

## विहंगावलोकन

मार्च 2021 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन को दो खंडों अर्थात् खंड I और खंड II में विभाजित किया गया है। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन संबंधी मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के खंड II (वर्ष 2022 की प्रतिवेदन स. 35) में तीन अखिल भारतीय पैराग्राफ, दो लंबे पैराग्राफ और चार पृथक पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का एक संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

### पैरा 1.1 भारतीय रेल में विविध राजस्व

समीक्षा से निकलने वाले मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार थे:

नव अर्जन अभियान (2016-17) की शुरुआत के बावजूद, प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में विविध अर्जन 2017-18 में 4.85 से घटकर 2020-21 में 4.22 प्रतिशत हो गए थे। इसके अलावा, गैर किराया राजस्व' (एनएफआर) जो कि विविध अर्जनों का एक छोटा प्रतिशत था, 2017-18 में 2.35 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 1.06 प्रतिशत हो गया। प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में, एनएफआर 2017-18 में 0.11 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में 0.04 प्रतिशत हो गया। इस प्रकार, विविध अर्जन और एनएफआर को बढ़ाने के लिए की गई सभी पहलें वांछित परिणाम प्राप्त नहीं कर सकीं। भारतीय रेल (आईआर) ने गैर-किराया राजस्व में वृद्धि के लिए पहल शुरू करने और इसे चलाने के उद्देश्य से एक समर्पित एनएफआर निदेशालय की स्थापना की। हालांकि, वर्षों से, भारतीय रेलवे गैर-संबंधित गतिविधियों द्वारा एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र को कम करता रहा। नीतियों के कार्यान्वयन के लिए, विभिन्न क्षेत्रों में मनमाने ढंग से जोनल रेलवे को शक्तियां सौंप दी गईं और अन्य समय में उन्हें मनमाने ढंग से जोनल रेलवे से वापस ले लिया गया। इसके अलावा, वार्षिक लक्ष्य तैयार करते समय जोनल रेलवे से कोई जानकारी नहीं ली गई थी। जमीनी हकीकत का पता लगाए बिना जोनल रेलवे पर सिर्फ लक्ष्य थोप दिए गए।

यहां तक कि वर्षों के अंत में काफी कम किये गए संशोधित अनुमान भी हासिल नहीं किए जा सके। वर्ष 2020-21 से, एनएफआर निदेशालय ने एनएफआर के विभिन्न उप-मदों के लिए मंडल स्तर पर एनएफआर से संबंधित आंकड़ों को संकलित करने का एक अच्छा उपाय शुरू किया।

(पृष्ठ- 2)

### **प्रमुख सिफारिशें**

*रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:*

- *नीतियों को निष्पादित करने के लिए निर्णय लेने की शक्ति जोनल रेलवे प्रशासन को विवेकपूर्ण ढंग से सौंपा जाना ताकि उनका सुचारू कार्यान्वयन हो सके।*
- *विविध आय के सृजन हेतु वास्तविक लक्ष्य निर्धारित करना और जोनल रेलवे द्वारा लक्ष्यों की प्राप्ति की निगरानी करना।*
- *बकाया देय राशियों की वसूली की निगरानी करने के अलावा नीतियों के सफल कार्यान्वयन के लिए शीर्ष स्तर पर निगरानी और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को मजबूत करना।*
- *अंतिम परामर्शदाता को स्वयं नियुक्त करें और उन्हें समयबद्ध तरीके से अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने का निर्देश दें जिससे समय, धन और अन्य संसाधनों की बचत होगी।*
- *राजस्व क्षमता को अधिकतम करने के उद्देश्य से भारतीय रेल की एनएफआर पहलों के बारे में व्यापक जागरूकता पैदा करना।*
- *भारतीय रेल के पास उपलब्ध विभिन्न प्रणालियों में उपलब्ध विशाल डेटाबेस से राजस्व के आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित स्रोतों को लाना।*

### **पैरा 2.1 दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे**

नागालैंड में रेलवे नेटवर्क विकसित करने की दृष्टि से, राज्य की राजधानी कोहिमा को दीमापुर (डीएमवी) से जोड़ने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा वर्ष 2006-07

में एक नई लाइन परियोजना स्वीकृत की गई थी। हालांकि, नई लाइन परियोजना को कोहिमा के पास धनसिरी और जुब्जा के बीच फिर से पुनः संरेखित किया गया था। परियोजना पर वर्ष 2016 से कार्य शुरू किया गया था।

