

संक्षिप्त विवरण

लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय और रेलवे सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों सहित उसके विभिन्न क्षेत्रों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा रिपोर्ट में चयनित विषय पर दो समीक्षा और दो लंबे पैराग्राफ और 32 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों और अवलोकनों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1: राजधानी, शताब्दी और दुरंतो ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली

रेल मंत्रालय ने सितम्बर 2016 से मांग एवं अधिभोग पर ध्यान दिए बिना सभी राजधानी दुरंतो और शताब्दी ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया लागू किया। जिसके परिणामस्वरूप दुरंतो ट्रेनों में स्लीपर श्रेणी के अलावा सभी श्रेणियों के अधिभोग में कमी हुई। 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 कर दिया। इसलिये एसी 3 टीअर 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। इसके परिणामस्वरूप राष्ट्रीय परिसम्पत्तियों का उपइष्टतम उपयोग हुआ।

उन मार्गों पर जहां प्रीमियर ट्रेन चलती है, मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों में अधिभोग, नमूना जांचित (अक्टूबर 2016 और फरवरी 2017) महीनों के दौरान, प्रीमियर ट्रेनों से काफी अधिक पाए गए। यह दर्शाता है कि अधिक किराया देने की बजाय यात्री मेल/एक्सप्रेस

ट्रेनों में, अधिक यात्रा समय के बावजूद, राजधानी/दुरन्तो/शताब्दी ट्रेनों के अपेक्षा मेल/एक्सप्रेस द्वारा यात्रा को प्राथमिकता देते हैं।

13 सेक्टरों में विभिन्न अग्रिम आरक्षण अवधियों की तुलना दर्शाती है कि अधिकांश मार्गों के लिए हवाई किराये संबंधित ट्रेन किरायों से सस्ते थे। उस रूप में जब प्रीमियर ट्रेनों में यात्रा के लिए लागत एव समय की तुलना की जाती है, तब हवाई किराया यात्रा का एक सस्ता और बेहतर साधन है। जबकि हवाई किरायों में बढ़ती मांग के साथ मूल्य में वृद्धि होती है। वहीं फ्लेक्सी 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 के द्वारा एक यात्री की 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 बोर्ड ने कुछ कदम उठाए जैसे कि तत्काल कोटा को 30 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक घटाना, दो शताब्दी ट्रेनों के एसी चेयर कार में छूट प्राप्त 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। यह दर्शाता है कि रेल यात्री प्रीमियर ट्रेनों में फ्लेक्सी किराया प्रणाली में अपने पैसे की वसूली नहीं समझते।

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।

यह सिफारिश की जाती है कि

- **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।**

- 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 ।
- 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।
- 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।

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

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। चयनित सात 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।

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।

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। सयुक्त जांच के दौरान स्थाई संरचनाओं को आबंटितियों/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।

पार्किंग लॉट 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 लॉट 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।

यह सिफारिश की जाती है कि

- **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।

- 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।
- 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।
- 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।

पैरा 2.3: कमजोर खण्डों के माध्यम से मालभाड़ा ट्रेफिक ले जाने के कारण ₹ 13.24 करोड़ के राजस्व की हानि

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। लेखापरीक्षा ने पाया कि कराइकल पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड साइडिंग (केआईकेपी) से द.रे के चार स्थानों तक, 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। यद्यपि इन खण्डों की लंबाई 133 कि.मी. से 340 कि.मी. के बीच थी, उन्नयन किये जाने वाले भाग की सीमा केवल 15 कि.मी. से 89 कि.मी. थी। लेखापरीक्षा ने देखा कि द.रे 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 नौ सेक्शनों पर दरे के लिए खाद्य अनाज ट्रेफिक बुक किया गया जिसमें मार्गों के छोटे भाग 15 कि.मी. से 188 कि.मी. 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।

यह सिफारिश की जाती है कि इन कमजोर सेक्शनों का उन्नयन करने के लिए कार्य किया जाये ताकि केवल अधिक राजस्व ही अर्जित न हो अपितु माल का आवागमन भी तेज हो।

पैरा 2.4: इन्टीग्रेटेड कोचिंग मैनेजमेंट सिस्टम (आईसीएमएस) में रेलगाड़ियों को समाप्त करने की रेलगाड़ी समय-सारणी की गलत प्रविष्टि के परिणामस्वरूप डाटा समेकितता से समझौता हुआ

