परिवर्तन हेतु एक बार अवसर देने के लिए कोई कदम उठाया था चाहे वे कानूनी उत्तराधिकारी थे अथवा मूल आवंटी थे। इसके अलावा पांच वर्ष के बाद नए सिरे से नीलामी करने और वर्तमान अधिग्रहणकर्ता के मना करने पर सर्वोच्च बोलीदाता को आवंटन करने हेतु कोई कदम नहीं उठाया गया था।

*इस प्रकार, क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा वाणिज्यिक भूखण्डों के लाइसेंस देने से संबंधित उपलब्ध सूचना अपूर्ण थी। बहुत से भूखण्डों (33 प्रतिशत) पर मूल आवंटियों की बजाए अन्य व्यक्तियों द्वारा कब्जा किया गया था। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद भी क्षेत्रीय रेलवे ने न तो आवंटियों के नाम में परिवर्तन करने का एक बार अवसर दिया और न ही इसकी नीलामी की।*

### 2.2.6 लाइसेंस शुल्क का निर्धारण एवं वसूली

अगस्त 1995 और फरवरी 2005<sup>48</sup> में रेलवे बोर्ड ने रेल भूमि की लाइसेंसिंग के लिए नीति दिशा-निर्देश बनाए थे। इन दिशानिर्देशों के अनुसार, विशेष उद्देश्यों हेतु भूमि के मूल्य की निर्धारित प्रतिशतता के आधार पर लाइसेंस तय किया जाना था। 1 जनवरी 1985 तक आसपास के क्षेत्रों की जमीन का बाजार मूल्य लाइसेंस

<sup>48</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 83/डब्ल्यू2/एलएम/18/87 दिनांक 29.8.1995 और 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.2.2005

शुल्क के निर्धारण हेतु आधारमूल्य बनाया जाना था। जमीन का मूल्य 1 अप्रैल 1986 से प्रत्येक वर्ष 1 अप्रैल को पिछले वर्ष के मूल्य से 10 प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाना था। 1 अप्रैल 2004 से जमीन का मूल्य पिछले वर्ष के मूल्य से सात प्रतिशत की दर से बढ़ाया जाना था। हालांकि, भूखण्डों की नई लाइसेंसिंग के मामले में जमीन का वर्तमान मूल्य प्राप्त करने के बाद ही लाइसेंस शुल्क निर्धारित किया जाना था। भूखण्डों का न्यूनतम लाइसेंस शुल्क ₹1000 प्रतिवर्ष होना चाहिए। इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता के पैरा 1025 में प्रावधान है कि लाइसेंस शुल्क की वसूली अग्रिम में की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त प्रतिभूति जमा का भी भुगतान किया जाना चाहिए। अग्रिम अधिग्रहण शुल्क का भुगतान न करने के मामले में एक प्रतिशत प्रतिमाह की दर से अथवा उस अवधि के लिए हर्जाना लगाया जाएगा।

### 2.2.6.1 बकाया लाइसेंस शुल्क

लेखापरीक्षा ने देखा कि द.पू.रे के पांच चयनित स्टेशनों<sup>49</sup>, पू.सी.रे के दो स्टेशनों<sup>50</sup> और पू.त.रे तथा उ.पू.रे के एक-एक स्टेशन<sup>51</sup> में वाणिज्यिक भूखण्डों का लाइसेंस शुल्क जमीन के बाजार मूल्य के आधार पर तय नहीं किया गया था जैसा रेलवे बोर्ड<sup>52</sup> द्वारा निर्देश दिया गया था। क्षेत्रीय रेलवे में लाइसेंस शुल्क के निर्धारण और वसूली में अन्य अनियमिततायें भी देखी गई थी जो इस प्रकार थीं:

- (i) द.पू.रे के अंदुल और बालासोर में भूखण्ड धारक क्रमशः 1997 और 2014 से लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं कर रहे थे। तथापि रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रभावी कदम नहीं उठाया गया था। यहाँ तक कि रेलवे बोर्ड के 2005 के आदेश से पहले खड़गपुर मण्डल<sup>53</sup> में ₹ 1.57 करोड़ और चक्रधरपुर मंडल<sup>54</sup> में ₹ 0.03 करोड़ का लाइसेंस शुल्क मार्च 2017 तक चयनित स्टेशनों में भूखण्ड धारकों से बकाया था। जमीन के बाजार मूल्य के आधार पर लेखापरीक्षा ने देखा कि वसूलीयोग्य शुल्क खड़गपुर मंडल (द.पू.रे) में पांच<sup>55</sup>

<sup>49</sup> अंदुल, कोलाघाट, पंसुखड़ा, कुल्डीहा और मनोहरपुर (4 में से 3 भूखण्ड धारक)

<sup>50</sup> शिवसागर टाउन- एक भूखण्ड, जोरहट टाउन- चार भूखण्ड

<sup>51</sup> पू.त.रे में दैतारी, उ.पू.रे में लखनऊ सिटी

<sup>52</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.2.2005

<sup>53</sup> कोलाघाट, अंदुल, पंसकुरा और बालासोर

<sup>54</sup> चक्रधरपुर मंडल में दो स्टेशनों का चयन किया गया था। मनोहरपुर स्टेशन की जमीन का मूल्य उपलब्ध न होने के कारण रेलवे निर्धारण और लेखापरीक्षा निर्धारण दोनों के लिए केवल कुल्डीहा स्टेशन लिया गया था।

<sup>55</sup> खड़गपुर मंडल के चार स्टेशन कोलाघाट, अंदुल, पंसकुरा और बालासोर तथा चक्रधरपुर मंडल में एक स्टेशन मनोहरपुर में जमीन के बाजार मूल्य की अनुपलब्धता के कारण आकलन नहीं किया जा सका।

चयनित स्टेशनों में ₹ 43.04 करोड़ और चक्रधरपुर मंडल (द.पू.रे) में ₹ 0.20 करोड़ था। लाइसेंस शुल्क संशोधित न होने के कारण रेलवे को भूखण्ड धारकों द्वारा बहुत ही मामूली लाइसेंस शुल्क देकर विभिन्न उद्देश्यों के लिए भूखण्डों का उपयोग किया जा रहा था। वाणिज्यिक भूखण्डों के उपयोग और राजस्व हानि की घटनायें **अनुबन्ध 2.8 क और 2.8 ख** में दी गई हैं।

- (ii) उ.रे में जम्मू तवी स्टेशन पर मार्च 2017 की समाप्ति पर तीन भूखण्ड धारकों के प्रति ₹ 5.31 करोड़ का लाइसेंस शुल्क बकाया था।
- (iii) उ.पू.रे में 31 मार्च 2017 को अप्रैल 1995 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 8.17 करोड़ का लाइसेंस शुल्क बकाया था। लाइसेंस शुल्क के गैर भुगतान का कारण आवंटियों द्वारा संशोधित दरों पर और पूर्वव्यापी होने के कारण मना करना बताया गया। इसके अलावा, लखनऊ मंडल में रेल प्रशासन ने 156 स्टेशनों को 1 अप्रैल 1985 से प्रभावी लाइसेंस शुल्क की संशोधित दरें परिचालित की थी लेकिन रेल प्रशासन द्वारा लेखापरीक्षा को आवश्यक जांच के लिए संशोधित दर पर लाइसेंस शुल्क की किसी भी वसूली का विवरण नहीं उपलब्ध कराया गया था।
- (iv) पू.सी.रे में शिवसागर टाउन और जोरहाट टाउन स्टेशनों पर मार्च 2017 की समाप्ति पर ₹ 29.33 लाख<sup>56</sup> का लाइसेंस शुल्क बकाया था।

**इस प्रकार, कई मामलों में भूखण्ड धारक लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं कर रहे थे और चयनित क्षेत्रीय रेलवे में भारी मात्रा में राशि बकाया थी।**

#### 2.2.6.2 लाइसेंस शुल्क की बिलिंग प्रक्रिया

लेखा विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता (भाग-1) के पैरा 1139 से 1141 में लेखा कार्यालय में वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर के अनुरक्षण तथा इस संबंध में लेखा विभाग के कर्तव्यों का उल्लेख है। इसमें प्रावधान है कि पार्टियों से किसी भी उद्देश्यों के लिए वसूलीयोग्य सभी बकाये वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में दर्ज किए जाने चाहिए तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि सभी पार्टियों को सही से और समय पर बिल जारी कर दिए गए हैं और बकाया बिलों की वसूली के प्रति आवश्यक कार्रवाई की जा रही है, रजिस्टर की मासिक रूप से समीक्षा की जानी चाहिए। पार्टियों से सख्ती से बिलों की वसूली की जानी चाहिए और भुगतान में देरी के किसी भी मामले को तुरंत संबंधित कार्यकारी अधिकारी के संज्ञान में लाया जाना चाहिए ताकि बकाए की वसूली अथवा सेवा समाप्त करने आदि के

<sup>56</sup> रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार बकाया शुल्क की गणना लेखापरीक्षा में ₹ 30.58 लाख की गई

लिए तेजी से कार्रवाई की जा सके। लेखा अधिकारी को प्रत्येक तिमाही एफएण्डसीएओ को स्थिति देनी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि म.रे<sup>57</sup> को छोड़कर सभी चयनित क्षेत्रीय रेलवे में लाइसेंस शुल्क बिल्स वाणिज्यिक विभाग द्वारा बनाए जा रहे थे। द.पू.रे में लाइसेंस शुल्क के बिल लेखा/वाणिज्यिक विभाग द्वारा नहीं बनाए जा रहे थे। एसएम द्वारा पूर्व वर्ष में लाइसेंस शुल्क से सात प्रतिशत वृद्धि दर पर भूखण्डधारकों से लाइसेंस संग्रहीत किए जा रहे थे वह भी जैसे और जब भूखण्ड धारक भुगतान करना चाहते थे। आगे यह भी देखा गया कि

- द.पू.रे में खड़गपुर मंडल में लेखा और वाणिज्यिक विभाग के बीच बकाया लाइसेंस शुल्क के आंकड़ों के बीच अंतर था। मार्च 2017 की समाप्ति पर लेखा के वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में खड़गपुर मंडल के सभी भूखण्डधारकों से बकाया राशि ₹1.84 करोड़ थी, जबकि वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों के अनुसार बकाया राशि ₹ 2.19 करोड़ थी। इसके अतिरिक्त चक्रधरपुर मंडल में लेखा विभाग में अनुरक्षित वसूली योग्य बिल रजिस्ट्रों में बिल की धनराशि दर्ज नहीं की गई थी। मार्च 2017 की समाप्ति पर चक्रधरपुर मंडल में सभी भूखण्डधारकों से बकाया लाइसेंस शुल्क की राशि ₹ 26.49 करोड़ थी।
- पू.त.रे में (विशाखापट्टनम मंडल) और उ.रे (दिल्ली मंडल) वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में बिल की राशि दर्ज नहीं की गई थी।
- उ.पू.रे (लखनऊ मंडल) में मुकदमेबाजी के कारण वाणिज्यिक भूखण्डों के लाइसेंस शुल्क बिल नहीं बनाए गए थे। स्टेशनों, मंडल वाणिज्यिक कार्यालय और लेखा विभाग में उपार्जित वसूलीकृत और बकाए लाइसेंस शुल्क का कोई भी डाटाबेस नहीं बनाया गया था।
- उ.पू.रे, द.म.रे और पू.सी.रे में लाइसेंस शुल्क बिल की राशि लेखा कार्यालय में वसूलीयोग्य बिल रजिस्टर में नहीं दर्ज की गई थी।

**वसूली योग्य बिल रजिस्टर ठीक से नहीं बनाए जा रहे थे जिससे भूखण्ड धारकों से लाइसेंस शुल्क की वसूली और निगरानी प्रभावित हुई।**

### 2.2.6.3 लौह अयस्क की स्टैकिंग के लिए लाइसेंस शुल्क का निर्धारण और उसकी वसूली

लौह अयस्क की लोडिंग हेतु निजी साइडिंग के निर्माण के लिए असंभावित मांग को देखते हुए रेलवे बोर्ड ने मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं. 12/2008 (अगस्त

<sup>57</sup> म.रे में कोई भी वाणिज्यिक भूखण्ड नहीं

2008)<sup>58</sup> द्वारा नीति दिशा निर्देश जारी किया। लौह अयस्क की अग्रिम स्टैकिंग और साइडिंग के निर्माण के लिए रेलवे जमीन का लाइसेंस शुल्क सामान्य लाइसेंस शुल्क से छः गुना अधिक तय किया गया। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड द्वारा नवम्बर 2014<sup>59</sup> में 2008 का माल विपणन परिपत्र सं. 12 यह कहते हुए वापस ले लिया गया कि लौह अयस्क साइडिंग के लिए कोई अलग नीति नहीं होगी। सभी साइडिंग के 'साइडिंग की उदारीकरण नीति' परिपत्र के तहत आर्येंगी।

सात चयनित क्षेत्रीय रेलवे में से द.पू.रे और पू.त.रे लौह अयस्क से संबंधित थे। यह देखा गया कि

- द.पू.रे में चक्रधरपुर मंडल के दो स्टेशनों (कुलडीहा और मनोहरपुर) लौह अयस्क स्टैकिंग के लिए भूखण्ड आवंटित किए गए थे। कुलडीहा स्टेशन पर सभी भूखण्ड (55) एक ही पार्टी को आवंटित कर दिए गए थे। मौजूदा नियम के अनुसार लाइसेंस शुल्क का निर्धारण मुकदमेंबाजी के कारण नहीं किया गया था। मनोहरपुर स्टेशन पर 12 भूखण्डों में से तीन भूखण्ड एसएआईएल (सेल) को आवंटित किए गए थे। 2007-08 से 2014-15 की अवधि के लिए सेल पर अभी भी ₹ 9.09 करोड़ का लाइसेंस शुल्क बकाया था। मंडल कार्यालय चक्रधरपुर ने क्षेत्रीय मुख्यालयों से परिपत्र जारी होने (2008) के बाद उस तिथि से छः महीने तक बढ़े लाइसेंस शुल्क और 2014 में इसे वापस लेने तक निर्धारित किए जाने वाले लाइसेंसशुल्क से संबंधित स्पष्टीकरण मांगा (मई 2015) लेकिन अभी तक नहीं दिया गया था।
- पू.त.रे में दैतारी स्टेशन पर 18,000 वर्ग मी. क्षेत्रफल का एक भूखण्ड 1981-82 से लौह अयस्क की स्टैकिंग के लिए ओडिशा खनन निगम को आवंटित किया गया था। रेलवे बोर्ड के 2008 के आदेशानुसार लाइसेंस शुल्क में वृद्धि/संशोधन नहीं किया गया था। लेखापरीखा द्वारा 2008-09 से 2014-15 की अवधि के लिए संशोधित दर पर बकाया लाइसेंस शुल्क की गणना ₹ 1.08 करोड़ की गई जबकि रेल प्रशासन द्वारा केवल ₹ 0.17 करोड़ की वसूली की गई थी।

<sup>58</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 155(जी)/2008 दिनांक 28.8.2008

<sup>59</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 99/टीसी/(एफएम) /26/1 (लौहअयस्क)/पीटी-1, दिनांक 17.11.2014

### 2.2.7 साइकिल/मोटर साइकिल/स्कूटर/कार पार्किंग के लिए जमीन की लाइसेंसिंग

रेलवे स्टेशन परिसरों में निजी और सार्वजनिक वाहनों<sup>60</sup> की पार्किंग की सुविधा रेलवे द्वारा प्रदान की जाती है। रेलवे ने कई बार<sup>61</sup> नीति दिशा-निर्देश जारी किये। इस नीति का मूल उद्देश्य सभी श्रेणी<sup>62</sup> के स्टेशनों अर्थात् ए-1, ए,बी,सी,डी,ई और एफ स्टेशनों पर एक महत्वपूर्ण सुविधा के रूप में यात्रियों को पार्किंग की सुविधा उपलब्ध कराना था, जहां भी इसकी आवश्यकता हो। इस स्रोत से अधिकतम आय सृजित करने के सभी प्रयास किए जाने चाहिए। नामित इंजीनियरिंग और वाणिज्यिक कार्मिकों का दल एक सर्वेक्षण करके प्रत्येक स्टेशन हेतु एक योजना बनाएगा जिसमें प्रस्तावित पार्किंग क्षेत्रफल के साथ-साथ स्थान और लंबाई चौड़ाई स्पष्ट रूप से चिन्हित की जाएगी। तीन वर्षों के लिए खुली निविदा आधार पर ठेके दिए जाएंगे। प्रतिक्रिया न आने वाले मामले में तीन माह की सीमित अवधि के लिए कोटेशन आधार पर ठेके दिए जा सकते हैं। रेलवे बोर्ड ने मई 2015<sup>63</sup> में नीति में संशोधन कर दिया और जमीन के मूल्य के साथ आरक्षित मूल्य को अलग कर दिया तथा अंतिम स्वीकार्य दर पर, उपयोगकर्ता की संख्या वाहनों के प्रकार, क्षेत्र में अन्य स्थानों पर लागू पार्किंग प्रभारों के आधार पर इसका मूल्यांकन करने का निर्देश दिया। लाइसेंसिंग के प्रत्येक मामले में लाइसेंस को जमीन/भूखण्ड का कब्जा देने से पूर्व रेल प्रशासन और लाइसेंसधारियों के बीच समुचित करार<sup>64</sup> किया जाना था।

(क) चयनित स्थानों पर साइकिल/मोटरसाइकिल/स्कूटर/कार पार्किंग के संबंधित अभिलेखों और ठेकाओं की संवीक्षा से पता चला कि कई स्टेशनों में पार्किंग स्थलों का प्रबंधन करने वाले ठेकेदारों और लाइसेंसधारकों के बीच विवाद था और शुल्क अभी भी वसूला जाना था। भुवनेश्वर स्टेशन पर 2000 वर्ग मी. का पार्किंग क्षेत्र पार्किंग हेतु किसी के ठेके के अन्तर्गत नहीं था। हावड़ा स्टेशन पर लाइसेंस की अवधि जुलाई 2017 में समाप्त हो गई थी और लाइसेंसधारी ने ठेके की अवधि के बाद का शुल्क अदा किया और लेखापरीक्षा के समय निविदा प्रक्रिया चल रही थी। विशाखापट्टनम स्टेशन पर 5673 वर्ग मी., 1844 वर्ग मी. और 1640 वर्गमी. के क्रमशः तीन पार्किंग स्थलों के संबंध में 1 अप्रैल 2016 को 10

<sup>60</sup> साइकिल (मोटर साइकिल, स्कूटर, कार कॉल टैक्सी, रेडियों टैक्सी, सवारी वाले वाणिज्यिक वाहन (पीसीसीबी) ऑटो टेम्पो, मिनीबस, बस इत्यादि

<sup>61</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 29.10.2004, 12.2.2014 और 14.5.2015

<sup>62</sup> यात्रियों से आय के आधार पर वर्गीकृत

<sup>63</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 14.5.2015

<sup>64</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 83 / डब्ल्यू 2 / एलएम / 18/87 दिनांक 29.8.1995 के पैरा 2.4

प्रतिशत दर से लाइसेंस शुल्क में संशोधन नहीं किया गया था जिसके कारण ₹7.27 लाख की कम वसूली हुई। गोरखपुर स्टेशन पर एक ठेकेदार से सितम्बर 2015 से जून 2016 के लिए ₹ 17.33 लाख की राशि बकाया थी जिसने भुगतान किए बिना कार्य छोड़ दिया। कटिहार स्टेशन पर उद्धरण आधार पर एक ठेकेदार को एक वर्ष के लिए पार्किंग प्रबंधन की अनुमति दी गई थी और उसके प्रति ₹ 1.67 लाख बकाया था। पार्किंग शुल्क के संग्रहण के लिए 1318.50 वर्ग मी. और 2200 वर्ग मी. क्षेत्रफल के दो पार्किंग स्थलों का लाइसेंस नहीं दिया गया था।

### अनुबंध 2.9

(ख) रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार<sup>65</sup> निष्पादन गारंटी और सुरक्षा जमा प्रस्तुत करने के बाद स्वीकृति पत्र जारी होने के 30 दिनों के अंदर करार किया जाना चाहिए। यह देखा गया कि 365 मामलों में से 71 मामलों में ठेके देने से पहले करार नहीं किए गए थे। अग्रिम भुगतान भी नहीं लिया गया था जिसके कारण लाइसेंस शुल्क बकाया हुआ। कुछ मामलों में रेल प्रशासन समय पर ठेका करार को अंतिम रूप नहीं दे पाया जिसके कारण स्टैंड को विभागीय रूप से चलाना पड़ा जिसमें अतिरिक्त स्टॉफ लागत आई या भूखण्ड बिना किसी राजस्व सृजन के खाली पड़े रहे।

(ग) रेलवे बोर्ड के मई 2015 के निर्देशानुसार लाइसेंसी को (i) किसी भी चोरी, टूटफूट और क्षति के प्रति वाहनों का बीमा कराना चाहिए था और सत्यापन हेतु ऐसे बीमा की रसीद रेल प्रशासन को देनी चाहिए थी। (ii) उसके द्वारा लगाए गए कामगारों को उचित मजदूरी देनी चाहिए थी, (iii) ऐसे किसी भुगतान आदि का समुचित अभिलेख रखना चाहिए था और रेल प्रशासन को प्रत्येक माह एक प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना चाहिए था एवं (iv) विशिष्ट स्थानों पर दर सूची प्रदर्शित करनी चाहिए था तथा ए1 और ए श्रेणी के स्टेशन के लिए कम्प्यूटर कूपन जारी करना था एवं कार्मिकों के पास पहचान पत्र और वर्दी होनी चाहिए थी।

संयुक्त निरीक्षण के दौरान, यह देखा गया कि चयनित क्षेत्रीय रेलवे के चयनित किसी भी स्टेशन में वाहन का बीमा नहीं कराया गया था अथवा सत्यापन हेतु रेल प्रशासन को रसीद नहीं दी गई थी। चयनित किसी भी स्टेशन में न्यूनतम मजदूरी नहीं दी गई थी और रेल प्रशासन को मासिक रिटर्न भी नहीं भेजा गया था। द.पू.रे (टाटानगर को छोड़कर), पू.त.रे, उ.रे और द.म.रे में स्टॉफ ने वर्दी नहीं पहनी थी। द.पू.रे, पू.त.रे (विशाखाट्टनम को छोड़कर) और उ.रे में स्टॉफ के

<sup>65</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 14.5.2015



पास पहचान पत्र भी नहीं था। ए1 और ए श्रेणी के स्टेशनों अर्थात् खड़गपुर, टाटानगर, राउरकेला, झारसुगुडा (द.पू.रे) कटक, भुवनेश्वर, संभलपुर, विशाखापट्टनम (पू.त.रे) और द.म.रे के सभी चयनित स्टेशनों पर लाइसेंस धारी द्वारा कम्प्यूटरीकृत कूपन नहीं जारी किए गए थे। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान द.पू.रे प्रशासन ने बताया (अक्टूबर 2017) कि वर्तमान में संवैधानिक दायित्वों को लागू करने हेतु कोई तंत्र नहीं था। पू.त.रे प्रशासन ने बताया (दिसम्बर 2017) कि वे ठेकेदार के साथ मामले को उठायेंगे।

(घ) द.पू.रे और पू.त.रे में संयुक्त निरीक्षण के दौरान आगे निम्नलिखित देखा गया:

### द.पू.रे में

- (i) स्टेशन के आसपास (खड़गपुर-दक्षिण) 500 वर्ग मी. जमीन पर रेल प्रशासन के साथ किसी करार के बिना टैक्सी संगठन द्वारा कब्जा किया गया पाया गया। इन लोगों से कोई पार्किंग प्रभार नहीं लिया गया था।
- (ii) मिदनापुर के साइकिल स्टैंड के नजदीक 100 वर्ग मी. के दो भूखण्डों का साइकिल स्टैंड के लाइसेंसधारी द्वारा अप्राधिकृत रूप से उपयोग किया जा रहा था।
- (iii) मिदनापुर में 500 वर्ग मी. जमीन खाली पड़ी थी जहां कई वाहन पार्क किए गए थे।
- (iv) टाटानगर स्टेशन के प्रवेश एवं निकास दोनों के सामने कई सारे आटो रिक्शा पार्क किए गए थे।
- (v) साइकिल स्टैंड/पार्किंग स्थल में काफी जगह घेरते हुए लावारिस साइकिल और स्कूटर पार्क किए थे। यद्यपि इस संबंध में जीआरपी को रिपोर्ट दी गई थी (अगस्त 2016), फिर भी अभी तक जीआरपी द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।
- (vi) झारसुगुडा स्टेशन के सामने (लगभग 1500 वर्ग मी. क्षेत्रफल) कई साइकिल/मोटरसाइकिल/स्कूटर/ऑटो रिक्शा और कार पार्क किए गए थे तथापि रेल प्रशासन द्वारा वाहनों की पार्किंग के लिए कोई शुल्क नहीं वसूला गया था।

### पू.त.रे में

- (i) कटक में (साइकिल स्टैंड सं. 2) 400 वर्ग मी. के आंवटन के प्रति लाइसेंस धारी ने 534.61 वर्ग मी. क्षेत्रफल का उपयोग किया जिससे 134.61 वर्ग मी.



