

अध्याय 1 - परिचालन और व्यवसाय विकास

प्रतिवेदन का परिचय

लेखापरीक्षित संस्थाओं का परिचय; लेखापरीक्षा के कहने पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियां; पूर्व प्रतिवेदनों में की गई लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के प्रत्युत्तर में की गई उपचारात्मक कार्रवाई; कार्रवाई टिप्पणी की संक्षेपित स्थिति को इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के खंड I (वर्ष 2022 की रिपोर्ट संख्या 25) में विस्तृत किया गया है।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन, खंड-II में रेल मंत्रालय (एमओआर) के नियंत्रणाधीन इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसंपत्तियों और देयताओं से संबंधित लेन-देनों की संवीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इसमें सार्वजनिक व्यय पर नियंत्रण तंत्र को बनाए रखने और सुनिश्चित करने के लिए प्रासंगिक नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता और प्रभावशीलता की जांच शामिल है। दुरुपयोग, अपशिष्ट और हानियों से बचाने के लिए नियमों की प्रभावशीलता की भी जांच की गई।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में चार अध्याय हैं। अध्याय 1- परिचालन और व्यवसाय विकास, अध्याय 2- अवसंरचना, अध्याय 3- कर्षण और चल स्टॉक और अध्याय 4- पृथक पैराग्राफ। प्रतिवेदन में महत्वपूर्ण भौतिकता के प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं जिनका उद्देश्य बेहतर निष्पादन और वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यपालिका की सहायता करना है।

निम्नलिखित विषयों पर क्षेत्रीय रेलों से संबंधित विस्तृत निष्कर्ष इस रिपोर्ट में प्रस्तुत किए गए हैं:

- (i) भारतीय रेल में विविध राजस्व
- (ii) भारतीय रेल में माल-डिब्बों की अधिप्राप्ति और उपयोग
- (iii) चल स्टॉक पुर्जों का केंद्रीकृत आयात

इसके अलावा, दो लंबे पैराग्राफ; (क) दीमापुर-कोहिमा नई लाइन परियोजना का निर्माण: पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे और (ख) इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के विशेष

प्रयोजन वाहनों की कार्यप्रणाली और संबंधित क्षेत्रीय रेलों के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करते हुए चार व्यक्तिगत पैराग्राफ प्रतिवेदन के इस खंड-II में शामिल किए गए हैं। रिपोर्ट का समग्र मौद्रिक मूल्य ₹ 5800.35 करोड़ है।

अध्याय 1 में ₹ 522.46 करोड़ के मुद्रा मूल्य वाला एक अखिल भारतीय पैराग्राफ 'भारतीय रेल में विविध राजस्व' शामिल है, जिसमें (i) विविध राजस्व के विभिन्न स्रोतों को बढ़ाने और उनका दोहन करने के लिए नीतियों के कार्यान्वयन में दक्षता; और (ii) विविध आय बढ़ाने के लिए निगरानी में प्रभावशीलता, नीतियों का कार्यान्वयन और पर्याप्त आंतरिक नियंत्रणों की उपस्थिति पर चर्चा की गई है।

1.1 भारतीय रेल में विविध राजस्व

1.1.1 प्रस्तावना

रेलवे की शब्दावली में, विविध राजस्व¹ वह आय है जो रेलवे के गैर-प्रमुख संचालन, यानी सवारी और माल ढुलाई के अलावा अन्य संचालनों से सृजित होती है। भारतीय रेल (आईआर) का गैर-किराया राजस्व (एनएफआर), शुरू में विविध आय का पर्याय था, लेकिन भारतीय रेल की एनएफआर नीति में लगातार बदलाव के कारण, इसे केवल विज्ञापन, प्रचार और सॉफ्ट एसेट्स के मुद्राकरण से होने वाले आय को शामिल करने के लिए घटा दिया गया था। विविध राजस्व को बढ़ाने पर जोर केवल एनएफआर तक ही सीमित था।

फरवरी, 2010 में रेल बजट पेश करते हुए तत्कालीन माननीय रेल मंत्री ने कहा था कि भारतीय रेल