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 प्रतिष्टियों से इलाहाबाद, स्टेशन में रेलगाड़ियों के आगमन का समय गलत दर्शाकर यात्रियों को असुविधा हुई। इलाहाबाद डिविजन ने कार्रवाई की है तथा समाप्ति स्टेशनों पर एनटीईएस के अन्दर आगमन/प्रस्थान सूचना को सीधे भरने की शुरुआत की गई है जिसमें सही समय दर अब दर्शाई जा रही है। ऐसी ही स्थिति अर्थात् रेलगाड़ियों के आगमन/प्रस्थान समय की गलत डाटा प्रविष्टि भी अन्य स्टेशनों पर प्रचलित हो सकती है।

यह सिफारिश की जाती है कि 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।

पैरा 2.5: आगरा डिविजन के मथुरा तथा पलवल खण्ड के बीच 3^{रीं} 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 3^{रीं} लाइन का निर्माण किया है। ₹ 412.65 करोड़ व्यय करने के बाद लाइन को यातायात हेतु दो वर्ष पूर्व खोला गया था। तथापि, नई निर्मित 3^{रीं} लाइन को अन्य दो लाइनों के, दोनों अप एंड डाउन लाइनों पर 100 प्रतिशत अधिक लाइन क्षमता उपयोग के बावजूद केवल 52 प्रतिशत तक उपयोग किया जा सकता था। 3^{रीं} लाइन के माध्यम से सहज परिचालन को कोसी कलां स्टेशन पर यार्ड रिमॉडलिंग कार्य की आवश्यकता थी जो विस्तृत आकलन में सम्मिलित नहीं था। 3^{रीं} लाइन का इष्टतम उपयोग न होने से रेलगाड़ी समयनिष्ठा पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा तथा इससे यात्रियों को असुविधा हुई है। यद्यपि यार्ड रिमॉडलिंग कार्य हेतु प्रस्ताव, 2015-16 में स्वीकृत 4^{थीं} लाइन में शामिल किया गया था, अभी यह शुरूआती स्तर पर है और यह विलंब तब तक रहेगा जब तक कोसी कलां स्टेशन पर यार्ड रिमॉडलिंग का कार्य पूर्ण नहीं होता। उस समय तक, रेलवे को वार्षिक रूप से ₹ 16.38 करोड़ के राजस्व की हानि होती रहेगी।

यह सिफारिश की जाती है कि इस खंड में निर्विघ्न ट्रैफिक मथुरा-पलवल के बीच नई निर्माणाधीन 3^{रीं} लाइन के इष्टतम उपयोग के लिए रेलवे द्वारा कोसी कलां यार्ड रिमॉडलिंग कार्य को प्राथमिकता दी जाए ।

पैरा 2.6: 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।

पैरा 2.7: 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 करने के निर्देशों को वापस लेना आवश्यक बनाया। तथापि, 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।

पैरा 2.15: पूर्व-विमुद्रीकरण रेलवे के साथ विमुद्रीकृत निर्दिष्ट बैंक नोटों के जमा कराने के द्वारा जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) द्वारा लिया गया अनुचित लाभ

भारत सरकार की राजपत्रित अधिसूचना दिनांक 08 नवंबर 2016 के अनुसार एक हजार रुपये और पांच सौ रुपये के करेन्सी नोटों को विमुद्रीकृत किया गया था और इन नोटों को वैध मुद्रा रहना 9 नवम्बर 2016 से समाप्त कर दिया गया। रेलवे बोर्ड ने दिनांक 9 नवंबर 2016, स्पष्ट किया कि निर्दिष्ट बैंक नोटों को 9 नवम्बर 2016 से 11 नवंबर 2016 की सीमा तक थे रेलवे टिकट काउन्टरों पर टिकटों की खरीद हेतु वैध मुद्रा बन्द नहीं होगी। जिसके लिये पूर्ण अभिलेखों का रखरखाव अनिवार्य है। लेखापरीक्षा ने देखा कि कंप्यूटराईज्ड अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली के माध्यम से अनारक्षित टिकटों के जारी/बिक्री के लिए रेलवे के अनिवार्य जमा लेखे में जनसाधारण टिकट बुकिंग (जेटीबीएस) द्वारा जमा किये गये नकद के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई निर्दिष्ट निर्देश/अनुदेश जारी नहीं किये गये। 132 जन साधारण टिकट बुकिंग सेवकों ने छः जोनल रेलवे में बैंकों में नकदी के जमा कराये जाने के स्थान पर रेलवे पूर्व विमुद्रीकरण के साथ निर्दिष्ट बैंक नोटों जमा किया गया और रेलवे टिकट काउन्टरों पर भारत सरकार द्वारा लेन देन स्वीकार करने की प्रदान की जाने वाली सुविधा का अनुचित लाभ लिया।