का अतिक्रमण हुआ और प्रतिवर्ष ₹1.49 लाख के राजस्व हानि का अनुमान लगाया गया।

- (ii) भुवनेश्वर में लाइसेंसधारी आवंटित 3913 वर्ग मी. क्षेत्रफल की बजाए 715.35 वर्ग मी. का अप्राधिकृत अतिक्रमण करते हुए 4628.35 वर्ग मी. क्षेत्रफल का उपयोग कर रहा था। संभावित राजस्व जिसे रेलवे इस अतिरिक्त जमीन से अर्जित नहीं कर सका, ₹ 5.90 लाख प्रतिवर्ष बनता था। वह तिथि जबसे वर्तमान लाइसेंसधारी ने अप्राधिकृत रूप से कब्जा कर रखा था वह तिथि दर्ज नहीं थी।
- (iii) ब्रह्मपुर में (पार्किंग स्टैंड सं. 03) 476 वर्ग मी. का लाइसेंस दिया गया था। लाइसेंसधारी ने कुल 510 वर्ग मी. कब्जा कर रखा था। लाइसेंसधारी ने अतिरिक्त भूखण्ड के लिए लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं किया। 09 जनवरी 2017 से 10 जुलाई 2017 तक की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क की हानि लेखापरीक्षा द्वारा ₹ 6.12 लाख आकलित की गई।

*इस प्रकार, रेलवे कई मामलों में शीघ्रता से पार्किंग करार नहीं किए और न ही कुछ स्थानों पर करार किया। ठेकेदार गैर-पेशेवर तरीके से पार्किंग स्थलों का प्रबंधन कर रहे थे और रेलवे यह सुनिश्चित करने में असमर्थ थे कि वे करारों के अनुसार सेवार्य प्रदान कर रहे थे अथवा नहीं और ठेकेदारों से बकाए की वसूली कर लिया था।*

### 2.2.8 रेलवे की जमीन पर प्रीपेड ऑटो/टैक्सी

प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथों का प्रबंधन सामान्यतः ऑटो/टैक्सी स्टैंड के लिए निर्धारित जगह में स्थानीय पुलिस/जीआरपी द्वारा किया जाता है। स्थानीय पुलिस/जीआरपी आदि जैसे सरकारी प्राधिकरणों द्वारा टैक्सी संचालकों से प्रभार वसूला जाता है और यथा लागू पार्किंग प्रभारों का संग्रहण रेलवे द्वारा डीआरएम/एडीआरएम<sup>66</sup> के अनुमोदन से संबंधित वित्त अधिकारी के सलाह से मंडल प्राधिकारियों द्वारा निर्धारित दरों पर पार्किंग ठेकेदारों<sup>67</sup> के माध्यम से अथवा प्रत्यक्ष रूप से संग्रहीत किया जाता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

- द.पू.रे में, पश्चिम बंगाल सरकार के पुलिस विभाग ने सार्वजनिक सेवा के हित में संतरागाछी स्टेशन पर एक प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाने के लिए मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम)/खड़गपुर से अनुरोध किया (जनवरी 2012)। प्रीपेड

<sup>66</sup> वाणिज्यिक परिपत्र सं. 4 का 2014 दिनांक 12.2.2014

<sup>67</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2004/टीजी-IV/8/पी दिनांक 12.2.2014 और 14.05.2015 का पैरा 11

टैक्सी बूथ के लिए प्रस्तावित क्षेत्र को ₹13 लाख (लगभग) की लागत से इंजीनियरिंग विभाग द्वारा सितम्बर 2016 में विकसित किया गया। हावड़ा सिटी पुलिस ने पार्किंग प्रभारों की वसूली/बंटवारे का निर्धारण किए बिना और रेल प्रशासन से अनुमति लिए बिना ही प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाना शुरू कर दिया (जनवरी 2017)। रेल प्रशासन द्वारा कोई भी प्रभार नहीं वसूले जा रहे थे।

- पू.त.रे में, रेल प्रशासन द्वारा 2011 में भूखण्ड सौंपे जाने के बाद से पुलिस आयुक्त/कटक द्वारा कटक स्टेशन पर 1225 वर्ग मी. का एक प्रीपेड टैक्सी स्टैंड चलाया जा रहा था। रेल प्रशासन ने मार्च 2015 में ₹ 9.28 लाख प्रतिवर्ष का आरक्षित मूल्य निर्धारित किया और पुलिस आयुक्त को एक निविदा निकालने के लिए सूचित किया। हालांकि, निविदा नहीं निकाली गई और राजस्व विभाजन का भी तरीका निर्धारित नहीं किया गया। पुलिस प्राधिकरण रेल प्रशासन से साझा किए बिना टैक्सी मालिकों से राजस्व की वसूली कर रहा था। रेलवे को 2012-13 से 2016-17 तक पार्किंग प्रभारों के प्रति ₹ 46.44 लाख की हानि उठानी पड़ी। राज्य पुलिस आयुक्त भुवनेश्वर स्टेशन पर एक प्रीपेड ऑटों बूथ चला रहे थे। मंडल वाणिज्यिक कार्यालयों के पास इन संचालनों के करार अथवा इससे जुड़े कोई भी अभिलेख उपलब्ध नहीं थे। रेल प्रशासन के साथ कोई भी राजस्व नहीं साझा किया गया। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान पू.त.रे प्रशासन ने बताया (दिसम्बर 2017) कि यात्री सुविधाओं के उपाय के रूप में जमीन को प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाने के लिए राज्य पुलिस को दे दिया गया था और राजस्व साझाकरण के मामले को वे देखेंगे।
- उ.रे में, नई दिल्ली और गाजियाबाद स्टेशनों पर प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाए जा रहे हैं। गाजियाबाद में रेल प्रशासन द्वारा अभिलेख न बनाए जाने के कारण पार्किंग प्रभारों की वसूली का सत्यापन नहीं किया जा सका। नई दिल्ली स्टेशन के संबंध में दिल्ली ट्रैफिक पुलिस के माध्यम से अथवा सीधे कोई भी पार्किंग प्रभार नहीं वसूले जा रहे थे।
- म.रे में, मुंबई मंडल के सीएसएमटी और एलटीटी स्टेशनों पर क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (आरटीओ) मध्य क्षे. मुंबई सेंटरल के साथ क्रमशः सितम्बर और नवम्बर 2011 में करार करके प्रीपेड टैक्सी बूथ चलाया जा रहा था।

फरवरी 2015 में, रेल प्रशासन ने जारी<sup>68</sup> संशोधित नीति के अनुसार ₹10 प्रति वाहन की दर पर आरटीओ द्वारा नियुक्त एजेंसी द्वारा वाहन लाने वाले यात्रियों से पार्किंग प्रभार वसूलने का प्रस्ताव दिया। तथापि, आरटीओ सहमत नहीं हुआ और कहा कि टैक्सी चालकों द्वारा अपने संगठन/संघ के माध्यम से रेलवे स्टेशनों पर टैक्सी स्टैंड चलाए जा रहे थे। वर्ष 2013-14 में इन दो स्टेशनों से 49,560 प्रीपेड टैक्सियां बुक की गई थी। ₹10 प्रति वाहन के पार्किंग प्रभारों को ध्यान में रखते हुए रेल प्रशासन ₹ 4.96 लाख प्रतिवर्ष का राजस्व नहीं अर्जित कर सका।

- उ.पू.रे में, जीआरपी द्वारा गोरखपुर स्टेशन पर एक प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथ चलाया जा रहा है। तथापि, रेल प्रशासन संग्रहीत लाइसेंस शुल्क का कोई भी अभिलेख/करार प्रस्तुत नहीं कर सका। अभिलेखों के अभाव में यह नहीं सुनिश्चित किया जा सका कि जीआरपी द्वारा वसूले गए शुल्क का रेल प्रशासन के साथ साझाकरण किया गया था अथवा नहीं।
- पू.सी.रे में, जीआरपी प्राधिकारियों द्वारा न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन पर एक प्रीपेड टैक्सी बूथ का संचालन और प्रबंधन किया जा रहा था। तथापि रेलवे की जमीन पर प्रीपेड टैक्सी बूथ के संचालन के लिए रेल प्रशासन द्वारा कोई प्रभार या राजस्व साझाकरण प्राप्त नहीं हो रहा था।

*सभी प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथ रेलवे की जमीन पर चलाए जा रहे थे। वाणिज्यिक परिपत्र (फरवरी 2014) के अनुसार राज्य पुलिस या जीआरपी प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथों का प्रबंधन कर सकती है लेकिन पार्किंग प्रभारों का संग्रहण रेलवे द्वारा सीधे अथवा पार्किंग ठेकेदारों के माध्यम से किया जाना था। उपरोक्त सभी मामलों में यद्यपि राज्य पुलिस प्रीपेड ऑटो/टैक्सी बूथ चला रही थी परन्तु रेल प्रशासन ने प्रीपेड बूथ चलाने हेतु पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/साझाकरण के लिए संबंधित प्राधिकरणों के साथ मामले को नहीं उठाया और कोई उचित कदम नहीं उठाया।*

### 2.2.9 वाणिज्यिक भूखण्डों पर अप्राधिकृत कब्जा

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेल प्रशासन को अतिक्रमण रोकने तथा रेलवे की जमीन पर मौजूदा आतिक्रमण हटाने के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किया है। मुख्य सुरक्षा आयुक्त, मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक और क्षेत्रीय रेलवे के मुख्य अभियंता

<sup>68</sup> 2014 का वाणिज्यिक परिपत्र सं. 4 दिनांक 12.2.2014

के बीच हस्ताक्षरित संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) के द्वारा रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 4 के अन्तर्गत रेलवे की जमीन पर अतिक्रमणों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई का प्रावधान है। छोटे और खण्डशः वैगनों की बुकिंग चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के बाद से जिस उद्देश्य के लिए ये भूखण्ड आवंटित किए गए थे, वे वैध नहीं रह गए थे और नए पुनर्आवंटन के लिए रेल प्रशासन को इसका कब्जा वापस लेना चाहिए था। रेलवे की जमीन के अतिक्रमण (अनुबंध 2.10) के कई ऐसे मामले हुए थे जिनमें से कुछ महत्वपूर्ण मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- द.पू.रे में, लेखापरीक्षा ने अप्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा भूखंडों के अप्राधिकृत कब्जे का मामला उठाया था (सितम्बर 2015)। तत्पश्चात खड़गपुर मंडल ने भूखंडों (उन भूखण्डों को छोड़कर जिन्हें खाली न करने का अंतरिम आदेश दिया गया था) को खाली करने के लिए स्थानीय समाचार पत्रों में अधिसूचना जारी की (दिसम्बर 2015)। खाली करने की अधिसूचना के प्रकाशन के बाद पश्चिम बंगाल पुलिस प्राधिकरण ने महाप्रबंधक द.पू.रे के साथ मामला उठाया (दिसम्बर 2015) और बताया कि बलपूर्वक खाली करने हेतु स्वप्रेरणा से की गई किसी भी कार्रवाई से कानून व्यवस्था की समस्या हो सकती है और इसके अन्य प्रतिकूल परिणाम हो सकते हैं। यह भी अनुरोध किया गया था कि रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) के साथ-साथ रेलवे के क्षेत्रीय प्राधिकारियों को ऐसी किसी भी कार्रवाई से बचने का निर्देश दिया जाए जिससे शांति भंग होने और इलाके में कानून व्यवस्था बिगड़ने तथा राज्य के लिए शर्मिंदगी वाली स्थिति उत्पन्न होने का खतरा हो। इस मामले को राज्य सरकार के उच्च स्तर पर उठाने अथवा रेलवे बोर्ड को इससे अवगत कराने के लिए उनके द्वारा की गई किसी भी कार्रवाई के समर्थन में रेल प्रशासन द्वारा लेखापरीक्षा को कोई भी अभिलेख नहीं प्रस्तुत किया गया था। वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक ने यह खण्ड जोड़ते हुए कि लाइसेंसधारकों द्वारा रेलवे बोर्ड के संशोधन के अनुसार किसी भी संशोधित राशि का भुगतान किया जाना चाहिए, इस निर्देश के साथ स्टेशन प्रबंधकों को मौजूदा दर के अनुसार अस्थायी अधिग्रहण शुल्क वसूलने का फिर से सुझाव दिया (फरवरी 2017)। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा संशोधित लाइसेंस शुल्क न तो मांगे गए और न ही वसूले गये।
- पू.त.रे में, तीन दशकों से अधिक समय से कटक स्टेशन पर एक चार पहिया वाहन स्टैंड (क्षेत्रफल 1106.70 वर्ग मी.) पर टैक्सी मालिक संगठन द्वारा

अतिक्रमण कर लिया गया था। पू.त.रे ने ₹ 63,600 की दर से मार्च 2012 में उक्त भूखण्ड का आवंटन तीन महीने के लिए श्री मायाधर विश्वाल को कर दिया। टैक्सी मालिक संगठन ने आपराधिक प्रक्रिया संहिता की धारा 144(2) के अन्तर्गत अतिरिक्त पुलिस आयुक्त-सह-कार्यकारी अधिकारी के समक्ष मुकदमा दायर कर दिया और ठेकेदार भूखण्ड पर कब्जा करने और पार्किंग कारोबार चलाने में विफल रहा। दो महीनों तक धारा लागू थी, लेकिन दो महीने की अवधि समाप्त होने के बाद भी भूखण्ड का लाइसेंस देने हेतु रेल प्रशासन द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई। रेलवे ने 2012-13 से 2016-17 के दौरान ₹ 15.52 लाख का राजस्व अर्जित करने का अवसर खो दिया।

- पू.त.रे में ब्रहमपुर स्टेशन पर स्वतंत्रता से पूर्व बीपीसीएल को एक तेल स्थापना का लाइसेंस दिया गया था (6253 वर्ग मी. क्षेत्र)। भूखण्ड का उपयोग रेल कार्यों के लिए किया गया था जैसे कि टैंक वैगनों के माध्यम से पेट्रोलियम उत्पादों की आपूर्ति और डिपो में इनकी अनलोडिंग। पीओएल यातायात बंद होने के पश्चात (अक्टूबर 2014 से) रेल प्रशासन ने ब्रहमपुर स्टेशन के विशाखापट्टनम छोर पर लाइन सं. 5 के क्रॉसओवर विद्युतीकरण के लिए सुरक्षा करणों से बीपीसीएल प्राधिकरणों को संचालन रोकने, परिसंपत्ति को खाली करने और भूखण्ड वापस लौटाने का नोटिस दिया (फरवरी 2015)। इसके बाद भी बीपीसीएल को आवंटित जमीन का रेल कार्यों के लिए उपयोग नहीं किया गया। बीपीसीएल ने रेलवे को 2016-17 के लिए ₹ 6.91 लाख का लाइसेंस शुल्क भेजा (अप्रैल 2016) लेकिन क्षेत्रीय मुख्यालय ने मंडल कार्यालय को चेक लेने से मना करने का निर्देश दिया और सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत अधिग्रहण छोड़ने) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत ब्रहमपुर स्टेशन से बीपीसीएल को हटाने को निर्देश दिया। यद्यपि रेल प्रशासन ने जुलाई 2016 में बीपीसीएल का लाइसेंस समाप्त कर दिया था और अगस्त 2016 में सात दिनों का नोटिस दिया था फिर भी उक्त भूखण्ड बीपीसीएल द्वारा अभी तक खाली नहीं किया गया था।
- उ.रे में, दिल्ली मंडल के गाजियाबाद स्टेशन पर पार्किंग ठेकेदार ने आवंटन से अधिक जगह पर कब्जा कर रखा था। हालांकि स्टेशन प्रबंधन ने दिल्ली मंडल को ठेकेदार द्वारा अधिक जगह कब्जा करने के बारे में नहीं बताया।
- पू.सी.रे में, तिनसुकिया मंडल के शिवसागर टाउन पर तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) को 2.68 एकड़ के एक भूखण्ड का लाइसेंस दिया गया

था (वर्ष 1960)। वर्ष 2001 से ओएनजीसी प्राधिकरण ने इस आधार पर लाइसेंस शुल्क (2.68 एकड़ जमीन के लिए) का भुगतान करने से मना कर दिया कि उनके पास 2.68 एकड़ की बजाए केवल 1.32 एकड़ ही जमीन का कब्जा था। उन्होंने यह भी तर्क दिया कि रेलवे का 0.54 एकड़ पर कब्जा है और 0.82 एकड़ जमीन का अप्राधिकृत कब्जा है।

- 16 वर्षों के बाद भी, मामले का समाधान अभी तक नहीं किया गया है तथा ओएनजीसी 1.32 एकड़ भूमि के लिए लाइसेंस का भुगतान कर रहा था। न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन पर, सर्कुलेटिंग क्षेत्र तथा कार पार्किंग क्षेत्र के 1.0753 हेक. क्षेत्र के अनधिकृत अतिक्रमण के कुल 264 मामले सामने आए जिसके प्रति रेल प्रशासन द्वारा अप्रैल 2017 में पहले ही नोटिस दिया गया है। तथापि, अतिक्रमण को अभी तक हटाया नहीं गया है।

*अतिक्रमण से रेलवे द्वारा किसी वाणिज्यिक दोहन/उपयोग के लिए रेलवे भूमि का बड़ा क्षेत्र अनुपयोग्य हो जाता है तथा यह अतिक्रमण करने वालों के द्वारा रेलवे भूमि के दुरुपयोग को बढ़ावा देता है।*

#### 2.2.10 मुकदमें बाजी के अधीन वाणिज्यिक भूखंड

आदेशों के पूर्वव्यापी अनुप्रयोग तथा अधिक दर पर लाइसेंस फीस का निर्धारण आदि के कारण हुई मुकदमेबाजी के मामलों थे। चयनित पांच क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् दपूरे, पूतरे, उपूरे, उरे तथा दमरे में, 2014-15 के आरम्भ में वाणिज्यिक भूखंड, साइकिल स्टैंड तथा पार्किंग स्थल सहित 51 न्यायिक मामले थे। समीक्षा अवधि (2014-15 से 2016-17) के दौरान, 14 अन्य न्यायिक मामले (दपूरे-12, उरे-1, दरे-1) भी जोड़े गए। निपटान किए गए दो न्यायिक मामलों (दपूरे में) में से जिला न्यायालय, हावड़ा में एक मामले का निर्णय रेलवे के विरुद्ध दिया गया (अप्रैल 2016) परन्तु रेल प्रशासन ने उच्चतम न्यायालय में समीक्षा याचिका दायर नहीं की थी (मार्च 2017 तक)। मार्च 2017 की समाप्ति तक 63 न्यायालय मामले लम्बित थे, सबसे पुराना मामला 1986 का पूतरे से संबंधित था।

#### अनुबंध 2.11

अभिलेखों की समीक्षा से यह पता चला कि क्षेत्रीय रेल प्रशासन न्यायालय के आदेश को रद्द करने, नीचले न्यायालय के निर्णय के प्रति उच्चतम न्यायालय में

मामले दायर करने अथवा न्यायिक मामलों के शीघ्र निपटान के लिए न्यायिक मामलों के अनुनय में सक्रिय नहीं थे।

*न्यायिक मामलों का निपटान न होने के कारण, भूखंड के मालिक रेलवे को लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना भूखंडों से राजस्व कमा रहे थे/लाभ उठा रहे थे।*

### 2.2.11 निष्कर्ष

चूँकि रेलवे में भूमि का एक बड़ा भाग इंजीनियरिंग विभाग के क्षेत्राधिकार में आता है अतः वाणिज्यिक विभाग स्टेशनों के आसपास वाणिज्यिक भूखंडों तथा पार्किंग जगहों के प्रबंधन के लिए उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि वाणिज्यिक विभाग द्वारा प्रबंधित वाणिज्यिक भूखंडों के लिए किसी भी स्तर पर कोई भूमि प्रबंधन सेल नहीं था। इंजीनियरिंग विभाग के तहत मौजूदा भूमि प्रबंधन सेल वाणिज्यिक भूखंडों को प्रबाधित नहीं करता अथवा उसका कोई रिकार्ड नहीं रखता। भूमि रिकार्ड खराब तरीके से अनुरक्षित किए गए तथा डिजिटल नहीं थे। वाणिज्यिक विभाग के नियंत्रण के तहत भूमि के लिए कोई डाटाबेस नहीं था। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि वाणिज्यिक भूखंडों के डाटा के प्रबंधन में मत में भिन्नताएं थीं। चूँकि दूपरे प्रशासन का मत था कि वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए तथा उचित प्रबंधन के लिए भूमि रिकार्ड को डिजिटल करने के लिए वाणिज्यिक विभाग द्वारा एक पृथक भूमि सेल की स्थापना करने की आवश्यकता है, उपरे तथा दमरे प्रशासनों ने कहा कि भूखंडों को इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्रबंधित किया जाता है इसलिए भूमि का डाटा, भूमि रिकार्ड, लाइसेंस रजिस्ट्रों आदि को इंजीनियरिंग विभाग द्वारा प्रबंधित किया जाना चाहिए। चयनित क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक भूखंडों का लाइसेंस देने के नए मामलों की जांच करने तथा उनकी मॉनीटरिंग करने के लिए स्थाई समिति के तंत्र का उपयोग प्रभावी रूप से किया जा रहा था। लाइसेंस धारकों से लाइसेंस फीस के समय से संग्रहण को मॉनीटर करने के लिए स्टेशनों की अधिक संख्या के संदर्भ में भूमि के लाइसेंस, लाइसेंस फीस के निर्धारण, लाइसेंस अनुबंध के नवीकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली आदि से संबंधित रिकार्ड रेलवे में उपलब्ध नहीं थे। स्टेशन प्रबंधकों ने रिकार्ड के उचित अनुरक्षण, समय पर किराए की वसूली तथा लेखापरीक्षा द्वारा जांच किए गए स्टेशनों में डिविजनल कार्यालय को कार्यक्रमों की समय पर सूचना को सुनिश्चित नहीं किया। लाइसेंस अनुबंध को समय पर क्रियान्वित तथा नवीकृत नहीं किया गया तथा रेलवे के वाणिज्यिक विभाग के

क्षेत्राधिकार के तहत उपलब्ध भूमि के विषय सूचना अपूर्ण थी। लाइसेंस फीस को भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर संशोधित नहीं किया गया था।

अधिकतर भूखंडों (33 प्रतिशत) पर वास्तविक आबंटियों के अलावा अन्य व्यक्तियों द्वारा कब्जा किया गया। अधिकतर भूखंडों पर व्यक्तियों/फर्म द्वारा अनधिकृत रूप से कब्जा किया गया था। वाणिज्यिक भूखंडों को मूल आबंटियों द्वारा गैर कानूनी रूप से बिक्री, डोनेशन डीड, पावर ऑफ एटॉर्नी आदि के माध्यम से हस्तांतरित किया गया था। संयुक्त जांच के दौरान स्थाई संरचनाओं को आबंटियों/अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा वाणिज्यिक भूखंडों पर बना हुआ पाया गया। अनधिकृत अधिभोक्ता वाणिज्यिक/निजी उद्देश्यों के लिए भूखंडों का उपयोग कर रहे थे तथा रेल प्रशासन को लाइसेंस फीस का भुगतान भी नहीं कर रहे थे। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बावजूद, क्षेत्रीय रेलवे ने न तो आबंटियों का नाम बदलने के लिए एक अवसर देने हेतु कार्रवाई की न ही इसकी नीलामी की। रेलवे भूखंडों को उन प्रयोजनों जिसके लिए आरम्भ में वे भूखंड धारकों को आबंटित किए गए थे, के अलावा अन्य प्रयोजनों हेतु उपयोग किया जा रहा था। रेलवे ने भूखंडों के वर्तमान उपयोग का निर्धारण करने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया था तथा भूमि आवंटन को रद्द करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की थी। अधिकतर मामलों में भूखंड धारक लाइसेंस फीस का भुगतान भी नहीं कर रहे थे तथा चयनित क्षेत्रीय रेलवे में भारी राशि बकाया थी।

पार्किंग लोट के संबंध में, रेलवे ने कई मामलों में शीघ्रता से अनुबंध को क्रियान्वित नहीं किया तथा कुछ स्थानों में अनुबंध भी नहीं किया। ठेकेदार अकुशल तरीके से पार्किंग लोट का प्रबंधन कर रहे थे तथा रेलवे यह सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं था कि वे अनुबंध के अनुसार सेवा प्रदान करते हैं तथा ठेकेदार से देयों की वसूली करते हैं। अधिकतर स्टेशनों में, यद्यपि राज्य पुलिस पूर्व-भुगतान ऑटो/टैक्सी बूथ चला रही थी तथापि रेल प्रशासन ने उपयुक्त कार्रवाई नहीं की/पूर्व-भुगतान बूथों को चलाने के लिए पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/उन्हें साझा करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ मामले को आगे नहीं बढ़ाया। न्यायालय मामलों का निपटान न होने के कारण भूखंड धारक रेलवे को किसी लाइसेंस फीस का भुगतान किए बिना भूखंडों से राजस्व अर्जित कर रहे थे/लाभ उठा रहे थे।



## 2.2.12 सिफारिशें

1. रेलवे वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए एक तंत्र की स्थापना करने पर विचार करे जिसमें वाणिज्यिक भूखंडों का व्यापक सर्वेक्षण तथा सीमांकन, अभिलेखों का अनुरक्षण तथा भूमि अभिलेखों का डाटा बेस और उनका डिजिटलीकरण, लाइसेंस देने के मामलों की जांच तथा उनकी मॉनीटरिंग सुनिश्चित की जाए। इसे या तो वाणिज्यिक भूखंडों के प्रबंधन के लिए एक विशिष्ट भूमि सेल बनाकर किया जा सकता है अथवा भूमि सेल जो इंजीनियरिंग विभाग के क्षेत्राधिकार के तहत भूखंडों का प्रबंधन करे, को इसका प्रबंधन करने का उत्तरदायित्व सौंपा जा सकता है।
2. रेलवे डिविजनल तथा जोनल स्तरों पर भूमि की लाइसेंसिंग, लाइसेंस फीस के निर्धारण, लाइसेंस अनुबंध के नवीकरण तथा लाइसेंस फीस की वसूली, न्यायिक मामलों के निपटान, अभिलेखों के अनुरक्षण आदि के लिए मॉनीटरिंग तंत्र को मजबूत करे।
3. क्षेत्रीय रेलवे उन वाणिज्यिक भूखंडों को खाली करवाने तथा उन पर कब्जा करने के लिए कार्रवाई करे जिन पर मूल आबंटियों द्वारा कब्जा नहीं किया गया है तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दरों पर लाइसेंस फीस की वसूली के लिए एक निश्चित समय सीमा में नया अनुबंध करे क्योंकि जमीन बहुमूल्य संसाधन है जिसका उपइष्टतम उपयोग करना रेलवे वहन नहीं कर सकता है।
4. रेलवे मॉनीटरिंग तंत्र को मजबूत करें तथा यह सुनिश्चित करें कि पार्किंग क्षेत्रों को ठेकेदारों द्वारा अनुबंधों की शर्तों तथा विनियमों का कुशलता से अनुसरण करके प्रबंधित किया जाए। रेलवे राज्य पुलिस अथवा जीआरपी द्वारा प्रबंधित किए जा रहे पूर्व-भुगतान बूथों के लिए पार्किंग प्रभारों के संग्रहण/उन्हें साझा करने के लिए संबंधित प्राधिकारियों के साथ मामला उठाने के लिए उपयुक्त कार्रवाई करें।

2.3 दक्षिणी, उत्तरी, दक्षिण मध्य, उत्तर मध्य तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे: कमजोर खण्डों के माध्यम से मालभाड़ा ट्रैफिक ले जाने के कारण ₹ 13.24 करोड़ के राजस्व की हानि

जब ट्रैफिक को ऐसे मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिसमें विभिन्न प्रकार के दो या अधिक मार्ग अर्थात् सीसी+4, सीसी+6 तथा सीसी+8 शामिल हो, तो प्रभार्य भार मार्ग की स्वीकार्य वहन क्षमता होगा जिसके लिए स्वीकार्य वहन

क्षमता अधिक प्रतिबंधात्मक हो अर्थात् सामान्य सीसी+4 या सीसी+6 मार्ग हेतु लागू दरें जैसा भी मामला हो। लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिकतर मार्गों पर, मार्ग के प्रमुख भाग का उन्नयन किया गया था तथा एक छोटे भाग का उन्नयन अभी होना था जिसके परिणामस्वरूप मालभाड़े को कम लोड के लिए लागू दर के साथ प्रभारित किया जा रहा था। इस संबंध में, दरे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड को सेक्शनों का भाग छोड़कर अपूर्ण प्रस्ताव भेजे जोकि अधिक भार वहन करने के लिए पहले ही योग्य थे। इसके परिणामस्वरूप कम भार के लिए लागू दरों पर इन मार्गों पर वहन किए गए कॉल ट्रेफिक का प्रभार लिया गया तथा इससे 2016-17 के दौरान ₹ 7.81 करोड़ की हानि हुई। हानि तब तक जारी रहेगी जब तक उक्त सेक्शनों को सीसी+8 लोडिंग के लिए अधिसूचित किया जाए। इसके अलावा, अन्य क्षेत्रीय रेलवे से दरे के लिए खाद्य अनाज ट्रेफिक बुक किया गया जिसमें मार्गों के छोटे भाग का उन्नयन सीसी+6 के लिए अभी होना था। सीसी+6 मार्ग के लिए कमजोर सेक्शनों को मजबूत बनाने के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल होकर, रेलवे ने 2013-14 से 2016-17 के दौरान ₹ 5.43 करोड़ की हानि वहन की। इन कमजोर सेक्शनों को मजबूत बनाने की अति आवश्यकता है ताकि केवल अधिक राजस्व ही सृजित न हो अपितु माल का आवागमन भी अधिक तेज हो।

सीसी+8 तथा सीसी+6 मार्गों पर मालभाड़ा रेलगाड़ियों को चलने की स्वीकृति देने के लिए एक पॉयलट प्राजेक्ट (2006) के फलस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने परियोजना की वैधता को बढ़ाया तथा अपनी चिन्हित वहन क्षमता (सीसी) से अधिक चार/छः/आठ टन<sup>69</sup> तक लोडिंग वैगन वाली माल रेलगाड़ियों में मर्दों का परिवहन करने के लिए भारतीय रेल के कुछ मार्ग अधिसूचित किए (जून 2007)। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड ने यह निर्देश दिया (जून 2008) कि जब ट्रेफिक को ऐसे मार्गों के माध्यम से बुक किया जाता है जिसमें विभिन्न प्रकार के दो या अधिक मार्ग अर्थात् सीसी+4, सीसी+6 तथा सीसी+8 शामिल हो, तो प्रभार्य भार मार्ग की स्वीकार्य वहन क्षमता होगा जिसके लिए स्वीकार्य वहन क्षमता अधिक प्रतिबंधात्मक हो अर्थात् सामान्य सीसी+4 या सीसी+6 मार्ग हेतु लागू दरें जैसा भी मामला हो। मार्च 2015 में, रेलवे इंजीनियरिंग निदेशालय बोर्ड ने ट्रेफिक निदेशालय द्वारा सीसी+6 से सीसी+8 के लिए पहचाने गए मार्गों की एक सूची भेजी तथा अधिक एक्सल लोड से बचे मार्गों का पता लगाने की उपयुक्तता की जांच करने तथा 31 मार्च 2015 तक अधिक एक्सल लोड के लिए उपयुक्त मार्गों के उन्नयन हेतु कार्रवाई योजना भेजने का निर्देश दिया।

<sup>69</sup> सीसी+4/सीसी+6/सीसी+8

लेखापरीक्षा ने दरे में उक्त निर्देशों के अनुपालन की समीक्षा की तथा यह पाया कि अधिकतर मार्गों में मार्ग के प्रमुख भाग का उन्नयन किया गया था तथा एक छोटे भाग का उन्नयन अभी होना था जिसके परिणामस्वरूप मालभाड़े को कम लोड के लिए लागू दर के साथ प्रभारित किया जा रहा था। लेखापरीक्षा विश्लेषण को आगामी पैराग्राफों में विस्तृत किया गया है।

### अ. दक्षिण रेल (दरे) के अन्दर बुक तथा स्थानांतरित किया गया ट्रेफिक

बीओबीआरएन/बीओएक्सएन वैंगनों में भारी मात्रा में कोयला ट्रेफिक को 132.5 किमी (पुदुचेत्रम) तथा 339.56 कि.मी. (मेडूर डेम) की दूरी के लिए दरे के अन्दर चार स्थानों<sup>70</sup> के लिए कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी) से बुक किया जाता है। यह मार्ग 15 से 89 कि.मी. (मार्ग की कुल लम्बाई के 6.55 प्रतिशत से 29.32 प्रतिशत सहित) की कम दूरी को छोड़कर प्रमुख रूप से सीसी+8 मार्ग (70.67 प्रतिशत से 93.44 प्रतिशत) है। इसके फलस्वरूप सीसी+6 की कम दूरी के कारण सीसी+8 वाले अधिकतर मार्ग के बावजूद, प्रभारित दर को सीसी+6 के लिए लागू दरों पर प्रतिबंधित किया जा रहा है। विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.13 - एसआर के भीतर बुक एवं स्थानांतरित ट्रेफिक		
सेक्शन	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रेफिक को बुक किया जाता है (किमी में)	मार्ग
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - तमिलनाडु पावर लिमिटेड साइडिंग, पुदुचुतिराम	कुल लम्बाई 133	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - तिरुवरूर	34	सीसी+8
तिरुवरूर - माइलदुतुरई	39	सीसी+6
मइलादुतुरई - तमिलनाडु पावर लिमिटेड साइडिंग, पुदुचुतिराम	60	सीसी+8
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - तमिलनाडु न्यूजप्रिंट एंड पेपर्स लिमिटेड साइडिंग, पुगलूर	कुल लम्बाई 229	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - करूर	214	सीसी+8
करूर - तमिलनाडु न्यूजप्रिंट एंड पेपर्स लिमिटेड	15	सीसी+6