आय में उल्लेखनीय वृद्धि करने के लिए रेलवे संपत्तियों की ब्रांडिंग/विज्ञापन में

वैश्विक तुलना: वर्तमान में, रेलवे में राजस्व कुल राजस्व का लगभग पांच प्रतिशत है, जबकि कई विश्व रेलवे प्रणालियां गैर-किराया स्रोतों से अपने राजस्व का 10-20 प्रतिशत सृजित करती हैं। वर्ष 2021 के लिए नेशनल रेलरोड कॉर्पोरेशन, यूएस (एमट्रैक) के वार्षिक परिचालन निष्पादन के अनुसार, एनएफआर परिचालन राजस्व का 30 प्रतिशत के करीब था। (अनुलग्नक 1.1)

¹ सार "जेड" में विविध आय के विभिन्न स्रोतों की सूची शामिल है।

अप्रयुक्त राजस्व क्षमता का उपयोग करेगी। इसके बाद, वर्ष 2016-17 के रेल बजट में, तत्कालीन माननीय रेल मंत्री ने एनएफआर को पुनर्निर्माण, पुनर्गठित और कायाकल्प करने के लिए एक नई नीति की घोषणा की, जिसे नव अर्जन (आय के नए रास्ते) के रूप में जाना जाता है। यह नीति राजस्व के नए संसाधनों का दोहन करने के लिए है ताकि प्रत्येक संपत्ति, मूर्त/गैर-मूर्त को बेहतर ढंग से मुद्रीकृत किया जा सके।

एनएफआर नीति के अनुसार, भारतीय रेल अतिरिक्त राजस्व सृजित करने और अपनी वित्तीय स्थिति में सुधार के लिए विज्ञापन के अलावा मौजूदा भूमि, स्टेशनों और पटरियों के आसपास की भूमि का लाभ उठाने की योजना बना रहा है।

जैसा कि तालिका 1.1 में दर्शाया गया है कि 2020-21 को छोड़कर आय का प्रतिशत गिरावट की प्रवृत्ति पर था।

तालिका 1.1: विविध आय और गैर-किराया राजस्व (एनएफआर) की स्थिति

क्र.सं.	वर्ष	कुल प्राप्तियां (₹ करोड़ में)	विविध आय (₹ करोड़ में)	कुल प्राप्तिओं पर विविध आय का प्रतिशत (कॉलम 4/ कॉलम 3*100)	एन एफ आर	विविध आय पर एनएफआर का प्रतिशत (कॉलम 6/ कॉलम 4) *100)	कुल प्राप्तिओं पर एनएफआर का प्रतिशत (कॉलम 6/ कॉलम 3* 100)
1	2017-18	178930	8688	4.85	204	2.35	0.11
2	2018-19	190507	6996	3.67	224	3.20	0.12
3	2019-20	189970	5863	3.09	290	4.95	0.15
4	2020-21	140573	5939	4.22	63	1.06	0.04

स्रोत: संबंधित वर्षों का सार जेड (विविध आय)।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि एनएफआर जो विविध आय का एक मामूली प्रतिशत था- वर्ष 2017-18 में विविध आय के 2.35 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2020-21 में विविध आय का 1.06 प्रतिशत हो गया। प्राप्तिओं के प्रतिशत के रूप में, एनएफआर वर्ष 2017-18 में 0.11 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2020-21

में 0.04 प्रतिशत हो गया। इसलिए, ऐसा प्रतीत होता है कि विविध आय और एनएफआर बढ़ाने के लिए अपनाई गई पहल उत्पादक नहीं थी, क्योंकि वे राजस्व क्षमता को अधिकतम करने की संभावना में विफल हो गए। इस प्रकार, गैर-किराया स्रोतों से राजस्व को कुल प्राप्तियों के 10 प्रतिशत करने का भारतीय रेल का लक्ष्य दूर दिखाई देता रहा।

विविध आय और एनएफआर को बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल ने रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकनोमिक सर्विस (राइट्स) को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया था। 2016 में, राइट्स ने बहुदलीय बोली के बाद अर्नस्ट एंड यंग (ई एंड वाई) को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया। ई एंड वाई अपनी विशेष सेवा, विपणन और विज्ञापन जोखिम सेवाओं (एमएआरएस) के साथ विज्ञापन के उद्देश्य के लिए संपत्तियों की पहचान करने और विज्ञापनदाताओं के लिए उनका मूल्यांकन करने के लिए एक मूल्य निर्धारण रणनीति विकसित करने में मदद करने के लिए था। भारतीय रेल अगले दस वर्षों² में भारतीय रेल के एनएफआर को लगभग ₹ 16,500 करोड़ तक बढ़ाने के लिए कई नीतिगत पहलों की योजना बना रहा था। जनवरी 2019 में, ई एंड वाई ने विज्ञापन के माध्यम से राजस्व वृद्धि के लिए भारतीय रेल की संपत्ति के अखिल भारतीय मूल्य निर्धारण पर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की। भारतीय रेल संपत्तियों पर विज्ञापनों के विभिन्न स्रोतों पर ई एंड वाई द्वारा किए गए विस्तृत विश्लेषण से यह निष्कर्ष निकाला कि भारतीय रेल की वार्षिक आय क्षमता (ईपी) मूल्य ₹ 1,598.06 करोड़ है जैसा कि तालिका 1.2 में दर्शाया गया है।

