अध्याय 3
अभियांत्रिकी

रेलवे बोर्ड मे सदस्य अभियांत्रिकी, भारतीय रेल की सभी स्थायी परिसंपत्तियों जैसे ट्रैक, पुल, भवन, रोड, जल आपूर्ति के अनुरक्षण तथा परिसंपत्तियों जैसे कि नई लाईनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण तथा अन्य विस्तारण और विकास कार्य के निर्माण के लिऐ जिम्मेदार हैं। अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजिनीयरिंग), अतिरिक्त सदस्य (निर्माण) तथा सलाहकार (भूमि तथा सुविधाएं) उनकी सहायता करते है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) अभियांत्रिकी विभाग के अध्यक्ष अध्यक्ष होते हैं। ट्रैक, पुल, नियोजन, ट्रैक मशीन, सामान्य मामले आदि के विभिन्न मुख्य अभियंता पीसीईं की सहायता करते हैं। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक जोनल रेलवे में निर्माण संस्था होती है, जिसके अध्यक्ष मुख्य प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण होते हैं, जो क्षेत्रीय रेलवे में सर्वेक्षण कार्यों सहित प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए जिम्मेदार होते हैं और विभिन्न मुख्य अभियंता (निर्माण) उनकी सहायता करते हैं।

वर्ष 2016-17 के दौरान भारतीय रेल द्वारा परिसंपत्तियों (स्थाई मार्ग और निर्माण, पुल, सुरंग, रोड, साफ-सफाई, तथा जलापूर्ति आदि संयंत्र और उपस्कर सहित) के सुधार कार्य और अनुरक्षण पर कुल व्यय ₹ 13016.62 करोड़[125] था। भारतीय रेल ने नई परिसंपत्तियों जैसे कि नई लाईन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, ट्रैफिक सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीकरण कार्य, पुल निर्माण कार्य लेवल क्रॉसिंग, तथा यात्री सुविधा कार्य के निर्माण पर भी ₹ 41679.07 करोड़[126] व्यय किया। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदा की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त, रेलवे की निर्माण संस्था सहित अभियांत्रिकी विभाग के 1280 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई।

इस अध्याय में ठेकेदारों को अनुचित लाभ देने, नई लाईन, गेज परिवर्तन और आरओबी निर्माण में पूंजी अवरूद्ध होना, लाईसेंस शुल्क की कम वूसली, आदि से संबंधित छः एकल पैराग्राफ शामिल है।

---

[125] अनुदान सं. 4- 2016-17 के लिए स्थाई मार्ग और निर्माण के सुधार और अनुरक्षण तथा अनुदान सं. 07 का उप-शीर्ष सं. 200- संयंत्र और उपस्कर के सुधार और अनुरक्षण।

[126] अनुदान सं. 16 का संबंधित योजना शीर्ष

3.1 उत्तर रेलवे (उ.रे.): वित्तीय क्षमता और योग्यता पर रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उल्लंघन करते हुऐ फर्म को ठेका देने में अनुचित लाभ

एक फर्म को रेलवे बोर्ड के निर्देशों और कोडल प्रावधानों के बावजूद उसकी वित्तीय क्षमता और योग्यता की जांच किऐ बिना उत्तर रेल निर्माण संगठन द्वारा ठेका प्रदान किया गया। रेलवे ने फर्म को शास्ति के बिना विस्तारण प्रदान किया। दोनों कार्यों में ठेकेदार का कार्य 'संतोषजनक' दिखाया गया और विस्तारण प्रदान करते समय विलंब के लिए उसे दोषी नहीं ठहराया गया। इससे मेरठ और मुज्जफरनगर के बीच डबलिंग कार्य पर विपरीत प्रभाव पड़ा और खंड में माल भाड़ा तथा यात्री ट्रैफिक के आवागमन के लिए लाईन क्षमता के वर्धन की प्रत्याशित लाभ प्राप्त नहीं हो सकी।

नियमावली[127] के अनुसार, कोई भी कार्य या आपूर्ति करने के लिए उस ठेकेदार को नहीं सौंपी जा सकती जिसकी क्षमता और वित्तीय स्थिति की जांच नहीं की गई हो और संतुष्टिजनक नहीं पाई गई हो। रेलवे बोर्ड ने नई लाईनों, डबलिंग और यार्ड रिमॉडलिंग आदि की महत्वपूर्ण परियोजनाओं के अर्थवर्क ठेकेदारों की विफलता के विभिन्न उदाहरणों और ठेकेदारों की ओर से ऐसी विफलताओं के जोखिम से बचने और कार्य पूरा करने में होने वाले विलंब को ध्यान में रखते हुऐ भारतीय रेल के सभी महाप्रबंधकों को अर्थवर्क ठेकों के लिऐं संविदा निर्धारित करते हुऐ विशेष ध्यान देने के निदेश (दिसंबर 1968)[128] जारी किऐ हैं।

जोनल रेलवे के साथ कार्य समीक्षा बैठकों (नवबंर 2003) के दौरान रेलवे बोर्ड ने यह पाया कि संविदा समितियां (टीसी) अक्तूबर 2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा एक बार न्यूनतम अहर्ता मानदंड[129] पूरा करने के पश्चात संविदाकार की वित्तीय क्षमता और दक्षता की जांच नहीं कर रही थी।

(i) राजस्व/बैंकर शोध क्षमता प्रमाणपत्र (कार्य के विज्ञापित निविदा मूल्य का 40 प्रतिशत)

(ii) पिछले तीन वित्त वर्षों के कार्य के विज्ञापित निविदा मूल्य के न्यूनतम 35 प्रतिशत मूल्य के बराबर कम से कम एक समान कार्य पूरा किया हो (वर्तमान वर्ष और तीन पिछले वित्त वर्ष); एवं

[127] अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1215
[128] रेलवे बोर्ड पत्र सं.67/डब्ल्यू 5/आरपी 2/5 दिनांक 4-12-2968
[129] रेलवे बोर्ड पत्र सं. 94/सीईआई/सीटी/4 दिनांक 17-10-2002

(iii) पिछले तीन वर्षों के दौरान कार्य के विज्ञापित निविदा मूल्य की 150 प्रतिशत संविदा राशि प्राप्त की हो।

रेलवे बोर्ड ने, इसलिए, यह स्पष्ट करते हुऐ पुन: निदेश जारी किऐ (नवबंर 2003) कि टी.सी. के महत्वपूर्ण कार्य भावी निविदाकार की वित्तीय क्षमता और दक्षता साथ-साथ हाथों में लिऐ हुऐ कार्य के बोझ की जांच करना है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि निविदाकार नये कार्य का भार उठा सकता है, और उसे सफलतापूर्वक पूर्ण भी कर सकता है, यदि उसे कार्य प्रदान किया जाऐ।

रेलवे बोर्ड, ने नवंबर 2013 में ठेके की सामान्य शर्तों के खंड 10 में संशोधन किया। इस खंड के अनुसार, निविदाकार तभी अर्हक होगा जब, उसने पिछले तीन वित्तीय वर्षों और वर्तमान वित्तीय वर्ष में विज्ञापित निविदा मूल्य की कुल निविदा राशि की न्यूनतम 150 प्रतिशत राशि प्राप्त की हो। निविदाकार के द्वारा नियोक्ता/ग्राहक से प्रमाणिक/सांक्ष्याकित प्रमाणपत्र, चार्टर्ड अकाऊटेंट द्वारा प्रमाणित लेखापरीक्षित तुलनपत्र भी प्रस्तुत किया जायेगा।