<sup>70</sup> तमिलनाडु पावर कंपनी लिमिटेड साइडिंग, पुदुचुतिराम (पीयूसीएस), जेएसडब्लू स्टील लिमिटेड साइडिंग, मीचरी रोड (एमसीएसआई), तमिलनाडु न्यूज प्रिंट साइडिंग, पंगलूर (पीजीआरएस) और केम्पलास्ट सानमार लिमिटेड साइडिंग, मेडूर बांध (एमटीडीसी)

तालिका 2.13 - एसआर के भीतर बुक एवं स्थानांतरित ट्रैफिक		
सेक्शन	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रैफिक को बुक किया जाता है (किमी में)	मार्ग
साइडिंग, पुगलूर		
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - केम्पलास्ट सानमर साइडिंग, मेट्टूरडम	कुल लम्बाई 340	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - करूर	214	सीसी+8
करूर - मैग्नेसाइट जंक्शन	89	सीसी+6
मैग्नेसाइट जंक्शन - केम्पलास्ट सानमर साइडिंग, मेट्टूरडम	37	सीसी+8
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी) - जेएसडब्ल्यू स्टील साइडिंग, मेचेरी रोड (एमसीएसआई)	कुल लम्बाई 328	
कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग - करूर	214	सीसी+8
करूर - मैग्नेसाइट जंक्शन	89	सीसी+6
मैग्नेसाइट जंक्शन - जेएसडब्ल्यू स्टील साइडिंग, मेचेरी रोड	25	सीसी+8

अभिलेखों की जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने देखा कि सीसी+6 के रूप में अधिसूचित उक्त सेक्शन पहले ही सीसी+8 लोड वहन करने के योग्य थे। यह देखा गया कि

- (i) रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजते समय (अगस्त 2015) दरे ने इस तथ्य कि सम्पूर्ण तिरुचीरापल्ली - इरोड सेक्शन सीसी+8 लोड के योग्य था (जैसा कि जनवरी 2015 के रेलवे बोर्ड के परिपत्र की प्रतिक्रिया में फरवरी 2015 में दरे द्वारा प्रस्तावित किया गया), के बावजूद सीसी+8 लोड चलाने के लिए तिरुचीरापल्ली - करूर - तमिलनाडु न्यूजप्रिंट एंड पेपर्स प्रा. साइडिंग, पुगलूर - इरोड सेक्शन (143.94 कि.मी.) के बजाय केवल तिरुचीरापल्ली करूर सेक्शन (69.62 कि.मी.) की सिफारिश की थी। दरे द्वारा करूर - तमिलनाडु न्यूजप्रिंट एंड पेपर्स लि. साइडिंग पुगलूर सेक्शन (15 कि.मी.) की चूक के कारण, रेलवे बोर्ड ने सीसी+8 लोड के लिए केवल तिरुचीरापल्ली - करूर सेक्शन को अधिसूचित किया (मार्च 2016)।
- (ii) करूर-मैग्नेसाइट सेक्शन (88.53 कि.मी.) जो नागेरकॉल-मैग्नेसाइट सेक्शन (458.25 कि.मी.) का एक भाग बनाता है, भी पहले ही उस समय सीसी+8 लोड चलाने के लिए फीट था जब दरे ने रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजा (अगस्त

2015)। नागेरकॉल-मेगनेसाइट सेक्शन का भाग बनाते हुए दिन्दीगुल-मदुरै के बीच पांच कि.मी. के एक छोटे भाग ने अधिक एक्सल लोड के लिए मानदण्ड को पूरा नहीं किया तथा इसीलिए रेलवे बोर्ड ने सीसी+8 लोड चलाने के लिए सम्पूर्ण सेक्शन को अधिसूचित नहीं किया। सम्पूर्ण नागेरकॉल-मेगनेसाइट सेक्शन जिसने दिन्दीगुल-मदुरै के बीच पांच कि.मी. के एक छोटे सेक्शन के लिए अधिक एक्सल लोड हेतु शर्त को पूरा नहीं किया, को प्रस्तावित करने की बजाय, दरे को करूर-मेगनेसाइट जंक्शन (89 कि.मी.) को प्रस्तावित करना चाहिए जो पहले ही सीसी+8 लोड के लिए फीट था।

- (iii) कराईकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग से तमिलनाडु पावर लि. साइडिंग, पुदुचेत्रम तक कोल ट्रेफिक को तिरुवरूर - मईलादुतुरै ब्रांच लाइन के माध्यम से ले जाया जाता है जो सीसी+8 लोड चलाने के लिए भी फीट था (मार्च 2015)। रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजते समय (अगस्त 2015), दरे तिरुवरूर - मईलादुतुरै (39 कि.मी.) सेक्शन को शामिल करने में विफल हुआ।

लेखापरीक्षा ने कराईकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग से दरे के चार गन्तव्य स्थलों तक का अप्रैल 2016 से मार्च 2017 तक 12 माह के लिए उक्त सेक्शनों में ट्रेफिक की समीक्षा की तथा यह पाया कि ट्रेफिक को सीसी+6 लोड के लिए लागू दरों पर तथ्य के बावजूद प्रभारित किया गया था कि ट्रेफिक को मार्गों के प्रमुख भाग के लिए सीसी+8 के माध्यम से ले जाया गया था। परिणामस्वरूप, दरे ने वर्ष 2016-17 के दौरान ₹ 6.51 करोड़ राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

कोल ट्रेफिक से सव्यंवाहार करने वाला अन्य सेक्शन वदलूर - उत्तंगलमंगलम (13 कि.मी.) सीसी+8 लोड के परिचालन के योग्य था। रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव भेजते समय (अगस्त 2015), दरे ने सीसी+8 लोड चलाने के लिए इस सेक्शन को शामिल नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप सेक्शन सीसी+6 मार्ग के रूप में वर्गीकृत हुआ तथा दरे ने वर्ष 2016-17 के दौरान ₹ 1.30 करोड़ राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

उक्त से यह देखा जा सकता है कि दरे प्रशासन ने सेक्शनों का भाग छोड़कर अपूर्ण प्रस्ताव भेजे जोकि अधिक भार वहन करने के लिए पहले ही योग्य थे। इसके परिणामस्वरूप कम भार के लिए लागू दरों पर इन मार्गों पर वहन किए गए कोल ट्रेफिक का प्रभार लिया गया तथा इससे 2016-17 के दौरान ₹ 7.81

करोड़ (₹ 6.51 करोड़+ ₹ 1.30 करोड़) की हानि हुई। हानि तब तक जारी रहेगी जब तक उक्त सेक्शनों को सीसी+8 लोडिंग के लिए अधिसूचित किया जाए।

### ब. अन्य क्षेत्रीय रेलवे से तथा उन तक दरें द्वारा बुक तथा प्राप्त किया गया ट्रेफिक

खाद्य अनाज का नियमित रूप से भारत के उत्तरी भाग के स्टेशनों से केरल तथा तमिलनाडु क्षेत्रों के स्टेशनों तक परिवहन किया जाता है तथा उर्वरक ट्रेफिक को दरे से दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के स्टेशनों तक ले जाया जाता है। दरे के लिए इनवर्ड ट्रेफिक को उत्तर रेलवे (उरे), उत्तर मध्य रेलवे (उमरे), दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे) तथा दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) पर दस सेक्शनों में एक कम दूरी के अलावा अन्य दूरी के प्रमुख भाग के लिए सीसी+6 मार्गों के माध्यम से ले जाया गया था जहां उन्हें 14.02 कि.मी. तथा 188.29 कि.मी. के बीच के सीसी+4 मार्ग द्वारा ले जाया जाता है।

तालिका 2.14 - द.रे द्वारा दूसरे जोनल रेलवे से तथा उन तक बुक किया गया एवं प्राप्त ट्रेफिक			
अनुभाग	रेलवे	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रेफिक बुक किया जाता है (किमी में)	मार्ग
कालडी के लिए बोधन- अंगमाली	द.म.रे	कुल लम्बाई 1391	
बोधन -जंकम्पेट		21	सीसी+4
कलाडी के लिए जनकपेट - अंगमाली		1370	सीसी+6/सीसी+8
कलाडी के लिए गुरु हरसै - अंगमाली	उ.रे	कुल लम्बाई 3216	
गुरु हरसहाई - फिरोजपुर शहर		36	सीसी+4
कलाडी के लिए फिरोजपुर शहर - अंगमाली		3180	सीसी+6/सीसी+8
मैनपुरी - कोयम्बटूर उत्तर	उ.म.रे	कुल लम्बाई 2533	
मैनपुरी - शिकोहाबाद		48	सीसी+4
शिकोहाबाद - कोयम्बटूर उत्तर		2485	सीसी+6/सीसी+8
कलाडी के लिए कोटा - अंगमाली	द.प.रे	कुल लम्बाई 2526	
कोटा - मिराज		1370	सीसी+6/सीसी+8
मिराज -लॉडा		188	सीसी+4
लॉडा - कलाडी के लिए अंगमाली		968	सीसी+6/सीसी+8
लदुका - मुलुगुनाथुकु	उ.रे	कुल लम्बाई 3173	
लधुका-फजिलका		15	सीसी+4
फाजिलका - मुगलुनाथुकु		3158	सीसी+6/सीसी+8
फैजाबाद - पालघाट	उ.रे	कुल लम्बाई 2644	
फैजाबाद - चिलबाला		95	सीसी+4

तालिका 2.14 - द.रे द्वारा दूसरे जोनल रेलवे से तथा उन तक बुक किया गया एवं प्राप्त ट्रैफिक अनुभाग			
अनुभाग	रेलवे	उस सेक्शन की लम्बाई जिस पर ट्रैफिक बुक किया जाता है (किमी में)	मार्ग
चिलबिला - प्रतापगढ़		98	सीसी+8
प्रतापगढ़ - इलाहाबाद		59	सीसी+4
इलाहाबाद - पालघाट		2392	सीसी+6/सीसी+8
जलालाबाद - पालघाट	उ.रे	कुल लम्बाई 3111	
जलालाबाद - फिरोजपुर शहर		53	सीसी+4
फिरोजपुर शहर - पालघाट		3058	सीसी+6/सीसी+8
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु-सोलापुर	द.प.रे	कुल लम्बाई 968	
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु - विजयपुरा		858	सीसी+6/सीसी+8
विजयपुरा - हॉटगी		94	सीसी+4
हॉटगी - सोलापुर		16	सीसी+8
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु - शिवमोगगा टाउन	द.प.रे	कुल लम्बाई 414	
एमसीएफ साइडिंग, पानंबुरु - बिरूर		351	सीसी+6/सीसी+8
बिरूर - शिवागमोगगा टाउन		63	सीसी+4

उक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि ये मार्ग मुख्यतः 15 से 188 कि.मी. (मार्ग की कुल लम्बाई का 0.47 प्रतिशत से 15.22 प्रतिशत को शामिल करते हुए) की कम दूरी के अलावा सीसी+6/सीसी+8 मार्ग (85 प्रतिशत से 99.5 प्रतिशत) है। परिणामस्वरूप सीसी+4 की कम दूरी के कारण सीसी+6/सीसी+8 के अधिकतर मार्ग के बावजूद, प्रभारित दर को सीसी+4 के लिए लागू दरों पर प्रतिबंधित किया जा रहा है। इसके फलस्वरूप बीसीएन वैगनों सहित सम्पूर्ण ट्रैफिक को ले जाया गया तथा दो टन प्रति वैगन तक कम प्रभारित किया गया जिसके फलस्वरूप वर्ष 2013-14 से 2016-17 तक के लिए रेलवे को ₹ 5.43 करोड़ तक राजस्व हानि हुई।

इन दस सेक्शनों का सीसी+6 मार्ग तक उन्नयन करने के लिए रेल प्रशासन द्वारा की गई कार्रवाई की समीक्षा तीन रेलवे (उ.रे, द.मरे एवं द.प.रे) पर की गई तथा यह देखा गया कि

- उ.रे के तीन सेक्शनों अर्थात् गुरु हर्सहाय-फिरोजपुर सिटी, लधुका-फजीलका तथा जलालाबाद-फिरोजपुर सिटी का उन्नयन 2010-12 के दौरान पहले ही किया जा चुका था तथा इन्हें सीसी+6 लोड के परिचालन के योग्य बनाया

गया था परन्तु इन्हें प्रभारित करने वाले ट्रैफिक के लिए सीसी+6 मार्ग में सम्मिलित नहीं किया गया था।

- उ.रे के दो सेक्शनों अर्थात् फैजाबाद-चिलबिला तथा प्रतापगढ़-इलाहाबाद में इन सेक्शनों का सीसी+6 मार्ग के लिए उन्नयन करने हेतु कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया गया तथा मालभाड़ा रेलगाड़िया अभी भी सीसी+4 लोड को वहन कर रही थी। इसके अलावा, उन्नयन न करने के लिए बाधाएं दर्ज नहीं थी।
- द.प.रे के दो सेक्शनों मीराज-लौंदा, बीरूर-शिमोगा टाउन में उन्नयन के लिए कार्यों को संस्वीकृत किया गया है परन्तु वह अभी प्रारम्भ नहीं हुआ है तथा विजयपुरा-होतगी सेक्शन के मामले में, उन्नयन हेतु प्रस्ताव को केवल डिविजनल स्तर पर किया जाता है।
- द.म.रे के एक सेक्शन अर्थात् बोधन-जन्कमपेट में, उन्नयन कार्य 2015-16 में संस्वीकृत किए गए तथा कार्य प्रगति पर है।

उक्त से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि जब तक उक्त सेक्शनों का सीसी+6 मार्ग तक उन्नयन नहीं किया जाता तब तक ट्रैफिक का कम लोड के साथ प्रभारित होना जारी रहेगा तथा राजस्व हानि जारी रहेगी। कमजोर सेक्शनों को सीसी+6 मार्ग तक मजबूत करने के लिए समय पर कार्रवाई करके, ₹ 5.43 करोड़ की हानि को रोका जा सकता था। उत्तर में द.रे ने कहा (फरवरी 2016) कि चूँकि कमजोर सेक्शन द.प.रे के क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत आते हैं, अतः कार्रवाई केवल द.प.रे प्रशासन में करना अपेक्षित था।

**इस प्रकार, इन कमजोर सेक्शनों का उन्नयन करने की अति आवश्यकता है ताकि केवल अधिक राजस्व ही अर्जित न हो अपितु माल का आवागमन भी तेज हो।**

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (18 सितम्बर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

**2.4 उत्तर मध्य रेलवे (उ.म.रे): इन्टिग्रेटेड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) में रेलगाड़ियों को समाप्त करने की रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता**

रेलवे ने आईसीएमएस में इलाहाबाद स्टेशन में समाप्त रेलगाड़ियों का आगमन समय गलत रूप से दर्ज किया। इसके परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता हुआ। चूँकि आईसीएमएस के अन्दर डाली गई सूचना राष्ट्रीय ट्रेन जांच सिस्टम, एनटीईएस में परिलक्षित होती है अतः गलत प्रतिष्ठियों से इलाहाबाद,



स्टेशन में रेलगाड़ियों के आगमन का समय गलत दर्शाकर यात्रियों को असुविधा हुई। अन्य स्टेशनों पर भी ऐसी ही स्थिति अर्थात् रेलगाड़ियों के आगमन/ प्रस्थान समय की गलत डाटा प्रविष्ट प्रचलित हो सकती है। रेलवे बोर्ड एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को कठोर निर्देश जारी करें (या तो एनटीईएस में सीधे प्रविष्टि करके या नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग में प्रविष्टि के माध्यम से या डाटा लॉगर्स के माध्यम से) ताकि यात्री रेलगाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की सही सूचना प्राप्त करे। रेलगाड़ी संकेतन/रजिस्टर/नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन/डाटा लॉगर्स अथवा अन्य साधनों के माध्यम से डाटा के संदर्भ में प्रविष्टि डाटा की व्यवस्थित तथा पर्यवेक्षक जांच के लिए तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है।

रेलगाड़ी/कोच आवागमन, उनके आगमन/प्रस्थान आदि से संबंधित डाटा को आईसीएमएस में मानवीय रूप से डाला जाता है। आईसीएमएस ने हस्तचालित प्रक्रियाओं/उपायों के माध्यम से अन्य अनुप्रयोगों (नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग, कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली आदि जैसे) से अभिग्रहित/अद्यतित डाटा का भी उपयोग किया। यह डाटा अंतिम रूप से राष्ट्रीय रेलगाड़ी जांच प्रणाली (एनटीईएस) में परिलक्षित होता है जहां यात्री वास्तविक समय में रेलगाड़ियों के आगमन तथा प्रस्थान समय को देख सकते हैं।

लेखापरीक्षा ने आईसीएमएस में अभिग्रहीत तीन रेलगाड़ियों (इलाहाबाद दुरन्तो एक्सप्रेस - 12276, प्रयाग राज एक्सप्रेस - 12418, जयपुर इलाहाबाद एक्सप्रेस - 12404) के आगमन/प्रस्थान के डाटा का विश्लेषण किया तथा इलाहाबाद स्टेशन में इन रेलगाड़ियों के आगमन हेतु गलत डाटा एन्ट्री देखी। लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद स्टेशन में उक्त तीन समाप्त होने वाली रेलगाड़ियों तथा विश्लेषण हेतु वर्ष 2016-17 के लिए अन्तिम किन्तु एक स्टेशन (फतेहपुर स्टेशन) के संदर्भ में आईसीएमएस के समयनिष्ठ विश्लेषण माड्यूल (पीएएम) की दो तालिकाओं<sup>71</sup> से डाटा की जांच की।

वर्ष 2016-17 के दौरान, रेलगाड़ी संख्या 12418, 12404 तथा 12276 क्रमशः 354, 343 तथा 144 दिन चली है। यह देखा गया कि 2016-17 के दौरान, रेलगाड़ी संख्या 12418, 12404 तथा 12276 विलम्बित थी परन्तु समाप्ति स्टेशन (फतेहपुर) पर 342, 325 तथा 128 दिन में 15 मिनट अधिक विलम्बित थी। इनमें से, रेलगाड़ियां समाप्ति स्टेशन (इलाहाबाद) में 166, 281 तथा 75 बार

<sup>71</sup>तालिका सं. 1 (रेल मॉनिटरिंग), 2 (पाबंदी प्रदर्शन)

15 मिनट से अधिक विलम्बित थी तथा क्रमशः 176, 44 तथा 53 दिन थे रेलगाड़ियां समाप्ति स्टेशन पर पहुँची जहां विलम्ब 15 मिनट से कम था।

अंतिम किन्तु समाप्ति स्टेशन (फतेहपुर) तथा समाप्ति स्टेशन (इलाहाबाद जंक्शन) के बीच दूरी 116 किमी है तथा कार्यकारी समय तालिका - 2016 के अनुसार अधिकतम स्वीकार्य गति 130 कि.मी. प्रति घंटा है। इस दूरी को कवर करने के लिए न्यूनतम 53 मिनट अपेक्षित है।

2016-17 के दौरान 354, 343 तथा 164 दिनों के मामले में समाप्ति स्टेशन (इलाहाबाद जंक्शन) पर आगमन समय की प्रविष्टि की यथार्थता के लिए डाटा समेकितता का निर्धारण करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा डाटा का विश्लेषण किया गया। निर्धारण को फतेहपुर तथा इलाहाबाद के बीच 53 मिनट की यात्रा की न्यूनतम अवधि के मानदण्ड के प्रति किया गया था। यह देखा गया कि

- फतेहपुर (अंतिम किन्तु समापन स्टेशन) से इलाहाबाद जंक्शन (समाप्ति स्टेशन) तक यात्रा करने में लिया गया समय 12404 के लिए 10/4/2016 को (-)25 मिनट, रेलगाड़ी संख्या 12418 के लिए 15/03/2017 को 17 मिनट तथा रेलगाड़ी संख्या 12276 के लिए 9/7/2016 को 17 मिनट दर्शाए जा रहे न्यूनतम समय के साथ रेलगाड़ी संख्या 12418, 12404 तथा 12276 के लिए क्रमशः 25, 29 तथा 31 दिनों में 53 मिनट से कम था। इन रेलगाड़ियों ने 25, 29 तथा 31 दिनों में से क्रमशः 3, 3 तथा 7 दिनों में तीस मिनट से कम समय लिया। संभावित 53 मिनट से कम में 116 किमी की दूरी को कवर करने के लिए संभावित कारण चूकपूर्ण डाटा प्रविष्टि अथवा अधिक गति था।
- आईसीएमएस में रेलगाड़ियों के चलने के डाटा की दोहरी जांच के दौरान, यह पाया गया कि
  - 7/3/2017 को रेलगाड़ी संख्या 12418 (प्रयाग राज एक्सप्रेस) फतेहपुर पर 06:12 बजे, सूबेदारगंज पर 07:45 बजे तथा इलाहाबाद में 06:50 बजे पहुँची। उस दिन समय-सारणी निष्पादन तालिका को आरटी (इलाहाबाद पर सही समय पर आगमन) के रूप में दर्शाया।
  - 10/4/2017 को रेलगाड़ी संख्या 12404 (जयपुर इलाहाबाद एक्सप्रेस) फतेहपुर में 05:56 बजे तथा इलाहाबाद में 05:31 बजे पहुँची। उस दिन

समय-सारणी निष्पादन तालिका में इसे इलाहाबाद में आगमन में 36 मिनट विलम्ब से दर्शाया गया था।

- 09/7/2016 को रेलगाड़ी संख्या 12276 (इलाहाबाद दुरन्तो एक्सप्रेस) फतेहपुर में 05:53 बजे तथा इलाहाबाद में 06:10 बजे पहुँची। उस दिन समय-सारणी निष्पादन तालिका में, इसे आरटी (इलाहाबाद में सही समय पर आगमन) के रूप में दर्शाया गया था। एक रेलगाड़ी की 17 मिनट में 116 कि.मी. यात्रा के लिए, परिणामी गति 409 किमी/प्रति घंटा होगी।

उक्त विश्लेषण आईसीएमएस में गलत डाटा प्रविष्टि का सूचक है। चूँकि आईसीएमएस में डाली गई सूचना एनटीईएस में भी परिलक्षित होती है अतः इसके कारण एनटीईएस के माध्यम से यात्रियों को गलत सूचना का संचार तथा रेलवे यात्रियों को असुविधा हुई। लेखापरीक्षा आपत्ति की प्रतिक्रिया में, इलाहाबाद डिविजन ने कार्रवाई की तथा समापन स्टेशनों पर एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान सूचना डालने के लिए निर्देश जारी किए। लेखापरीक्षा ने फरवरी 2018 में कानपुर तथा इलाहाबाद स्टेशनों पर आगमन तथा प्रस्थान समयों की यथार्थता की नमूना जांच की। इलाहाबाद स्टेशन में एनटीईएस में सही प्रकार से डाटा प्रविष्टि किया जा रहा है तथा इलाहाबाद स्टेशन पर ट्रेन संकेतन में लगभग समान डाटा दर्ज किया गया। इलाहाबाद डिविजन के कानपुर मध्य स्टेशन की समयसारणी को भी डाटा लॉगर्स के माध्यम से एप्लीकेशन सिस्टम में प्रविष्टि किया जा रहा था तथा कानपुर मध्य स्टेशन में ट्रेन संकेतन रजिस्टर में लगभग समान डाटा दर्ज किया गया।

अन्य स्टेशनों पर भी ऐसी ही स्थिति अर्थात् रेलगाड़ियों के आगमन/ प्रस्थान समय की गलत डाटा प्रविष्टि प्रचलित हो सकती है। रेलवे बोर्ड एनटीईएस में आगमन/प्रस्थान समय की सही प्रविष्टि सुनिश्चित करने के लिए सभी जोनल रेलवे को कठोर निर्देश जारी करें (या तो एनटीईएस में सीधे प्रविष्टि करके या नियंत्रण कार्यालय अनुप्रयोग में प्रविष्टि के माध्यम से या डाटा लॉगर्स के माध्यम से) ताकि यात्री रेलगाड़ियों के आगमन/प्रस्थान की सही सूचना प्राप्त करे। रेलगाड़ी संकेतन/रजिस्टर/नियंत्रण कार्यालय एप्लीकेशन/डाटा लॉगर्स अथवा अन्य साधनों के माध्यम से डाटा के संदर्भ में प्रविष्टि डाटा की व्यवस्थित तथा पर्यवेक्षक जांच के लिए तंत्र स्थापित करने की आवश्यकता है।

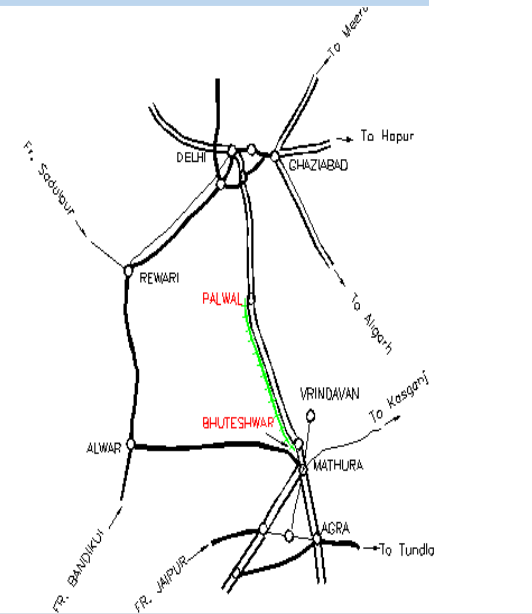
मामला रेलवे बोर्ड को बताया गया (22 नवम्बर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

### 2.5 उत्तर मध्य रेलवे (उ.म.रे): आगरा डिविजन के मथुरा तथा पलवल खण्ड के बीच तीसरी लाइन का कम उपयोग

उ.म.रे के आगरा डिविजन ने अप तथा डाउन लाइन की सेचुरेशन के कारण सेक्शन पर ट्रैफिक के सहज संचालन के लिए मथुरा-पलवल के बीच तीसरी लाइन का निर्माण किया है। ₹ 412.65 करोड़ व्यय करने के बाद (जून 2017 तक), नई निर्मित तीसरी लाइन को दोनों अप एंड डाउन लाइनों पर 100 प्रतिशत अधिक लाइन क्षमता उपयोग के बावजूद केवल 52 प्रतिशत तक उपयोग किया जा सकता था। तीसरी लाइन के माध्यम से सहज परिचालन को यार्ड रिमॉडलिंग कार्य की आवश्यकता थी जिसमें विस्तृत आकलन सम्मिलित नहीं था। मथुरा जंक्शन पर तीसरी लाइन के प्लेटफॉर्म के साथ सम्पर्कता, कोसीकलां स्टेशन में यार्ड रिमॉडलिंग जैसी परिचालनात्मक बाधाओं का निपटान करना अभी शेष था। कम उपयोग के परिणामस्वरूप ₹ 16.38 करोड़ प्रति वर्ष की निरन्तर हानि के साथ अगस्त 2015 तथा अगस्त 2017 के बीच ₹ 32.76 करोड़ की संभावित राजस्व हानि हुई है। तीसरी लाइन का इष्टतम उपयोग न होने से रेलगाड़ी समयनिष्ठा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा तथा इससे यात्रियों को असुविधा हुई है।

मथुरा-पलवल सेक्शन को छत्रपति शिवाजी टर्मिनस मुम्बई (सीएसटीएम) तथा नई दिल्ली मुख्य मार्ग को जोड़ने वाले सबसे व्यस्त ट्रंक ए मार्ग के रूप में जाना जाता है। यह सेक्शन लौह एवं इस्पात, खाद्य अनाज, उर्वरक, सीमेंट, सामान्य माल आदि सहित प्रमुख मर्दों को सम्मिलित करते हुए मालभाड़ा ट्रैफिक के साथ व्यवहार करती है। पलवल तक सेक्शन में तीसरी तथा चौथी लाइनों की मौजूदगी के कारण, नई दिल्ली से मथुरा तथा उसके आगे जाने वाली रेलगाड़ियों को पलवल<sup>72</sup> से परे

#### पलवल-भुटेश्वर तीसरी लाइन



चित्र 1: मथुरा -पलवल की 3<sup>री</sup> लाइन का मानचित्र

<sup>72</sup> पलवल से मथुरा के परे केवल तीसरी लाइन मौजूद है।

अवरोध का सामना करना पड़ा।

मथुरा-पलवल तीसरी लाइन (84 कि.मी.) का कार्य दो भाग अर्थात् मथुरा-भूतेशवर (3.48 कि.मी.) तथा पलवल-भूतेशवर (81 कि.मी.) में पूर्ण हुआ।

मथुरा-भूतेशवर तीसरी लाइन कार्य को ₹ 4.24 करोड़ की कुल लागत पर अक्टूबर 1999 में संस्वीकृत किया गया था जिसे नवम्बर 2001 में पूरा किया गया तथा ट्रैफिक के लिए दिसम्बर 2001 में खोला गया था। पलवल-भूतेशवर तीसरी लाइन की कार्यकारिणी एजेंसी रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) थी। यह कार्य बोर्ड द्वारा 2005-06<sup>73</sup> के दौरान संस्वीकृत किया गया। लेखापरीक्षा ने देखा कि प्राथमिक सर्वेक्षण (जुलाई 2003) के समय परियोजना की मूल संस्वीकृत (सारांश) लागत ₹ 242.79<sup>74</sup> करोड़ थी। परन्तु प्राथमिक सर्वेक्षण के दो से अधिक वर्षों के पश्चात आरवीएनएल द्वारा किए गए अंतिम लोकेशन सर्वेक्षण के दौरान, अनुमानित लागत ₹ 347.90 करोड़ तक बढ़ी। इस परियोजना की पूर्णता हेतु लक्षित तिथि परियोजना की संस्वीकृति की तिथि से पांच वर्ष थी। यह परियोजना नवम्बर 2012 में पूर्ण हुई। सेक्शन को मार्च 2011 तथा अगस्त 2015 के बीच भागों में परिचालन हेतु खोला गया। इस परियोजना पर व्यय कुल खर्च (जून 2017 तक) ₹ 412.65 करोड़ था। परियोजना की लागत संस्वीकृत लागत (जुलाई 2003) की तुलना में 25.31 प्रतिशत तक तथा अंतिम लोकेशन सर्वेक्षण के दौरान अनुमानित लागत की तुलना में 18.61 प्रतिशत तक बढ़ी।