² प्रेस सूचना ब्यूरो (पीआईबी) बुलेटिन दिनांक 10 जनवरी 2017।

तालिका 1.2: ई एंड वाई द्वारा मूल्यांकन की गई वार्षिक आय क्षमता

क्र. सं.	संपत्ति श्रेणी	आय संभावित मूल्य (₹ करोड़ में)	टिप्पणी
1	रेलवे डिस्प्ले नेटवर्क (आरडीएन) के ब्रांड नाम के तहत भारतीय रेल इंटर कनेक्टेड कम्युनिकेशन नेटवर्क (आईआरआईसीएन)	1072.75	(i) प्लेटफॉर्म और मुख्य हॉल में स्थापित स्क्रीन का इंटरकनेक्टेड नेटवर्क। (ii) बशर्ते रेलवे स्टेशन पर भारतीय रेल द्वारा स्थापित की जाने वाली अवसंरचना
2	रेलवे स्टेशन के अन्दर स्थैतिक संपत्तियां (प्लेटफॉर्म, फुट ओवर ब्रिज (एफओबी), मेन हॉल, परिचालित क्षेत्र)	50.01	(i) प्लेटफॉर्म और मेन हॉल से संभावित राजस्व शामिल नहीं है क्योंकि ये आईआरआईसीएन में शामिल की गई है। (ii) परिचालित क्षेत्रों से संभावित राजस्व शामिल नहीं है क्योंकि उन्हें स्टेशनों के बाहर की स्थैतिक संपत्तियों के साथ जोड़ दिया गया है।
3	शहर की स्थैतिक संपत्तियां (रोड ओवर ब्रिज (आरओबी)/रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी), लेवल क्रॉसिंग (एलसी) गेट, रेलवे कॉलोनियां, वर्कशॉप)	364.11	(i) आरओबी/ आरयूबी, परिचालित क्षेत्र, कॉलोनियों, क्रॉसिंग गेट आदि से संभावित राजस्व।
4	चल संपत्ति	111.19	(i) राजधानी, शताब्दी, डबल डेकर, सुपरफास्ट, मेल एक्सप्रेस, गरीब रथ और उपनगरीय ट्रेनों जैसी श्रेणियों में विनाइल रैपिंग। (ii) राजधानी, शताब्दी, डबल डेकर, गरीब रथ और उपनगरीय ट्रेनों में आंतरिक विज्ञापन स्थान।
कुल	1,598.06		

स्रोत: जनवरी 2019 की अर्नस्ट एंड यंग (ई एंड वाई) रिपोर्ट

माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण के अनुसरण में, भारतीय रेल ने एनएफआर नीति तैयार की और एनएफआर को बढ़ावा देने के लिए रेलवे बोर्ड (आरबी) में गैर-किराया राजस्व निदेशालय नामक एक नया निदेशालय बनाया (2016)। दो वर्षों के बाद रेलवे बोर्ड द्वारा एनएफआर निदेशालय के कामकाज की समीक्षा की गई और यह पाया कि एनएफआर निदेशालय के निर्माण के बाद भी, कार्य का निष्पादन जोनल रेलवे के पास रहा जो कि यातायात, वाणिज्यिक आदि जैसे कार्यात्मक क्षेत्रों में व्यवस्थित हैं। निर्णय लेने की प्रक्रिया बोर्ड स्तर पर संबंधित निदेशालयों के माध्यम से कराई जाती थी, जिसके परिणामस्वरूप कार्यों का दोहराव होता था और निर्णयों में देरी होती थी। तदनुसार, एनएफआर निदेशालय को पर्यटन और खानपान (टी एंड सी) निदेशालय के साथ विलय/संशोधित करने का प्रस्ताव रखा गया था (नवंबर 2017) ताकि टी एंड सी और एनएफआर दोनों क्षेत्रों में समन्वित और केंद्रित निर्णय लेने से उनके उत्पादन और दक्षता में सुधार हो सके।