पैरा 2.17: टिकट बुकिंग स्टाफ और टिकट निरीक्षकों द्वारा नकदी के प्रेषण में कमियां

स्टेशन के प्रति उठाये गये डेविटों को स्वीकार किये गये डेविट प्रतिनिधित्व करता है और उनके कारण के रूप में कर्मचारी द्वारा स्वीकार किया गया है। किराया प्रभार लेने में त्रुटियों से उत्पन्न अथवा नकद अधिकारी द्वारा स्टेशन के प्रति प्रत्येक डेबिट अथवा

अस्वीकरण अथवा मालभाडा संबंधित कर्मचारी द्वारा, नकद का कम प्रेषण, आधार जिनके और अन्य कारणों से प्रदत्त हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि म.रे. की विभिन्न डिविजनों में जमा डेबिट एकत्रिकरण हो रहा था, क्योंकि रेल प्रशासक द्वारा जमा डेबिट के क्लिरेस 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।

यह सिफारिश की जाती है कि सभी जोनल रेलवे शीघ्र जेपीओ जारी करें 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।

पैरा 3.1: वित्तीय क्षमता और योग्यता पर रेल बोर्ड के निदेशों का उल्लंघन करते हुए फर्म को ठेका देने में अनुचित लाभ

बेहतर गुणवत्ता नियंत्रण और उचित मॉनीटरिंग/देखरेख के लिये, उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने मेरठ और मुजफ्फरनगर के बीच दोहरीकरण के कार्य को दो क्षेत्रों में विभाजित किया। तथापि, उन्होंने एक साथ दोनों निविदाओं के भुगतान की प्राप्ति के प्रमाण और उपलब्ध संयंत्र और उपकरण/संसाधनों के संबंध में दस्तावेजों का एक ही सेट स्वीकृत करते हुये एक ही फर्म को दोनों कार्य दिये। इस प्रकार, रेलवे ने एक फर्म को उसकी वित्तीय क्षमता और योग्यता की जांच किए बिना ठेका प्रदान किया। रेलवे ने फर्म को शास्ति के बिना विस्तारण भी प्रदान किया। दोनों कार्यों में ठेकेदार का कार्य 'संतोषजनक' था और विस्तारण प्रदान करते समय विलंब के लिए उसे दोषी नहीं ठहराया गया। इससे मेरठ और मुजफ्फरनगर के बीच डबलिंग कार्य पर विपरीत प्रभाव पड़ा और परिणामस्वरूप खंड में माल भाड़ा तथा यात्री ट्रैफिक के आवागमन के लिए लाईन क्षमता संवर्धन का प्रत्याशित लाभ प्राप्त नहीं हो सका।

पैरा 3.2: गेज कनवर्जन कार्य में पूंजी का अवरुद्ध होना

रेलवे बोर्ड ने लगभग एक महीने से ब्लॉक समय गेज कनवर्जन के कार्य के प्रकार और तरीकों तथा गेज कनवर्जन कार्यों के लिए लंबे मेगा ब्लॉक समय के लिए कारणों का अध्ययन किया। अध्ययन के आधार पर रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किया कि गेज

कनवर्जन (जीसी) परियोजनाओं के कार्यों जैसे कि अर्थवर्क, छोटे पुल तथा डायवर्जन पर कुछ बड़े पुल दो से तीन वर्ष पूर्व शुरू हो जाने चाहिए तथा ब्लॉक से पूर्ण हो जाने चाहिए। रेलवे बोर्ड का मत था कि 60 दिनों से अधिक के मेगा ब्लॉक में सभी निर्माण कार्य पूर्ण करना वांछनीय है, यद्यपि 30 दिन उपयुक्त है।

पू.म.रे के समस्तीपुर खंड में साकरी-निर्माली तथा झंझारपुर-लौहकदा बाजार खंड (94 कि.मी.) के जीसी कार्य के संबंध में लेखापरीक्षा ने देखा कि इन 28 ठेकों में से, केवल चार ही पूर्ण किये गये थे, विस्तारण के बाद 12 ठेके प्रगति पर थे और शेष 12 ठेके रद्द/समय पूर्व समाप्त कर दिये गये थे। इन सात ठेकों पर ₹ 32.69 करोड़ का व्यय किया गया था। इसके अतिरिक्त, 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 किये जा सके। इसके अतिरिक्त, मेगा ब्लॉक की अनुपलब्धता के आधार पर ठेके पूर्व समाप्त/रद्द किये गये। फर्म अनुसूचित कार्य पूर्णता की तिथि तक की भी कार्य आरंभ करने में विफल रही और रेलवे द्वारा काफी विलंब के पश्चात ठेका रद्द/पूर्व समाप्त करने की कार्रवाई की गई। रेल प्रशासन की ओर से खराब निष्पादन और अप्रभावी ठेका प्रबंधन के परिणामस्वरूप परियोजना के पूर्ण होने में विलम्ब हुआ और ₹ 47.98 करोड़ की पूंजी ब्लॉक हुई। मूल्य वर्धन के कारण परियोजना में सिविल कार्यों की कुल लागत भी ₹ 551.68 करोड़ की वृद्धि हुई।