लेखापरीक्षा ने ट्रैफिक के लिए सेक्शन खोलने में विलम्ब के लिए कारणों का निर्धारण किया तथा यह देखा कि पलवल-होडल तथा भूतेशवर-छाता में संकेतन कार्य में वरिष्ठ डिविजनल संकेत तथा दूरसंचार इंजीनियर/आगरा द्वारा विलम्बों का प्रावधान न होना, ड्राइंगों/दस्तावेजों की प्रस्तुति न होना, साइट पर माइक्रोलोक सिस्टम वायरिंग में असंगतियां आदि जैसी प्रमुख कमियां सूचित की गई (अप्रैल से नवम्बर 2012)। तदनुसार, तीसरी लाइन को यात्री ट्रैफिक के लिए नहीं खोला जा सकता था।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि तीसरी लाइन को ट्रैफिक के लिए सेक्शन खोलने के दो वर्ष पश्चात भी इष्टतम रूप से उपयोग किया जा सकता था। लेखापरीक्षा ने आगरा डिविजन के मथुरा-पलवल सेक्शन में विभिन्न लाइनों के माध्यम से

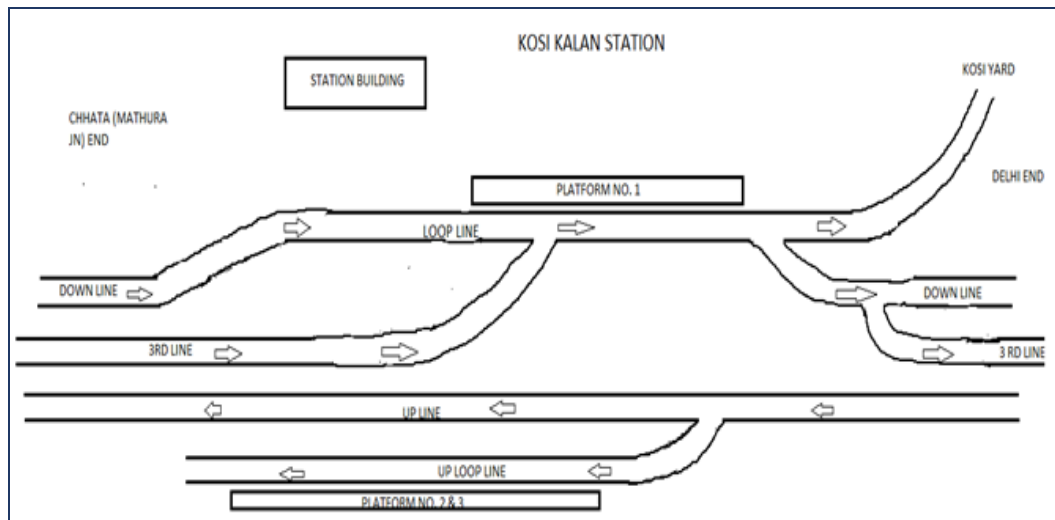
<sup>73</sup> रेलवे निर्माण कार्यक्रम 2005-06 (मद सं.13)

<sup>74</sup> पलवल तथा भूतेशवर के बीच 3<sup>री</sup> लाइन के लिए प्राथमिक इंजीनियरिंग सह ट्रैफिक सर्वेक्षण (पीईटी) में दर्शाई गई परियोजना की लागत (जुलाई 2003)।

रेलगाड़ियों के परिचालन के अभिलेखों की समीक्षा की तथा यह देखा कि वर्ष 2016-17 के दौरान, 19,821 रेलगाड़ियां परिचालित थी जिसमें से केवल 3,119 रेलगाड़ियां (15.73 प्रतिशत) तीसरी लाइन के माध्यम से परिचालित थी। 2016-17 के दौरान रेलगाड़ियों के परिचालन का लाइन-वार विवरण निम्नानुसार था:

तालिका 2.15		
पलवल-मथुरा सेक्शन में परिचालित रेलगाड़ियों की कुल संख्या-19,821		
अप लाइन: पलवल-मथुरा	डाउन लाइन: मथुरा-पलवल	तीसरी लाइन: मथुरा-पलवल
10,319	6,383	3,119
52.06 प्रतिशत	32.20 प्रतिशत	15.73 प्रतिशत

2015-16 से 2016-17 की समयावधि के दौरान मथुरा-पलवल सेक्शन के लिए सभी तीन लाइनों का लाइन क्षमता उपयोग 108 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा को लाइन क्षमता का पृथक लाइन वार उपयोग उपलब्ध नहीं कराया गया। उक्त डाटा के आधार पर, लेखापरीक्षा ने अप लाइन (पलवल-मथुरा) के लिए 168.48 प्रतिशत, डाउन लाइन (मथुरा-पलवल) के लिए 103.68 प्रतिशत तथा तीसरी लाइन के लिए 51.84 प्रतिशत तक तीन लाइनों के उपयोग का मूल्यांकन किया। तीसरी लाइन पर 3,119 रेलगाड़ियों के परिचालन में अप दिशा में 1,096 रेलगाड़ियां तथा डाउन दिशा में 2023 रेलगाड़ियां सम्मिलित थी। इस प्रकार, मथुरा-पलवल के बीच तीसरी लाइन का रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए इष्टतम उपयोग नहीं किया गया। ट्रैफिक के आवागमन के भार को अप, डाउन तथा तीसरी लाइन के बीच समान रूप से वितरित किया गया तथा यह 108 प्रतिशत के मध्य मूल्य के साथ 51.84 प्रतिशत से 168.48 प्रतिशत के बीच था।



चित्र 2: कोसी कलां स्टेशन का मानचित्र

लेखापरीक्षा ने मथुरा-पलवल तीसरी लाइन के कम उपयोग के लिए बाधाओं सहित कारणों का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि ये रेल प्रशासन के नियंत्रण के अन्दर थे तथा इसमें निम्नलिखित शामिल था:

- डाउन प्रमुख लाइन से छाता स्टेशन से आने वाली डाउन रेलगाड़ियों तथा तीसरी लाइन की हैंडलिंग के लिए कोसी कलां स्टेशन<sup>75</sup> पर केवल एक प्लेटफॉर्म उपलब्ध है।
- कोसी कलां यार्ड में तीसरी लाइन पर रेलगाड़ियों की क्रॉसिंग/पूर्ववर्तिता के लिए लूप लाइन उपलब्ध नहीं है।
- कोसी कलां यार्ड के गुड्स यार्ड के तीसरी लाइन के रूप में उपयोग करते हुए डाउन लूप लाइन से भी जोड़ा गया है। इसके परिणामस्वरूप अभावपूर्ण बिछाव तथा कोसी कलां में लाइन की कन्नेक्टिविटी के कारण कोसी कलां के बाहरी स्टेशन पर रेलगाड़ियों (अप एंड डाउन दोनों) का अवरोधन हुआ।
- छाता-कोसी कलां तथा कोसी कलां-होडल के बीच तीसरी लाइन चालू करने के पश्चात, कोसी कलां स्टेशन पर तीसरी लाइन यार्ड की उपलब्धता न होने के कारण अप तथा डाउन रेलगाड़ियों को कोसी कलां के बाहर रोका जा रहा है।
- इसके अलावा, तीसरी लाइन के कर्मिदल की लाइन रोड लर्निंग (एलआरएल<sup>76</sup>) भी अपूर्ण है। वर्तमान में, झांसी डिविजन से कर्मिदल तथा उत्तरी रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे से कर्मिदल ने एलआरडी पूरा नहीं किया है।
- दिसम्बर 2012 में, महाप्रबंधक/उ.म.रे ने कोसी कलां में तीसरी लाइन सहित यार्ड रिमॉडलिंग आरम्भ करने का मामला उठाया। प्रतिक्रिया में, आरवीएनएल ने यह स्पष्ट किया कि इस यार्ड रिमॉडलिंग कार्य में अतिरिक्त ट्रैक तथा सिविल कार्यों के साथ नई स्टेशन बिल्डिंग का निर्माण, नया पैनल आदि सम्मिलित था। आरवीएनएल ने यह भी कहा कि कोसी कलां यार्ड की यार्ड रिमॉडलिंग के अतिरिक्त कार्य को तीसरी लाइन के कार्य के संस्वीकृत कार्यक्षेत्र के अन्तर्गत कवर नहीं किया गया तथा इसे इस आकलन के माध्यम से क्रियान्वित किया जा सकता था। इसके फलस्वरूप जब संस्वीकृत हो तब चौथी लाइन कार्य के साथ यार्ड रिमॉडलिंग को क्रियान्वित करने का निर्णय लिया गया।

<sup>75</sup> कोसी कलां स्टेशन छाता तथा होडल स्टेशनों के बीच भूतेश्वर-पलवल सेक्शन में स्थित है।

<sup>76</sup> लाइन रोड लर्निंग/रोड लर्निंग (एलआरडी)-कू जिसने सेक्शन में कार्य नहीं किया है, को सेक्शन के विषय में स्वयं परिचित होने के लिए रोड लर्निंग (एलआरडी) करना अपेक्षित है।

- अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) के तहत 2015-16<sup>77</sup> में मथुरा-पलवल सेक्शन के बीच चौथी लाइन का कार्य संस्वीकृत किया गया। तथापि, यह कार्य प्रारंभिक<sup>78</sup> चरण में है। चौथी लाइन के पूर्ण होने तक, कोसी कलां तथा होडल स्टेशनों में रेलगाड़ियों को रोककर रखने की समस्या जारी रहेगी।
- तीसरी लाइन मथुरा यार्ड से जुड़ी है किसी प्लेटफार्म से नहीं। तीसरी लाइन डाउन लाइन के समीप है जोकि मध्य में है। तीसरी लाइन जहां 1096 रेलगाड़ियां अप लाइन दिशा में हैं 2023 रेलगाड़ियां डाउन लाइन दिशा में हैं, पर 3119 रेलगाड़ियों के आवागमन के डाटा की समीक्षा से यह पता चला कि अप लाइन से तीसरी लाइन में तथा इसके विपरीत रेलगाड़ियों के बदलने को डाउन लाइन पार करने की आवश्यकता है जिससे मथुरा में प्लेटफॉर्म के लिए तीसरी लाइन के लिंक के अभाव के संयोजन से ऊपरी दिशा में रेलगाड़ियों के लिए तीसरी लाइन के उपयोग के साथ-साथ मथुरा स्टेशन पर रूकी यात्री रेलगाड़ियों का परिचालन प्रतिबंधित होता है।

जैसाकि मौजूदा लूप लाइन में अतिरिक्त परितर्वन का प्रावधान न होने तथा कोसी कलां स्टेशन में तीसरी लाइन यार्ड की उपलब्धता न होने के कारण, कोसी कलां तथा होडल स्टेशन पर रैको के स्थानापन्न तथा उन्हें हटाने में लगभग डेढ़ घंटा लगता है। यह इस सेक्शन के माध्यम से रेलगाड़ियों के सहज आवागमन में बाधा होती है। इसके अलावा, तीसरी लाइन के उपयोग पर प्रभाव डालते हुए जितनी जल्दी हो सके दिसम्बर 2012 में कोसी कलां यार्ड रिमॉडलिंग से संबंधित योजना में चूकों के निर्धारण के बावजूद, अभाव को हटाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है। इन निर्धारित बाधाओं को इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1110 के तहत महत्वपूर्ण संशोधन के रूप में लिया जाना चाहिए। इसके प्रतिकूल, रेलवे सेक्शन में चौथी लाइन के निर्माण के लिए आगे आ रहा है।

लेखापरीक्षा ने मथुरा-पलवल सेक्शन में नई निर्मित तीसरी लाइन के कम उपयोग पर वित्तीय प्रभाव का निर्धारण किया। 80 प्रतिशत के इष्टतम उपयोग की कल्पना करते हुए तथा ₹ 58.50 करोड़ के रूप प्रथम वर्ष के लिए अपेक्षित आय पर विचार करते हुए (संस्वीकृत विस्तृत आकलन, अप्रैल 2006 के अनुसार), लेखापरीक्षा ने यह मूल्यांकित किया कि अगस्त 2015 तथा अगस्त 2017 के

<sup>77</sup> कार्य कार्यक्रम 2015-16 (मद सं.14)

<sup>78</sup> मथुरा-पलवल सेक्शन की 3<sup>री</sup> लाइन के क्रियान्वयन का ठेका अप्रैल 2016 से अप्रैल 2017 के दौरान दिया गया था।



बीच की दो वर्षीय समयावधि के दौरान, रेलवे ने ₹ 32.76 करोड़<sup>79</sup> की संभावित राजस्व हानि उठाई। इसके अलावा, इष्टतम उपयोग तक, रेलवे को वार्षिक रूप से ₹ 16.38 करोड़ की संभावित राजस्व हानि जारी रहेगी।

**इस खंड में निर्विघ्न ट्रैफिक मथुरा-पलवल के बीच नई निर्माणाधीन 3<sup>री</sup> लाइन के इष्टतम उपयोग के लिए रेलवे को कोसी कलान यार्ड रिमांडिलिंग कार्य को प्राथमिकता आधार पर करने की जरूरत है।**

मामले को रेलवे बोर्ड के सामने लाया गया (20 दिसम्बर 2017), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

### 2.6 मध्य, उत्तर मध्य, पूर्वी, दक्षिण पूर्व मध्य, उत्तरी तथा उत्तरी पूर्वी रेलवे: पार्टियों/फर्मों से वे लीव चार्जिज (डब्ल्यूएलसी) की उगाही न होने/कम होने के कारण हानि

रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों में भूमि के अधिकार या कब्जे के किसी अधिकार को पार्टी पर सुनिश्चित किए बिना तथा रेलवे भूमि के शीर्षक, कब्जे, नियंत्रण तथा उपयोग को किसी भी तरीके से प्रभावित किए बिना यात्रा आदि जैसे विशेष प्रयोजन के लिए एक पार्टी द्वारा भूमि का सामाजिक अथवा सीमित उपयोग सम्मिलित है। वे लीव हेतु स्वीकृति उचित अनुबंधों के क्रियान्वयन के पश्चात् यथार्थ तथा अपरिहार्य मामलों में दी जानी चाहिए। छ: क्षेत्रीय रेल प्रशासनों के तहत तेरह रेलवे डिविजनों ने वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों की मंजूरी देने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा वर्णित दिशा-निर्देशों का अनुपालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 1998 से मार्च 2017 तक की समयावधि के लिए 954 पार्टियों/फर्मों से ₹ 65.20 करोड़ के वे लीव प्रभारों की उगाही न होने/कम होने की वजह से हानि हुई। ये रेलवे डिविजन उन्हें वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों का लाभ लेने की मंजूरी देने हेतु पार्टियों/फर्मों के साथ अधिकतर मामलों में अनुबंध को क्रियान्वित करने/नवीकरण करने में विफल हुए।

नियमों<sup>80</sup> के अनुसार रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों में भूमि के अधिकार या कब्जे के किसी अधिकार को पार्टी पर सुनिश्चित किए बिना तथा रेलवे भूमि के शीर्षक, कब्जे, नियंत्रण तथा उपयोग को किसी भी तरीके से प्रभावित किए बिना यात्रा आदि जैसे विशेष प्रयोजन के लिए एक पार्टी द्वारा भूमि का सामाजिक अथवा सीमित उपयोग सम्मिलित है।

<sup>79</sup> (80 प्रतिशत - 52 प्रतिशत) x 2 वर्ष (अगस्त 2015 से अगस्त 2017 के बीच)

<sup>80</sup> इंजीनियरिंग विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का पैरा 1033

रेलवे बोर्ड ने रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/आराम अधिकारों पर व्यापक निर्देश<sup>81</sup> जारी किए (नवम्बर 2001)। इन निर्देशों के अनुसार, पाइप लाइन क्रॉसिंग, वाहनों के लिए केबल क्रॉसिंग यात्रा/रोड आदि जैसे अधिकतर मामलों में वे लीव प्रभारों (डब्ल्यूएलसी) को दस वर्षों के ब्लॉक के लिए अग्रिम में वसूल किया जाना है जिसके पश्चात् इन प्रभारों की अगली किश्त देय हो जाती है। 10 वर्षों के वार्षिक प्रभारों के समान अग्रिम की संगणना करते समय, भूमि मूल्य में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि मानी जाएगी। अगले 10 वर्षों के लिए डब्ल्यूएलसी की संगणना करते समय, प्रचलित भूमि दरों को राजस्व प्राधिकारियों तथा की गई उपयुक्त व्यवस्था से प्राप्त किया जाना है। इसलिए, यह अनिवार्य है कि वे लीव अनुबंधों के नवीकरण को अग्रिम में अच्छे से लिया जाए। डब्ल्यूएलसी को लाइसेंस फीस की संशोधित दरों यदि कोई हो, के अनुसार अनुबंध के नवीकरण के समय दस वर्षों के पश्चात् संशोधित किया जाना था।

अप्रैल 2015 से मई 2017 तक की समयावधि के दौरान किए गए छः रेलवे जोनों के तहत तेरह रेलवे डिविजनों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा समीक्षा से यह पता चला कि डब्ल्यूएलसी जिसे वर्ष 1998 के बाद की समयावधि के दौरान वे लीव सुविधाएं दी गई थी (*अनुबंध 2.12*), की तरफ 954 पार्टियों/फर्मों के प्रति 31 मार्च 2017 तक ₹ 65.20 करोड़ की राशि बकाया थी। संवीक्षा से आगे पता चला कि अधिकतर मामलों में, रेल प्रशासन अनुबंधों को क्रियान्वित करवाने अथवा समय पर पार्टियों/फर्मों के साथ नवीकरण करने में विफल हुआ जोकि नवम्बर 2001 में जारी रेलवे बोर्ड के नीति दिशा-निर्देशों में अपेक्षित था। क्षेत्रीय रेल वार लेखापरीक्षा आपत्तियां निम्नानुसार है।

**मध्य रेल (म.रे) -** मध्य रेलवे में वे लीव प्रभारों की उगाही के संबंध में अभिलेखों की समीक्षा (मई 2017) के दौरान, यह पाया गया कि

- मुम्बई तथा भूसावल डिविजनों में 408 पार्टियों/फर्मों के प्रति वे लीव प्रभारों की ओर 31 मार्च 2017 तक ₹ 95.58 लाख<sup>82</sup> की राशि बकाया या जिसकी अभी तक उगाही की जानी थी।
- नागपुर डिविजन में, 26 पार्टियों/फर्मों के प्रति ₹ 2.53 करोड़ की राशि बकाया थी।

<sup>81</sup> रेलवे बोर्ड की पत्र सं. 97/एलएमएल/24/3 दिनांक 27/11/2001

<sup>82</sup> मुम्बई तथा भूसावल डिविजन के लिए क्रमशः ₹ 44.18 लाख तथा ₹ 51.40 लाख

- पुणे डिविजन में, यद्यपि वे लीव प्रभारों को प्रथम 10 वर्षीय अवधि अर्थात् 2001 के बाद से उनको प्रदान की सुविधाओं हेतु सभी 63 पार्टियों से वसूल किया गया था। तथापि, अगली 10 वर्षीय अवधि अर्थात् 2011 के बाद के लिए रेलवे डिविजन द्वारा वे लीव प्रभारों के बिलों को प्राथमिकता नहीं दी गई जिसके फलस्वरूप 63 पार्टियों/फर्मों से ₹ 3.06 करोड़ तक वे लीव प्रभारों की वसूली नहीं आई।
- अनुबंध जिसमें आरंभिक अनुबंध की समाप्ति से पूर्व नवीकरण होना अपेक्षित था, का अभी तक नवीकरण नहीं किया गया था।

उत्तर में, म.रे प्रशासन ने कहा (मई 2017) कि नागपुर डिविजन के तहत 17 मामलों के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग से वे लीव प्रभारों के संशोधनों के प्रस्ताव प्राप्त किए गए थे तथा वे संवीक्षा के तहत थे। तथापि, रेल प्रशासन को अभी अनुबंधों का नवीकरण करना था तथा अभी तक पार्टियों से ₹ 2.53 करोड़ तक वे लीव प्रभारों की बकाया राशि वसूल करनी थी। इस प्रकार, म.रे प्रशासन चार डिविजनों में 497 पार्टियों/फर्मों से ₹ 6.55 करोड़ के वे लीव प्रभारों की उगाही करने में विफल हुआ।

**उत्तर मध्य रेल (उ.म.रे) -** उ.म.रे के तहत तीन डिविजनों अर्थात् इलाहाबाद, झांसी तथा आगरा डिविजन के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 119 पार्टियों/फर्मों को वे लीव सुविधाएं दी गई थी तथा समय-समय पर उनके साथ अनुबंध क्रियान्वित किया गया था। 119 पार्टियों/फर्मों में से झांसी डिविजन में तीन फर्मों के संदर्भ में आरम्भिक अनुबंधों को क्रियान्वित नहीं किया था तथा इलाहाबाद डिविजन के एक मामले में, पार्टी ने अनुबंध का नवीकरण किया था। इसके अलावा, 116 मामलों में नवीकरण अनुबंधों की प्रति रिकार्ड में नहीं पाई गई तथा शेष दो मामलों में, अनुबंधों के नवीकरण के विषय में सूचना को सुनिश्चित नहीं किया जा सका क्योंकि लेखापरीक्षा को सुसंगत अभिलेख प्रदान नहीं किए गए थे।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि उ.म.रे के तहत सभी तीन डिविजनों ने 119 पार्टियों/फर्मों के प्रति ₹ 15.91 करोड़ (इलाहाबाद, झांसी तथा आगरा डिविजन के लिए क्रमशः ₹ 12.00 करोड़, ₹ 1.78 करोड़ तथा ₹ 2.13 करोड़) के संशोधित डब्ल्यूएलसी बिल जारी किए तथा 15 पार्टियों/फर्मों से ₹ 2.25 करोड़ की राशि वसूल की। पांच पार्टियों/फर्मों से ₹ 0.67 करोड़ की राशि की वसूली व्यवहार्य नहीं थी क्योंकि आगरा डिविजन के तहत इन फर्मों को संबंधित रेल प्रशासन द्वारा

किए गए स्थानीय सत्यापन के दौरान उनके पंजीकृत पते पर नहीं पाया गया। इस प्रकार, मार्च 2017 तक 97 पार्टियों/फर्मों से ₹ 12.91 करोड़ (इलाहबाद, झांसी तथा आगरा डिविजन के लिए क्रमशः ₹ 10.05 करोड़, ₹ 1.77 करोड़ तथा ₹ 1.09 करोड़) की राशि बकाया थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि रेल प्रशासन ने इन पार्टियों/फर्मों को प्रदान की गई वे लीव सुविधाओं की समाप्ति/अनिरन्तरता के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

**पूर्वी रेलवे (पू.रे)** - पू.रे में अभिलेखों की समीक्षा ने दर्शाया कि हावड़ा डिविजन दो फर्मों से अभी तक ₹ 1.03 करोड़<sup>83</sup> की बकाया राशि की वसूली करने में विफल हुआ। आसनसोल डिविजन के संबंध में, वे लीव प्रभारों के प्रति ₹ 87 लाख की राशि उन 41 पार्टियों/फर्मों के प्रति बकाया थी जिन्होंने वे लीव सुविधाओं का लाभ उठाना जारी रखा। लेखापरीक्षा ने आगे यह देखा कि आसनसोल डिविजन के दो मामलों में, पार्टियों/फर्मों के साथ अनुबंध क्रियान्वित नहीं किया गया।

उत्तर में, पू.रे ने कहा (अगस्त 2017) कि हावड़ा डिविजन के मामले में, मै. डब्ल्यूबीएसईडीसीएल को सितम्बर 2011 तथा दिसम्बर 2016 में मांग नोटिस दिया गया था। अप्रैल 2009 में कानूनी नोटिस के अनुसरण में मई 2008 में मै. दुर्गापुर परियोजना लि. को मांग नोटिस दिया गया था। तथापि, मार्च 2017 तक ₹ 1.03 करोड़ की बकाया राशि को अभी वसूल किया जाना था। आसनसोल डिविजन के संबंध में, रेल प्रशासन ने कहा कि ₹ 87 लाख में से ₹ 81 लाख की राशि को वसूल किया गया है तथा ₹ 6 लाख के शेष बकाया वे लीव प्रभारों की वसूली के लिए प्रयास किए जा रहे थे।

**दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे)** - द.पू.म.रे में अभिलेखों की समीक्षा ने दर्शाया कि नागपुर डिविजन 16 पार्टियों/फर्मों से ₹ 1.04 करोड़ की राशि के वे लीव प्रभारों की उगाही करने में विफल हुआ जो 2002-03 से देय हो गया था। डब्ल्यूएलसी की गैर-वसूली अनुबंधों में संशोधन न होने तथा आरम्भिक अनुबंध अवधि के 10 वर्ष बीत जाने के पश्चात् संशोधित बिलों को प्रस्तुत न करने के कारण थी। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि रेल प्रशासन ने नागपुर डिविजन में 71 मामलों में डब्ल्यूएलसी के गलत बिलों को प्राथमिकता दी जिसके परिणामस्वरूप ₹ 6.99 लाख की कम वसूली हुई जो 2013-14 के बाद से देय हो गई थी।

<sup>83</sup> मै. दुर्गापुर परियोजना से ₹96 लाख तथा मै. डब्ल्यूबीएसईडीसीएल से ₹ 7 लाख

**उत्तर रेलवे (उ.रे)** - उ.रे में वाराणसी में अभिलेखों की समीक्षा ने दर्शाया कि छावनी बोर्ड (सीबी) वाराणसी पिछले कई वर्षों से पांच विभिन्न स्थानों पर विभिन्न प्रयोजनों के लिए रेलवे भूमि का उपयोग कर रहा था। सीबी, वाराणसी द्वारा भूमि पर कब्जा करने की सही तिथि रेलवे के अभिलेख में उपलब्ध नहीं थी। रेल प्रशासन ने न तो सीबी, वाराणसी के साथ अनुबंध किया न ही सीबी को प्रदत्त सुविधाओं के लिए नवम्बर 2001 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी निर्देशों के तहत अपेक्षित रूप में वे लीव प्रभारों की वसूली की। लेखापरीक्षा ने देखा कि अक्टूबर 2013 में 2013-14 से 2022-23 तक की समयावधि हेतु बिल प्रस्तुत किए गए थे तथा अनुबंध की एक प्रति भी हस्ताक्षर के लिए भेजी गई। तथापि, सीबी वाराणसी ने वे लीव प्रभारों का भुगतान नहीं किया और न ही रेल प्रशासन को पूर्ण रूप से हस्ताक्षरित अनुबंध वापिस किया। पांच स्थानों पर वे लीव सुविधाओं का लाभ उठाने के लिए 1998-99 के बाद की अवधि के लिए सीबी, वाराणसी के प्रति वे लीव प्रभारों की ₹ 9.70 करोड़ की कुल राशि बकाया थी जिसे मार्च 2017 तक वसूल नहीं किया गया।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि सीबी, वाराणसी के अतिरिक्त, लखनऊ डिविजन में 174 पार्टियों/फर्मों के प्रति 1998-99 से 2008-09 तक की समयावधि के लिए वे लीव प्रभारों की ओर ₹ 14.11 करोड़ की राशि भी बकाया था। इसके अलावा, 174 पार्टियों/फर्मों में से 55 पार्टियों/फर्मों के मामले में अनुबंध को उ.रे प्रशासन द्वारा अभी क्रियान्वित करना था तथा 119 मामलों में अनुबंध का नवीकरण किया जाना था।

दिल्ली डिविजन में, लेखापरीक्षा ने पाया कि 28 पार्टियां/फर्म रेल प्रशासन को अपेक्षित प्रभारों का भुगतान किए बिना रेलवे भूमि का उपयोग कर रही थी। इन पार्टियों/फर्मों को वे लीव प्रभारों के भुगतान के लिए नोटिस दिए गए थे। तथापि, मार्च 2017 तक 28 पार्टियों/फर्मों के प्रति ₹ 14.22 करोड़ के वे लीव प्रभार बकाया थे। उन कुल 28 पार्टियों/फर्मों में से केवल छः अनुबंधों का नवीकरण किया गया था जो विभिन्न प्रयोजनों के लिए रेलवे भूमि का उपयोग कर रहे थे।

इस प्रकार, उ.रे लखनऊ तथा दिल्ली डिविजनों में 207 पार्टियों/फर्मों से ₹ 38.03 करोड़ के वे लीव प्रभारों की कुल बकाया राशि की वसूली में विफल ही नहीं हुआ अपितु पार्टियों/फर्मों के साथ अनुबंधों का क्रियान्वयन/नवीकरण करने में भी विफल हुआ।