भारतीय रेल ने विविध आय को बढ़ाने के लिए कई नई नीतियों की घोषणा (जनवरी 2017) की जैसे मांग पर सामग्री, अवांछित एनएफआर प्रस्ताव, स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम), आउट ऑफ होम विज्ञापन, चल संपत्ति, रेल डिस्प्ले नेटवर्क, नई अभिनव एनएफआर विचार योजना आदि। तथापि, इन नीतियों के कार्यान्वयन से वांछित राजस्व सृजित नहीं किया जा सका। 31 मार्च 2021 को, ₹ 140573 करोड़ की कुल प्राप्तियों के प्रति विविध आय ₹ 5939 करोड़ थी, जो भारतीय रेल की कुल प्राप्तियों का 4.22 प्रतिशत थी।

1.1.2 संगठनात्मक ढांचा

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य (संचालन और व्यवसाय विकास) (ओ एंड बीडी) विविध आय के मामलों पर नीतियां बनाने के लिए जिम्मेदार थे। जिम्मेदारियों को आगे विभिन्न अतिरिक्त सदस्यों जैसे पर्यटन और खानपान और एनएफआर, वाणिज्यिक, विपणन और व्यवसाय विकास और सूचना और प्रौद्योगिकी (आईटी) को वितरित किया गया। इसके अलावा, अधिशेष भूमि के मुद्रीकरण के संबंध में विविध आय को भूमि और सुविधाएं निदेशालय (एल एंड ए) को सौंपा गया था,

जिसकी अध्यक्षता सदस्य अवसंरचना के अधीन अतिरिक्त सदस्य/एल एंड ए द्वारा की गई थी।

जोनल रेलवे (जेडआर) स्तर पर, महाप्रबंधक (जीएम) रेलवे बोर्ड द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए समग्र प्रभारी जिम्मेदार थे। शीर्ष स्तर पर प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) और प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) विविध आय के संबंध में राजस्व सृजन पर नीतियों के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार थे।

मंडल स्तर पर, मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) और उनके अधीन विभिन्न मंडल अधिकारी नीतियों के कार्यान्वयन और विविध आय के संबंध में बनाई गई नीतियों को लागू करने पर होने वाले राजस्व संग्रह के लिए जिम्मेदार थे।

1.1.3 लेखापरीक्षा के उद्देश्य

लेखापरीक्षा यह पता लगाने के लिए की गई थी:

- विविध राजस्व के विभिन्न स्रोतों को बढ़ाने और दोहन के लिए नीतियों के कार्यान्वयन में दक्षता;
- निगरानी में प्रभावशीलता, विविध आय बढ़ाने के लिए नीतियों के कार्यान्वयन और पर्याप्त आंतरिक नियंत्रणों की उपस्थिति।

1.1.4 लेखापरीक्षा मानदंड के स्रोत

लेखापरीक्षा करने के मानदंड रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा समय-समय पर जारी नीतिगत दिशानिर्देशों, परिपत्रों और निर्देशों से लिए गए थे।

1.1.5 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और नमूना चयन

लेखापरीक्षा के कार्यक्षेत्र में वर्ष 2017-18 से वर्ष 2020-21 तक की अवधि शामिल थी। लेखापरीक्षा पद्धति में प्राथमिक और माध्यमिक स्रोतों की जांच शामिल थी। लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे के 32 चयनित मंडलों, मेट्रो रेलवे, बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) और चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) के अभिलेखों की जांच की। नमूना जांच के लिए चयनित नमूने का विवरण **अनुलग्नक 1.2** में विस्तृत है।

1.1.6 लेखापरीक्षा के निष्कर्ष

1.1.6.1 लक्ष्य बनाम वास्तविक विविध आय

रेलवे बोर्ड रेल बजट तैयार करते समय विविध आय के लिए जोनल रेलवे का लक्ष्य निर्धारित करता है। वर्ष 2017-18 से वर्ष 2020-21 तक के दौरान प्राप्त बजट अनुमान (बीई), संशोधित अनुमान (आरई) और वास्तविक आय (एई) तालिका 1.3 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 1.3: विविध आय के लिए बजट अनुमान की तुलना में आय