डीएमवी-कोहिमा न्यू लाइन परियोजना का निर्माण पूर्व सर्वेक्षण 2011 में पूरा हुआ था। रेल प्रशासन की शिथिलता के कारण, परियोजना के एक बड़े भाग (60 किमी) का अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) पुनः कराना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप मूल निर्माण-पूर्व सर्वेक्षण कार्य जिसे छोड़ना पड़ा, पर ₹ 5.44 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

लेखापरीक्षा में भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में कई बड़ी अनियमितताएं पाई गईं, जिसके कारण वर्ष 2015 से वर्ष 2021 की अवधि के दौरान ₹ 141.70 करोड़ का अनियमित/निरर्थक व्यय हुआ। इनमें भूमि के अधिग्रहण/अधिप्राप्ति के लिए भुगतान किए गए मुआवजे के कारण ₹ 23.34 करोड़ का निरर्थक/परिहार्य व्यय, जो संरेखण में संशोधन के कारण किसी काम की नहीं थी, सुरंगों के ऊपर अधिग्रहण की गई भूमि के लिए ₹ 79.70 करोड़, अतिरिक्त भूमि के अधिग्रहण पर ₹ 12.97 करोड़, प्रभावित भूमि मालिकों को किए गए मुआवजे के भुगतान के दो से तीन साल बाद अधिग्रहित भूमि के पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण के लिए भुगतान किया गया ₹ 6.97 करोड़ का अतिरिक्त मुआवजा और राज्य सरकार को स्थापना प्रभारों के रूप में ₹ 18.72 करोड़ का भुगतान शामिल है।

₹ 879.05 करोड़ की परिहार्य देयता का एक मामला देखा गया था, जहां सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन डिजाइनों में सुविधाओं के अत्यधिक प्रावधान के साथ लागत कटौती उपायों को अपनाने की अनिच्छा के कारण सुरंगों के निर्माण में भारी परिहार्य देयता हुई। एक अन्य मामले में, सुरंगों में गिट्टी या गिट्टी रहित ट्रैक के उपयोग के संबंध में निर्णय को बदलने से परिहार्य व्यय हुआ। ब्लैकेटिंग के प्रावधान में भी अनियमितताएं पाई गईं, जहां आवश्यकता से अधिक ब्लैकेटिंग सामग्री प्रदान की गई थी, जिसके कारण ₹ 6.50 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ। यह भी देखा गया कि सस्ती दरों पर स्थानीय गिट्टी की अधिप्राप्ति करने की बजाय महंगी पाकुड़ गिट्टी की अधिप्राप्ति के कारण ₹ 7.68 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था।

हालांकि, नई लाइन परियोजना के लिए विस्तृत प्राक्कलन 2015 में मंजूर किया गया था, लेकिन 2019 में पूरा हुआ एक नया एफएलएस कार्य शुरू करने के कारण परियोजना की प्रगति बाधित हुई थी। भूमि विवादों और अनुचित पुनः सर्वेक्षण/पुनर्वर्गीकृत दावों के निपटान में विलंब के कारण भी परियोजना की प्रगति बाधित हुई थी। कार्य को पूरा करने के लिए विस्तार उदारतापूर्वक प्रदान किए गए थे जिसके परिणामस्वरूप मूल्य भिन्नता के कारण ₹ 42.38 करोड़ के अतिरिक्त भुगतान के साथ-साथ कार्यों को पूरा करने में विलंब हुआ। इन सभी कारकों के कारण परियोजना को पूरा करने की लक्ष्य तिथि मार्च 2020 से बदलकर मार्च 2026 कर दी गई।

इस प्रतिवेदन में भूमि अधिग्रहण पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां कुछ उदाहरणात्मक मामले हैं जहां गंभीर अनियमितताएं पाई गई थीं। एक संभावना है कि भूल-चूक की ऐसी त्रुटियां, चाहे इस परियोजना या अन्य परियोजनाओं में कई और मामलों में मौजूद हो सकती हैं। रेल प्रशासन ऐसी अनियमितताओं की मौजूदगी का पता करने के लिए भूमि अधिग्रहण के शेष मामलों की पूरी तरह से जांच कर सकता है।

(पृष्ठ- 43)