पैरा 3.3: पूर्व मध्य रेल (पू.म.रे): नई लाइन परियोजना से संबंधित नियोजन तथा ठेके के कार्यान्वयन में कमी

हाजीपुर से सगौली (148.3 कि.मी) नई लाइन परियोजना में, पू.म.रे प्रशासन ने संसाधनों के बेहतर प्रयोग के लिए वैशाली तक कार्य को पहले पूर्ण करने और वैशाली से आगे के वर्तमान ठेको को पहले समाप्त करने का निर्णय लिया। तथापि, इस निर्णय से इतर, रद्द किये गये ठेकों को ₹ 86.14 करोड़ की लागत से पुनः प्रदान किया जिससे वैशाली तक कार्य पूरा किये बिना यह निवेश किया गया। इस कार्य से संसाधनों का अधिकतम उपयोग करते हुए वैशाली तक नई लाइन पहले पूरा करने का निर्णय लेने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।

पैरा 3.4: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: बाधारहित भूमि सुनिश्चित किये बिना रोड ओवर ब्रिज के निर्माण के कारण पूंजी अवरुद्ध करना

पूर्वोत्तर सीमांत रेल प्रशासन द्वारा प. बंगाल के राज्य राजमार्ग सं. 12ए पर मथभंग और न्यू कूचबिहार स्टेशन के बीच, संपर्क सड़क के लिए बाधारहित भूमि सुनिश्चित किये

बिना रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया गया। अप्रोच रोड के अपूर्ण रहने के कारण अपने निर्माण के चार साल बाद भी आरओबी आरंभ नहीं हो सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 20.03 करोड़ की पूंजी अवरूद्ध हो गई।

पैरा 4.1: मारहोवडा, बिहार की डीजल लोकोमोटिव इकाई की स्थापना

रेल मंत्रालय ने सितंबर 2006 में मरहोवडा, बिहार में डीजल लोकोमोटिव निर्माण इकाई की स्थापना का प्रस्ताव रखा। रोजा और गांधीधाम के प्रबंधन डिपो के साथ डीजल लोकोमोटिव उत्पादन इकाई की स्थापना हेतु नवंबर 2015 में मै. जीई ग्लोबल सोर्सिंग इंडिया प्रा. लिमि. को ठेका सौंपा गया था। लेखापरीक्षा विश्लेषण ने दर्शाया कि रेलवे के पास उपलब्ध डीजल लोकोमोटिव वर्तमान आवश्यकता को ध्यान में रखने के लिए संख्या में पर्याप्त हैं। भारतीय रेल 2021 तक ओपन ब्रीज मार्गों का पूर्ण विद्युतीकरण करने की योजना बना रही है और इन विद्युतीकृत मार्गों पर पूर्णतः मालभाडा कोरिडोर (डीएससी) में मालभाडा रेल गाड़ी भी चलेगी। परिणामस्वरूप, आने वाले वर्षों में भारतीय रेल में डीजल कर्षण की आवश्यकता खत्म होने वाली है। इस समझौते के अंतर्गत खरीदे गये डीजल लोकोमोटिव भविष्य में भारतीय रेल नेटवर्क में उत्पादन उपयोगिता हेतु कोई स्थान नहीं है। रेलवे ने स्वयं 2019-20 के बाद से डीएलडब्ल्यू वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव का इन हाऊस उत्पादन काफी संख्या में घटाने का निर्णय लिया। इस प्रकार, आने वाले वर्षों में डीजल लोकोमोटिव की उत्पादन के लिए नया आधारभूत ढांचे की स्थापना पर ₹ 17,126 करोड़ की देयता होगी और भारतीय रेल के बेड़े में जोड़े जाने वाले 1000 डीजल लोकोमोटिव की योजना का कोई उपयोग नहीं होगा।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे मामले को पुनः विचार करे और यह जांच करे कि क्या परिसंपत्तियों एवं इन्फ्रास्ट्रक्चर का सृजन विवेकपूर्ण हो जिसके लिए भविष्य में उपयोगी आवश्यकता नहीं है क्योंकि बड़े पैमाने पर विद्युतीकरण कि योजना बनाई गई है और डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर का पूर्णतः विद्युतीकरण होने जा रहा है; रेलवे ने डीजल इंजनों के उत्पादन योजना भी यथेष्ट रूप से कम कर दी है।