अगस्त 2013 में रेलवे बोर्ड द्वारा मेरठ और मुज्जफरनगर के बीच 55 कि.मी. के डबलिंग कार्य की स्वीकृति प्रदान की गई। बेहतर गुणवत्ता नियंत्रण और उचित मॉनीटरिंग/पर्यवेक्षण के लिए कार्यकारी ऐजेंसी अर्थात उत्तर रेलवे निर्माण संगठन द्वारा डबलिंग कार्य दो जोन नामत: जोन I और जोन II में बांट दिया गया। अर्थवर्क, कटिंग में पुश्ता में भराव तथा अन्य सहायक कार्यों के लिए दोनों जोन के लिए दो पैकेट प्रणाली के अंतर्गत निविदा आमंत्रित (सितंबर 2013) की गई थी। दोनों कार्यों के लिए मै. डाइनेस्टी प्रमोटर प्रा. लिमि. फरीदाबाद, निम्नतम निविदाकार थे। जैसा कि टीसी द्वारा संस्तुति की गई थी, जून 2014 और मई 2014 में क्रमश: ₹ 23.42 करोड़ तथा ₹ 26.21 करोड़ की लागत पर जोन I और जोन II का ठेका प्रदान किया गया। दोनों मामलों में 18 महीनों में कार्य पूर्ण करने की तिथि के साथ स्वीकार पत्र (एलओए) क्रमश: जून 2014 तथा मई 2014 में जारी किऐ गऐ।

उपरोक्त कार्यों में प्रदत्त निविदा और ठेकों के अंतिमीकरण की समीक्षा से निम्नलिखित तथ्य उदघाटित हुऐ:

1. फर्म मै. डाइनेस्टी प्रमोटर प्रा. लिमि. ने दोनों निविदाओं में संयंत्र और मशीनरी/संसाधन उपलब्ध और भुगतान की प्राप्ति के साक्ष्य के साख के लिए दस्तावेजों का समान सेट जमा कराया।

2. जोन I और जोन II के लिए निविदा की विज्ञापित लागत क्रमश: ₹ 25.39 करोड़ और ₹ 29.06 करोड़ थी। इस प्रकार, न्यूनतम अर्हक मानदंड के अनुसार, पिछले तीन वित्तीय वर्षों और वर्तमान वित्त वर्ष के दौरान फर्म द्वारा क्रमश: ₹ 38.09 करोड़ और ₹ 43.60 करोड़ प्राप्त किऐ जाने चाहिए थे।

3. जोन I के निविदा दस्तावेजों में, फर्म ने यह बताया कि उनके द्वारा ₹ 38.66 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया गया है। जबकि, जोन II के दस्तावेजों में फर्म ने बताया कि, उसी अवधि के दौरान उनके द्वारा ₹ 51.49 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया गया। जोन II के प्राप्त किऐ गऐ ₹ 51.49 करोड़ के भुगतान के दावे के विवरण की संवीक्षा से पता चला कि ठेकेदार द्वारा जोन I के लिए दर्शाये गऐ ₹ 38.66 करोड़ इसमें सम्मिलित था। इस प्रकार, पिछले तीन वित्त वर्षों और वर्तमान वित्त वर्ष के दौरान फर्म ने ₹ 51.49 करोड़ का कुल भुगतान प्राप्त किया, जिसमें से ₹ 38.66 करोड़ फर्म द्वारा दोनों संविदाओं के प्रति प्राप्त राशि के रूप में दर्शाया गया।

4. निविदा समिति ने मै. डाइनेस्टी प्रमोटर प्रा.लि. को स्वीकार प्रस्ताव की संस्तुति की, जिसे सक्षम प्राधिकारी (मुख्य प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण) द्वारा स्वीकार कर लिया गया। परिणामस्वरूप, ₹ 49.63 करोड़ के श्रम मूल्य के दो ठेके एक ही फर्म को प्रदान किऐ गऐ जिसमें उसी अवधि के दौरान एक बोलीदाता से विज्ञापित लागत (₹ 54.46 करोड़ का 150 प्रतिशत अर्थात ₹ 81.68 करोड़) के 150 प्रतिशत से कम के भुगतान न प्राप्त किऐ जाने के वित्तीय मानदंड के प्रति पिछले तीन वित्त वर्षों और वर्तमान वित्त वर्ष की निर्धारित अर्हक अवधि, (2010-11 से 2012-13 तथा वर्तमान वर्ष 2013-14) के दौरान ₹ 51.49 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया था।

5. इस तथ्य के बावजूद भी निम्न उल्लंघन किये गये:
   - दोनों संविदाओं के लिए टीसी सदस्य और संविदा स्वीकार्य प्राधिकारी एक ही थे।
   - दोनों संविदाओं के लिए आरंभ तिथि समान अर्थात 29 अक्टूबर 2013 थी, तथा
   - टीसी बैठक उसी अवधि के दौरान आयोजित हुई।

6. वित्त वर्ष 2009-10 में फर्म ने ₹ 1.18 करोड़ का भुगतान प्राप्त किया था। फर्म 16ए के अनुसार, यह भुगतान 2009-10 से संबंधित था। फर्म ने, तथापि,

यह राशि प्रमाणपत्र जारी होने के तिथि (21 सितंबर 2010) के आधार पर 2010-11 में प्राप्ति के रूप में लेखांकित की। टीसी ने भी यह राशि 2010-11 की अवधि के लिये लेखांकित की। यदि इस राशि पर टीसी द्वारा विचार नहीं किया गया होता, तो फर्म मै. डाईनेस्टी प्रमोटर प्रा. लि. जोन I हेतु अयोग्य करार दी जाती क्योंकि उसके द्वारा प्राप्त की गई भुगतान राशि ₹ 38.09 करोड़ (पिछले तीन वित्त वर्षों में ₹ 25.39 करोड़ के विज्ञापित निविदा मूल्य के 150 प्रतिशत के भुगतान प्राप्त करने के न्यूनतम अर्हक मानदंड पर आधारित) के सीमांकित निर्धारित मानदंड के प्रति घटकर ₹ 37.48 करोड़ (₹ 38.66 करोड़- ₹ 1.18 करोड़) रह जाती

7. उन्नत गुणवत्ता नियंत्रण और उचित मॉनीटरिंग/पर्यवेक्षण के लिऐ कार्य को दो भागों में बांटने के पश्चात, दोनों कार्य एक ही ठेकेदार को प्रदान किऐ किऐ गऐ, जिससे यह निर्णय लेने का उद्देश्य विफल हो गया।

उपरोक्त से, यह प्रमाणित होता है कि टीसी ने फर्म को तीन जगहों पर अनुचित लाभ प्रदान किया नामत:

(i) एक साथ दोनों निविदाओं में भुगतान की प्राप्ति के समान साक्ष्य अनुमत किऐ।

(ii) संविदा दस्तावेजों में निर्धारित अर्हक अवधि से आगे फर्म द्वारा प्राप्त ₹ 1.18 करोड़ के भुगतान पर विचार किया; तथा

(iii) रेलवे बोर्ड के निदेशों का उल्लंघन करते हुए एक फर्म की वित्तीय क्षमता और दक्षता से आगे बढ़कर दोनों कार्य प्रदान किऐ।

अपने उत्तर में, उ.रे 'प्रशासन' ने बताया (नवंबर 2015) कि (क) ₹ 1.18 करोड़ की भुगतान की तिथि (अर्थात 21.09.2010) अर्हक अवधि (2010-11) में आती है; (ख) बोलीदाता की उपलब्ध बोली क्षमता का निर्धारण करने के लिए न कोई व्यवस्था थी और न ही कोई फॉर्मूला, और (ग) एक नवीन बोली क्षमता खंड अब लागू कर दिया गया है।