### **प्रमुख सिफारिशें**

**रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है:**

- यह सुनिश्चित करना कि निर्माण-पूर्व सर्वेक्षण/अंतिम स्थान सर्वेक्षण (एफएलएस) प्रतिवेदनों का गंभीर विश्लेषण किया जाता है ताकि संभावित तकनीकी/निर्माण कमियों का पता लगाया जा सके और अंतिम स्वीकृति से पहले उनका व्यापक समाधान किया जा सके। इससे परियोजना की प्रगति को प्रभावित करने वाले विलंब और कई सर्वेक्षणों पर निरर्थक व्यय को रोका जा सकेगा।
- भूमि के अनावश्यक/अनियमित अधिग्रहण के कारण होने वाले व्यर्थ/परिहार्य व्यय को रोकने के लिए भूमि अधिग्रहण तंत्र को सुदृढ़ करना। कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए की गई भूमि अधिग्रहण के लिए जवाबदेही निर्धारित की जा सकती है।

- *दावों के उचित संयुक्त सत्यापन के बाद ही पुनः वर्गीकरण/पुनः सर्वेक्षण मामलों में मुआवजे के भुगतान की अनुमति देना और बशर्ते कि वे नागालैंड भूमि (मांग और अधिग्रहण) अधिनियम, 1965 के प्रासंगिक प्रावधानों के दायरे में आते हों। पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के लिए अनियमित अतिरिक्त भुगतान के मामलों की गहन जांच किए जाने की आवश्यकता है और संबंधित अधिकारियों की जवाबदेही तय की जानी चाहिए। यह सुनिश्चित किया जाए कि पुनः सर्वेक्षण/पुनः वर्गीकरण के भावी मामलों को भूमि अधिग्रहण नियमों के अनुसार निपटाया जाए।*
- *अनावश्यक वित्तीय दायित्व से बचने के लिए डीएमवी-कोहिमा नई लाइन परियोजना और अन्य आगामी निर्माण परियोजनाओं की सुरंगों के क्रॉस-सेक्शन से संबंधित प्रस्तावों पर फिर से विचार करना।*
- *कोडल प्रावधानों/नियमों/आदेशों के कड़ाई से अनुपालन के लिए अनुदेश जारी करना और डिजाइनों एवं ड्राइंग का समय पर अनुमोदन सुनिश्चित करना और कार्य पूरा होने में देरी और संविदाकारों को मूल्य भिन्नता के भुगतान से बचने के लिए संविदाकारों को निर्माण स्थल सौंपना सुनिश्चित करना।*

## पैरा 2.2 इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली

कंपनी ने पीपीपी मोड पर एनएचएआई की दो टोलवे परियोजनाओं (शिवपुरी गुना टोलवे परियोजना और बीकानेर फलोदी टोलवे परियोजना) का संचालन किया और इन परियोजनाओं को निष्पादित करने के लिए दो एसपीवी का गठन किया। वे दो एसपीवी आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल थे। इन परियोजनाओं को वित्तीय मॉडल के आधार पर वित्तीय रूप से व्यवहार्य माना गया था। आईएसजीटीएल और आईपीबीटीएल द्वारा निष्पादित परियोजनाओं के एनपीवी को वित्तीय मॉडल में सकारात्मक रूप में निकाला गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि वित्तीय मॉडल में धारणाएं उचित और यथार्थवादी नहीं थीं। परिणामस्वरूप, लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के आधार पर, दोनों परियोजनाओं का एनपीवी नकारात्मक रहा। इस

प्रकार, दोनों परियोजनाओं को अव्यवहार्य पाया गया। यह देखा गया कि परिचालन शुरू होने के बाद दोनों एसपीवी की लाभप्रदता कम हो गई थी। इस प्रकार, एसपीवी के परिचालन शुरू होने के बाद उनके वित्तीय परिणामों ने भी लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों की पुष्टि की।

(पृष्ठ- 85)

### प्रमुख सिफारिशें

*कंपनी निम्नलिखित पर विचार कर सकती है:*

*ऐसी परियोजनाओं के लिए वित्तीय मॉडल में अधिक यथार्थवादी धारणाओं को अपनाना।*

### पैरा 3.1 भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग

कोडल प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए जोनल रेलवे ने माल डिब्बों की आवश्यकता के निर्धारण में भाग नहीं लिया या रेलवे बोर्ड को माल-डिब्बों के अधिग्रहण के लिए प्रस्ताव या औचित्य नहीं भेजा। जोनों से किसी इनपुट के अभाव में, आरबी ने माल-डिब्बों की आवश्यकता को बदलना जारी रखा। समीक्षाधीन अवधि के दौरान माल-डिब्बा उपयोग मानदंड (एनटीकेएम) के आधार पर लेखापरीक्षा में किए गए निर्धारण के अनुसार उपलब्ध माल-डिब्बा होल्डिंग माल-डिब्बा आवश्यकता से अधिक थी। माल-डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डिब्बों की आपूर्ति रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए माल-डिब्बों के आवंटन के अनुरूप नहीं थी और आपूर्ति में अधिक देरी हुई थी।

रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न किए जाने के कारण पार्टियों द्वारा रोक रद्द कर दिए गए थे, जिसके परिणामस्वरूप संभावित आय की हानि हुई। चुनिंदा लोडिंग और अनलोडिंग पॉइंट/टर्मिनल यार्ड में रकों को रोके जाने के मामले थे, जिसके परिणामस्वरूप माल-डिब्बा दिवसों और उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। लगभग 69 प्रतिशत माल-डिब्बों में, असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में असामान्य देरी देखी गई, जिसके परिणामस्वरूप उन माल-डिब्बों को जोड़ने में लगने वाले समय के लिए

उनकी अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अलावा, उन असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने के लिए सभी जोनों में एफओआईएस की सहायता नहीं ली गई थी।

सुरक्षा से समझौता करते हुए कारखाना/टर्मिनल यार्डों में मरम्मत के बाद 3.30 लाख से अधिक माल-डिब्बे, जो कुल माल-डिब्बों का 41 प्रतिशत थे, स्थानीय स्तर पर (एनसीओ अनुमोदन के बिना) पास किए गए थे। वर्षों यानी वर्ष 2016-17 से वर्ष 2020-21 के लिए एफओआईएस डेटा के विश्लेषण से पता चला कि ठहराव का समय कुल यात्रा समय के आधे के करीब था और इसलिए औसत गति भी बिना ठहरे औसत गति के आधे के करीब थी।

(पृष्ठ- 102)

### प्रमुख सिफारिशें

**भारतीय रेल को चाहिए कि:**

- माल-डिब्बों की आवश्यकता का आकलन करें और तदनुसार यथार्थवादी मांगें रखें।
- रेलवे के अपनी कार्यशाला के साथ-साथ निजी माल-डिब्बा आपूर्तिकर्ताओं, दोनों द्वारा माल-डिब्बों के उत्पादन की निगरानी करें ताकि माल-डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल-डिब्बों की समय पर आपूर्ति की जा सके।
- माल-डिब्बों के इष्टतम उपयोग के लिए निजी पार्टियों को रेल की समय पर आपूर्ति करें।
- लोडिंग/अनलोडिंग पॉइंट और टर्मिनल यार्ड जैसे विभिन्न स्तरों पर रेलों के अवरोध से बचें।
- असंबद्ध माल-डिब्बों को जोड़ने में एफओआईएस का प्रभावी ढंग से उपयोग करें।
- केवल वैध बीपीसी के साथ ट्रेनों का संचालन सुनिश्चित करें।
- मालगाड़ी की गति के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए अवरोध को कम करने के लिए उपयुक्त उपाय करें।

### पैरा 3.2 चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात: रेलवे बोर्ड

रेलवे बोर्ड ने उत्पादन इकाइयों और क्षेत्रीय रेलवे द्वारा चल स्टॉक के उत्पादन और रखरखाव के लिए आवश्यक विभिन्न भागों जैसे पहियों, धुरों आदि के लिए वैश्विक निविदाएं जारी कीं। लेखापरीक्षा में पाया गया कि वर्ष 2016-17 से वर्ष 2020-21 की अवधि के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा अंतिम रूप दी गई छह निविदाओं के संबंध में, परीक्षण में खपत और नष्ट हुए पहियों और धुरों की लागत को निर्माताओं द्वारा मुफ्त में आपूर्ति करने के बजाय रेलवे को की गई कुल आपूर्ति में शामिल किया गया था। यह आरडीएसओ के मानक विनिर्देशों के प्रावधानों का उल्लंघन था और इससे ₹ 5.88 करोड़ की हानि हुई।

एक अन्य मामले में, अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार विनिर्देश वाले धुरों की बजाए अन्य विनिर्देश वाले धुरों के आदेश देने के परिणामस्वरूप धुरों की अतिरिक्त 3,400 इकाइयों की अधिप्राप्ति हुई जिसके परिणामस्वरूप ₹ 18.01 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