पैरा 4.2: पूर्ण विद्युतीकृत सैक्शन में डीजल इंजनों की उपयोगिता

उत्तर मध्य रेल प्रशासन ने इलाहाबाद-गाजियाबाद (606.88 कि.मी.) तथा पलवल बिन्ना (505.31 कि.मी.) के पूर्ण विद्युतीकृत इलैक्ट्रिक सैक्शनों में डीजल इंजनों की उपयोगिता का अनुमत किया। 2013-14 से 2016-17 के दौरान इन दो विद्युतीकृत खण्डों में, विद्युत तार के अंतर्गत डीजल लोकोमोटिव्स का प्रयोग करते हुये कुल 350 माल गाड़ियों को चलाया गया था। इससे पर्यावरण के नकारात्मक प्रभाव के अतिरिक्त

5.74 करोड़ की अतिरिक्त प्राचालन लागत आयी तथा पेट्रोलियम आधारित ऊर्जा पर निर्भरता में वृद्धि हुई।

पैरा 5.1: भारतीय रेल पर मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्यूनिकेशन (एमटीआरसी) का कार्यान्वयन

एमटीआरसी प्रणाली भारतीय रेल पर दूरसंचार प्रणाली पर आधारित विद्यमान (उच्च दक्षता) को बदलने के लिए आरंभ की गई है। इस उद्देश्य डाटा ट्रांसफर से भारतीय रेल पर बेहत यातायात प्रबंधन करना तथा चालकों, गार्डों, अनुरक्षण स्टॉफ आदि के बीच मजबूत संचार स्थापित करना है। एमटीआरसी सम्पूर्ण रूटों पर, रूटों के लिए केब रेडियो के साथ इंजनों, एमटीआरसी इन्फ्रास्ट्रक्चर के प्रावधान तथा रखरखाव, पणधारियों की पहचान करना तथा भूमिका निभाना, कौशन की पहचान एवं अद्यतन, भर्ती नियमों में संशोधन तथा प्रबंधन में परिवर्तन पर प्रभावी कार्यान्वयन अपेक्षित है। एक व्यापक समयबद्ध रोड मैप के कारण, एमटीआरसी प्रणाली का कार्यान्वयन नहीं हो सका। 31 मार्च 2017 को 19,512 आरकेएम में से केवल 1470 आरकेएम, योजना को ही लागू किया गया। जब कभी भी इसे लागू किया गया, वहाँ प्रणाली को पूर्ण रूटों के रूप में उपयोग न किये जाने पर कार्यान्वयन के लिए कवर नहीं किया गया तथा रूटों के लिए केब रेडियो के साथ समर्पित इंजनों को प्रदान नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, अनुरक्षण ठेके की शर्तों में कमजोर सहायता प्रणाली तथा आगरा में मोबाइल सेवा स्विचिंग केन्द्र संकाय के कारण, प्रणाली का उपयोग नहीं किया गया। इस प्रकार, एमटीआरसी प्रणाली पर किया गया 181.73 करोड़ का व्यय निष्फल रहा।

लेखापरीक्षा ने सिफारिश की कि एमटीआरसी परियोजनाओं की पूर्ण समीक्षा को रेलवे बोर्ड द्वारा देखा जाना चाहिए और इसे संगत समय सीमा में पूरा किया जाय। तब तक एमटीआरसी से संबंधित सभी नई खरीद और समझौतों को विचाराधीन रखा जाय। मौजूदा परिसंपत्तियों की स्थिति को बनाये रखने वाली समझौतों/निविदाओं को इसके बाहर रखा जाना चाहिए। प्रौद्योगिकी, सहायक प्रणाली और कौशल आवश्यकता आदि में परिवर्तन के मुद्दों को निपटाते हुए गतिविधियों, समय सीमाओं, भूमिका प्रदान करने सहित पणधारक पहचान को दर्शाने वाला, एक रोड मैप तैयार किया गया जाना चाहिए। विगत दशक में भारत टेलीकॉम क्रांति से गुजरा है और रेल प्रशासन को इस पर ध्यान देना चाहिए, यदि एमटीआरसी द्वारा परिकल्पित सुरक्षित संप्रेषण की आवश्यकता को भारतीय रेलवे में एमटीआरसी के लिए स्वतंत्र टेलीकॉम संरचना के सृजन के स्थान पर विशेषीकृत टेलीकाम प्रदाता (भारत में मौजूद) द्वारा पूरा किया जा सकता था।

पैरा 5.2: प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट की वारंटी रहित खरीद के कारण ₹ 17.77 करोड़ की पूंजी का अवरोधन