लेखापरीक्षा ने, तथापि, यह पाया कि वित्त वर्ष 2009-10 के लिए जारी तिथि 21 सितंबर 2010, जैसी कि फॉर्म 16 ए में दर्शायी गई, थी। साथ ही, कार्यकारी अभियंता, परिवहन तथा महामार्ग मंत्रालय, चंडीगढ़ द्वारा जारी प्रमाणपत्र फॉर्म 16ए के आधार पर ही जारी किऐ गऐ थे। रेलवे बोर्ड ने टीसी द्वारा निविदाकार की वित्तीय क्षमता और दक्षता की जांच के लिए बारम्बार जोर भी दिया। इस

प्रकार, निविदा शर्तों में बोली क्षमता खंड को शामिल न करके फर्म के हाथ में पहले के कार्यभार का आकलन न करना एक चूक थि और रेलवे बोर्ड के निदेशों का उल्लंघन था।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि कार्य प्रगति खराब थी। फरवरी 2016 तथा अक्टूबर 2015 तक जोन I तथा जोन II की वित्तीय प्रगति क्रमश: 49.12 प्रतिशत और 17.18 प्रतिशत थी, जबकि कार्य पूर्णता तिथि क्रमश: 19 दिसंबर 2015 तथा 25 नवंबर 2015 थी। उ.रे. प्रशासन ने बिना शास्ति के विस्तारण प्रदान करके फर्म को सहायता दी। दोनों कार्यों में ठेकेदार का प्रदर्शन 'संतोषजनक' दर्शाया गया और विस्तारण प्रदान करते समय ठेकेदार विलम्ब के लिए को जिम्मेदार भी नहीं ठहराया गया। दोनों ठेके पहले ही समाप्त कर दिये गये और मार्च 2017 और अप्रैल 2017 में फर्म को क्रमश: ₹ 14.87 करोड़ जोन I तथा ₹ 13.33 करोड़ जोन II के लिए अंतिम भुगतान किया गया। शेष कार्य के लिए कोई नया ठेका प्रदान नहीं किया गया। (जुलाई 2017)

इस प्रकार, एक फर्म को बिना उसकी वित्तीय क्षमता और दक्षता की जांच किए ठेके प्रदान करने का टीसी का निर्णय दर्शाता है कि फर्म को अनुचित लाभ प्रदान किया गया है। इस मामले में निविदा प्रसंस्करण के लिये केवल रेलवे बोर्ड के निर्देशों की ही अनदेखी नहीं कि, बल्कि इससे कार्य की प्रगति पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। माल और यात्री ट्रैफिक के बढ़ते आवागमन के लिए लाईन क्षमता के वर्धन के अभिप्रेत लाभ प्राप्त नहीं किऐ जा सके।

मामला 3 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था। अपने उत्तर में रेल मंत्रालय ने बताया (23 फरबरी 2018) कि दो निविदाओं जिसमें एक ही निविदादाता निम्नतम था, के संयुक्त मूल्य पर निम्नतम निविदादाता की वित्तिय क्षमता और योग्यता के निर्धारण हेतु निविदा नोटिस में कोई प्रावधान/शर्तें नहीं थी। इसके अतिरिक्त विगत में किये गये कार्य और हस्तगत कार्य के आधार पर निम्नतम निविदादाता की बोली क्षमता के निर्धारण हेतु निविदा प्रलेख में कोई फार्मूला नहीं दिया गया था। तथापि, अक्टूबर 2015 से फार्मूला के साथ एक नई बोली क्षमता शर्त निविदादाता की अवशिष्ट क्षमता के निर्धारण हेतु शुरू की गई है। इस शर्त के अनुसार, यदि उपलब्ध बोली क्षमता वर्तमान कार्य के अनुमानित लागत के बराबर अथवा अधिक है तो निविदादाता को विधमान वचंबद्धत्ता और चालू कार्यों के व्यौरे प्रस्तुत करना होता है। मंत्रालय ने आगे बताया कि ठेकेदार ने 21 सितम्बर 2010 अर्थात, वित्त वर्ष 2010-11

जो पात्रता अवधि अर्थात 1 अप्रैल 2010 से 29 अक्टूबर 2013 में पडता है, ₹ 1.18 करोड का भुगतान प्राप्त किया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यधपि उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने निम्नतम निविदादाता की बोली क्षमता के निर्धारण हेतु एक नयी बोली क्षमता शर्त एवं फर्मुला शुरू किया है, निविदादाता की वितीय क्षमता और योग्यता के निर्धारण का मामला, यदि एक ही निविदादाता एक ही समय में एक से अधिक निविदाओं में निम्नतम पाया जाता है, अभी समाधान होना था। निविदा शर्तो के अनुसार विगत तीन वर्षो और निविदा खोलने की तिथि तक पूर्ण किये गए कार्यों के लिए प्राप्त भुगतान कार्य की विज्ञापित लागत के 150 प्रतिशत से कम नहीं होना चाहिए। इस मामले में, यधपि ₹1.18 करोड का भुगतान 21 सितम्बर 2010 को प्राप्त हुआ था, तथपि वह वर्ष 2009-10 में किए गए कार्य के संबंध में था और इस प्रकार वितीय पात्रता मांनदंड के निर्धारण के लिए योग्य नहीं था। निविदा देने और ठेका प्रदान करने में पारदर्शिता बनाये रखने के लिए मंत्रालय को यह स्पष्ट करने की आवश्यकता है कि यह अर्हकारी अवधि से पुर्व की अवधि से सम्बंधित कार्य के लिए प्राप्त भुगतान वितीय पात्रता मानदंड के निर्धारण के लिए विचार किया जाएगा।

3.2 पूर्व मध्य रेलवे (पू.म.रे): गेज कनवर्जन कार्य में पूंजी का अवरूद्ध होना

रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार गेज कनवर्जन परियोजनाएं जो कि पहले ही पूर्ण हो जानी चाहिए थी के संबंध में प्री-मेगा ब्लॉक निर्माण कार्य पूर्ण करने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन की ओर से अन्य सार्वजनिक निर्माण कार्यों में खराब कार्यान्वयन और अप्रभवी संविदा प्रबंधन देखा गया जिसके कारण गेज कनवर्जन परियोजना में विलंब हुआ तथा ₹ 47.98 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई। जीसी परियोजना में सार्वजनिक निर्माण कार्यों की समग्र लागत भी कीमतों में वृद्धि के कारण ₹ 551.68 करोड़ तक बढ़ गई।

रेलवे बोर्ड ने लगभग एक महीने के ब्लॉक समय[130] में गेज कनवर्जन के कार्य के तरीकों तथा गेज कनवर्जन कार्यों के लिए असमान्य लंबे मेगा ब्लॉक समय के लिए कारणों के अध्ययन के लिए समिति का गठन (अगस्त 2004) किया। अध्ययन के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने निदेश जारी किऐ (मई 2005) कि गेज कनवर्जन (जीसी) परियोजनाओं के कार्यों जैसे कि अर्थवर्क, छोटे पुल तथा भार पर

[130] ब्लॉक वह समय है जो परिचालन विभाग परियोजना/ठेका कार्यान्वयन विभाग को रेलेवे ट्रैकों पर कार्य करने के लिए दिया जाता है, जिसके दौरान चयनित खंड पर ट्रैफिक बंद रहता है।

कुछ बड़े पुल तथातंरण पर दो से तीन वर्ष पूर्व शुरू हो जाने चाहिए तथा ब्लॉक से पूर्व पूर्ण हो जाने चाहिए। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने देखा कि अधिकतम 60 दिनों में मेगा ब्लॉक मे सभी निर्माण कार्य पूर्ण करना वांछनीय है यद्यपि 30 दिन उपयुक्त होगा।