**उत्तर पूर्वी रेलवे (उ.प.रे)** - लखनऊ डिविजन के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच (फरवरी 2016) ने बताया कि मै. इंडियन पोटाश लिमिटेड (शुगर डिविजन) बहराइच जुलाई 2010 से भूमि तथा खुले निकास नली/गन्दे नाले के प्रयोजन हेतु भूमि का उपयोग कर रही थी। तथापि, उत्तर पूर्व रेल प्रशासन द्वारा वे लीव सुविधाओं का प्रभारित करने के लिए कम्पनी के साथ कोई अनुबंध नहीं किया गया। कम्पनी के अनुरोध के बावजूद, रेल प्रशासन ने प्रदत्त वे लीव सुविधाओं को प्रभारित करने के लिए उनके साथ अनुबंध नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप 2010-11 से 2016-17 तक की समयावधि हेतु ₹ 5.51 करोड़ की राशि के वे लीव प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

उत्तर में, उ.पू.रे ने कहा (अगस्त 2017) कि यद्यपि मै. इंडियन पोटाश लि. ने वे लीव सुविधाओं के लिए दिसम्बर 2010, वर्ष 2012 तथा वर्ष 2013 में रेल प्रशासन को अनुरोध किया था, तथापि भूमि क्षेत्र तथा फर्म से सर्वेक्षण रिपोर्ट की प्राप्ति न होने के कारण प्रक्रिया को पूरा नहीं किया जा सका तथा बिल प्रस्तुत नहीं किया जा सका। उन्होंने कहा कि नवम्बर 2001 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार डिविजन द्वारा कार्रवाई की जा रही थी तथा राजस्व विभाग की सर्किल दर के आधार पर पूर्ण रूप से अद्यतित ₹ 60 लाख के वे लीव प्रभारों की योजना बनाई गई थी तथा वसूली के लिए प्रस्ताव भेजा गया था।

तथापि, उ.पू.रे प्रशासन सात से अधिक वर्ष बीत जाने के पश्चात भी मै. इंडियन पोटाश लि. के साथ अनुबंध क्रियान्वित करने में सक्षम नहीं हुआ है तथा कम्पनी से ₹ 5.51 करोड़ के वे लीव प्रभारों की वसूली करने में विफल हुआ है।

इस प्रकार, छः जोनल रेलवे के तहत तेरह रेलवे डिविजन वर्ष 1998 से मार्च 2017 तक की समयावधि के लिए 954 पार्टियों/फर्मों से वे लीव प्रभारों के प्रति ₹ 65.20 करोड़ की वसूली करने में विफल हुए। इन पार्टियों/फर्मों को नवम्बर 2001 में जारी रेलवे बोर्ड निर्देशों के तहत आवश्यक रूप में अपेक्षित प्रभारों की वसूली किए बिना विभिन्न प्रयोजनों के लिए वे लीव सुविधाएं/आराम अधिकार दिए गए थे। अधिकतर मामलों में, इन डिविजनों ने पार्टियों/फर्मों के साथ अनुबंधों के क्रियान्वयन/नवीकरण के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा जारी नियमों/निर्देशों का अनुपालन भी नहीं किया जिसके परिणामस्वरूप दस वर्षों के ब्लॉक के लिए अग्रिम में वे लीव प्रभारों की वसूली नहीं हुई।

मामला रेलवे बोर्ड को सूचित किया गया (12 दिसम्बर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

### 2.7 सभी रेलवे: माइक्रोप्रोसेसर आधारित एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड की खरीद के कारण ₹ 62.15 करोड़ का निष्फल व्यय

रेल मंत्री ने 2008-09 के बजट भाषण में माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी गन्तव्य स्थान डिस्प्ले बोर्ड लगाने की घोषणा की थी। इसके बाद रेलवे बोर्ड ने एलईडी आधारित गन्तव्य स्थान बोर्डों के लिए विनिर्देशों में नियमित संशोधन किए। इसने जोनल रेलवे को थोक में खरीद न करने के निर्देशों को आवश्यक बनाया। जोनल रेलवे द्वारा इसी बीच ₹ 98.26 करोड़ की लागत पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थान बोर्ड को कोच नियंत्रण इकाई में रेलगाड़ी डाटा बेस को अद्यतित करने तथा उनकी खरीद के समय नियंत्रण इकाई हटाने के प्रावधान को सुनिश्चित करने में जोनल रेलवे की विफलता के कारण पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 62.15 करोड़ के एलईडी गन्तव्य स्थान बोर्ड अनुपयुक्त रहे।

कोचो के इष्टतम उपयोग के लिए कई रेलगाड़ियों को रैक लिंको में समेकित किया गया है। यह रेलगाड़ियों के गन्तव्य स्थल बोर्डों पर दर्शाए गए रेलगाड़ी विवरण में नियमित परिवर्तनों तथा प्लेटफॉर्मों और स्टैब्लिंग लाइनों के गन्तव्य स्थल बोर्डों के परिणामी परिवर्तन को आवश्यक बनाता है। इसके लिए, कोचो पर प्रोग्राम बनाने योग्य एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्डों की आवश्यकता उत्पन्न हुई। ये बोर्ड रेलगाड़ी संख्या तथा नाम के साथ उद्गम तथा समापन स्टेशनों के नाम दर्शाते हैं तथा यात्रियों द्वारा आसानी से पहचान के लिए कोचो की दोनों साइडों पर फिट किया गया है।

रेल मंत्री ने बजट भाषण 2008-09 में माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी गन्तव्य स्थल प्रदर्शन बोर्ड की संस्थापना की घोषणा की। दक्षिण मध्य रेलवे (द.म.रे) द्वारा ₹ 40,000 की लागत पर लगभग 750 कोचो में ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) के बिना स्थानीय विनिर्देशों के साथ एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्ड की संस्थापना पर पायलट परियोजना की गई। द.म.रे में परीक्षणों के आधार पर, आरडीएसओ ने इसके विनिर्देशों<sup>84</sup> को अंतिम रूप दिया (अप्रैल 2008)। फलस्वरूप, रेलवे बोर्ड ने पांच<sup>85</sup> जोनल रेलवे में 500 कोचो पर माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्डों के प्रावधान के लिए स्वीकृति दी। अगस्त 2009 तथा अप्रैल 2010 में, रेलवे बोर्ड ने ₹ 1.25 लाख प्रत्येक की

<sup>84</sup> विनिर्देश सं. आरडीएसओ/2008/सीजी-02

<sup>85</sup> उ.रे, उ.सी.रे, द.म.रे तथा द.रे



लागत पर सभी क्षेत्रीय रेलवे में क्रमशः 5000 तथा 10,000 कोचों में इन गन्तव्य स्थल बोर्डों के प्रावधान को मंजूरी दी। यह लागत एक स्थिर लागत नहीं थी क्योंकि यह संक्षिप्त लागत पर आधारित थी तथा इसे निर्देशक मैकेनिकल इंजीनियरिंग (कोचिंग) रेलवे बोर्ड द्वारा अभिव्यक्त (सितम्बर 2011) रूप में रेलवे के मार्ग दर्शन के लिए केवल परिचालक लागत बताया गया था।

दिसम्बर 2008 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार 2009-10 से उत्पादन इकाइयों में निर्मित होने वाले सभी प्रमुख लाइन कोचों में रिमोट कन्ट्रोल से प्रोग्रामेबल एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों<sup>86</sup> को फीट किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने आरडीएसओ विनिर्देश के अनुसार सभी जोनल रेलवे को एलईडी बोर्ड खरीदने के लिए सख्ती से निर्देश दिया (अक्टूबर 2009) क्योंकि ये बोर्ड सम्पूर्ण भारतीय रेल में एक समान अनुप्रयोग तथा विभिन्न कोचिंग डिपो/रेलवे पर कोचों की विनिमेयता सुनिश्चित करने के प्रति लक्षित थी।

इस माइक्रोप्रोसेसर नियंत्रित सिस्टम के परिचालन का उन्नयन करने तथा एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों के परिचालन के अतिरिक्त कोच संबंधित मानदण्डों की मॉनीटरिंग के लिए इसका उपयोग करने के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने अपना मत बदल दिया (अक्टूबर 2009) तथा मौजूदा विनिर्देश को परिष्कृत करने तक सभी जोनल रेलवे को थोक खरीद आस्थगित करने का निर्देश दिया। इसके बाद आरडीएसओ ने विनिर्देश<sup>87</sup> संशोधित किए (फरवरी 2010) तथा मई 2010 में संशोधन जारी किए। रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को संशोधित विनिर्देश के अनुसार एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों की खरीद का निर्देश दिया (अप्रैल 2010)। तदनुसार, जोनल रेलवे में आरडीएसओ स्वीकृत संसाधनों से प्रस्ताव आमंत्रित किए तथा 'माइक्रोप्रोसेसर आधारित गन्तव्य स्थल बोर्ड प्रदर्शन सिस्टम की आपूर्ति, संस्थापना, चालू करने तथा अनुरक्षण' के लिए ठेके किए थे। रेलवे बोर्ड ने पुनः नए विनिर्देश में जाने का निर्णय लिया तथा जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को तत्काल एलईडी बोर्डों की खरीद बन्द करने का निर्देश दिया (सितम्बर 2011)। तथापि उस समय तक संशोधित विनिर्देशों के अनुसार जोनल रेलवे द्वारा प्रस्ताव दिए गए थे तथा एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों को 2013-14 तक वितरित किया गया था।

<sup>86</sup> आरडीएसओ के अप्रैल 2008 के विनिर्देश के अनुसार

<sup>87</sup> विनिर्देश संख्या आरडीएसओ/2009/सीजी-1(संशोधन संख्या 1)



लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि 2012 में, आरडीएसओ ने इस संबंध में उत्पाद विकास का प्रयास किया जो कार्यान्वित नहीं हुआ। अप्रैल 2015 में, आरडीएसओ ने पुनः नए विनिर्देश जारी किए तथा अनुमोदन के लिए रेलवे बोर्ड से सम्पर्क किया। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2016 में, प.रे ने आरडीएसओ (पीएस एवं ईएमयू तथा कैरिज निदेशालयों) के दो विभिन्न निदेशालयों द्वारा जारी एलईडी बोर्ड तथा यात्री सूचना प्रणाली (पीआईएस) में उपयुक्त इलेक्ट्रॉनिक मॉड्यूलों के प्रतिलिपिकरण का मामला उठाया। इसके पश्चात्, नवम्बर 2016 में, रेलवे बोर्ड ने पीआईएस तथा एलईडी आधारित संकेत के लिए एक सामान्य विनिर्देश बनाने का निर्णय जो अभी भी निर्माणाधीन था (मार्च 2017)।

लेखापरीक्षा ने 2008-09 से 2013-14 की समयावधि के दौरान किए गए निर्णयों तथा यात्री कोचों में एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्डों की फिटमेंट के रिकॉर्डों की समीक्षा की। यह पाया गया कि

- 15500 कोचों के लिए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों की योजनित खरीद के प्रति, विभिन्न जोनल रेलवे ने 2013-14 तक ₹ 98.26 करोड़ के कुल मूल्य पर 6399 कोचों में एलईडी आधारित गन्तव्य स्थल बोर्ड खरीदे तथा उन्हें फिट किया था। इसके अलावा, प्रणाली की कार्यात्मकता का उन्नयन करने के कथित उद्देश्य के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विनिर्देशों के निरन्तर संशोधन तथा थोक खरीद करने के निदेशों के खण्डन के परिणामस्वरूप इस महत्वपूर्ण यात्री सुविधा कार्य का अव्यवस्थित क्रियान्वयन हुआ। तीन वर्ष पूर्व आरम्भिक अध्ययन करने के पश्चात् भी, रेलवे बोर्ड विनिर्देशों का मानकीकरण करने में विफल हुआ तथा विनिर्देशों में कई बार संशोधन किए गए जिसके परिणामस्वरूप पूर्व स्वीकृत विनिर्देशों के साथ 6399 कोचों के लिए एलईडी बोर्डों की खरीद हुई।

### अनुबंध 2.13

- जोनल रेलवे पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों के उपयोग की स्थिति की भी लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई। यह पाया गया कि
  - 15 जोनल रेलवे द्वारा खरीदे गए 6399 कोचों के लिए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों की कुल खरीद में से ₹ 62.15 करोड़ मूल्य के एलईडी बोर्डों फीट किए गए 5132 कोच<sup>88</sup> कार्यात्मक नहीं थे।
  - दक्षिण मध्य रेलवे ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (दिसम्बर 2013) कि ओईएम द्वारा अनुरक्षण अवधि की पूर्णता के पश्चात्, एलईडी गन्तव्य

<sup>88</sup>(म.रे-42, पू.रे-311, पू.म.रे-21, उ.म.रे-150, उ.पू.रे-400, उ.सी.रे-750, उ.रे-389, उ.प.रे-942, द.म.रे-866, द.पू.रे-322, द.पू.म.रे-230, द.रे-175, द.प.रे-128, प.रे-367 और प.म.रे-39)

स्थल बोर्ड बहुत जल्द खराब हो रहे थे तथा यह स्पष्टीकरण मांगा कि क्या रेलवे पुराने विनिर्देशों के साथ खरीदे गए एलईडी बोर्डों की मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए ठेका कर सकता है।

- पश्चिम रेलवे ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (जनवरी 2014) कि आईसीएफ से प्राप्त कोच एलईडी बोर्ड रहित थे। उन्होंने सूचित किया कि यद्यपि आरसीएफ तथा बीईएमएल कोचों को एलईडी बोर्डों के साथ प्राप्त किया था तथापि, ये रिमोट कंट्रोल इकाइयों रहित थे जोकि उनके परिचालन के लिए अनिवार्य था। एलईडी बोर्डों के साथ बीईएमएल कोचों को भी रिमोट इकाइयों के बिना पू.म.रे (21), द.पू.म.रे (11) तथा प.म.रे (39) द्वारा प्राप्त किया गया था। चूँकि रिमोट कंट्रोल इकाइयों के बिना मिले खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड अनुपयुक्त पड़े थे तथा कार्यात्मक नहीं थे।
- इसके अलावा, जोनल रेलवे ने कोच कंट्रोल इकाई तथा रिमोट कंट्रोल इकाई में रेलगाड़ी मार्गों का डाटाबेस अपलोड नहीं किया था। जब भी एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड फिट किए कोचों को अनिवार्य आवधिक ऑवरहोलिंग से गुजरना पड़ा, तो रेलवे ने ताररहित या तारसहित प्रकार द्वारा न तो कोच नियंत्रण इकाई पर रेलगाड़ी संख्या बदली न ही रिमोट इकाई का उपयोग करके डाटा को बदला। चूँकि पीओएच के पश्चात कोचों को पदनामित मूल डिपो में प्राप्त नहीं किया गया अतः रेलगाड़ी संख्या तथा नाम और संबंधित विवरण को परिवर्तित नहीं किया जा सका जिसके फलस्वरूप प्रोग्रामयोग्य एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों की शुरुआत के उद्देश्य को विफल करते हुए एलईडी बोर्ड अकार्यात्मक हुए।

उत्तर में, द.पू.रे प्रशासन ने लेखापरीक्षा आपत्तियों को स्वीकार किया तथा यह कहा (जनवरी 2017) कि एलईडी फिट किए गए कोचों की रिक संपूर्णता को अनुरक्षित नहीं किया जा सका तथा कोचों को अन्य डिविजनों/डिपो में भेजा गया। इसके परिणामस्वरूप एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड अकार्यकारी हो गए। उत्तर में, द.रे प्रशासन ने यह भी कहा (फरवरी तथा मार्च 2014) कि मूल डिपो को कोच वापिस भेजना संभव नहीं था क्योंकि इसके फलस्वरूप कोचों का अनुत्पादक दोहरा आवागमन हो सकता है। चूँकि मूल डिपो को कोच वापिस भेजना व्यवहारिक नहीं है अतः इसकी इष्टतम कार्यप्रणाली के लिए एलईडी बोर्डों में गन्तव्य स्थल बदलने के लिए रिमोट कंट्रोल इकाई अनिवार्य थी। तथापि रिमोट कंट्रोल इकाइयों के बिना, इन बोर्डों का उपयोग नहीं किया जा सका।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा विनिर्देशों के निरन्तर संशोधन तथा थोक खरीद करने के लिए जोनल रेलवे को निर्देशों के खण्डन के परिणामस्वरूप इस महत्वपूर्ण यात्री सुविधा कार्य का अव्यवस्थित क्रियान्वयन हुआ। जोनल रेलवे द्वारा ₹ 98.26 करोड़ की लागत पर खरीदे गए एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों को कोच कंट्रोल इकाई में रेलगाड़ी डाटा बेस का अद्यतन करने तथा उनकी खरीद के समय रिमोट कंट्रोल इकाई के प्रावधान को सुनिश्चित करने में जोनल रेलवे की विफलता के कारण पूर्ण रूप से उपयोग नहीं किया जा सका तथा ₹ 62.15 करोड़ का एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्ड अनुपयुक्त रहा। मंत्रालय द्वारा एलईडी गन्तव्य स्थल बोर्डों के स्पसीफिकेशन को अभी तक अंतिम रूप दिया जाना था (मार्च 2017)।

मामला रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था (18 सितंबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)

### 2.8 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): नये खुले हॉल्ट स्टेशन पर हॉल्ट ठेकेदार की नियुक्ति की विफलता के कारण यात्रियों को परेशानी और राजस्व का रिसाव

चार हॉल्ट स्टेशनों अर्थात: नेकपूर, सरसू, मोहम्मदपूर और हिसूआ से उन्हें टिकटों की बिक्री के लिए प्राधिकृत करने में रेलवे हॉल्ट ठेकेदार की नियुक्ति के लिए विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप इन हॉल्टों से बिना टिकट यात्रा करने के कारण राजस्व में रिसाव हुआ। रेलवे ने मार्च 2017 तक इन हॉल्ट स्टेशनों के परिचालन पर ₹ 21.03 करोड़ की लागत खर्च की।

कोडल प्रावधानों<sup>89</sup> के अनुसार, नये हॉल्टों को खोलते समय, रेल प्रशासन को सन्तुष्ट होना चाहिए कि बिना टिकट यात्रा के कारण राजस्व के रिसाव में हॉल्ट के प्रावधान रेलवे को शामिल नहीं करेंगे। हॉल्टों की कार्यप्रणाली को आमतौर पर इलाके में रह रहे स्थाई विश्वसनीय ठेकेदारों को सौंपा जाना चाहिए। ठेकेदार द्वारा रेलवे प्रशासन के साथ निर्धारित प्रपत्र में अनुबंध निष्पादित किया जाना चाहिए।

हॉल्ट स्टेशन खुलवाने के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने (मई 1999) व्यापक दिशानिर्देश जारी<sup>90</sup> किये गये, जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ शामिल है:

- अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को ऐसे मामलों संदर्भित किये बिना महाप्रबंधक की शक्तियों के अन्तर्गत किसी हॉल्ट स्टेशन को खोला जा सकता है जब:

<sup>89</sup> ट्रैफिक (वाणिज्यिक) विभाग के लिए भारतीय रेलवे कोड के पैरा 1905 और 1906

<sup>90</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 99/टीजी IV/हॉल्ट/नीति दिनांक 17.05.1999/ परिपत्र सं. 12 (वाणिज्यिक विभाग)

- i) हाल्ट स्टेशन खोलने के लिए एक वित्तीय औचित्य है।
  - ii) गैर उपनगरीय क्षेत्र में, दोनों साईडों पर स्टेशन/हाल्ट से प्रस्तावित हाल्ट की साईट कम से कम 5 कि.मी. हो।
  - iii) जब प्रस्ताव परिचालन और इंजिनियरिंग दोनों दृष्टिकोणों से संभव है।
- यदि शर्तें जिसके अन्तर्गत महाप्रबंधक एक हाल्ट स्टेशन खोल सकता है पूरी नहीं होती है, तो यात्री सुविधाओं के चलते हाल्ट खोल जाए, यदि जोनल रेलवे सन्तुष्ट है कि रेलवे बोर्ड से अनुमोदन लेने के पश्चात यात्री ट्रैफिक की संख्या के आधार पर हाल्टों को खोलने का औचित्य है।
  - हाल्ट स्टेशन को खोलने की संभावना पर विचार करते समय, जोनल रेलवे इसके साथ-साथ, इस सुविधा को प्रदान करने के लिए प्रस्तावित हाल्ट पर वित्तीय आशय अर्थात् ट्रेनों के रूकने की लागत को ध्यान में रखना चाहिए।

ये दिशानिर्देश शेष परिचालन के लिए आज तक जारी रहेंगे।

ईसीआर के दानापुर डिवीजन के रिकार्डों की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि नवनिर्मित राजगीर-तिलैया नई लाईन, जो 46.08 कि.मी की दूरी कवर करती है को 29 जून 2010 को यातायात के लिए खोला गया था। इस एकल शाखा लाईन खण्ड पर तीन स्टेशन (नटेसर, जैतियां और ओरों) और चार हाल्ट स्टेशन (नेकपूर, सरसू मोहम्मदपुर और हिसूआ) है। ईसीआर प्रशासन ने राजगीर तिलैया स्टेशनों पर 30 जून 2010 से सभी स्टेशनों और हाल्टों पर दानापुर से राजगीर से तिलैया तक रूकने के साथ यात्री ट्रेनों<sup>91</sup> के एक जोड़े के व्यवसायिक विस्तार के लिए अधिसूचना (जून 2010) जारी किया। बाद में 20 दिसम्बर 2010 से प्रभावी खण्ड पर सभी स्टेशनों और हाल्टों पर रूकने के साथ बख्तियारपुर और गया के बीच राजगीर और तिलैया खण्ड होते हुए डीईएमयू यात्री ट्रेन<sup>92</sup> के नये जोड़े के परिचालन के लिए ईसीआर प्रशासन द्वारा एक अधिसूचना भी जारी की गई। उपरोक्त अधिसूचनाएं सभी संबंधित को दानापुर डिवीजन सहित को भेजा गया है जहां राजगीर-तिलैया खण्ड आता है।

रिकार्डों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला है कि छः वर्षों से अधिक के लिए राजगीर तिलैया खण्ड के सभी हाल्ट स्टेशनों पर ये दोनों जोड़ी यात्री ट्रेनें नियमित रूप से रूकती थी। यह भी देखा गया कि इन चार हाल्ट स्टेशनों पर

<sup>91</sup> ट्रेन सं.. 544/545 बाद में- 53232/53231 के रूप में फिर से अंकित किया गया

<sup>92</sup> ट्रेन सं.. 555/556 बाद में- 53225/53226 के रूप में फिर से अंकित किया गया

टिकटों की बिक्री के लिए दानापुर डिवीजन द्वारा कोई प्रबंध नहीं किये गये थे और हाल्ट ठेकेदारों को नियुक्त नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा से आगे पता चला (फरवरी 2017) कि डिवीजनल प्राधिकारी, दानापुर को इस खण्ड पर इन हाल्टों के खुलने के बारे में पता ही नहीं था इन तथ्यों के बावजूद कि:-

- जून 2010 और दिसंबर 2010 में जारी की गई अधिसूचनाओं को दानापुर डिवीजन को भी पृष्ठांकित किया गया था।
- दानापुर डिवीजन की कार्यकारी समय सारणी में प्रत्येक वर्ष जुलाई 2010 से अक्टूबर 2016 से प्रभावी, हाल्टों पर इन ट्रेनों के रूकने को अधिसूचित किया गया था।
- मई 2017 में राजगीर स्टेशन के रिकार्डों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना-जांच के दौरान देखा गया कि इन चार हाल्ट स्टेशनों के लिए यात्रा हेतु टिकट बेचे जा रहे थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे ने मार्च 2017 तक इन हाल्ट स्टेशनों के खुलने की तिथि से यात्री ट्रेनों के दो जोड़ों के रूकने हेतु इन हाल्ट स्टेशनों के परिचालन पर ₹ 21.03 करोड़ की लागत खर्च की। जून 2005 और दिसंबर 2015 में रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित ट्रेन के रूकने की न्यूनतम लागत के आधार पर लागत निर्धारित किया गया है।

इन हाल्टों से बेटिकट यात्रा के कारण राजस्व की रिसाव के परिणामस्वरूप चार स्टेशनों अर्थात नेकपूर, सरसू, मोहम्मदपुर और हिंसूआ से टिकटों की बिक्री के लिए प्राधिकृत करने के लिए हाल्ट ठेकेदारों को नियुक्ति करने में विफलता रही। यह यात्रियों के लिए परेशानी बढ़ाता है और इन हाल्ट स्टेशनों से बेटिकट यात्रा के लिए विवश करता है।

इस मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था (18 सितंबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

**2.9 दक्षिण पूर्वोत्तर रेलवे (एसईआर): चालक दल और गार्ड के विलंब से आने के कारण मालगाड़ी के पूर्व-प्रस्थान अवरोध और परिणामस्वरूप ₹ 58.30 करोड़ की आय के अवसर की हानि**

दो चालकदल बुकिंग लॉबी खड़गपुर पर चलती है, एक खड़गपुर रेलवे स्टेशन के समीपवर्ती है तथा अन्य यार्ड के माध्यम से नीमपुरा पर, जोकि 11 कि.मी. दूर

स्थित है। अन्य डिवीजनों से चालकदल नीमपुरा बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते हैं, जबकि खड़गपुर डिवीजन के चालकदल और गार्डों को खड़गपुर पर संयुक्त चालकदल बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते हैं और तब मुख्य नियंत्रक/नीमपुरा यार्ड के माध्यम से मालगाडी ट्रेन का प्रभार संभालने के लिए रिपोर्ट करते हैं। चालकदल और गार्डों के परिवहन को किराये के वाहन प्रदान करने के द्वारा व्यवस्थित किया जाता है। यार्ड के माध्यम से नीमपुरा पर चालकदल और गार्ड के विलंब से आने के कारण मालगाडियों के पूर्वप्रस्थान में नियमित अवरोध है। 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान पूर्व प्रस्थान अवरोध के परिणामस्वरूप ₹58.30 करोड़ की आय के अवसर की हानि हुई।

लॉबी प्रणाली मालगाडियों<sup>93</sup> के चालन के लिए ट्रेन चालकदल और गार्डों के प्रबंध करने के प्रति लक्षित है। एक लॉबी जैसे क्षेत्र में नियंत्रण अधिकारी है। इसे ट्रेन और चालकदल/गार्ड बुकिंग के यथार्थवादी कार्य करने के द्वारा यार्ड या चालकदल और इंजन चेंजिंग स्टेशन में इंजन अवरोध और चलाक दल अवरोध कम करने के दोहरे लक्ष्य के साथ स्थापित किया गया था। संयुक्त चालकदल और गार्ड बुकिंग लॉबी लाभदायक है क्योंकि दोनों एक साथ उपलब्ध है। चालकदल के लिए पूर्व-प्रस्थान अवरोध, चालक दल घन्टे बराबर करना, लोको का पुननिर्धारण और लोका के लिए यार्ड अवरोध की लॉबी द्वारा अच्छे प्रकार से निगरानी की जा सकती है। इसलिए, कोई पूर्व-प्रस्थान अवरोध अर्थात ट्रेन के वास्तविक प्रस्थान और ट्रेन आदेश जारी करने के मध्य समय अन्तराल ट्रेन के चालन के लिए ट्रेन चालकदल और गार्डों की व्यवस्था करने में कुप्रबंधन को दर्शाता है।

दो चालकदल बुकिंग लॉबी खड़गपुर पर चलती है, एक खड़गपुर रेलवे स्टेशन के समीपवर्ती है तथा अन्य यार्ड के माध्यम से नीमपुरा पर, जोकि 11 कि.मी. दूर स्थित है। अन्य डिवीजनों से चालकदल नीमपुरा बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते हैं, जबकि खड़गपुर डिवीजन के चालकदल और गार्डों को खड़गपुर पर संयुक्त चालकदल बुकिंग लॉबी पर साईन इन और साईन ऑफ करते हैं और तब मुख्य नियंत्रक/नीमपुरा नीमापुर यार्ड के माध्यम से मालगाडी ट्रेन का प्रभार संभालने के लिए रिपोर्ट करते हैं। चालकदल और गार्डों के परिवहन को संयुक्त क्रू बुकिंग लॉबी/खड़गपुर से नीमपुरा तक किराये के वाहन प्रदान करने के द्वारा व्यवस्थित किया जाता है।

<sup>93</sup> पैरा IV (एफ) अध्याय मालभाड़ा परिचालन भारतीय रेलवे परिचालन मैनुअल

मौजूदा प्रणाली के अनुसार, मालगाडियां भिन्न दिशाओं के लिए नीमपुरा थ्रो यार्ड से आदेशित की जाती हैं। वहीं संयुक्त चालक दल बुकिंग लॉबी खड़गपुर पर चालकदल बुकड और ट्रेन आदेश दिये जाते हैं। नीमपुरा थ्रो यार्ड पर चालक दल और गार्डों के विलंब से आने के कारण-नीमपुरा थ्रो यार्ड पर मालगाडियों का नियमित पूर्व-प्रस्थान अवरोध हुआ। लेखापरीक्षा ने देखा कि पूर्व प्रस्थान अवरोध का प्रमुख कारण ट्रेन आदेश के अनुसार समय पर चालक एवं गार्ड वाहनों की अननुपलब्धता थी और वाहन की वहन क्षमता कम थी। यह भी देखा गया कि खड़गपुर से नीमपुरा थ्रो यार्ड तक यात्रा समय के कारण औसतन 45 मिनट बर्बाद हुए थे जिसके परिणामस्वरूप 90 मिनटों के चालकदल घण्टों की कटौती हुई।