डीजल लोको शेड/हुबली (यूबीएल) और डीजल लोको शेड/कृष्णराजपुरम (केजेएम) में लोको के अवरोधन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) में वर्ष 2016-17 से वर्ष 2021-22 की अवधि के दौरान आयातित कल-पूजों की कमी के कारण 27 लोको को अवरुद्ध किया गया था। हालांकि, लोको अवरोधन के 27 मामलों में से 14 मामले कोविड-19 महामारी की अवधि से संबंधित हैं। इस प्रकार, लोकोमोटिव (कोविड-19 के कारण मामलों को छोड़कर) के स्थिरीकरण से ₹ 8.34 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(पृष्ठ- 174)

#### प्रमुख सिफारिशें

*रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि:*

- *आरडीएसओ के दिशानिर्देशों के अनुपालन में विनिर्माता द्वारा परीक्षण के लिए आवश्यक सामग्री की निःशुल्क आपूर्ति की जायें।*



- अंतिम उपयोगकर्ता की आवश्यकता के अनुसार विनिर्देश वाले धुरें की बजाए अन्य विनिर्देश वाले धुरें के लिए आदेश देने से बचा जाना चाहिए।
- पुर्जों की कमी के कारण होने वाले लोकोमोटिव के स्थिरीकरण से बचना चाहिए।

#### पैरा 4.1 गुड्स शेड का अनियोजित निर्माण: दक्षिण रेलवे

दक्षिण रेलवे प्रशासन ने आने और जाने वाले ट्रैफिक का निर्धारण किए बिना ₹ 5.12 करोड़ की लागत से नीलाम्बुर रोड पर एक गुड्स शेड बनाया। लेखापरीक्षा में पाया गया कि गुड्स शेड फरवरी 2016 में चालू होने के बाद से वहां यातायात बहुत कम था।

(पृष्ठ- 180)

#### प्रमुख सिफारिशें

रेल मंत्रालय को विशेष रूप से, राजस्व और संभावित यातायात के संदर्भ में किसी भी परियोजना को शुरू करने से पहले व्यवहार्यता अध्ययन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

#### पैरा 4.2 चालू संविदा से कार्य के एक भाग को मनमाने ढंग से हटाने के कारण परिहार्य संविदात्मक दायित्व: पूर्व तटीय रेलवे

पूर्व तटीय रेलवे प्रशासन ने संविदा की सामान्य शर्तों का उल्लंघन करते हुए संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण परियोजना में संरचना, छोटे पुलों और अन्य विविध कार्यों के लिए एक संविदा से 20 प्रतिशत कार्य हटा दिया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 7.09 करोड़ की परिहार्य संविदात्मक देयता हुई।

(पृष्ठ- 184)

#### प्रमुख सिफारिशें

रेल मंत्रालय को संविदा की सामान्य शर्तों के अनुसार चालू कार्य को उचित रूप से हटाना सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

**पैरा 4.3 अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अनियमित व्यय: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे**

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे ने दोहरीकरण परियोजना के लिए निर्धारित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) से अन्य परियोजनाओं, पर्यावरण संबंधी कार्यों और विशेष रूप से निधि के दायरे से बाहर रखे गए गोल्फ कोर्स के भूमि विकास पर ₹ 12.13 करोड़ का अनियमित व्यय किया।

(पृष्ठ- 187)

**प्रमुख सिफारिशें**

*रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि किसी विशेष परियोजना के लिए निर्धारित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (संस्थागत वित्त) का उपयोग अन्य कार्यों के लिए नहीं किया जाना चाहिए।*

**पैरा 4.4 मदुरै में बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को आवंटित भूमि के लिए न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान की गैर-वसूली: दक्षिण रेलवे**

वाणिज्यिक उपयोग के लिए खाली पड़ी रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की नीति के तहत, दक्षिण रेलवे (दरे) ने मदुरै रेलवे स्टेशन पर एक बहु-कार्यात्मक परिसर के निर्माण के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) को भूमि आवंटित की। दरे प्रशासन रेल मंत्रालय के अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए जुलाई, 2013 से मार्च, 2020 की अवधि के लिए आरएलडीए से ₹ 8.65 करोड़ का न्यूनतम वार्षिक गारंटीकृत भुगतान की वसूली करने में विफल रहा।

(पृष्ठ- 191)

**प्रमुख सिफारिशें**

- *जोनल रेलवे को समय-समय पर भूमि पट्टे के प्रभारों में संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है।*
- *उक्त राशि की वसूली न करने और रेल मंत्रालय के समझौतों/आदेशों का अनुपालन न करने के लिए जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है।*
- *इस संबंध में वसूली नोटिस जारी किया जाए।*