सकरी-निर्माली तथा झझारपुर-लौरुहा बाजार खंड (94 कि.मी.) पू.म.रे के समस्तीपुर खंड का जीसी कार्य 2004-05 के बजट में शामिल किया गया था। फरवरी 2008 में ₹ 372.14 करोड़ की लागत पर रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य का विस्तृत आकलन (सहरसा-फोरबेसगंज खंड का जीसी कार्य सहित) स्वीकृत किया गया। इसमें से, ₹ 325.44 करोड़ निर्माण कार्यों के लिए थे, जिसके कार्यक्षेत्र में अर्थवर्क, ब्लैंकेटिंग, बड़े और छोटे पुलों का निर्माण, बैलास्ट फार्मेशन कर्मिशन, ट्रैक लाइनिंग आदि शामिल था।

उपरोक्त जीसी परियोजना के रिकॉर्ड की लेखापरीक्षा से पता चला कि जनवरी 2017 तक, पू.म.रे ने इस परियोजना के निर्माण कार्यों के लिए 28 ठेके प्रदान किऐ थे। इनमें बड़े पुलों के पुनर्निर्माण (महा-संरचना), पुलों की पाइल फाउंडेशन का पुनर्निर्माण (उप-संरचना), छोटे पुलों का निर्माण, चौड़ा करने सहित पुन: निर्माण, मृदा अन्वेषण तथा पुलों के निर्माण में अर्थवर्क, पुलों के लिए गर्डर की आपूर्ति तथा फेब्रिकेशन, स्टेशन भवन का निर्माण, अप्रोच रोड, यार्ड आदि तथा साईडिंग का निर्माण के लिए अलग ठेके शामिल थे। इन परियोजनाओं की स्थिति के साथ ब्लॉक की आवश्यकता नीचे दी गई हैं।

तालिका 3.1 28 कार्यों की स्थिति

ब्लॉक की आवश्यकता	पूर्ण कार्य	चल रहे कार्य	पूर्व समाप्त/समाप्त कार्य
कोई ब्लॉक आवश्यक नहीं	4	3	2
ब्लॉक की आंशिक आवश्यकता	-	6	5
आवश्यक ब्लॉक	-	3	5
कुल	**4**	**12**	**12**

इन 28 ठेकों में से

- ₹ 15.29 करोड़ के कुल व्यय के साथ दिसम्बर 2010 तथा जुलाई 2014 के बीच केवल चार ठेकेही पूर्ण हुए।

- 12 ठेके, जून 2017 और फरवरी 2018 के बीच के पूर्ण/विस्तारित पूर्णता तिथि के साथ अप्रैल 2009 तथा जनवरी 2017 के बीच प्रदान किऐ गऐ, कार्यांवित किऐ जा रहे थे। इन 12 ठेकों में से, छह ठेकों को मेगा ब्लॉक आंशिक रूप से आवश्यक था तथा तीन ठेकों को मेगा ब्लॉक की आवश्यकता नहीं थी। मई 2005 के रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार जिन कार्यों में मेगा ब्लॉक की आवश्यक्ता नहीं है, उन्हें पूर्व में ही पूर्ण कर लेना चाहिए था। तथापि, यह सुनिश्चित नहीं किया गया था।
- शेष 12 ठेके अगस्त 2013 तथा फरवरी 2017 के बीच समाप्त/पूर्व समाप्त कर दिये गऐ थे। फरवरी 2017 तक, सात ठेकों में कुल ₹ 32.69 करोड़ का कुल व्यय किया गया, जबकि पांच समाप्त/पूर्व-समाप्त ठेकों की वित्तीय प्रगति शून्य थी।

लेखापरीक्षा ने उपरोक्त 12 ठेकों के पूर्व समापन/ समाप्ति की जांच की और पाया कि:

- मेगा ब्लॉक अनुपलब्धता के कारण अर्थवर्क निर्माण, छोटे पुलों का पुनर्निर्माण/निर्माण/जैकेटिंग, बड़े पुलों का पुननिर्माण आदि से संबंधित पांच ठेके पूर्व समाप्त/रद्द कर दिये गये थे। ये ठेके जुलाई 2009 और जनवरी 2013 के बीच प्रदान किऐ गऐ थे तथा सितंबर 2013 तक पूर्ण हो जाने चाहिए थे, जो कि फरवरी 2017 तक रद्द/पूर्व-समाप्त कर दिये गऐ। इन पांच ठेकों में से, चार ठेके ₹ 23.14 करोड़ के व्यय के पश्चात ठेका प्रदान करने की तिथि के तीन से चार वर्षों के बाद पूर्व-समाप्त कर दिऐ गऐ। इन ठेकों की भौतिक प्रगति 35 से 88 प्रतिशत के बीच रही। शेष एक रद्द किया गया ठेके की वित्तीय और भौतिक प्रगति शून्य थी। यह भी देखा गया कि यद्यपि यह कार्य जुलाई 2009 और जनवरी 2013 के बीच प्रदान किऐ गऐ थे, अगस्त 2014 तक निर्माण विभाग द्वारा मेगा ब्लॉक की मांग नहीं की गई, जो कि आंशिक खंडों के लिए अप्रैल 2016 और सितंबर 2016 में प्रदान को गई। इसके अतिरिक्त, सभी पांच ठेको को समाप्त करने के पश्चात मई 2017 में मेगा ब्लॉक के लिऐ समूचा खंड प्रदान किया गया। इस प्रकार, निर्माण तथा परिचालन विभाग में समन्वय की कमी के कारण, ₹ 23.14 करोड़ के व्यय के पश्चात ठेके रद्द/पूर्व-समाप्त कर दिऐ गऐ थे।
- बड़े पुलों के पुनर्निर्माण तथा साइडिंग के प्रावधान से संबंधित तीन ठेके योजना तथा कार्यक्षेत्र में परिवर्तन और पुलों के डिजाईन में परिवर्तन के

कारण ठेका प्रदान किऐ जाने के पश्चात पूर्व-समाप्त करने पड़े इन ठेकों पर, पूर्व-समाप्ति की तारीख तक ₹ 0.46 करोड़ का खर्च किया गया।

- शेष चार ठेके ठेकेदारों द्वारा कार्य पूर्ण करने में विफल रहने तथा पूर्णता तिथि के विस्तारण के लिए ठेकेदारों के विफल रहने के कारण रद्द कर दिऐ गऐ। तीन ठेके, जहां पूर्व-समाप्ति की तिथि तक वित्तीय प्रगति शून्य थी, उन्हें ठेका प्रदान करने के तीन वर्षों से अधिक समय के बाद रद्द कर दिया गया। सभी तीनों ठेके मै. मां काली कंस्ट्रक्शन को प्रदान किए गऐ थे। यह ठेके के कार्यान्वयन में निगरानी की कमी को दर्शाता है।

उपरोक्त से यह निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि गेज कनवर्जन परियोजना के संबंध में प्री मेगा ब्लॉक कार्य, जो कि मेगा ब्लॉक के पूर्व में पूर्व निर्धारित योजना के अनुसार दो-तीन वर्ष पूर्व पूर्ण हो जाने चाहिए थे, विस्तृत आकलन की स्वीकृति तिथि के बाद नौ वर्ष बीत जाने के पश्चात भी पूर्ण नहीं किऐ जा सके। इसके अतिरिक्त, मेगा ब्लॉक की अनुपलब्धता के आधार पर ठेके पूर्व समाप्त/रद्द किये गये। फर्म अनुसूचित कार्य पूर्णता की तिथि तक भी कार्य आरंभ करने में विफल रही और रेलवे द्वारा काफी विलंब के पश्चात ठेका रद्द/पूर्व समाप्त करने की कार्रवाई की गई।