रेल प्रशासन ने उपयुक्त और वास्तविक आवश्यकता विश्लेषण किये बिना ₹ 17.77 करोड़ के महंगे प्रचालनात्मक उद्देश्य हैंडसेट (ओपीएच) और सामान्य उद्देश्य हैंडसेट (जीपीएच) उपकरण की खरीद की और इसलिए इन्हें प्रयुक्त नहीं किया जा सका। बिना किसी आधार और तर्काधार के फर्म से उद्धरण मांगे गये थे। मौजूदा निविदा के लिए फर्म की योग्यता साबित करने के लिए आरडीएसओ से पूर्व निविदा के संबंध में दस्तावेज प्राप्त करने के लिए निविदा समिति ने नियम विरुद्ध कार्य किया। क्योंकि इन हैंडसेटों का प्रयोग नहीं किया जा रहा था, इन हैंडसेटों की खरीद पर व्यय किये गये ₹ 17.77 करोड़ की राशि ब्लॉक हुई।

पैरा 5.3: वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा की असफलता के कारण स्पैक्ट्रम प्रभार की अपरिहार्य देयता

आकस्मिक संप्रेषण तंत्र के रूप में रेलवे में वॉकी-टॉकी सेट प्रयोग किये जा रहे थे जिनके लिए रेलवे को दूरसंचार विभाग को स्पैक्ट्रम प्रभार अदा करना होगा। सीयूजी मोबाइल फोन के अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप, रेल बोर्ड ने वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की समीक्षा के लिए ज़ोनल रेलवे को निर्देश दिये। लेखापरीक्षा ने पाया कि दपूरे प्रशासन ने स्पैक्ट्रम प्रभारों से बचने के लिये बेकार पड़े अप्रयुक्त और मरम्मत न किये जाने योग्य बताये जाने वाले वॉकी-टॉकी सेट के प्रयोग की, समीक्षा नहीं की इसके कारण स्पैक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के प्रति ₹ 30.36 करोड़ की परिहार्य देयता हुई। दपूरे प्रशासन ने अब तक देय स्पैक्ट्रम प्रभार अदा नहीं किया अभी भी स्पैक्ट्रम प्रभार के भुगतान के विलंब पर अधिभार के प्रति ₹ 20.29 करोड़ अदा करने हैं।

पैरा 6.1: दाहोद कार्यशाला में पीओएच के लिए वैगन की प्राप्ति देय न होने के कारण इन वैगन के अवरोध और इसके परिणामस्वरूप क्षमता की हानि हुई

बाँडी/फ्लोर पर अधिक मरम्मत की आवश्यकता वाले फ्रेम के अंतर्गत आवाज करने वाले 18 से 25 वर्ष के आयु वर्ग में लोड करने लायक वैगन को ओपन लाईन के रेल गाड़ी परिक्षक/मुख्य कार्यशाला पर्यवेक्षण द्वारा 'सी' श्रेणी के रूप में चिन्हित करना आवश्यक है और पुनः निर्माण के लिए भेजा गया है। यद्यपि, जून 2013 से मार्च 2017 तक पश्चिम रेलवे की दाहोद कार्यशाला में पीओएच के लिए शेष 434 वैगन प्राप्त किये गये थे। निरीक्षण और अनुमोदन पीओएच के लिए वैगन की स्वीकृति से पहले कार्यशाला स्टाफ द्वारा नहीं किया गया था। इन वैगनों ने प्रचालनात्मक गतिविधियों में बाधा

पहुंचाई क्योंकि उन्होंने कार्यशाला के अंदर ट्रैक को घेर रखा था और इसके कारण अवरोध के कारण ₹ 16.46 करोड़ की संभावित अर्जन क्षमता की परिहार्य हानि हुई।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे दिये गये निर्देशों का सख्ती से पालन किये जाने की आवश्यकता है और यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पीओएच के लिए शेष न बचे वैगनों की कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया है। निरीक्षण और अनुमोदन की जांच करके, वैगन का अवरोधन कम किया जा सकता है और प्रचालनों में कुशलता लाई जा सकती है।

पैरा 7.1: रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा वाणिज्यिक उपयोग हेतु रेल भूमि का विकास