आगामी विश्लेषण दर्शाते हैं कि नीमपुरा थ्रो यार्ड पर मालगाडियों के पूर्व प्रस्थान अवरोध को और रेलवे के राजस्व की हानि को कम करने के लिए, एक प्रस्ताव जो नये संयुक्त चालकदल और गार्ड लॉबी को पूर्ण बुनियादी ढांचा जैसे कि रोड़ तक पहुँच, स्ट्रीट लाईट, चालकदल नियंत्रक कार्यालय खोलने हेतु अतिरिक्त कार्यालय स्थान, लोकोपॉयलट/सहायक लोकोपॉयलेट के लिए क्वार्टर्स आदि, और सितंबर 2015 में खड़गपुर में नीमपुरा थ्रो यार्ड पर वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक द्वारा साईनिंग इन और साईनिंग ऑफ की सुविधा हेतु लाया गया। यद्यपि नीमपुरा थ्रो यार्ड पर चालकदल बेस की स्थापना के प्रस्ताव को खड़गपुर डिवीजन के डिवीजनल मैकेनिकल अभियंता और डिवीजनल इलैक्ट्रिक अभियंता (परिचालन) द्वारा स्वीकृत कर लिया गया था, किंतु नीमपुरा थ्रो यार्ड पर संप्रयुक्त चालकदल बेस को खोलने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

तत्पश्चात, डिवीजनल रेलवे प्रबंधक/खड़गपुर ने गार्डों की रि-पिनपोन्टिंग के लिए कार्य किया और 29 माल गार्डों को नीमपुरा थ्रो यार्ड के लिए स्थानान्तरित किया था (नवंबर 2015 और मार्च 2016)। यद्यपि स्थानान्तरण आदेशों को नवंबर 2015 और मार्च 2016 में क्रमशः जारी किया गया था, तब भी संबंधित गार्डों द्वारा नीमपुरा थ्रो यार्ड पर (अगस्त 2017) संयुक्त चालकदल बेस के न खुलने के कारण खड़गपुर संयुक्त चालकदल बुकिंग लॉबी पर ही साईन इन और साईन ऑफ करना जारी रहा।

वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक/खड़गपुर के रिकार्डों को समीक्षा, दर्शाती है कि 13911,13770 और 14121 मालगाडियां क्रमशः 2014-15, 2015-16, और 2016-17 नीमपुरा थ्रो यार्ड से आदेशित हुई (अर्थात औसतन प्रतिदिन 38 ट्रेने)।



इन ट्रेनों में से आदेशित 2350 ट्रेने (17 प्रतिशत) 2014-15 में 2866 ट्रेने (21 प्रतिशत) 2015-16 में, और 2609 ट्रेने (18 प्रतिशत) 2016-17 में नीमपुरा थ्रो यार्ड पर लोकोपायलट चालकदल और गाडी के विलंब से आने के कारण प्रस्थान देरी से हुआ। रोलिंग स्टॉक और लोकोमोटिव के औसतन पूर्व-प्रस्थान अवरोध 2014-15 2015-16 और 2016-17 में क्रमशः 41,37 और 39 मिनट प्रति ट्रेन था। इन अवरोधों के कारण, एसईआर ने पिछले तीन वर्षों के दौरान ₹ 58.30 करोड़<sup>94</sup> के राजस्व के आय के अवसर को गवां दिया था।

इस प्रकार, एसईआर प्रशासन द्वारा नीमपुरा थ्रो यार्ड पर संयुक्त चालक दल और गार्ड लॉबी को खोलने में देरी और नीमपुरा पर चालक दल और गार्डों के लिए उचित आवासों को प्रदान न करने के द्वारा ट्रेनों की पूर्व प्रस्थान अवरोध के मामले को संबोधित करने में विफलता के परिणामस्वरूप 2014-15 से 2016-17 की अवधि के दौरान ₹ 58.30 करोड़ के राजस्व के आय के अवसर को गवां दिया था।

उत्तर में, एसईआर ने बताया (अगस्त 2017) कि वह कार्य संयुक्त चालकदल और गार्ड बेस नीमपुरा थ्रो यार्ड पर चालू है। ये आगे बताते हैं कि नीमपुरा पर नियुक्त चालकदलों और गार्डों से अभिवेदन प्राप्त किये जा रहे हैं, क्योंकि उनके लिए कर्मचारी क्वार्टर्स नीमपुरा में उपलब्ध नहीं हैं। जून 2015 में पहले, उन्होंने बताया था कि चालकदल का अस्थाई तौर पर खड़गपुर पर प्रयुक्त किया गया, अन्तिम नियुक्ति आदेश जारी होने तक और नीमपुरा थ्रो यार्ड पर नये बेस के खुलने के साथ उन्हें नीमपुरा पर नियुक्त किया जाना चाहिए। लेकिन, आज तक वे खड़गपुर पर संयुक्त चालकदल लॉबी से कार्य कर रहे हैं। एसईआर प्रशासन नीमपुरा पर चालकदल और गार्डों के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचा प्रदान करने के लिए उपाय करने की आवश्यकता है। ताकि पूर्व-प्रस्थान अवरोध से बचाव हो सके।

मामला रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (24 अक्टूबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

### 2.10 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (पू.सी.रे): मालभाड़ा प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत प्रतिबंधित वस्तुओं पर ₹ 11.08 करोड़ की छूट की अस्वीकार्य अनुमति

ट्रेन्डिशनल एम्पटी फ्लों डाईरेक्शन (टीईएफडी) के लिए 'प्रोत्साहन योजना के

<sup>94</sup> 2014-15 में ₹ 17.55 करोड़, 2015-16 में ₹ 21.26 करोड़ और 2016-17 में ₹ 19.50 करोड़, रोलिंग स्टॉक को अर्जन करने की क्षमता की हानि के आधार पर दूवगुणित करते हुए गठित कुल बर्बाद घण्टे का अवरोध और माल गाडियों आय प्रति कि.मी.



अनुसार नेट टोन किलोमीटर (एनटीकेएम) बेंचमार्क प्राप्त करने पर कंसाईनर को अगले कंसाईनमेन्ट से मालभाडे पर छूट उपलब्ध थी। वहां एक शर्त थी कि सभी अयस्क और धातु प्रतिबंधित वस्तुएं होगी यदि उन्हें खुले वैगन में ले जाया गया और इस प्रकार योजना के अन्तर्गत छूट योग्य नहीं होगी। हालांकि, खुले वैगन में डोलोमाईट को ले जाने पर 'मालभाड़ा प्रोत्साहन योजना' के अन्तर्गत छूट अनुमत थी। जो कि प्रोत्साहन के लिए योग्य नहीं थी। इससे कंसाईनर को ₹ 11.08 करोड़ की छूट की अस्वीकार्य अनुमति हुई।

रेलवे बोर्ड ने नवंबर 2009 में चार विभिन्न मालभाड़ा प्रोत्साहन योजनाओं को आरंभ किया जिन्हें जनवरी 2010 से क्रियान्वित किया गया था योजना का मुख्य उद्देश्य रोलिंग स्टॉक के उन्नत उपयोग को प्राप्त करना और साईडिंग तथा माल सेडस से अतिरिक्त यातायात को उत्पन्न करना था जिससे सभी जगह परंपरागत मुख्य रूप से खाली वैगन के यातायात गमन को समाविष्ट किया जाए।

उपरोक्त चार योजनाओं में से, एक 'प्रोत्साहन योजना ट्रेडिशनल एम्पटी फ्लो डाईरेक्शन (टीईएफडी)' के लिए थी। इस योजना के दिशानिर्देशों के अनुसार, कंसाईनर को अगले कंसाईनमेन्ट से मालभाडे पर छूट उपलब्ध थी। जिस पर वे एक 'बेंचमार्क' नेट टोन किलोमीटर (एनकेटीएम) प्राप्त करते हैं जो कि पिछले दो वर्षों के लिए उसी टर्मिनल से उसी वस्तु के लिए औसत माह वार निष्पादन एनकेटीएम के आधार पर निर्धारित थी।, वहा, हालांकि, एक शर्त थी कि सभी अयस्क और धातु एक प्रतिबंधित वस्तुएं होगी यदि इसे खुले वैगन में ले जाया गया और इस प्रकार यह योजना के अन्तर्गत छूट योग्य नहीं होगी।

अलीपरदुआर डिवीजन में, डोलामाईट को देश के विभिन्न भागों में खुले और ढके वगैरों में ढोया जा रहा था और दोनों ढके और खुले वैगनों से अर्जित एनटीकेएम 'बेंचमार्क' के गणित के उद्देश्य के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा माना जा रहा था। डोलोमाईट, को वस्तुओं के टैरिफ आईआरसीए में अयस्क और धातुओं के रूप में श्रेणीगत किया गया, जबकि खुले वैगन में ढोये जाने पर प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत छूट को प्राप्त करने के लिए एक प्रतिबंधित वस्तु है इस प्रकार खुले वैगनों को शामिल करते हुए रेकों पर इसे ले जाने पर अर्जित एनटीकेएम योजना के अन्तर्गत छूट के लिए विचार करने के योग्य नहीं है।

एक कंसाईनर, मै. भिरिंगी कमर्शियल प्रा. लि. (बीसीपीएल) दुर्गापुर, नियमित रूप से खुले साथ-साथ कवर्ड वैगनों में डोलामाईट भेजता है। माह-वार 'बेंचमार्क'

एनटीकेएम प्राप्त करने के लिए, उन्होंने अर्जित एनटीकेएम पर वेटैज की उनके द्वारा खुले वैगन में कंसाईनमेन्ट भेजने पर भी अनुमति दी गई थी जो कि अस्वीकार्य थी।

मामलें को 11 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया, उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने बताया (7 दिसम्बर 2017) कि बेंचमार्क को निर्धारित करने के लिए बीसीएन और बीओएक्सएन रेक्स (ढके हुए वैगन) में लदी हुई वस्तुएं ग्राहक के उदाहरणों से एनटीकेएम निकालने के लिए किया गया था। इसलिए, अलीपुरद्वार डिवीजन एनटीकेएम बेंचमार्क निर्धारित करने के उद्देश्य से खुले वैगन और ढके हुए वैगन में पिछली लोडिंग को लिया है मौजूदा दिशानिर्देशों के अनुसार विशिष्ट कंसाइनी के मामले में एनटीकेएम निर्धारित किया गया था। इसके अतिरिक्त विशिष्ट अक्षरों में दर्शाए गये वैगनों के प्रकार कवर्ड प्रकार के वैगन है जिनका लदान हेतु उपयोग किया गया था।

तथापि, 2009 के दर परिपत्र स. 62 में दिये गये परिकल्पित उदाहरण के अनुसार, एनटीकेएम का परिकल्पन 'सीमेन्ट' के परिवहन के लिए किया गया था, जो 'अयस्क और धातु' की श्रेणी के अर्न्तगत नहीं आता और इसलिए यह प्रतिबंधित वस्तु नहीं है। उसी रूप में, दोनों बीसीएन और बीओएक्सएन रेक्स उद्धृत किये गये थे। इसके अतिरिक्त, एनएफआर प्रशासन ने तत्काल नीति के प्रति विशिष्ट रूप से उल्लिखित खण्ड 'प्रतिबंधित वस्तु' पर विचार किये बिना खुले वैगनों पर अर्जित एनटीकेएम सहित बेंचमार्क एनटीकेएम प्राप्त करने के लिए कंसाईनर को अनुमत करने के बाद कवर्ड वैगनों के रेकों पर छूट की अनुमति दी।

रेलवे प्रशासन ने योजना की वैधता (अगस्त 2015) तक कंसाईनर को अस्वीकार्य लाभ को अनुमत करना जारी रखा इसके कारण ₹ 11.08 करोड़ मूल्य की अनुचित विशेषधिकार की अनुमति कर रहा है।

### 2.11 पूर्व तटीय रेलवे (पू.त.रे): ट्रेफिक सुविधा कार्यों का अनुचित नियोजन और लघु समापन के परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि

नयागढ़ रेलवे साईडिंग लौह अयस्क के लदान हेतु 87 ग्राहकों को सेवा देता है औसतन 340 वैगनों पर प्रत्येक दिन लादे जाते हैं और इससे साईडिंग से रेलवे प्रत्येक वर्ष ₹ 676 करोड़ के मालभाड़ा राजस्व का अर्जन करता है। पूर्व तटीय रेलवे के निर्माण संगठन को लौह अयस्क ट्रेफिक के लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन में दक्षता को बढ़ाने के लिए साईडिंग में ट्रेफिक सुविधा कार्यों के लिए अनुबंध दिया। यद्यपि क्लीयर साईट पूर्व-कार्य को समय पर सुनिश्चित करने के लिए

अपेक्षित था, रेलवे प्रशासन ने कार्य साईट में संचय करने के लिए लौह अयस्क ढेर को अनुमत किया और ठेकेदार को क्लीयर साईट देने के लिए उसे नहीं हटाया इस प्रकार, ₹ 4.23 करोड़ मूल्य अर्थात् परिसंचारी क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के मध्य कंक्रीट फुटपाथ के स्वीकृत ट्रैफिक सुविधा कार्य को कार्यान्वित नहीं किया। रेलवे ने किमत भिन्नता के प्रति ठेकेदार को ₹ 1.15 करोड़ का अपरिहाय्य भुगतान किया था।

पूर्व तटीय रेलवे के निर्माण संगठन द्वारा शामिल कार्य (i) परिसंचारी क्षेत्र के विकास और लौह अयस्क ट्रैफिक के सहज प्रहस्तन के लिए कंक्रीट सतह के साथ मार्ग-3 (आर/3) और मार्ग-4 (आर/4) के बीच लॉडिंग/अनलोडिंग सतह और (ii) ईसीओआर के खंड जाखडपुरा-बंसापानी पर नयागढ़ स्टेशन पर लोडिंग/अनलोडिंग सतह के साथ आर/4 के समीपवर्ती अतिरिक्त लूप लाईन के निर्माण के लिए फरवरी 2010 में ठेका दिया गया। कार्य के करार की किमत ₹ 12.83 करोड़ थी और यह आठ माह अर्थात् अक्टूबर 2010 तक पूरा करने के लिए लक्षित था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मार्च 2010 में कार्य आरंभ हुआ, लेकिन समापन की लक्षित तिथि तक केवल 7.7 प्रतिशत का भौतिक प्रगति कार्य पुरा हुआ था। ठेकेदार ने 23 मार्च 2011 को निर्माण विंग को सूचित किया कि आर/3 और आर/4 के बीच वाली साईट उसे नहीं सौंपी गई थी। साईट लौह अयस्क के विशाल ढेर से ढकी हुई थी और यह आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीटींग सतह के कार्य को बाधित कर रही थी। निर्माण विंग ने जमा लौह अयस्क की निकासी और ट्रैफिक सुविधा कार्य के क्रियान्वयन के लिए साईट सौंपने के लिए मई 2011 में परिचालन विभाग के साथ मामला उठाया। तथापि, नवंबर 2013 तक जमा लौह अयस्क की निकासी नहीं की जा सकी। प्रमुख रूप से इस लेखा पर बिना शास्ति के टीडीसी के विस्तार को मंजूर किया गया था।

प्रारंभिक रूप से नयागढ़ चार लाईनों<sup>95</sup> वाला स्टेशन था। नयागढ़ पर लौह अयस्क/कोयले की लोडिंग/अनलोडिंग और 150 से अधिक बकाया मांग-पत्र के भारी संचय के कारण एक अतिरिक्त लूप लाईन (आर/5) लोडिंग/अनलोडिंग प्लेटफार्म के साथ प्रस्तावित थी। अतिरिक्त लाईन (आर/5) का कार्य जब प्रगति पर था, तब एक और लूप लाईन ₹ 13.45 करोड़, के मूल्य करार को बढ़ाने के

<sup>95</sup> आर/1 – लूपलाईन होते हुए आरएल प्लेटफार्म, आर/2 – मुख्य लाईन, आर/3 एवं आर/4 लूप लाईन होते हुए लोडिंग/अनलोडिंग हेतु उभयनिष्ठ प्लेटफार्म।

साथ 10 फरवरी 2011 को पहली विभिन्नताओं के माध्यम से चालू ठेके में शामिल थी। आर/5 लाईन को आर/6 का नाम दिया गया और लूपलाईन को बाद में आर/5 के रूप में प्रस्तावित किया गया था।

इस दौरान, परिचालन विभाग ने निर्माण विभाग को सूचित किया (6 दिसम्बर 2013) कि परिसंचारी क्षेत्र के विकास के लिए स्वीकृत कार्य का कार्यान्वयन, आर/3 और आर/4 के बीच लोडिंग/अनलोडिंग सतह अपेक्षित नहीं थी क्योंकि नयागढ़ स्टेशन पर भविष्य में विभिन्न गतिविधि कार्य को शुरू करने के लिए विचार किया जाना है। तथापि, उन्होंने किसी भी भावी गतिविधि का विशिष्ट विवरण नहीं दिया। परिणामस्वरूप 11 दिसंबर 2013 को निर्माण विभाग द्वारा करार प्रतिबंध समयपूर्व बंद कर दिया गया। उस समय तक, ₹ 9.74 करोड़ मूल्य कार्य का 70 प्रतिशत (अर्थात नये लदान प्लेटफार्म के साथ दो अतिरिक्त लूप लाईन आर/5 और आर/6 का प्रावधान) परिसंचारी क्षेत्र के विकास के कार्यों को छोड़ते हुए और कंक्रीट फुटपाथ आर/3 और आर/4 के मध्य, कार्यान्वित कर लिया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि अनुबंध साइटों की उपलब्धता सुनिश्चित किये बिना ठेका दिया गया था। कार्य जिसे आठ माह के भीतर अर्थात अक्टूबर 2010 तक पूरा करने के लिए योजना बनाई गई थी तथा आठ विस्तारों के साथ चार वर्षों से अधिक समय तक चले और अंततः दिसंबर 2013 में रेलवे के खाते पर बंद किया गया। इससे ₹ 4.23 करोड़ मूल्य के अलावा अर्थात परिसंचारी क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के मध्य कंक्रीट फुटपाथ के स्वीकृत ट्रेफिक सुविधाकार्यों के लाभ के साथ कीमत भिन्नता के प्रति ठेकेदार को ₹ 1.15 करोड़ का अपरिहार्य भुगतान हुआ जो प्राप्त नहीं हुआ था। लाईन आर/6 के लिए प्रदान की जाने वाली लोडिंग/अनलोडिंग सतह केवल एक लाईन को सेवा देता है और जिसे लोडिंग/अनलोडिंग सुविधा बढ़ाने के लिए समान लोडिंग प्लेटफार्म के रूप में विकसित नहीं किया गया था।

जब नवंबर 2016 में विशिष्ट पत्र के माध्यम से मामला रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था, रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया (जनवरी 2017) कि:

- (i) निविदा प्रक्रिया के समय, सभी प्लान तथा साइट उपलब्ध थे, तथापि, अनुबंध देने के बाद, आर/3 और आर/4 के बीच लोडिंग क्षेत्र में लौह अयस्क के ढेर को जमा किया गया और साइट को कार्य निष्पादन हेतु सौंपा नहीं जा सका। परिचालन विभाग ने निर्णय लिया (दिसंबर 2013) कि नयागढ़ स्टेशन पर

लोडिंग और अनलोडिंग सुविधाओं को बढ़ाने के लिए विभिन्न गतिविधियां सक्रिय विमर्श और अन्तिमिकरण के अन्तर्गत थीं. परिसंचारी क्षेत्र का विकास, लोडिंग अनलोडिंग सह आर/3 और आर/4 के मध्य के कार्य को ध्यान में रखते हुए निष्पादित होना अपेक्षित नहीं था और तदनुसार निर्माण विंग को सूचित किया गया।

- (ii) लोडिंग प्लेटफार्म के साथ-साथ आर-6 अन्तिम चरण में थी जबकि आर-5 स्वीकृत की गई, आर-5 का निर्माण आर-4 और आर-6 बीच किया जाना था। यह अतिरिक्त लूप लाईन (आर-5) इंजन उल्टाव लाईन के रूप में अपेक्षित थी।

कार्य को बंद करने के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा दिये गये कारणों को निम्नलिखित के कारण तर्कसंगत नहीं किया जा सकता:

- (i) आर/3 और आर/4 के मध्य कंक्रीटींग कार्य प्रस्तावित थे प्लेटफार्मों में कई गड्ढों का हवाला देते हुए ट्रकों को चलाने में ग्राहकों के बीच असंतोष था। लेकिन, साईट पर जमा लौह अयस्क की मौजूदगी के कारण स्वीकृत कार्य निष्पादित नहीं किया जा सका। रेल प्रशासन इस बात से अवगत था कि ट्रैफिक सुविधा कार्य हेतु एक ठेका पहले ही दिया जा चुका था और कार्य के सामयिक निष्पादन सुनिश्चित करने के लिए स्पष्ट साईट की पूर्व-अपेक्षा अनिवार्य थी। रेलवे प्रशासन ने कार्य साईट में लौह अयस्क के ढेर को संचित करना स्वीकार किया और ठेकेदार के लिए एक स्पष्ट साईट सौंपने के लिए उसे नहीं हटाया। इससे निष्पादन में अनुचित विलंब हुआ और ₹ 1.15 करोड़ के भुगतान के साथ अनुबंध को अंततः समयपूर्व बंद किया। यद्यपि यह कहा गया था कि परिचालन विभाग ने प्रस्तावित किया है कि भविष्य में नयागढ़ स्टेशन पर विभिन्न गतिविधियों को शुरू किये जाने के लिए विचार करना अपेक्षित नहीं था, तत्पश्चात नयागढ़ स्टेशन पर ऐसी कोई गतिविधियां आरंभ नहीं की गईं।
- (ii) यद्यपि रेलवे प्रशासन ने बताया कि आर/5 हेतु इंजन उल्टाव लाईन के रूप में अपेक्षित थी। यह देखा गया कि वहां आकलन के औचित्य में ऐसा कोई उल्लेख नहीं था। लाइनों के निर्माण(आर/5 और आर/6) नव-निर्मित प्लेटफार्म के दोनों ओर ट्रैफिक प्रहस्तन में इसके उपयोग को बढ़ा दिया जाएगा।

नयागढ़ रेलवे साईडिंग लौह अयस्क के लादान के लिए 87 ग्राहकों को सेवा देता है। औसतन 340 वैगनों को प्रतिदिन लादा जाता है और रेलवे इस साईडिंग से

(2016-17 के दौरान) ₹ 676 करोड़ प्रति वर्ष के मालभाडे राजस्व से अर्जित करता है। यद्यपि दो अतिरिक्त लूप लाईन आर/5 और आर/6 के साथ नये लोडिंग प्लेटफार्म के प्रावधान को निष्पादित किया था। परिसंचारित क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीट फुटपाथ के लिए कार्य को निष्पादित नहीं किया गया था। आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीटिंग कार्य प्रस्तावित थे प्लेटफार्म में कई गड़दों को बताते हुए जिसके कारण ट्रकों को चलाने में ग्राहकों के बीच असन्तोष था। यह कार्य निर्माण और परिचालन विभागों के मध्य समन्वय में कमी और लौह अयस्क के कारण साईट की अनुपलब्धता के कारण आठ विस्तारों के साथ चार वर्षों से अधिक समय के लिए ठेका जारी रहा और भिन्न कीमत होने के प्रति ठेकेदारों को ₹ 1.15 करोड़ के अपरिहार्य भुगतान के साथ दिसंबर 2013 में रेलवे के खाते को अन्ततः समयपूर्व बंद किया गया। इस प्रकार, परिसंचरित क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीट फुटपाथ के लिए ₹ 4.23 करोड़ मूल्य के स्वीकृत ट्रैफिक सुविधा कार्यों के लाभों का मर्तरूप नहीं हुआ था।

उत्तर में, इसीओआर प्रशासन ने बताया (सितंबर 2017) कि हालांकि एक कार्य दिया गया था और निष्पादन हेतु ऐजेन्सी उपलब्ध थी, परिचालन विभाग विपुल राजस्व हानि की आशंका से पीक अवधि में लोडिंग/अनलोडिंग गतिविधियों को रोकने के लिए सहमत नहीं हो सका। तथापि, कार्य आवश्यक रूप से उचित था और अनुबंध में सम्मिलित था और साईट को कार्य के निष्पादन के लिए उपलब्ध किया जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा का विचार है कि परिसंचरित क्षेत्र के विकास और आर/3 और आर/4 के बीच कंक्रीट फुटपाथ के लिए कार्यों को करीब से देखने की आवश्यकता है और इसकी आवश्यकता पर समीक्षा की जानी चाहिए।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया था (अक्टूबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

### 2.12 दक्षिण पश्चिम रेलवे (द.प.रे): मारूमगांव पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वैगन किराया प्रभार के भुगतान से इंकार करने के लिए अनुबंध में अस्पष्ट खण्ड का निगमन

खाली समय में किसी कटौती के लिए वैगन किराया प्रभार को त्यागने में उचित प्रोत्साहन के लिए अनुबंध में अस्पष्ट खंड के निगमन के कारण, मारूमगाव पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी) ने संचित क्रेडिट घंटों को नहीं माना और एसडब्ल्यू आर द्वारा बताये गये ₹ 15.05 करोड़ के भुगतान को अस्वीकृत कर दिया।

मार्मूगांव पोर्ट ट्रस्ट (एमपीटी), गोवा दक्षिण पश्चिम रेलवे एसडब्ल्यूआर को सेवा देने वाला एक प्रमुख बंदरगाह है। यहां पोर्ट पर प्रमुख वस्तुएं जैसे, कोयला, लौह अयस्क और सामान्य कार्गो मर्चों का प्रहस्तन किया जा रहा है। गोवा में विभिन्न खनन क्षेत्रों के साथ पोर्ट की निरंतरता के कारण यह पोर्ट देश का मुख्य लौह अयस्क निर्यात करने वाला पोर्ट बन गया है। कोयले की आवश्यकता विभिन्न स्टील उद्योगों और उर्जा उत्पन्न करने वाली ईकाइयों ने इसे कोयले के आयात और स्टील के निर्यात के लिए और आकर्षक और लागत प्रभावी गंतव्य बना दिया है।

कार्यकारी अनुबंध के खंड 5.1 (ए) के अनुसार एमपीटी और एसडब्ल्यूआर के बीच, अगस्त 2004 में निष्पादित किये गये (अक्टूबर 2004 से प्रभावी), खाली समय में किसी कटौती के लिए वैगन किराया प्रभार को त्यागने में उचित प्रोत्साहन के साथ 15 घंटों का खाली समय निर्धारित था जिसे छह माह में एक बार परिकल्पित और समायोजित किया जाता है।

खंड को अस्पष्ट पाया गया था और इस खंड के अन्तर्गत रैकों के शीघ्र निकासी के लिए प्रोत्साहनों को स्वीकृत करने में स्पष्टता की कमी थी। पिछले 15 वर्षों से ना तो एमपीटी और न ही एसडब्ल्यूआर सामान्य समन्वय पर पहुंच सके। जबकि एसडब्ल्यूआर आवंटित खाली समय अतिरिक्त रेलवे रैकों के अवरोध के प्रति मासिक आधार पर एमपीटी पर बिलों का उठाना जारी रखा, एमपीटी उठाये गये बिलों को 5.1(क) के अनुसार उचित प्रोत्साहन के मामले को निपटाने की मांग पर लगातार अस्वीकृत करता रहा। यद्यपि एसडब्ल्यूआर ने कुल ₹ 16.43 करोड़ का बिल को उठाया (फरवरी 2012 से दिसंबर 2016 तक) एमपीटी ने जनवरी 2012 तक वैगन किराया प्रभार के 50 प्रतिशत तक को त्यागने पर विधिवत विचार किया और शेष अवधि के लिए कुल डेबिट घंटों से कुल क्रेडिट घंटों की सीधी कटौती द्वारा केवल ₹ 1.38 करोड़ का भुगतान करने के लिए मान गया।

इस प्रकार, वैगन किराया प्रभार के प्रति एमपीटी से वैध बकाया की वसूली में 15 वर्षों के डेडलॉक के परिणामस्वरूप संचित क्रेडिट घंटों का समायोजन करने के लिए खंड अस्पष्ट है।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (18 सितंबर 2017) उनका प्रति उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।



### 2.13 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे): साईडिंग मालिकों से इंजन किराया प्रभारों की गैर-उगाही के कारण हानि

टर्मिनल प्रोत्साहन कम इंजन आन लोड योजना (टीआईईएलएस) के अन्तर्गत स्वीकार्य अवधि के अतिरिक्त साईडिंग में रेलवे के इंजन के अवरोध और इस लेखा पर इंजन किराया प्रभारों की उगाही पर रेलवे बोर्ड के स्पष्ट निर्देश के बावजूद रेलवे प्रशासन ने साईडिंग मालिकों से ₹ 28.23 करोड़ के इंजन किराया प्रभारों की उगाही नहीं की।

रोलिंग स्टॉक के उपयोग को सुधारने और उनके टर्मिनलों से मालभाड़ा ट्रेनों की शीघ्र निकासी में ग्राहकों की सहायता के क्रम में, इंजन-ऑन-लोड (इओएल) स्कीम<sup>96</sup> को जुलाई 2004 में रेलवे बोर्ड द्वारा आरंभ किया गया था। उक्त योजना के अन्तर्गत ट्रेन इंजन साईडिंग में लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के दौरान उपलब्ध रहेंगे और लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन पूर्ण होने के बाद रेलवे के खाते पर प्रतीक्षा करेंगे ताकि ट्रेन को तत्काल काम में लाया जा सके। ईओएल योजना को प्रथम अप्रैल 2006<sup>97</sup> से एक नई 'टर्मिनल प्रोत्साहन कम इंजन आन लोड योजना' (टीआईईएलएस) के द्वारा बदला (मार्च 2006) गया था। उक्त आदेश में यह निर्धारित किया गया था कि योजना का कार्यान्वयन ईओएल लाभ/टर्मिनल प्रोत्साहन लाभ के तंत्र के माध्यम से होना चाहिए टीआईईएलएस की कुछ महत्वपूर्ण विशेषताएं हैं:

- टर्मिनलों में रोलिंग स्टॉक के अवरोध की कटौती के उद्देश्य के लिए योजना के अन्तर्गत ब्लाक रैंक के लोडिंग/अनलोडिंग खाली समय<sup>98</sup>, को कम किया गया था। उदाहरण के लिए, खाली रैंक (बीओएक्सएन आदि) के अनलोडिंग समय को सामान्य साईडिंग पर लागू नौ घंटों के प्रति पांच घंटों के लिए कम कर दिया गया था।
- उन ग्राहकों के लिए जो कुछ निश्चित उपाय करके जैसे, भुगतान/लोडरो/टीप्पलर की संख्या में वृद्धि, रात-दिन कार्य शुरू करके आदि द्वारा टर्मिनल अवरोध को कम करने में सहायता करते हैं को दस वर्षों की अवधि के लिए निर्दिष्ट प्रतिशत की मालभाड़ा रियायत के रूप में वित्तीय प्रोत्साहन को स्वीकृत किया था (केवल पुराने मौजूदा ग्राहकों के लिए)।

<sup>96</sup> 2004 की दर परिपत्र संख्या 21 दिनांक 12.7.2004

<sup>97</sup> सं. 2005/टीसी/(एफएन) /1/8 दिनांक 6.3.2006 के अन्तर्गत जारी 2006 के रेलवे बोर्ड के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं.-91

<sup>98</sup> एक साईडिंग में रैकों की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए निर्धारित समय अनुसूची के अतिरिक्त विलंब शुल्क उगाही योग्य है।



- योजना केवल मौजूदा साईडिंग के लिए लागू थी, जिसे मालभाडे ऑन थ्रू दूरी के आधार पर वसूली के लिए अधिसूचित किया गया है।
- सभी आगामी साईडिंग इओएल अवधारणा के साथ आनी थी और टीआईईएलएस के लिए लोडिंग और अनलोडिंग के कम किये गये समय को बिना किसी वित्तीय सहायता के लागू होंगे (मालभाड़ा छूट)
- इंजन किराया प्रभार को भुगतान किये बिना लोडिंग/अनलोडिंग के खाली समय के दौरान रेलवे के लोकोमोटिव के उपयोग के लिए मालभाड़ा ग्राहकों को योजना के तहत सीधे लाभ के रूप स्वीकृत किया गया था।

दक्षिण पूर्वी मध्य रेलवे (एसईसीआर) के बीरसिंह पुर स्टेशन द्वारा मै. संजय गांधी थर्मल पावर स्टेशन साईडिंग (एसजीटीपीएस) को दी गई सेवा के रिकार्डों की लेखापरीक्षा (फरवरी 2014) के दौरान यह देखा गया कि एक नया अनलोडिंग प्वाइन्ट (ट्रैक हूपर सं.-2) को मौजूदा अनलोडिंग प्वाइन्टों को अतिरिक्त 2008 के दर परिपत्र<sup>99</sup> एसईसीआर के तहत साईडिंग में खोला गया था (टीप्पलर साईडिंग और सीएचपी साईडिंग)। एसईसीआर के परिपत्र में यह निर्धारित किया गया था कि नये को शामिल करते हुए तीन अनलोडिंग प्वाइन्टों में से किसी एक में अनलोडिंग के लिए कोयले रकों को रखा जाएगा और माल-भाड़ा सभी तीन अनलोडिंग प्वाइन्टों के लिए 10.83 कि.मी के अधिकतम दूरी के लिए प्रभारित किया जाएगा। यह भी दर्शाया गया था कि टीआईईएलएस बिना वित्तीय लाभ<sup>100</sup> के नये अनलोडिंग प्वाइन्ट के लिए लागू होगी और अनलोडिंग के लिए खाली समय टीआईईएलएस<sup>101</sup> के लिए खाली समय को अधिसूचित किया जाएगा। मौजूदा दो अनलोडिंग प्वाइन्टों का सामान्य साईडिंग (बिना टीआईईएलएस) के रूप में व्यवहार किया जाएगा और सामान्य खाली समय<sup>102</sup> लागू होगा और विलंब-शुल्क वैगनों के अवरोध के लिए खाली समय के अतिरिक्त संगणित होगा। इन दो पुराने अनलोडिंग प्वाइन्टों में खाली समय के अतिरिक्त इंजन के अवरोध के लिए, शंटिंग प्रभारों को अखिल भारतीय इंजन घन्टे लागत के आधार पर अनलोडिंग के पूर्ण होने तक के लिए रकों के स्थानन के समय से प्रभारित किया

<sup>99</sup> मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक, एसईसीआर, बिलासपुर का दर परिपत्र सं. 51 (जी)। 2008 दिनांक 21.04.2008

<sup>100</sup> टीआईईएलएस ने निर्दिष्ट प्रतिशत का मालभाड़ा रियायत द्वारा 2006 के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं.-9 दिनांक 6.3.2006 (पैरा-10)।

<sup>101</sup> 2006 के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 9 दिनांक 6.3.2006 के पैरा 6 द्वारा इस मामले में अनलोडिंग समय पांच घंटे।

<sup>102</sup> इस मामले में नौ घन्टे।

जाएगा। जैसे कि रेल इंजन तीसरे अनलोडिंग प्वाइन्ट में टीआईईएलएस की प्रयोज्यता के परिणामस्वरूप अनलोडिंग को पूर्ण होने तक रेंकों से जुड़े रहेंगे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि एसजीटीपीएस साईडिंग का ट्रैक हूप्पर सं. 02 (नया अनलोडिंग प्वाइन्ट), यद्यपि एसईसीआर प्राधिकरण पांच घंटों के खाली समय के अतिरिक्त वैगनों के अवरोध के लिए विलंब-शुल्क प्रभारों को उदग्रहित और वसूल किये जा रहे थे, टीआईईएलएस<sup>103</sup> के नियम में यथा निर्धारित पांच घंटों के खाली समय के अतिरिक्त रेलवे के इंजन के अवरोध के लिए इंजन किराया प्रभार साईडिंग मालिक से उदग्रहित और वसूल नहीं किये गये थे। इससे 12582 घंटों के लिए 6968 इंजनों के अवरोधों के प्रति जनवरी 2009 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान साईडिंग स्वामी से इंजन किराया प्रभारों के प्रति ₹ 28.23 करोड़<sup>104</sup> का गैर-उदग्रहण और गैर-वसूली हुई। उपचारी कार्रवाई करने तक हानि जारी रहेगी।

#### अनुबंध 2.14

जुलाई 2017 में मामले को रेलवे प्रशासन के नोटिस में लाया गया था, उत्तर देते समय (सितंबर 2017) रेलवे प्रशासन ने लेखापरीक्षा के दावे को स्वीकार किया और बताया कि उन्होंने अब ट्रैक हूप्पर सं. 02 में रेलवे के इंजनों के उपयोग के लिए खाली समय के अतिरिक्त इंजन किराया प्रभारों को लागू करने का निर्णय लिया है। तथापि, उस पर बिल की तिथि, बिल की गई राशि और वसूली गई आय का कोई विवरण लेखापरीक्षा को नहीं भेजा गया था। इसके अलावा, एसईसीआर द्वारा इंजन किराया प्रभारों की वसूली के लिए औपचारिक बिलों को अभी उठाया जाना था। और इसके अतिरिक्त, 2006 के रेलवे बोर्ड के मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 9 के पैरा 21 (iii) के अनुसार डिवीजन ट्रैफिक की धाराओं को निर्धारित कर टर्मिनल मालिकों के साथ एक अनुबंध हस्ताक्षर करेगा जो टीआईईएलएस कार्यकारी के अन्तर्गत कवर होगा। उस तारीख से यह लागू होगा। तथापि, न तो इस सम्बन्ध में कोई उत्तर और न ही करार की प्रति रेल प्रशासन द्वारा अब तक लेखापरीक्षा को प्रस्तुत किया गया था।

इस प्रकार, जनवरी 2009 से मार्च 2017 की अवधि के दौरान साईडिंग मालिक से ₹ 28.23 करोड़ के इंजन किराया प्रभारों की गैर वसूली बीआईईएलएस के अन्तर्गत अनुमेय अवधि के अतिरिक्त साईडिंग में रेलवे के इंजन का अवरोधन के परिणामस्वरूप हुआ।

<sup>103</sup> एफएम परिपत्र सं.9 दिनांक 6.3.2006 के पैरा 5 द्वारा

<sup>104</sup> साईडिंग मालिक से इंजन किराया प्रभार की गैर-वसूली के प्रति ₹27.34 और इंजन किराया प्रभार पर ₹ 0.89 करोड़ के सेवाकर की राशि का गैर भुगतान।

मामलें को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (13 अक्टूबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

#### 2.14 पूर्व तटीय रेलवे (पू.त.रे): भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के लदे हुए रैकों की गैर-तुलाई

एफसीआई के पास संभलपुर डिवीजन में कंसाईनमेन्ट की लोडिंग के लिए आठ साईडिंग है। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित अनुदेशों के अनुसार, भरे हुए कंसाईनमेन्ट सहित लदे हुए रैकों के लिए लदान किये जाने से पहले ओवर लोडिंग पर नजर रखने के लिए रैकों का 5 प्रतिशत तोल अपेक्षित है। लेखापरीक्षा ने पाया कि आठ लोडिंग प्वाइन्टों में से चार में अर्थात् हिराकुंड, बाडगढ़ रोड, खरैर रोड और महासमूंद, पर ईसीओआर प्रशासन ने लोडिंग से पहले रैकों का कम से कम 5 प्रतिशत तोल को सुनिश्चित नहीं किया था, यद्यपि इन लोडिंग प्वाइन्टों पर पूर्व में ओवरलोडिंग के उदाहरण थे। 2015 से 2017 के दौरान इन चार स्थानों पर तुला-सेतु अक्रियाशील बन गये हैं। रैकों को नहीं तोला जा रहा है। रैकों की गैर-तुलाई ओवरलोडिंग भ्रष्टाचार को प्रोत्साहित करती है जिससे राजस्व की हानि होती है और रोलिंग स्टॉक और ट्रकों की क्षति और ओवरलोडिंग का अवरोध और इस पर दंडात्मक प्रभार की उगाही भी संभव नहीं है।

रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 73, समय समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित परिचालित दरों पर उसकी स्वीकार्य लदान क्षमता के अतिरिक्त वैगन में वस्तुओं की ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक प्रभारों की उगाही का निर्धारण करता है। रेलवे मंत्रालय के अनुदेशों<sup>105</sup> (जून 2007) के अनुसार, मानक आकार के वैगनों में लदे हुए कंसाईनमेन्ट के सन्दर्भ में ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक प्रभारों से संबंधित विवादों के मामलों में, वैगनों में ओवर लोडिंग होने का पता चलने वाले वैगनों की संख्या को गिना जाए और कुछ वैगनों को कंसाईनर/कंसाईनी के प्रतिनिधियों और दो राजपत्रित रेलवे अधिकारियों की उपस्थिति में गंतव्य प्वाइन्ट पर क्रमरहित आधार में तुला-सेतु द्वारा औसत तोल वैगनों का पता किया जाए। इसके अतिरिक्त रेलवे मंत्रालय (सितंबर 2011) आगे निर्णित अनुदेशों को जारी करता है कि मानक एकसमान वैगनों में लदे हुए कंसाईनमेन्ट के मामले में रैकों को कम से कम 5 प्रतिशत तोल के अधीन होना चाहिए। अगर रेलवे<sup>106</sup> वैगन में वस्तुएं

<sup>105</sup> 2007 की दर परिपत्र सं.-61

<sup>106</sup> 2011 की दर परिपत्र सं.32

अति-लादित है तो रेलवे प्रशासन जैसा भी मामला हो कंसाईनर, कसाईनी अथवा इंडोरसी से दंडात्मक प्रभार<sup>107</sup> वसूल करेगा।

वरिष्ठ डिवीजन वाणिज्यिक प्रबंधक/संभलपुर के कार्यालय में बकाया स्टेशन पर रिकार्डों की लेखापरीक्षा संवीक्षा (जनवरी 2015 और अगस्त 2016) से नवम्बर 2012 से अगस्त 2016 से संभलपुर डिवीजन के आठ वस्तुओं की साईडिंग/स्टेशन अर्थात्, हिराकुंड, बाड़गढ रोड, कान्ताबंजी, खरैर रोड, महासमूंद, बागबाहरा बालनगीर और कैसिना पर लदे हुए खाद्य अनाजों के उनके भरे हुए कंसाईनमेन्ट में पता चलने वाले ओवरलोडिंग के लिए भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के प्रति उदग्रहित ₹ 4.59 के करोड़ के बकाया दंडात्मक प्रभार के संचयान से पता चला है।

एफसीआई अधिकारियों ने 2012-13 से दंडात्मक प्रभारों के उदग्रहण पर विवाद किया और बताया कि दोनों सकल तोल और ट्रकों के खाली तोल के लेने के बाद कंप्यूटराईज्ड तुलासेतु आधार पर कोई ओवरलोडिंग नहीं की गई क्योंकि सभी कंसाईनमेन्ट एफसीआई द्वारा 100 प्रतिशत तोल पर लोड किये जा रहे थे। उन्होंने बताया कि चलायमान तुलासेतु में कुछ त्रुटि हो सकती है जिसके लिए यह लोडिंग के बाद अधिक भार दिखा रहा था। उन्होंने आगे विवाद किया कि मानक एक समान आकार के बेगों के साथ उनके रेकों को लादा गया था और इसे चलायमान तुलासेतु पर कम से कम 5 प्रतिशत के भार के अध्याधिन होना चाहिए। रेलवे बोर्ड मामले को स्थानीय आपसी बातचीत द्वारा सुलझाने के लिए ईसीओआर प्रशासन को निर्देशित (अप्रैल 2016) किया था और लंबे बकाया विवाद को निपटाने और बकाया दंडात्मक प्रभार को वसूलने के लिए कोई ठोस निर्णय नहीं दिया।

लेखापरीक्षा ने अगस्त 2016 के पश्चात एफसीआई की तोल की स्थिति को समीक्षा की, और पाया कि महासमूंद लोडिंग स्टेशन में केवल एक मामले के अलावा सभी लोडिंग स्टेशनों के संबंध में एफसीआई कंसाईनमेन्ट की तोल/ओवरलोडिंग का कोई मामला नहीं था। इसके अलावा समीक्षा दर्शाती है कि संभलपुर डिवीजन में एफसीआई कंसाईनमेन्ट के आठ लोडिंग प्वाइन्टो (हिराकुंड, बाड़गढ रोड, कान्ताबंजी, खरैर रोड, महासमूंद, बागबाहरा, बालनगीर और कैसिना),में से चार लोडिंग प्वाइन्टों में अर्थात्, कान्ताबंजी, बागबाहरा, बालनगीर और कैसिना, कोई रेक 2016-17 और 2017-18 (सितम्बर 2017 तक) के दौरान लोड नहीं

<sup>107</sup> रेलवे मंत्रालय के दर परिपत्र सं. 19/2012 के अनुसार रेलवे अधिकारियों द्वारा बकाया पर दंडात्मक प्रभार गणित किया गया।

किया गया था। बकाया चार लोडिंग प्वाइन्टों अर्थात्, हीराकुंड, बाड़गढ़ रोड, खरैर रोड, और महासमूंद के संबंध में, एफसीआई के कंसाईनमेन्टों को लादा गया था किन्तु रेलवे बोर्ड के आदेश के प्रावधान के अनुसार कम से कम 5 प्रतिशत रैंको का अनुपालन नहीं किया गया था, इस प्रकार, ये तुलासेतु 2015 से खराब थे। यह स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि कंसाईनमेन्टों को 2016-17 से बिना किसी तोल के स्थानांतरित करने की अनुमति दी जा रही थी। जैसा कि रैंको का ओवरलोडिंग और तोल नहीं किया जा रहा है, तो उस पर दंडात्मक प्रभारों की उगाही की संभावित पहचान करना संभव नहीं है।

मामले को नवम्बर 2017 में रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया। रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 2017) कि एफसीआई के रैंकों को कानूनी नापतोल विभाग द्वारा विधिवत प्रमाणित रेलवे चलायमान तुलासेतु में तोला गया है और नियमानुसार दंडात्मक प्रभारों को उदग्रहित किया गया है। हीराकुंड पर चलायमान तुलासेतु खराब हो गया और प्रणाली सॉफ्टवेयर विफलता के कारण 8 मई 2015 से अक्रियाशील हो गया और इसे 30 मार्च 2016 को नष्ट कर दिया गया था। तितलागढ़ का चलायमान तुलासेतु को 8 मई 2016 को नष्ट कर दिया गया था और 11 फरवरी 2017 से तोल बन्द कर दिया गया। अन्ततः सभंलपुर डिवीजन से आरंभ होने वाले एफसीआई रैंकों का तोल सुनिश्चित करने के लिए हीराकुंड और मार्ग में तितलागढ़ के तुलासेतु पर एफसीआई के रैंकों को तोला नहीं जा सका। सभंल पुर डिवीजन से आरंभ होने वाले एफसीआई रैंकों के लिए हीराकुंड और तितलागढ़ के स्थान के लिए क्रमशः लतांगा और कान्देल रोड स्टेशन पर नये कंप्यूटराईज्ड चलायमान तुलासेतु की योजना बनाई गई है। नये तुलासेतु शीघ्र ही आरंभ किये जाएंगे।

रेलवे बोर्ड का उत्तर लेखापरीक्षा आपत्तियों को सिद्ध करता है कि जब तक नये तुलासेतु आरंभ नहीं होते तब तक एफसीआई रैंकों का तोल नहीं किया जा सका। रैंकों की गैर-तुलाई ओवरलोडिंग भ्रष्टाचार को प्रोत्साहित करती है जिससे राजस्व की हानि हुई और रोलिंग स्टॉक और ट्रैक का नुकसान हुआ। रेलवे बोर्ड को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कंसाईनमेन्ट के तोल के निर्देशों को अति सतर्कता पूर्वक अनुपालन किया जाना चाहिए और यदि आवश्यक हो तो चूककर्ता कंसाईनर, कंसाईनी से शास्ति को वसूल किया जाये।

**2.15 मध्य, पूर्व, पूर्वोत्तर सीमान्त, पूर्वोत्तर, उत्तर पश्चिम और पश्चिम रेलवे (म.रे, पू.रे, पू.सी.रे, उ.पू.रे, उ.प.रे और प.रे): पूर्व-विमुद्रीकरण रेलवे के साथ विमुद्रीकृत निर्दिष्ट बैंक नोटों के जमा कराने के द्वारा जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ**

132 जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवकों ने छः जोनल रेलवे में बैंको में नकदी के जमा कराये जाने के स्थान पर रेलवे पूर्व विमुद्रीकरण के साथ निर्दिष्ट बैंक नोटों को जमा किया गया और रेलवे टिकट काउन्टरों पर भारत सरकार द्वारा लेन-देन स्वीकार करने की प्रदान की गई सुविधा का अनुचित लाभ लिया।

रेलवे मंत्रालय, शहरी क्षेत्रों में अनारक्षित टिकटों की व्यवस्था को सुधारने के उद्देश्य के साथ जून 2006 में जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवकों की योजना को संकल्पित किया गया। योजना को प्रायोगिक परियोजना के तौर पर उत्तर रेलवे में शुरू में आरंभ की गई थी और इसे जनवरी 2008 में अन्य जोनल रेलवे में क्रियान्वित किया गया था। योजना को क्रियान्वित करने के लिए प्रक्रिया जून 2006 में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित<sup>108</sup> थी। पत्र के पैरा 11(iii) द्वारा, रेलवे बोर्ड स्पष्ट करता है कि जेटीबीएस को अग्रिम जमा करना होगा और टिकटों को तब तक जारी किया जा सकेगा जब तक जमा राशि उपलब्ध होगी। नवंबर 2009, रेलवे बोर्ड ने बाद में स्पष्ट किया कि कम वित्तीय सीमा ₹ 10,000 तक है जिसमें जेटीबीएस टिकट जारी कर सकते हैं जिसे सभी के लिए सार्वभौमिक रूप से प्रणाली में प्रदान किया जाता है ताकि जेटीबीएस द्वारा टिकट जारी नहीं किया जा सकता यदि उन्होंने ₹ 10,000<sup>109</sup> से कम राशि जमा की है। रेलवे बोर्ड द्वारा जेटीबीएस द्वारा टिकटों को जारी करने के लिए कोई ऊपरी वित्तीय नकद सीमा निर्धारित नहीं थी।

राजपत्रित अधिसूचना<sup>110</sup> दिनांक 08 नवंबर 2016 के अनुसार पांच सौ रुपये और एक हजार रुपये (अर्थात् निर्दिष्ट बैंक नोट) की अंकित करेन्सी के नोटों को विमुद्रीकृत किया गया था और इन नोटों का 9 नवम्बर 2016 से वैध मुद्रा रहना समाप्त कर दिया गया। रेलवे अपने पत्र<sup>111</sup> द्वारा दिनांक 9 नवंबर 2016, स्पष्ट किया कि निर्दिष्ट बैंक नोटों को रेल टिकट काउन्टरों पर, सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों के बसों और हवाई अड्डों पर हवाई जहाज के टिकटों के लिए 9

<sup>108</sup> सं. 2006/टीजी-1/20/जेटीबीएस दिनांक 28 जून 2006

<sup>109</sup> 1 जनवरी 2010 से प्रभावी हुई।

<sup>110</sup> एस.ओ. 3407(ई) और एसओ 3408(ई) दिनांक 08 नवंबर 2016

<sup>111</sup> पत्र सं. आरबीए 2016/एसीआईआई/9/3/ दिनांक 9 नवम्बर 2016

नवंबर 2016 से 11 नवंबर 2016 तक वैध मुद्रा बन्द नहीं की जाएगी और उसी को सभी रेलवे जोनल रेलवे को संप्रेषित किया जाए। यह भी बताया था कि उपरोक्त अवधि के दौरान निर्दिष्ट बैंक नोट के साथ किए गए लेन-देन के रिकार्डों का पूर्ण लेखा अनुरक्षित किया जाए। रेलवे के जमा लेखा में रेलवे टिकटिंग परिचालन और नकद प्राप्ति का अन्तिम निपटान में सम्मिलित अधिकारियों को अनुदेश दिये गये थे। यह देखा गया कि कंप्यूटरइज्ड अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली के माध्यम से अनारक्षित टिकटों के जारी/बिक्री के लिए रेलवे के अनिवार्य जमा लेखे में जेटीबीएस द्वारा जमा किये गये नकद के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई निर्दिष्ट निर्देश/अनुदेश जारी नहीं किये गये।

लेखापरीक्षा ने छः जोनल रेलवे<sup>112</sup> के 59 स्टेशनों<sup>113</sup> पर 7 नवम्बर 2016 से 11 नवम्बर 2016 के दौरान 132 जेटीबीएस द्वारा किये गये लेन देन की नमूना जांच की। विमुद्रीकरण के पहले और बाद के पांच दिनों के लिए जेटीबीएस द्वारा किये गये जमा की तुलना से पता चला कि विमुद्रीकरण के बाद, इन 132 जेटीबीएस द्वारा किये गये कुल नकद जमा में विमुद्रीकरण से पूर्व उनके सामान्य नकद जमा में महत्वपूर्ण राशि तक बढ़ोतरी हुई जो नीचे सारणीबद्ध है:

तालिका 2.15 विमुद्रीकरण से पूर्व और बाद में जेटीबीएस द्वारा जमा किये गये राशि का ब्यौरा							
जोनल रेलवे	जोनल रेलवे में जेटीबीएस की कुल संख्या	नकद जमा में महत्वपूर्ण भिन्नता देखी गई वहां जेटीबीएस की संख्या	जेटीबीएस द्वारा जमा की गई राशि (₹ लाख में)				
			विमुद्रीकरण से पहले		विमुद्रीकरण के बाद		
			07.11.2016	08.11.2016	09.11.2016	10.11.2016	11.11.2016
म.रे	210	33	14.51	12.24	61.39	32.95	18.24
पू.सी.रे	16	08	0.10	0.82	3.89	2.02	1.29
उ.प.रे	91	18	3.11	12.12	12.39	4.53	5.10
प.रे	49	12	3.88	11.44	15.35	6.32	4.43
पू.रे	131	32	7.35	9.57	34.50	19.86	13.33
उ.पू.रे	148	29	6.63	21.65	31.55	16.29	14.49

<sup>112</sup> मध्य, उत्तरपूर्व सीमा, उत्तर पश्चिमी, उत्तर पूर्वी, पूर्वी, पश्चिमी रेलवे

<sup>113</sup> सीआर -8 स्टेशन (कुर्ला, घाटकोपर, ठाणे, कल्याण, पनवेल, पुणे, पारासीया, भुसावल), एनएफआर -5 स्टेशन (सुनी, लाधा, जोगबनी, कटिहार, बारसोई), एनडब्ल्यूआर -14 स्टेशन (अलवर, बांदीकुई, निमकाथाना, सीकर, जयपुर, फुलेरा, भीलवाड़ा, अजमेर, भिवानी, लाहूर, चुरु, हिसार, देवगना, मकराना), एनईआर -08 स्टेशन (फर्रुखाबाद, गोरखपुर, माउ, सिवान, काशीपुर, लखनऊ, छपरा, काशीपुर, अजमगढ़), डब्ल्यूआर -09 स्टेशन (अहमदाबाद, विरामगम, पीटीएन, कंडिविली, विरार, भौरुच जंक्शन, कोसम्बा जेएन, इंदौर, उज्जैन), ईआर -15 स्टेशन (बर्दमान, हावड़ा, कटवा जंक्शन, तारकेश्वर, अशोकनगर रोड, बेहरमपुर कोर्ट, चकदाहा, सेनिनिग, दत्तकपुर, कांचपारा, कृष्णापुर, सियालदह, सोदपुर, सोनारपुर, तल्दी)



कूर्ला स्टेशन पर 13 मामलों में से सात में, जहां जेटीबीएस ने अपनी टिकट बिक्रियों के लिए असंगत विमुद्रीकृत नोटों को जमा किया था, मध्य रेल प्रशासन आयकर विभाग को प्रतियां भेजते हुए कारण बताओ नोटिस (28 और 30 नवम्बर 2016) जारी किया। जेटीबीएस ने कारण बताओ नोटिस के लिए अपने स्पष्टीकरण में बताया कि ये मामले उनके व्यक्तिगत उपयोग, आपातकाल जरूरतों, ऋण भुगतान, बैंकों में भीड़ से बचने आदि के लिए थे। रेलवे केन्द्रीय प्रशासन द्वारा कूर्ला स्टेशन पर बकाया छः जेटीबीएस के प्रति कार्रवाई ना करने के कारण रिकार्ड में नहीं थे। लेखापरीक्षा द्वारा उठाए गये मामलों पर, मध्य रेल प्रशासन ने मामलों को आयकर अधिकारियों को 23 अगस्त 2017, 07 सितंबर और 11 सितंबर 2017 को क्रमशः मुम्बई, पुणे, नागपुर और भुसावल डिवीजनों को सन्दर्भित किया।

आगे यह देखा गया कि इन जेटीबीएस द्वारा बेचे गये टिकटों का प्रतिशत विमुद्रीकरण अवधि के दौरान उनके द्वारा जमा किये गये नकद की तुलना में महत्वपूर्ण रूप से कमी थी जैसा कि निम्न तालिका में दर्शाया गया है।

तालिका 2.16 जेटीबीएस द्वारा जमा किये गये नकद के लिए टिकटों को बिक्री का प्रतिशत।					
जोनल रेलवे	विमुद्रीकरण से पहले		विमुद्रीकरण के बाद		
	07.11.2016	08.11.2016	09.11.2016	10.11.2016	11.11.2016
म.रे	93	89	15	24	42
पू.सी.रे	157	79	14	19	29
उ.प.रे	90	22	12	31	28
प.रे	91	25	13	32	44
पू.रे	105	85	20	26	45
उ.पू.रे	120	45	28	38	42

इस प्रकार जेटीबीएस द्वारा नकद जमा के लिए ऊपरी सीमा को निर्धारित करने के लिए बोर्ड से निर्दिष्ट निर्देशों/अनुदेशों की अनुपस्थिति में, जेटीबीएस ने अनुचित लाभ लिया और बैंक में उसी को जमा करने के बजाय विमुद्रीकरण विमुक्त में रेलवे के साथ नकद की बड़ी राशि को जमा किया। राजपत्रित अधिसूचना केन्द्र सरकार द्वारा 8 नवम्बर 2016 को जारी किया गया जिसमें रेलवे टिकट काउन्टरों पर रेलवे टिकट खरीदने के उद्देश्य से पुराने विमुद्रीकरण नोटों का इस्तेमाल स्वीकार किया गया था और जेटीबीएस द्वारा टिकटों की बिक्री को इसमें शामिल नहीं किया गया था।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (5 जनवरी 2018); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।



### 2.16 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (द.पू.म.रे): विलंब शुल्क की कम वसूली के कारण हानि

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार स्वीकार्य निःशुल्क समय निजी स्टील साईडिंग में वैगनों के विभिन्न प्रकारों के रकों की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए निर्धारित किये गये हैं। जिन्दल स्टील एण्ड पावर लिमिटेड के साथ अनुबंध को स्पष्ट रूप से निर्धारित किया गया है कि साईडिंग के लिए रेलवे बोर्ड निर्देशों में निहित लदान योजना पर टर्मिनल प्रोत्साहन कम इंजन से संबंधित अनुदेशों का पालन किया जाएगा। तथापि, एसईसीआर ने इस साईडिंग के लिए अधिक निःशुल्क समय को स्वीकार किया जिसके परिणामस्वरूप ₹ 10.56 करोड़ के विलंब शुल्क की कम उगाही हुई।