लेखापरीक्षा ने परियोजनाओं की पूर्णता में भी विलंब पाया, मूल्यवर्धन तथा पी-वे कार्यों की अद्यतित योजना के अनुसार मात्रा में वृद्धि, तटबंधन लेवल क्रॉसिंग गेट के निर्मूलन के कारण संशोधित आकलन (जुलाई 2013) में ₹ 1250.86 करोड़ (सार्वजनिक निर्माण कार्यों की लागत ₹ 1109.16 करोड़ सहित) हो गई। इस प्रकार, सिविल इंजिनियरिंग विभाग की परियोजना लागत का प्रस्तावित समीक्षित आकलन (सितंबर 2013) ₹ 325.44 करोड़ की विस्तृत आकलन लागत के प्रति ₹ 783.72[131] करोड़ तक बढ़ गया, जिसमें मूल्यवर्धन के कारण ₹ 551.68 करोड़ (बढ़ी हुई लागत का 71 प्रतिशत) शामिल था। इसके साथ ही ₹ 15.29 करोड़ की लागत के चार पूर्ण ठेकों में किया गया कार्य तथा पांच पूर्व समाप्त/रद्द किए कार्यों में ₹ 23.14 करोड़ की लागत से किऐ गऐ निर्माण कार्य निष्फल रहे।

---

[131] ₹ 1109.16 करोड़ (सिविल कार्यों का प्रस्तावित सुधारित आकलन - ₹ 325.44 करोड़ (सिविल कार्यों का संस्वीकृत विस्तृत आकलन)

इस प्रकार, सिविल निर्माण कार्यों के खराब कार्यान्वयन तथा अप्रभवी ठेका प्रबंधन के कारण जीसी परियोजना पूरा करने में विलंब हुआ तथा ₹ 47.98 करोड़[132] की राशि अवरूद्ध हो गई इसके साथ साथ सिविल कार्यों की लागत में 71 प्रतिशत की वृद्धि हो गई।

यह मामला 11 अक्तुबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)।

3.3 पूर्व मध्य रेलवे (पू.म.रे): नई लाईन परियोजना से संबंधित नियोजन तथा ठेके कार्यान्वयन में कमी

हाजीपुर से सगौली (148.3 कि.मी) नई लाईन परियोजना में, परियोजना के भागों में विलंब हुआ तथा पांच में से चार ठेकों को रद्द/पूर्व समाप्त करना पड़ा। इसके पश्चात, पू.म.रे प्रशासन ने संसाधनों के बेहतर प्रयोग के लिए वैशाली तक के कार्य को पहले पूर्ण करने और वैशाली से आगे के सभी वर्तमान ठेको को पूर्व समाप्त करने का निर्णय लिया। तथापि, इस निर्णय से विपथगामी होते हुऐ, रद्द किऐ गऐ ठेकों को पुन: प्रदान किए गए, और इस तरह वैशाली तक कार्य पूरा किऐ बिना ₹ 86.14 करोड़ निवेश किया गया।

बजट 2003-04 में हाजीपुर से सगौली स्टेशनों (148.3 कि.मी) तक नई बीजी लाईन के निर्माण की घोषणा की गई। अक्तुबर 2007 में परियोजना के लिए रेलवे बोर्ड ने ₹ 528.65 करोड़ का विस्तृत आकलन स्वीकृत किया।

हाजीपुर- सगौली परियोजना नई बीजी लाईन के लिए पू.म.रे प्रशासन द्वारा प्रदत्त ठेकों के रिकॉर्ड की समीक्षा के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि फरवरी 1989 के रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार पूर्व ठेका कार्य जैसे मृदा जांच, साईट जांच, सभी योजनाओं, ड्रॉइंग तथा आकलनों का सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदन, साईट का हस्तातंरण आदि सुनिश्चित किऐ बिना ठेके प्रदान किऐ गऐ। परियोजना के विस्तृत आकलन के संस्वीकरण (अक्तुबर 2007) के वर्ष के नौ वर्षों के बाद भी, परियोजना पूर्ण होनी शेष है।

नई लाईन परियोजना के कार्यान्वयन के लिए, 81.963 कि.मी. तक की नई लाईन के लिऐ अर्थवर्क और बड़े/छोटे पुलों के निर्माण के लिए ₹ 82.63 करोड़ की कुल लागत पर अक्तुबर 2008 और मई 2010 के बीच पांच ठेके प्रदान किऐ गऐ। इन पांच ठेकों में से, केवल एक ठेका 70 महिनों के विलंब से पूरा हो पाया

[132] चार पूर्ण कार्यों पर ₹ 15.29 करोड़ + सात रद्द/पूर्व समाप्त कार्यों पर ₹ 32.69 करोड़

(फरवरी 2016) । शेष चार ठेके रद्द/पूर्व समाप्त कर दिऐ गऐ। रद्द/पूर्व समाप्त करने के कारण निम्नानुसार है:

i. एलओए की जारी तिथि से 18 महीनों की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 10.73 करोड़[133] की कुल लागत पर 0 किमी से 15.00 कि.मी (वैशाली से पहले) तक दो ठेके प्रदान किऐ गऐ थे (दिसंबर 2008 और जनवरी 2009)। ये ठेके, अधूरे कार्यों पर ₹ 3.27 करोड़ का व्यय करने के पश्चात, ठेकेदार द्वारा कार्य प्रगति की धीमी गति के कारण (जून 2015 और अगस्त 2015) रद्द कर दिये गऐ। इन कार्यों की भौतिक प्रगति क्रमश: 28 और 38 प्रतिशत थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि पूर्ण कार्यस्थल की अनुपलब्धता, अंतिम अलाईनमेंट के निर्धारण में विलंब, अद्यतित निर्णय के अनुसार पुल के ड्रॉइंग की अनुपलब्धता, नक्सल समस्या के कारण इन ठेकों कों 10 से 11 बार विस्तारण प्रदान किया गया। शेष कार्य ₹ 9.13 करोड़[134] की अतिरिक्त लागत पर को प्रदान किऐ गऐ (दिसंबर 2015)। कार्य की बढ़ी लागत के लिए ठेकेदार को ₹ 6.75 करोड़ का भुगतान किया जा चुका है।

ii. अन्य दो ठेके एलोए की जारी तारीख से 18 महीनो के लिए पूर्णता की तिथि के साथ ₹ 49.73 करोड़[135] की कुल लागत पर 41.963 कि.मी से 81.963 कि.मी (वैशाली से आगे) तक प्रदान किए गए (फरवरी 2010 तथा मई 2010)। इन्हें मार्च 2015 तथा जुलाई 2016 में ड्राईंग्स में सुधार, व्यवधान मुक्त कार्यस्थल की अनुपलब्धता, नक्सल समस्या आदि के कारण 5 से 6 विस्तारण प्रदान करने के बाद पूर्व समाप्त कर दिया गया। इन ठेको में कार्य की भौतिक प्रगति क्रमश: 17 एवं 27 प्रतिशत थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जब उपरोक्त नई लाईन परियोजना का कार्य चालू था, पू.म.रे ने उपलब्ध संसाधनो के उपयोग और पहले फेज में निवेशित धन को प्रयोग करने हेतु वैशाली (39 किमी की लंबाई तक) तक नई लाईन खंड आंरभ करने का निर्णय लिया। उन्होंने वैशाली से आगे के सभी वर्तमान ठेके पूर्व समाप्त करने का निर्णय लिया। इसके अतिरिक्त उन्होंने कहा कि रेल परिचालन योग्य होते ही या वैशाली तक कार्य समाप्त होने की सीमा तक, वैशाली से आगे कार्य कार्यांवित किऐ जाऐंगे। उन्होंने निर्णय लिया कि जब तक वैशाली तक के ट्रैक लिंकिंग कार्य आदि पूर्ण नहीं हो जाते तब तक वैशाली से आगे के ठेके (ठेके के