आरएलडीए की स्थापना का मुख्य उद्देश्य अधिशेष रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास द्वारा गैर-यातायात उपायों द्वारा राजस्व प्राप्त करना है। उक्त को प्राप्त नहीं किया जा सका क्योंकि आरएलडीए द्वारा अपनी स्थापना के 10 वर्षों के बाद भी किसी वाणिज्यिक साइट/प्लॉट का सफलतापूर्वक विकास नहीं किया गया। लेखापरीक्षा ने 17 साइटों के विकास की समीक्षा की जो 2007 में आरएलडीए को सौंपी गई थीं, जब यह गठित की गई थी। इन साइट में से किसी को भी अभी तक विकसित नहीं किया गया है। यह देखा गया कि सलाहकार नियुक्ति, सलाहकार द्वारा रिपोर्ट की प्रस्तुती में विलंब, ऋण वाली भूमि प्रदान करके संबंधित ज़ोनल रेलवे द्वारा आरएलडीए की भूमि को सौंपने में, गलत साइट या अपूर्ण पेपर के साथ साइट को पहचानने आदि कमी देखी गई। जिसके कारण 166.996 एकड़ की 17 साइट का विकास नहीं किया गया, की लेखापरीक्षा समीक्षा की गई। यद्यपि, चार वाणिज्यिक साइटों के लीज प्रीमियम के प्रति ₹ 1216.13 करोड़ प्राप्त किये, तीन साइट अभियोग के अंतर्गत हैं और एक साइट के मामले में, विकासकर्ता ने साइट वापस कर दी क्योंकि आरएलडीए मध्य प्रदेश राज्य सरकार को भूमि के भाग के स्थानांतरण हेतु सहमत हो गया और विकासकर्ता और आरएलडीए के बीच के मामले का निर्णय माननीय उच्च न्यायालय ने विकासकर्ता के पक्ष में दिया। समीक्षा किये गये 17 मामलों में से, केवल तीन मामलों में विकासकर्ता की नियुक्ति की गई थी, परंतु वाणिज्यिक विकास नहीं हुआ। ये सभी प्लॉट ₹ 282.69 करोड़ की लीज संभावना के साथ वाणिज्यिक विकास हेतु नियोजित किये गये थे। स्थापना किये जाने से, आरएलडीए रेलवे स्टेशन पर मल्टी-फंक्शनल काम्प्लेक्स के विकास से ₹ 67.97 करोड़ की कमाई कर सका, जो कि सौंपी गई भूमि के वाणिज्यिक विकास से किये गये अर्जन से अलग है। इसके विपरित, ₹ 102.29 करोड़ का व्यय 2006-07 से 2016-17 के दौरान स्थापना, सलाहकार प्रभार, विज्ञापन के प्रति किया गया।

यह सिफारिश की जाती है कि

- संबंधित राज्य सरकारों से, भूमि उपयोग और खुले स्थान आरक्षण में बदलाव के लिए, मंजूरी प्राप्त करने हेतु, रेलवे समय पर कार्रवाई करे तथा भूमि उपयोग में बदलाव के कानूनी प्रभावों की भी जांच, राज्य सरकारों के साथ परामर्श के साथ करें।
- स्थानीय अधिकारियों के मानदंडों के अनुसरण करते हुए, ज़ोनल रेलवे, केवल भारमुक्त साइटों की पहचान कर, उन्हें आरएलडीए को सौंपे तथा सुनिश्चित करें कि उनकी पूर्ण दस्तावेज़/रिकॉर्ड हो।
- आरएलडीए को परामर्शदाताओं की समय पर नियुक्ति सुनिश्चित करनी चाहिए। आरएलडीए को करारों की निबंधन एवं शर्तें भी लागू करनी चाहिए ताकि वह अपना कार्य समय पर पूरा करे और उनकी रिपोर्टों पर शीघ्रता से कार्रवाई हो। आरएलडीए को प्रत्येक कार्यकलाप के लिए उचित समय सीमा निर्धारित कर, विकास ठेकों को जल्द अंतिम रूप देना सुनिश्चित करने के लिए एक तंत्र की स्थापना करने की आवश्यकता है।
- व्यावसायिक रूप से खाली भूमि का फायदा उठाने का प्रयास करने से पहले, रेलवे राज्य सरकार / स्थानीय निकायों / अन्य विभागों को सार्वजनिक उद्देश्यों के लिए जमीन की पेशकश करने पर विचार कर सकता है, पर ऐसा न हो कि वे भूमि के विकास के लिए बाधा बनें।

पैरा 7.2, 7.3 और 7.4 क्रिस द्वारा आईटी परियोजनाओं के क्रियान्वयन में विलम्ब

आईटी एप्लीकेशन हेतु भारतीय रेल आपदा बहाली डाटा केन्द्र

रेलवे ने जून 2007 में आपदा बहाली डाटा केन्द्र के प्रतिष्ठापन हेतु प्रस्ताव पर विचार किया था। दस वर्ष गुजर गए, परन्तु रेलवे को अभी इसे अंतिम रूप देना था। प्रत्येक चरण पर विलंब हुए थे और निर्माण कार्य सौंपने के लिए निर्णय अभी लिया जाना था। यद्यपि यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) तथा अनारक्षित टिकेटिंग प्रणाली (यूटीएस) के लिए अंतरिम आपदा बहाली (डीआर) कार्यशील कर दी गई थी, यह रेलवे आरक्षण कॉम्पलैक्स के रूप में उसी भवन में स्थित थी।