रेलवे बोर्ड ने 2005 के दर परिपत्र 74 दिनांक 19 दिसंबर 2005 द्वारा गुड्स शेड और साईडिंग में विभिन्न प्रकार के वैगनों के लोडिंग और अनलोडिंग के लिए निःशुल्क समय और छूटों (यदि कोई है) को स्पष्ट रूप से द्विविभाजित किया है।

अपने टर्मिनलों से मालभाड़ा ट्रेनों के सहज निकासी में ग्राहकों की सहायता और रोलिंग स्टॉक के उपयोग को सुधारने के लिए, रेलवे बोर्ड ने (मार्च 2006), पहली अप्रैल 2006<sup>114</sup> से प्रभावी टर्मिनल्स प्रोत्साहन कम इंजन लदान योजना (टीआईईएलएस) को आरंभ किया। योजना निर्धारित करती है कि सभी भावी साईडिंगों को ईओएल (इंजन पर लदान) अवधारण के साथ आना है, और किसी वित्तीय लाभ को स्वीकार किये बिना सभी भावी टर्मिनलों के लिए टीआईईएलएस के लिए लोडिंग अनलोडिंग लागू होगा। कार्यकारी टीआईईएलएस के साथ ब्लाक रकों के विभिन्न प्रकारों के लोडिंग/अनलोडिंग के लिए अनुमेय खाली समय इस प्रकार निर्धारित है।

तालिका 2.17 विभिन्न प्रकार के वैगनों के लिए स्वीकृत लोडिंग और अनलोडिंग समय।

वैगनो के प्रकार	लोडिंग (घन्टे)	अनलोडिंग (घन्टे)
ओपन रक (बीओएक्सएन आदि)	3:00	5:00
हुपर रक (बीओबीआर आदि)	3:00	2:00
ढके हुए रक (बीसीएन आदि)	6:00	6:00
टैंक रक (बीटीपीएन आदि)	5:00	5:00

<sup>114</sup> रेलवे बोर्ड के मालभाड़ा मार्केटिंग (एफएम) 2006 के परिपत्र सं.9 दिनांक 06.03.2006

एसईसीआर में, जिन्दल स्टील एण्ड पावर लिमिटेड (जेएसपीएल) की दो साइडिंगों हैं अर्थात् किरोडीमलनगर अर्थात् जेएसएलके साइडिंग और रेल एवं यूनीवर्सल बीम मील साइडिंग। 2005 के दर परिपत्र 74 के पैरा 2.4 के अनुसार स्टील प्लान्ट के लिए लागू सामान्य निःशुल्क समय वाली एक पुरानी साइडिंग जेएसएलके है। आरएण्डयूबीएम साइडिंग टीआईईएलएस के साथ नवम्बर 2007 में एसईसीआर प्रशासन द्वारा भरे रिक प्रहस्तन के लिए स्वतंत्र बुकिंग प्वाइन्ट के रूप में नई साइडिंग अधिसूचित है जिसमें विलंब शुल्क की परिकल्पना<sup>115</sup> के लिए यह भी उल्लेखित किया गया है कि, टीआईईएलएस में निर्धारित खाली समय लागू होगा। खाली समय की मंजूरी के रिकार्डों के नमूना जांच के दौरान इन साइडिंगों में विलंब शुल्क की निकासी में निम्नलिखित अनियमितताएं देखी गई थी।

(i) टीआईईएलएस/ईओएल अवधारणा के अन्तर्गत लोडिंग के लिए अनुमेय निःशुल्क समय के उल्लंघन में, रेल प्रशासन ने आरसी-74/2005 के पैरा 2.4 के अनुसार स्टील प्लान्टस के लिए लागू सामान्य निःशुल्क समय को स्वीकृत किया गया। नतीजतन, 17 घण्टे (12 घण्टे +5 घण्टे) के निःशुल्क समय (पांच घण्टे के ब्लॉक रिक अनुमति सहित) खुले वैगन रिकों की लोडिंग के लिए तीन घण्टों के स्थान पर अनुमत किया गया था और विलंब शुल्कों को तदनुसार उदग्रहित और वसूल किया गया था। इससे लेखापरीक्षा में आकलित जैसे कि आरएण्डयूबीएम साइडिंग में 1018 रिकों के संबंध में अप्रैल 2012 से मार्च 2017 के दौरान की अवधि के लिए ₹ 6.38 करोड़ रुपये विलंब शुल्क की कम उगाही हुई।

(ii) रेलवे बोर्ड ने आगे स्पष्ट<sup>116</sup> किया (मई 2015) कि फ्लैट रिक (बीआरएन/बीएफएन; कॉनकार्ड) की लोडिंग के लिए निःशुल्क समय ईओएल छः घण्टे के लिए अनुमेय होगा, तथापि, उक्त अनुदेशों का पालन नहीं किया गया और फ्लैट और कॉनकोर्ड रिकों की लोडिंग के लिए छः घण्टे के स्थान पर 17 घण्टे (पांच घण्टे के ब्लॉक रिक अनुमति सहित) निःशुल्क समय को अनुमत किया फलस्वरूप, लेखापरीक्षा के निर्धारित जैसे कि फ्लैट/ कॉनकोर्ड (बीआरएन+बीएफएन+बीओएसटी) रिकों के संबंध में विलंब शुल्क आरएण्डयूबीएम साइडिंग में 809 रिकों के संबंध में मई 2015 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 4.18 करोड़ कम संग्रहित किया गया था।

<sup>115</sup> सीसीएम/एसईसीआर/बीएसपी के परिपत्र सं.183 (जी)/2007 दिनांक 26.11.2007

<sup>116</sup> रेलवे बोर्ड का 2015 का दर परिपत्र सं.18 दिनांक 14.05.2015

मार्च 2016 में जब रेल प्रशासन के साथ मामला उठाया गया तो उन्होंने बताया (मई 2016) कि आरएण्डयूबीएम साईडिंग के विस्तार कार्यक्रम के अन्तर्गत मौजूदा प्लांट क्षेत्र में निर्मित और नवम्बर 2007 में अधिसूचित किया गया था। इस प्रकार आगे बताया गया था कि केवल नयी साईडिंग को ही ईओएल के अन्तर्गत लाया जा सकता था और मौजूदा साईडिंग टीआईईएलएस के लिए लागू होगी, केवल तब, जब साईडिंग टीआईईएलएस/ईओएल के अन्तर्गत विकल्प हो। टीआईईएलएस के अन्तर्गत कार्य के लिए आरएण्डयूबीएम हेतु कोई अलग से करार नहीं किया गया था।

तथापि, तथ्य रहता है कि नवनिर्मित आरएण्डयूबीएम साईडिंग के लिए जेएसपीएल एण्ड रेल प्रशासन के बीच एक अनुबंध को (नवम्बर 2007) निष्पादित किया गया था और अनुबंध का खण्ड 13 (सी) स्पष्ट रूप से निर्धारित करता है कि एफएम-09/2006 में निहित टीआईईएलएस के संबंध में अनुदेशों को साईडिंग के लिए पालन किया जाएगा।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के आदेशों का अननुपालन और आरएण्डयूबीएम साईडिंग में रैकों के लोडिंग के लिए अधिक निःशुल्क समय को अनुमेय करने के परिणामस्वरूप एसईसीआर द्वारा ₹ 10.56 करोड़<sup>117</sup> के विलंब शुल्क की कम उगाही हुई। आगे, साईडिंग से मालगाडियों के रोलिंग स्टॉक और सहज निकासी की उपयोगिता में सुधार के मूल उद्देश्य जिसके लिए टीआईईएलएस ईओएल खाली समय योजना को आरंभ किया गया था भी विफल हो गई थी।

मामले को रेलवे बोर्ड के नोटिस में लाया गया (21 सितंबर 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित था (28 फरवरी 2018)।

### 2.17 मध्य रेलवे (म.रे): टिकट बुकिंग स्टाफ और टिकट निरीक्षकों द्वारा नकदी के प्रेषण में कमियां

म.रे के विभिन्न डिवीजनों में स्वीकार किये गये डेबिटों का संचयन था क्योंकि रेल प्रशासन द्वारा स्वीकार किये गये डेबिटों की निकासी के लिए कोडल प्रावधानों को कार्यान्वित नहीं किया गया था। कर्मचारियों ने अनुचित नकद और पूर्ण में नकद का भुगतान नहीं किया। शेष राशि की वसूली की प्रणाली ने सुविधाजनक मासिक किशतों में, कर्मचारियों द्वारा नकद के कम प्रेषण की प्रथा की निरन्तरता को भी बढ़ावा दिया। रेल प्रशासन उन आदी चुककर्ता कर्मचारियों के प्रति अनुशासनात्मक कार्यवाही करने में विफल रहा। सभी जोनल रेलवे

<sup>117</sup> अप्रैल 2012 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 6.38 करोड़ और मई 2015 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 4.18 करोड़।

प्रशासनों को शीघ्र जेपीओ जारी करने की आवश्यकता है ताकि कर्मचारियों द्वारा नकद के प्रेषण की प्रणाली को व्यवस्थिति करने के लिए एक तंत्र स्थापित किया जाए और स्टेशन अर्जन करने के अनुचित मामलों को कम किया जाए रेलवे को चूककर्ताओं के प्रति कड़ी से कड़ी कार्रवाई करने की भी आवश्यकता है जो ऐसी प्रथाओं के प्रति एक प्रतिरोधी कार्य होगा। भारतीय रेल पर टिकट बुकिंग एवं टिकट चेकिंग स्टाफ की संख्या को संज्ञान में लेते हुए, अनुचित नकद का जोखिम तथा लगातार कम नकद जमा कराने की प्रथा कई गुना होगी।

भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खंड-II) के पैरा 2430 के अनुसार, कोई भी रेलवे कर्मचारी जो रेलवे के खाते पर धन प्राप्त करता है और धोखा देने के इरादे से, कैश बुक में इसकी प्रविष्टि छोड़ देता है अथवा अन्य निर्धारित रिकार्ड अथवा वे जो लोगों से अनधिकृत शुल्क इकट्ठा करता है, तो मुकदमा चलाने के लिए उत्तरदायी है यदि यह पाया जाता है कि धन वसूला गया धन प्रेषित नहीं किया गया है, गलती पर कर्मचारी के प्रति कठोर कार्रवाई की जाएगी।

स्वीकार किये गये डेबिट स्टेशन के प्रति उठाये गये डेबिटों और कर्मचारी द्वारा स्वीकार किया गया है जैसे कि उनसे देय है। स्टेशन के प्रति प्रत्येक डेबिट या अस्वीकार द्योतक किराया प्रभार लेने में त्रुटियों से उत्पन्न अथवा नकद अधिकारी द्वारा स्टेशन के प्रति प्रत्येक डेबिट अथवा अस्वीकरण अथवा मालभाड़ा संबंधित कर्मचारी द्वारा, नकद का कम प्रेषण, खराब सिक्के जिनके और अन्य कारणों से प्रदत्त है, कर्मचारी द्वारा देय है। नियम<sup>118</sup> में प्रावधान है कि संबंधित कर्मचारी द्वारा डेबिट स्वीकार किये जाने पर तत्काल जमा किया जाना चाहिए। भारी डेबिटों के मामलों में, डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक (डीसीएम) मासिक किशतों के रूप में वेतन बिलों से वसूलियों को अनुमत कर सकता है। नियम<sup>119</sup> यह भी प्रावधान करता है कि यदि स्वीकार्य डेबिटों को संबंधित कर्मचारियों द्वारा वेतन बिल की तैयारी की तिथि से पहले नकदी में ठीक नहीं किया जाता तो, स्टेशन मास्टर को डेबिटों के लिए कर्मचारियों से की जाने वाली वसूलियों का विवरण तैयार करना चाहिए और उसे प्रासंगिक बिल के साथ डिवीजन लेखा कार्यालय को भेजना चाहिए।

<sup>118</sup> भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खण्ड II) के पैरा 2720 और 2723

<sup>119</sup> भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खण्ड II) के पैरा 2721

स्टेशन लेखे के यात्रा संबंधी निरीक्षक (टीआईए) और ट्रेफिक निरीक्षण अनुभाग को जारी किये गये मौजूदा अनुदेशों<sup>120</sup> के अनुसार, कि टीआईए स्वयं बकाया स्वीकार्य डेबिटों को आगे बढ़ायें और देखें कि उन्होंने वेतन शीट के माध्यम से वसूली के लिए डीसीएम को सलाह देते हुए शीघ्रता से निपटान कर देनी चाहिए। आगामी कार्रवाई हेतु उस व्यक्ति का ब्यौरा जो निरन्तर कम प्रेषणों को करने का आदी है डीसीएम और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीपीएम) के नोटिस में लाना जाना चाहिए। वाणिज्यिक स्टाफ जिनके प्रति डेबिटों की पुनरावृत्ति को उठाया गया है और जहां डेबिट ज्यादा हैं वहां ऐसी नकदी के गबन को रोकने के लिए नकदी को संभालने में शामिल पदों की निरन्तरता को समान्यतः स्वीकार<sup>121</sup> नहीं किया जाना चाहिए।

मध्य रेलवे में टिकट चैकिंग स्टाफ और टिकट बुकिंग स्टाफ द्वारा स्वीकार किये गये डेबिटों की निकासी की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित अनियमितताओं का पता चला है:

#### **टिकट बुकिंग स्टाफ के स्वीकार्य डेबिट।**

मध्य रेलवे के विभिन्न डिवीजनों में, मार्च 2017 की समाप्ति पर ₹ 56.27 लाख<sup>122</sup> का स्वीकार्य डेबिटों का शेष बकाया था। यद्यपि, म.रे प्रशासन द्वारा अर्द्धवार्षिक समीक्षाओं को किया गया था और परिणामों का रेलवे बोर्ड को सूचित किया गया था, किन्तु कोडल प्रावधानों के अनुसार पुरानी बकाया राशियों की वसूली करने हेतु ना तो वाणिज्यिक और ना ही ट्रेफिक लेखा विभाग द्वारा मजबूत प्रयासों को आवश्यक रूप से आरंभ किया। मुंबई डिवीजन में, यह देखा गया था कि

- अप्रैल 2014 और दिसम्बर 2016 के दौरान आठ बुकिंग लिपिक नकद का कम प्रेषण कर रहे थे किन्तु रेल प्रशासन उनके प्रति अनुशासनिक कार्रवाई करने में विफल रहा। नकद प्रहस्तन करने वाले पद पर कर्मचारियों को बने रहने का अननुमत करने वाला प्रावधान भी अनुपालन नहीं किया जा रहा था।

<sup>120</sup>वित्तीय सलहाकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एण्ड सीएओ) द्वारा जारी मध्य रेलवे को अनुदेशों की मैनुअल के पैरा 226(3) और 924(2)

<sup>121</sup>भारतीय रेलवे का ट्रेफिक (वाणिज्यिक) विभाग के लिए पैरा 1002 (iii और ii)

<sup>122</sup>मुंबई डिवीजन (₹ 20.59 लाख), पूणे डिवीजन (₹ 6.63 लाख), भुसावल डिवीजन (₹ 25.09 लाख), नागपूर डिवीजन (₹ 3.50 लाख), सोलापुर डिवीजन (₹ 0.47 लाख)

- 14 बुकिंग क्लर्कों से स्वीकार्य डेबिटों के ₹ 3.50 लाख की राशि को लंबी उपस्थिति, स्थानान्तरण और टीआईए क्रेडिट प्रतीक्षित आदि जैसे कारणों से वसूल नहीं किया गया था।

अन्य छः मामलों में (मुंबई, पुणे और भुवनेश्वर डिवीजन) को 9 माह से 33 माह की विचारणीय अवधि के लिए स्वीकार्य डेबिट बकाया थे।

#### **टिकट चैकिंग स्टाफ का स्वीकार्य डेबिट**

- भुसावल में, 29 दिसम्बर 2013 से 01 अक्टूबर 2014 के दौरान एक टीटीई (श्री एस.एस वानले) द्वारा यात्रियों से अधिभार किराया टिकटों (ईएफओ) को जारी कर ₹ 24.72 लाख की नकद राशि संग्रहित किया गया जिसे प्रेषित नहीं किया गया था। इन ईएफटी पुस्तकों को टीटीई की विवरणियों के संबंध में भी प्रस्तुत नहीं किया गया था। उक्त टीटीई ने रेलवे के साथ नकद जमा करने के साक्ष्यों में नकली धन रसीद संख्याओं को उद्धृत की थी और अन्तिम उपयोग की गई ईएफटी की दूसरी तरफ पर भुसावल बुकिंग कार्यालय की डाक टिकट भी चिपकाई गई थी। श्री एस.एस वानले/टीटीई के प्रति ₹ 24.72 लाख के डेबिटों को बताया गया था (नवम्बर 2014) और फरवरी 2016 से ₹ 10,000 प्रतिमाह पर वसूली की जा रही थी। दिसम्बर 2017 की समाप्ति पर वसूली के लिए कुल ₹ 21.92 लाख बकाया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि उक्त टीटीई (श्री वानले) द्वारा नकदी की अनुचित/अप्रेषित अनियमितताओं को 2012-13 से 2014-15 की अवधि के लिए नौ टीआईए रिपोर्टों में से किसी में भी नहीं बताया गया जो ट्रैफिक के लेखा विभाग द्वारा कमजोर आन्तरिक जांच को दर्शाता है।
- मुंबई डिवीजन में, डीसीटीआई/मुंबई के रिकार्डों की समीक्षा से पता चलता है कि (मार्च 2017) टिकट चैकिंग स्टाफ रेलवे नकदी को कम प्रेषित करने का आदी था ₹ 11.32 लाख के डेबिटों को चूक करने वाले कर्मचारियों के प्रति बताया गया था। इस प्रकार, रेलवे के राजस्व/नकद को चूककर्ता कर्मचारियों द्वारा रोके रखा गया था और उनके द्वारा व्यक्तिगत उपयोग के लिए लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर, रेल प्रशासन ने बताया (जून 2016) कि 14 कर्मचारियों से ₹ 10.80 लाख वसूल किया गया था और केवल ₹ 0.52 लाख दो कर्मचारियों से बकाया था।

### **सेवानिवृत्त/मृत/स्थानान्तरित/लंबी अनुपस्थिति कर्मचारियों से बकाया**

लेखापरीक्षा ने पाया कि रेलवे ने मुंबई डिवीजन के 31 टिकट बुकिंग स्टाफ के संबंध में जिन्हें या तो सेवानिवृत्त, मृत स्थानान्तरित अथवा सेवा से मुक्त कर दिया गया था, से दिसंबर 2016 तक ₹ 7.16 लाख के बकाया प्रदतराशि को वसूल नहीं किया गया था। डीसीटीआई/सीएसटीएम के टिकट चैकिंग कर्मचारियों से जो या तो सेवानिवृत्त, स्थानान्तरित, मृत हो गये थे अथवा लंबी अनुपस्थिति पर थे उन पर वसूली के लिए ₹ 2.51 लाख की राशि बकाया थी।

### **इएफटी पुस्तकों को जारी करना और टीटीई के द्वारा वापसी**

रेलवे मैनुअल में धन मूल्य पुस्तकों (खाली कागज टिकट बुक)/ ईएफटी पुस्तकों की स्टॉक पुस्तकों के अनुरक्षण के लिए विस्तृत प्रक्रिया निर्धारित<sup>123</sup> है। रेलवे बोर्ड का 2012 का वाणिज्यिक परिपत्र सं. 53, बुकिंग कार्यालय में टिकट कलेक्टर (टीसी) और टीटीई द्वारा जमा की गई अर्जनों के लिए प्रक्रियाओं को बताता है। नकद प्राप्त करते हुए स्टेशन कर्मचारियों द्वारा और संबंधित मुख्य टिकट निरीक्षक (सीटीआई) द्वारा ट्रेफिक लेखा कार्यालय को इसके प्रस्तुतीकरण के लिए टीटीई द्वारा अतिरिक्त किराया रेलवे को धन रशीद जारी करना। स्टेशनों पर अनुरक्षित लेखाओं के आरंभिक रिकॉर्ड (नामत: अधिक्य किराया रसीद आदि) और निरीक्षणों की अवधि, स्टेशन स्टाफ नामतः टीटीई और टीसी द्वारा ईएफटी के विभिन्न रिटर्नों की उपयोगिता और तैयारी के लिए अपनाई गई प्रक्रिया तथा ईएफटी पुस्तिका के खो जाने के मामले में टीआईए द्वारा जांच की जानी चाहिए।<sup>124</sup>

लेखापरीक्षा के दौरान ईएफटी पुस्तिकाओं के विलंबित वापसी/वापस न करना, ईएफटी रिटर्न जमा करने में विलंब, टीसी/टीई/टीटीई द्वारा ईएफटी पुस्तिकाओं के खो जाने के मामले पाए गये जिनका सार निम्नानुसार है:

#### **i. प्रयुक्त ईएफटी पुस्तिकाओं की वापसी में विलंब/वापस न किया जाना**

वर्तमान निर्देशों के अनुसार, नई पुस्तिका की मांग करने से पूर्व पुस्तिका के सभी पृष्ठ भर जाने के तुरंत बाद टीसी/टीई/टीटीई द्वारा प्रयुक्त ईएफटी पुस्तिका तुरंत वापस की जानी चाहिए। यह पाया गया कि:

<sup>123</sup>भारतीय रेलवे वाणिज्यिक मैनुअल (खण्ड-II) के पैरा 228 (ख) पैरा 554 और पैरा 728

<sup>124</sup>लेखा विभाग (खंड II) के लिए भारतीय रेल कोड के पैरा 3301, 3302 तथा 3307, भारतीय रेल वाणिज्यिक मैनुअल (खंड I) के अध्याय 2,5,7,13 तथा पैरा 228 (बी), 554 तथा 728, 2012 का रेल बोर्ड वाणिज्यिक परिपत्र सं. 53 तथा वाणिज्यिक परिपत्र सं. 8/2007।

- छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल्स (सीएसटीएम) में, जनवरी 2016 से जनवरी 2017 की अवधि के दौरान 32 मामलों में, टीसी/टीई/टीटीई को जारी ईएफटी पुस्तिकाओं की वापसी में दो से 182 दिनों का विलंब पाया गया।
- भुसावल में, प्रयुक्त 150 पुस्तिकाओं में से (जनवरी 2016 से मार्च 2017 की अवधि से संबंधित) प्रयुक्त ईएफटी पुस्तिकाओं की वापसी के 97 मामलों में विलंब हुआ था। यह विलंब सात और 144 दिनों का था।
- दो मामलों में, स्टाफ (एक टीटीई और एक हेड टीटीई) को जारी (13.07.2012 तथा 02.04.2013 पर) दो ईएफटी पुस्तिकाएं उनके द्वारा वापिस नहीं की गईं उनके द्वारा एकत्रित ₹ 0.50 लाख की राशि भी बकाया है। टीटीई अक्टूबर 2012 से अनुपस्थित है।

### ii. **ईएफटी रिटर्न जमा करने में विलंब**

अप्रैल 2016 से मार्च 2017 के दौरान, डीसीटीआई/भुसावल के 11 कर्मचारियों ने ईएण्डटी रिटर्न समय से जमा नहीं कराई। यह विलंब 17 से 31 दिनों से बीच था।

### iii. **ईएफटी पुस्तिकाओं का खो जाना**

सात मामलों में, मार्च 2017 तक टीटीई को जारी ईएफटी पुस्तिकाएं उनके द्वारा वापिस नहीं की गईं तथा इस अनाप्रेषण के कारण ₹ 2.02 लाख के रेल रोकड़ की हानि सूचित की गई।

### iv. **संयुक्त प्रक्रियागत आदेश जारी करना**

रेलवे बोर्ड ने 2012 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 53 दिनांक 11.9.2012 में यात्रा टिकट जांचकर्ता (टीटीई) रोकड़ के प्रेषण के लिए विस्तृत दिशा निर्देश जारी किए रेल बोर्ड के निदेशों के अनुसार (सितंबर 2012), जिस स्टेशन पर ड्यूटी समाप्त होती है वहां टीटीई को तुरंत जारी ईएफटी के माध्यम से वसूल की गई राशि जमा करनी चाहिए। बुकिंग क्लर्क, टीटीई से रोकड़ प्राप्त करने के बाद, प्रेषण का ब्रेक-अप पूर्ण रूप से फीड करने के बाद अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस) धन रसीद जनरेट करेगा। टीटीई को प्रयुक्त ईएफटी के अंतिम रिकॉर्ड पृष्ठ की पिछली तरफ अपने स्पष्ट हस्ताक्षर/स्टैम्प के नीचे यूटीएस धन रसीद संख्या और दिनांक लिखनी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने सेंट्रल फॉर रेलवे इंफॉर्मेशन सिस्टम (क्रिस) को अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली में अनिवार्य रूप से भविष्य निधि (पीएफ) संख्या की फील्ड शामिल करने



के लिए आवश्यक प्रावधान करने के निर्देश दिए ताकि यूटीएस से धन रसीदें भी पीएफ संख्या के साथ जारी हो सकें। समान जोन या अन्य जोनल रेलवे के अंतर्गत विभिन्न स्टेशनों पर किये गये टीटीई वार प्रेषण दर्शाते हुए क्रिस द्वारा एक रिपोर्ट (दैनिक/आवधिक/मासिक आधार पर) डिजाईन की जानी थी। यह कार्य टीटीई द्वारा जमा किए जाने वाले रिटर्न के मिलान को आसान बनाने के लिए किया जाना था। जोन वार तथा टीटीई मुख्यालय वार रिपोर्ट सभी जोनल रेलवे के लिए जनरेट की जानी थी। यह रिपोर्ट अन्य रेलवे के लिए देय आय के मिलान, जांच और अनुवर्ती अंतरण के लिए महत्वपूर्ण थी। इस सॉफ्टवेयर बदलाव की प्रभावी तिथि की जानकारी उपरोक्त संशोधित योजना के कार्यान्वयन के लिए रेल बोर्ड को सूचित करते हुए जोनल रेलवे को दी जानी थी। रेल बोर्ड ने मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधकों (सीसीएम) तथा सभी जोनल रेलवे के एफए एंड सीएओ से को उपरोक्त वर्णित सभी आयामों को शामिल करते हुए विस्तृत जेपीओ जारी करने के तथा सुधारित प्रक्रिया के सुचारु कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के निर्देश दिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि केंद्रीय रेल प्रशासन (23 जनवरी 2018) द्वारा उपरोक्त पंक्तियों पर जेपीओ जारी नहीं किया। अन्य जोनल रेलवे में जेपीओ के जारी के स्टेटस की समीक्षा से पता चला कि नौ जोनल रेलवे (उ.म.रे,पू.रे, उ.पू.सी.रे, उ.रे, द.प.रे, द.पू.रे, द.पू.म.रे, प.म.रे, तथा प.रे) ने जेपीओ जारी नहीं किए थे। केवल उ.प.रे तथा पू.म.रे ने रेलवे बोर्ड के दिनांक 11 सितंबर 2012 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुपालन में जेपीओ जारी किये। तीन जोनल रेलवे (द.रे, द.म.रे, तथा पू.त.रे) में, रेलवे बोर्ड वाणिज्यिक के 2012 के परिपत्र सं. 53 के आधार रेल प्रशासन द्वारा जारी वाणिज्यिक परिपत्र आईईबिड में कोई जेपीओ आवश्यक नहीं था। पू.रे प्रशासन द्वारा जारी जेपीओ का स्टेटस लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराया गया। लेखापरीक्षा ने पाया कि द.रे में, वाणिज्यिक परिपत्र डेबिट पर आधारित निर्देशों का पालन किया जाता है। तथापि, टीटीईवार/स्थान वार/ जोन वार प्रेषण पर रिपोर्ट जनरेट करने के लिए यूटीएस में कोई प्रावधान नहीं है और ऑटोमेटिक प्रणाली जेनरेटेड मिलान भी नहीं हो सकता था।

इस प्रकार, म.रे. की विभिन्न डिविजनों में जमा डेबिट एकत्रिकरण हो रहा था, क्योंकि रेल प्रशासक द्वारा जमा डेबिट के क्लिरेंस के लिए कोडल प्रावधानों को कार्यान्वित नहीं किया जा रहा था। बकाया राशि की वसूली की प्रणाली, आसान मासिक किश्तों में, स्टाफ द्वारा रोकड़ के अल्प प्रेषण की कार्य प्रणाली को प्रोत्साहन दिया। रेल प्रशासन आदतन गलती करने वाले कर्मचारियों के विरुद्ध

अनुशासनात्मक कार्रवाई करने में असफल रहा। लेखापरीक्षा आपत्तियां एक क्षेत्रीय रेलवे (मध्य रेलवे) में नमूना जांच के परिणाम हैं। भारतीय रेलवे में टिकट बुकिंग एवं टिकट जांच स्टाफ की संख्या को देखते हुए दुर्विनियोजन और नकद के कम प्रेषण की चालू पद्धति के कई रूप होंगे सभी रेल प्रशासनों को स्टाफ द्वारा रोकड़ के प्रेषण की प्रणाली को सरल बनाने के लिए तंत्र को व्यवस्थित करने की आवश्यकता है जिससे जेपीओ शीघ्रता से जारी किये जा सके तथा स्टेशन आय को असमायोजन के मामलों में कमी आई। रेल प्रशासन को ऐसी कार्य प्रणाली के निवारण के लिए गलती करने वालों पर कड़ी कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

यह मामला रेल बोर्ड के ध्यान में लाया गया (02 फरवरी 2017); उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)।