[133] पहले ठेके के लिए ₹ 4.53 करोड़ + दूसरे ठेके के लिए ₹ 6.20 करोड़
[134] पहले ठेके के लिए ₹ 1.37 करोड़ + दूसरे ठेके के लिए ₹ 1.90 करोड़
[135] पहले ठेके के लिए ₹ 22.54 करोड़ + दूसरे ठेके के लिए ₹ 27.19 करोड़

समापन के बदले) कोई भी कार्य प्रदान नहीं किया जाएगा। इस प्रकार, उस तारीख तक किये गऐ कार्य पर ₹ 10.06 करोड़ का व्यय करके वैशाली से आगे के ठेके पूर्व समाप्त कर दिऐ गऐ (मार्च 2015/जुलाई 2016) ।

लेखापरीक्षा ने इसके अतिरिक्त पाया कि, उपरोक्त निर्णय को नजरंदाज करते हुऐ, पू.म.रे ने निविदा आमंत्रित की (जुलाई 2016 तथा नवंबर 2016) और ₹ 86.14 की लागत पर दो विभिन्न ऐजेंसियों को पूर्व समाप्त ठेकों के शेष कार्य के लिए ठेके प्रदान किए (अक्तुबर 2016 तथा फरवरी 2017)। लेखापरीक्षा ने पाया कि नवंबर 2016 तक वैशाली तक, के कार्य की भौतिक प्रगति (घोसवार से वैशाली, 5.5 किमी से 36.2 किमी) उम्मीद के अनुसार नहीं थी (नई लाईन परियोजना पर समग्र भौतिक प्रगति का 58 प्रतिशत), 24.08 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया जाना शेष था; 2.5 लाख घनमी. अर्थवर्क तथा 0.6945 लाख घनमी. कम ब्लैंकेटिंग कार्य, 44 छोटे पुलों में से 10 कार्य और 13 आरयूबी में से सात का कार्य शेष था; बैलेस्ट कार्य नहीं किया गया था; 30.4 किमी. में से 21 किमी. फार्मेशन कार्य, 38.45 किमी. में से 34.87 किमी. ट्रैक लिंकिंग कार्य नहीं किया गया।

इस प्रकार, पू.म.रे प्रशासन द्वारा वैशाली से आगे तक के (39 किमी लंबाई) पूर्व समाप्ति ठेको को पुनः देना, इस तथ्य को ध्यान में रखते हुऐ होता कि वैशाली तक का कार्य अभी एडवांस्ड स्थिति में नहीं पहुंचा था उचित प्रतीत नहीं । इस कार्रवाई से संसाधनों का ईष्टतम प्रयोग करते हुऐ, वैशाली तक नई लाईन पूर्ण करने का लिये गये निर्णय का उद्देश्य, विफल हो गया। यह निश्चित नहीं किया जा सकता कि कार्य प्रदान करने से पूर्व व्यवधान मुक्त कार्यस्थल और नक्सल समस्या आदि से संबंधित मामलों पर ध्यान दिया गया था।

यह मामला 17 अक्तुबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)

3.4 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पू.सी.रे.): बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ बिना रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के कारण पूंजी अवरूद्ध करना

प. बंगाल के राज्य राजमार्ग सं. 12ए पर मथभंगा और न्यू कूचबिहार स्टेशन के बीच, अप्रोच भूमि के लिए बाधारहित भूमि सुनिश्चित किऐ बिना रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया गया था। अपूर्ण अप्रोच रोड़ के कारण निर्माण के चार साल बाद भी आरओबी आरंभ नहीं हो सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 20.03 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

अगस्त 1980 में रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किऐ कि निर्माण कार्य के लिए ठेका कार्यस्थल अन्वेषण पूर्ण करने, सभी योजना, चित्र और आकलन पूरी तरह स्वीकृत होने के पश्चात प्रदान किए जाएं और ठेकेदार को कार्यस्थल प्रदान करने के कोई दिक्कत न हो। फरवरी 1985 में यह पुन: स्मरण कराया गया कि पुल निर्माण, और आवासीय कार्यों जैसे लेवल क्रॉसिंग रोड उपरिगामी पुल आदि के लिए स्थानीय प्राधिकारियों के साथ संपर्क रखना चाहिए ताकि अनुवर्ती परिवर्तनों के लिऐ कोई कारक न शेष रह जाऐ जिसके कारण परियोजना की लागत में वृद्धि हो। यह भी कहा यगा कि रेल प्रशासन को निविदाएं तभी आमंत्रित करनी चाहिए जब वह ठेकेदार को कार्यस्थल प्रदान करने और योजना आपूर्त करने आदि के लिऐ पूरी तरह तैयार हो।

न्यू मैनागुडी-जोगीघोपा ब्रॉड गेज न्यू लाईन 'परियोजना' के कार्यान्वयन में पू.सी.रे. की निर्माण संगठन ने प. बंगाल के राज्य राजमार्ग सं. 12ए पर मथभंगा और न्यू कूचबिहार स्टेशन के बीच अन्य सहायक कार्यों के साथ बड़े आरओबी तथा छोटे आरयूबी[136] के निर्माण के लिए ₹ 6.93 करोड़ की लागत पर कार्य प्रदान किया (मई 2010)। कार्य ठेका हस्ताक्षरित होने के नौ महीनों (मई 2010 से फरवरी 2011) में पूर्ण होना अनुसूचित किया गयाथा। लेखापरीक्षा ने पाया यद्यपि कार्य मई 2010 में प्रदान किया गया था, जनरल अरेंजमेंट ड्रॉइंग (जीएडी) पाचं वर्ष बाद (मई 2015) पश्चिम बंगाल, राज्य सरकार द्वारा अंतिम संस्वीकरण लेने से पूर्व दो बार बदला गया। जून 2013 में राज्य सरकार से संस्वीकरण प्राप्त होने से काफी पहले पुल का समुचित निर्माण पूर्ण हुआ। यह भी देखा गया कि राज्य लोक निर्माण विभाग की जिस भूमि पर आरओबी तक अप्रोच रोड बनाई जानी थी उस पर अनाधिकृत कब्जा हो रखा था। इस तथ्य की जानकारी होने के बावजूद भी, निर्माण संगठन आगे की कार्यवाई को केवल मई 2010 में आरओबी तथा आरयूबी के निर्माण कार्य प्रदान किए, वरन दो अन्य कार्यों के लिऐ भी ठेके प्रदान किऐ। ₹ 1.96 करोड़ के मूल्य का आरओबी के लिए डाईवर्जन रोड के विकास और अन्य ₹ 6.47 करोड़ मूल्य का रिटेनिंग वॉल ऑन अप्रोच रोड के कार्य क्रमश: मार्च 2012 तथा नवंबर 2012[137] में प्रदान किए गए। ये कार्य क्रमश: अप्रैल 2012 तथा मार्च 2013 में पूर्ण हो जाने चाहिए थे।

---

[136] 87.520 किमी. पर पाईल फाउंडेशन पर बड़ा आरओबी सं. 1/39 (1 x 12.20 पीएससी स्लैब) तथा लेवल क्रॉसिंग के बदले आरसीसी छोटे आरयूबी, सितंबर 2010 में ठेका करार कार्यान्वित किया गया।