यह सिफारिश की जाती है रेलवे डीआरडीसी को दूरस्थ स्थान पर प्रतिष्ठापित करें ताकि यह प्रचंड आग, भूखंड या आतंकी हमला आदि जैसी क्षेत्रीय स्तर की घटनाओं से उत्पन्न किसी संभावित घटना का ध्यान रखने के अभीष्ट उद्देश्य को पूरा कर सके।

भारतीय रेल परिसंपत्तियों के लिए भौगोलिक सूचना प्रणाली (जीआईएस) मैपिंग तथा भू-स्थानिक डाटा बेस

‘संसाधनों के उपेक्षित उपयोग हेतु भूमि तथा परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए व्यापक वेब आधारित डाटा बैंक का विकास’ पर परियोजना जून 2012 में पेश की गई, किंतु यह अब तक कार्यान्वयन के आरंभिक चरणों पर है। विलंब के मुख्य कारण अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन कार्यान्वित करने में विलंब समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण करने में विलंब था।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे परियोजना का शीघ्र क्रियान्वयन करें ताकि सरलीकृत परिसम्पत्ति प्रबंधन के अभीष्ट लाभ, आसान विजुअलाइजेशन तथा दैनिक परिचालनों का प्रबंधन, जीआईएस मानचित्र पर रोलिंग स्टॉक की लोकेशन का निर्धारण, यातायात के लिए प्रभावी योजना तथा आपदा के समय के दौरान प्रभावित क्षेत्र के आसान विजुअलाइजेशन प्राप्त किए जा सकें।

भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन प्रणाली

भारतीय रेल में वेब आधारित भूमि प्रबंधन प्रणाली शुरू करने के लिए प्रस्ताव जनवरी 2011 में शुरू किया गया था। रेलवे के क्षेत्राधिकार के तहत भूमि के बड़े क्षेत्र के मद्देनजर प्रस्ताव महत्वपूर्ण था क्योंकि इसमें वेब आधारित अनुप्रयोग में भूमि से संबंधित मामलों अर्थात् भूमि अभिलेख, भूमि सीमा सत्यापन, भूमि पट्टा/लाइसेंसिंग, अतिक्रमण रोकने तथा हटाने की प्रक्रिया, भूमि का वाणिज्यिक उपयोग आदि के रूपांतरण की परिकल्पना की गई थी। तथापि, अनुमानों को अंतिम रूप देने में विलंब, समझौता ज्ञापन के कार्यान्वयन में विलंब, समझौता ज्ञापन लक्ष्यों के पालन में विफलता तथा ज़ोनल रेलवे द्वारा जीपीएस सर्वेक्षण में विलंब के कारण उक्त का कार्यान्वयन अभी शुरू नहीं हुआ था।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे परियोजना के शीघ्र क्रियान्वयन करें ताकि नियमावली में परिकल्पित रूप में, रजिस्टर/अभिलेखों की आवश्यकता समाप्त हो सकें तथा रेलवे भूमि योजनाओं, राज्य सरकार राजस्व योजना, रेलवे भूमि तथा संलग्न क्षेत्रों की भौगोलिक विशेषताओं का जीआईएस प्लेटफॉर्म पर पता लगाया जा सके।

पैरा 8.1: ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अविवेकपूर्ण भुगतान

एमआरबीसी ने नौ ठेकों में ठेकेदारों को ₹ 6.17 करोड़ का मॉबिलाइजेशन अग्रिम दिया था जिसका मूल्य ₹ 25 करोड़ की अनुमानित लागत से कम था जो रेलवे द्वारा मॉबिलाइजेशन अग्रिम की स्वीकृति हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित राशि थी।

एमआरवीसी द्वारा प्रभारित ब्याज दर भी रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर से काफी कम थी। नौ कार्यों में से किसी को भी समापन की निर्धारित तिथि में पूरा नहीं किया जा सका था। इसके अलावा, एमआरपीसी दिए गए मॉबिलाइजेशन अग्रिमों की पूर्ण वसूली सुनिश्चित करने में अक्षम था क्योंकि ₹ 0.09 करोड़ की वसूली अभी की जानी है। यहां तक कि वसूली गई राशि में भी काफी विलंब हुआ था।