[137] ठेके करार क्रमश: जून 2012 तथ फरवरी 2013 में कार्यान्वित किए गऐ।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पहले कार्य के संबंध में ₹ 9.58 करोड़ की राशि का भुगतान अंतिम चुकौति के रूप किया गया। शेष दो कार्यों के संबंध में मई 2017 तक क्रमश: ₹ 2.17 करोड़ तथा ₹ 8.28 करोड़ का व्यय किया गया, जबकि उसमें बहुत सा कार्य किया जाना शेष था। कार्य की स्थिति में तदोपरांत कोई प्रगति नहीं हुई थी। इस प्रकार, ₹ 15.36 करोड़, की कुल संविदात्मक राशि के प्रति, अब तक आरओबी के निर्माण पर ₹ 20.03 करोड़ का व्यय किया जा चुका है। तथापि, अतिक्रमण के कारण, आरओबी तक अप्रोच रोड़ अभी पूर्ण होना शेष है तथा इन निर्माण कार्यों पर ₹ 20.03 करोड़ की राशि अवरूद्ध हो गई है। इसी बीच, आरओबी को प्रयोग में लाने में विफल रहने पर तथा मार्च 2016 की लक्ष्य अवधितक परियोजना के न्यू चंग्राबंधा-न्यू कूचबिहार खंड आंरभ करने के दबाव के कारण पू.सी.रे निर्माण संगठन को अधूरे आरओबी से सटे हुए मानव लेवल क्रॉसिंग गेट प्रदान करना पड़ा।

पू.सी.रे प्रशासन ने उत्तर में बताया (फरवरी 2016) कि लंबे कार्य की योजना बनाते समय यह माना जाता है कार्य की योजना बनाते समय भूमि का छोटा खंड कार्य को प्रक्रिया के दौरान अधिग्रहित किया जा सकता है। उन्होंने आगे कहा कि शेष कार्य के पूर्ण हो जाने के बाद आरओबी उपयोगी रहेगा तथा अस्थाई लेवल क्रॉसिंग गेट रेलवे द्वारा किऐ गऐ निवेश के लाभ प्राप्त करने के लिए उपलब्ध कराया गया है तथा आरओबी का कार्य पूर्ण होने के बाद गेट को स्थाई रूप से बंद कर दिया जाएगा।

तथापि, पू.सी.रे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया और अतिक्रमण के कारण, आरओबी का निर्माण कार्य आरंभ होने के सात वर्ष बाद भी पूर्ण नहीं हो सका। इसके परिणामस्वरूप ₹ 20.03 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

यह मामला 24 अक्तुबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर प्रतीक्षित है (28 फरवरी 2018)।

3.5 पश्चिम रेलवे (प.रे.): 'जमा शर्तों पर किऐ गऐ आरओबी कार्यों के संबंध में पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों का वसूल न किया जाना और कम किया जाना

कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार जोनल रेलवे को जमा शर्तों पर कार्यान्वित पूंजीगत अनुरक्षण प्रभार वसूल करना आवश्यक है। प.रे प्रशासन द्वारा इन निदेशों का अनुपालन नहीं किया गया निर्माण संगठन अहमदाबाद, रतलाम मंडल द्वारा छह पक्षों के प्रति ₹ 25.65 करोड़ के बिल नहीं भेजे तथा वसूल नहीं किऐ गऐ तथा चार पक्षों से ₹ 5.11 करोड़ कम वसूल किऐ गऐ।

कोडल प्रावधान[138] के अनुसार, रेल परिसर में सभी जमा कार्यों का रखरखाव, जिन पक्षों ने उनके लिऐ आवेदन किया है उनकी लागत पर संबंधित रेल प्रशासन द्वारा किया जाऐगा। जमा कार्य के रखरखाव, (अच्छी मरम्मत में रखते हुऐ) के प्रभार किसी एक आधार पर वसूले जाने चाहिए;

1. कार्य की लागत के निश्चित प्रतिशत दर महाप्रबंधक (जीएम) द्वारा निर्धारित की जाएगी; या
2. वास्तविक व्यय (विभागीय प्रभारों सहित)

इसके अतिरिक्त प्रावधान में यह वर्णित है कि प्रत्येक मामलों में, जमा कार्य आरंभ करने से पूर्व, अनुरक्षण प्रभारों का पूंजीगत मूल्य तथा अतिरिक्त स्थापना की लागत, यदि कोई हो, पूर्ण रूपेण वसूल की जानी चाहिए।

रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिए (फरवरी 2002) कि लेवल क्रॉसिंग के बदले में निर्मित रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) के मामलों में, तीन प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से अनुरक्षण प्रभार, 30 प्रतिशत तक पूंजीगत करके लागू किये जाएंगे। जुलाई 2012 में, रेलवे बोर्ड ने अपने पूर्ववर्ती निर्देशों में सुधार किऐ और यह सुझाव दिया कि जमा शर्तों पर संस्वीकृत आरओबी/आरयूबी के मामले में, तीन प्रतिशत, 30 प्रतिशत तक पूंजीगत, की दर से अनुरक्षण प्रभार लगाने की अपेक्षा, रेलवे को उपरोक्त कोडल प्रावधान में दिऐ गऐ निर्देशों का अनुपालन करना चाहिए। यह भी कहा गया कि पूंजीगत अनुरक्षण प्रभार उचित पुल की लागत पर परिगणित किऐ जाने चाहिए (सडक रास्तों को छोड़कर) तथा वास्तविक अनुरक्षण लागत के आधार पर अनुरक्षण की तर्कसंगत लागत निकाली जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि प.रे के अहमदाबाद मंडल ने जुलाई 2012 से पूर्व स्वीकृत ₹ 28.06 करोड़ की लागत के पांच आरओबी कार्यों के आकलनों में तीन प्रतिशत की निर्धारित दर पर पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों की गणना को शामिल नहीं किया। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि जुलाई 2012 के बाद संस्वीकृत ₹ 68.91 करोड़ की लागत के तीन निर्माण कार्यों के आकलनों में वास्तविक लागत आधार पर परिकलित पूंजिगत अनुरक्षण प्रभारों को शामिल नहीं किया गया। इस विफलता के कारण प.रे. छह पक्षों[139] से जून 2008 से जनवरी 2014 के दौरान संस्वीकृत आरओबी के संबंध में ₹ 25.65 करोड़ के पूंजीगत अनुरक्षण प्रभारों की वसूली नहीं कर सका।

---

[138] अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल कोर्ड का पैरा 185।

[139] अहमदाबाद नगर निगम; वडोदरा नगर निगम; हिमत्तनगर नगर पालिका ,; प्रबंध निदेशक जीएसआरडीएस, गांधीनगर; कार्यकारी अभियंता (सड़क और पुल), सूरत; कार्यकारी अभियंता (सड़क और पुल), मेहसाना

प.रे की निर्माण संगठन ने उत्तर में बताया (मार्च 2016) कि जमा कार्यों में अनुरक्षण प्रभारों वसूलने के लिए निर्माण संगठन में कोई कार्य-प्रणाली नहीं है और पक्षों से इन प्रभारों की वसूली हेतु ओपन लाईन प्राधिकारियों से अनुरोध किया जा चुका है। इसके विपरित, ओपन लाईन प्राधिकारियों ने बताया कि (जनवरी 2017) अभियांत्रिकी विभाग द्वारा अनुरक्षण बिल प्रस्तुत करने हेतु दस्तावेजों तथा निर्माण संगठन द्वारा समापन रिपोर्ट/ड्राइंग न प्राप्त होने के कारण बिल प्रस्तुत नहीं किऐ जा सके। इस प्रकार, दो विभागों के बीच में समन्वय की कमी थी, जिसके परिणामतः, अनुरक्षण प्रभारों के बिल प्रस्तुत नहीं किऐ जा सके तथा अहमदाबाद मंडल में जमा शर्तों पर आठ आरओबी कार्यों के संबंध में ₹ 25.65 करोड़ की वसूली नहीं की जा सकी।

लेखापरीक्षा ने रतलाम मंडल के रिकॉर्ड की समीक्षा की, जहां ₹ 38.19 करोड़ की लागत के पांच आरओबी संस्वीकृत किऐ गऐ (जुलाई 2008 से जून 2014 के दौरान)। यह देखा गया कि अनुरक्षण प्रभारों की गणना में आरओबी के पुल हिस्से की कुल लागत की अपेक्षा केवल 'पर्यवेक्षण प्रभार', 'सिविल इंजिनीयरिंग' लागत को शामिल किया गया। इसके कारण अनुरक्षण प्रभारों की गलत गणना हुई और परिणाम्स्वरूप चार पक्षों[140] से ₹ 5.11 करोड़ की कम वसूली हुई।

इस प्रकार जमा शर्तों पर आरओबी कार्यों के संबंध में अनुरक्षण प्रभारों की वसूली के संबंध में रेलवे बोर्ड निर्देशो और कोडल प्रावधानों के अनुपालन को सुनिश्चित करने में प.रे असफल रहा। इसके परिणामस्वरूप जमा अवधियों पर निष्पादित आरओबी पर ₹ 25.65 करोड़ पूंजीकृत अनुरक्षण प्रभारों की गैर-वसूली और ₹ 5.11 करोड़ की कम वसूली हुई।

मामले को 18 सितम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया। उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने कहा (16 नवम्बर 2017) कि 2017-18 तक के बिल, पांच मामलों में अहमदाबाद और बडोदरा डिवीजनों द्वारा जारी किए गए, तीन मामलों में राशि को राज्य सरकार से वसूला जायेगा और रतलाम मंडल में राशि को संबंधित पार्टी से वसूला जायेगा।

[140] लोक निर्माण विभाग, भोपाल; मध्य प्रदेश सड़क विकास प्राधिकरण, भोपाल; इंदौर विकास प्राधिकरण, इंदौर; लोक निर्माण विभाग (शाखा) निर्माण, मध्य प्रदेश

3.6 मध्य रेलवे (म.रे): कानकोर से भूमि लाइसेस शुल्क की कम वसूली

छह डिपो पर कानकोर द्वारा संभाले गए टीईयू की वास्तविक संख्या का मिलान किए बिना लाइसेंस शुल्क ₹ 9.16 करोड़ के भुगतान को मध्य रेलवे ने स्वीकार किया। इस कारण कानकोर से ₹ 9.16 करोड़ की लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई

भारतीय रेल, इन्लैंड कन्टेनर डिपो के संस्थापन के लिए कन्टेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया (कानकोर) को रेलवे भूमि लाइसेंस करता है। मध्य रेलवे में कानकोर में मुलुंद, चिंचवाड़, तुर्भे, भुसावाल, मिराज और नागपुर में स्थित छह कन्टेनर डिपो हैं। मध्य रेलवे और कान्कॉर के बीच निष्पादित (वर्ष 2002 में) पट्टे करार के अनुसार, कान्कॉर को प्रत्येक पांच वर्ष में करार के नवीनीकरण के अधीन निर्धारित दरों पर कान्कॉर द्वारा कन्टेनरों की वास्तविक संख्या के आधार पर भूमि लाइसेंस शुल्क का भुगतान करना था। जनवरी 2008 में, रेलवे बोर्ड ने कान्कॉर को लाइसेंस पर दी गई रेलवे भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क की दर के संशोधन के दौरान, ₹ 500 प्रति टीईयू[141] पर लाइसेंस शुल्क[142] की दर निर्धारित की। 1 अप्रैल 2016 से लाइसेंस शुल्क की दर प्रति टीईयू ₹ 920 संशोधित की गई।

कन्टेनर डिपो में संभले गए कन्टेनरों की संख्या से संबंधित मध्य रेलवे प्रशासन द्वारा रिकॉर्डों के गैर-अनुरक्षण कानकोर द्वारा पट्टा प्रभारों की भुगतान पर एक लेखापरीक्षा अभियुक्ति और 2010-11 (रेलवे) की रिपोर्ट सं. 34 के पैरा 2.1.8.11 में मुद्रित की गई थी। उसके बाद, कानकोर से लाइसेंस शुल्क के बिलिंग और संग्रहण को सुव्यव्स्थित करने के लिए, म.रे प्रशासन ने जुलाई 2012 में एक संयुक्त कार्यात्मक आदेश (जेपीओ) जारी किया। जेपीओ में, म.रे और कानकोर के वाणिज्यिक और अभियांत्रिकी विभाग की भूमिका और कानकोर आदि देखे गए टीईयू के विवरणों के आवधिक प्रस्तुतीकरण आदि को निर्धारित किया गया।

2010-11 से 2015-16 के दौरान कानकोर द्वारा मध्य रेलवे को भुगतान किये गये भूमि लाइसेंस शुल्क से संबंधित रिकार्डों की जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित देखा:

---

[141] 1-1052007 से प्रभावी

[142] बीस फुट समान इकाई

1. जेपीओ (जुलाई 2012) के अनुसार वाणिज्यिक विभाग, रेलवे रसीद (आउटवार्ड ट्रैफिक के लिए) और इनवॉयस/इन्वर्ड रिलीज मेमो (इन्वर्ड ट्रैफिक के लिए) के आधार पर महीने के दौरान संभले किए गए आउटवार्ड/इन्वर्ड टीइयू की सूची बनाएगा। इसके बाद, कानकोर अभियांत्रिकी विभाग (डिवीजनल इंजीनियर/भूमि प्रबंधन का कार्यालय) को अनुवर्ती महीने की 5वीं तारीख तक संभले गए सभी टीईयू के विवरण भेजेगा। सूचना प्राप्त करने के बाद, अभियांत्रिकी विभाग महीने के लिए एक बिल बनाएगा और उसे कानकोर के प्रति बिल बनाने के लिए लेखा विभाग (वरिष्ठ डिवीजनल वित्तीय प्रबंधक का कार्यालय) को भेजेगा। बिल की प्राप्ति पर कॉन्कार अर्ध वार्षिक आधार पर भुगतान करेगा।

   यह देखा गया था कि बिलिंग और लाइसेंस शुल्क संग्रहण के लिए जेपीओ में निर्धारित पद्धति का मध्य रेलवे के वाणिज्यिक और अभियांत्रिकी विभागों में अनुपालन नहीं किया जा रहा था और, डिपो में संभाले गये टीईयू के विवरण भी कान्कॉर द्वारा इंजीनियरिंग विभाग को नहीं दिए गए थे।

2. उनकी वेबसाईट के अनुसार कानकोर ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान मध्य रेलवे में अपने छह डिपो पर 10,20,369 टीईयू संभाले थे। इसके प्रति कानकोर ने केवल 8,37,209 टीईयू के लिए मध्य रेलवे को लाइसेंस शुल्क का भुगतान किया था। इस प्रकार 1,83,160 टीईयू के संबंध में ₹ 9.16 करोड़ की राशि के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

जनवरी 2017 में लेखापरीक्षा द्वारा मामला उठाए जाने के पश्चात म.रे प्रशासन ने (फरवरी 2017) कानकोर द्वारा संभाले गए वास्तविक टीइयू के मिलान और शेष लाइसेंस शुल्क की वसूली के निर्देश दिए। तथापि म.रे प्रशसन द्वारा इस मामले में कोई प्रगति नहीं हूई। इस प्रकार, डिपो में कानकोर द्वारा सौपे गए टीईयू की वास्तविक संख्या का मिलान किए बिना कानकोर द्वारा लाइसेंस शुल्क के भुगतान की स्वीकृति के परिणामस्वरूप 2010-11 से 2015-16 के दौरान ₹ 9.16 करोड़ के लाईसेंस शुल्क की कम वसूली हुई।

मामले को 12 दिसम्बर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान मे लाया गया; उनका उत्तर अपेक्षित है (28 फरवरी 2018)।