क्र. सं.	वर्ष	बजट अनुमान (बीई) (₹ करोड़ में)	संशोधित अनुमान (आरई) (₹ करोड़ में)	वास्तविक आय (एई) (₹ करोड़ में)	बीई के संबंध में वास्तविक आय का प्रतिशत
1	2017-18	14123	14000	8869	63
2	2018-19	20790	9864	6997	34
3	2019-20	11575	9000	5852	51
4	2020-21	11013	5500	5939	54

स्रोत: संबंधित वर्षों के बजट दस्तावेज और सार जेड।

उपरोक्त तालिका से, यह देखा गया है कि वर्ष 2017-21 के दौरान वास्तविक आय बजट अनुमान से कम थी। यह कमी 34 प्रतिशत से 63 प्रतिशत के बीच थी। बजट अनुमान यथार्थवादी तरीके से या पिछले वर्षों की वास्तविक आय के आधार पर तैयार नहीं किए गए थे।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि:

- बीई के लक्ष्यों को तैयार करने से पहले रेलवे बोर्ड द्वारा छह जोनल रेलवे³ से इनपुट प्राप्त नहीं किए गए थे।

³ पूमरे, पूतरे, उमरे, पूसीरे, उपरे, दपूमरे

- ii. तीन जोनल रेलवे⁴ में, एनएफआर निदेशालय द्वारा स्थानीय परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, परिकल्पित आय की मदों के लिए लक्ष्य निर्धारित करने से पहले उचित जोखिम निर्धारण नहीं किया गया था।
- iii. दो जोनल रेलवे⁵ में, रेलवे बोर्ड से प्राप्त लक्ष्य को पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान अर्जित आनुपातिक राजस्व के आधार पर मंडलों के बीच वितरित किया गया था।
- iv. रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक बजट अनुमान लक्ष्य इन सभी वर्षों में 13 जोनल रेलवे⁶ द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था। जबकि मध्य रेलवे (मरे), पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) और पश्चिमी रेलवे (परे) में 2019-20 के दौरान और पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (पूसीरे) में 2017-18 के दौरान इसे प्राप्त किया गया था।
- v. आरई स्तर पर, यद्यपि लक्ष्य को कम कर दिया गया था, लेकिन इन वर्षों में पूर्वी तटीय रेलवे (पूतरे) द्वारा संशोधित लक्ष्य भी प्राप्त नहीं किया जा सका। कमी का प्रतिशत 4.74 और 38.13 के बीच था। जबकि 14 जोनल रेलवे⁷ में आरई का लक्ष्य समीक्षाधीन अवधि के दौरान तीन वर्षों में प्राप्त⁸ नहीं किया गया था। दो जोनल रेलवे (पूतरे और दपरे) में, समीक्षा अवधि के दौरान दो वर्षों में आरई लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया था और कमी का प्रतिशत 8.18 और 49.01 के बीच था।

एनएफआर स्रोतों से वास्तविक आय से संबंधित अभिलेखों की आगे की जांच से पता चला कि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य समीक्षा अवधि के दौरान प्राप्त नहीं किया गया था जैसा कि **तालिका 1.4** में दर्शाया गया है।

⁴ मरे, उमरे, पूसीरे

⁵ मरे, उमरे

⁶ पूरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दपरे, पमरे, मेट्रो रेल

⁷ मरे, पूरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, परे, पमरे, मेट्रो रेल

⁸ 0.33 प्रतिशत (दपूरे 2018-19) और 76 प्रतिशत (मेट्रो रेल 2017-18) के बीच कमी

तालिका 1.4: बजट अनुमान की तुलना में एनएफआर स्रोतों से आय

क्र.सं.	वर्ष	मूल लक्ष्य (बीई) (₹ करोड़ में)	संशोधित लक्ष्य (आरई) (₹ करोड़ में)	वास्तविक आय (₹ करोड़ में)	बीई के संबंध में कमी का प्रतिशत
1	2017-18	2000	850	205	90
2	2018-19	1200	450	224	81
3	2019-20	600	501	290	52
4	2020-21	701	150	63	91

स्रोत: संबंधित वर्षों के बजट दस्तावेज और सार जेड।

जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित लक्ष्यों और अर्जित वास्तविक राजस्व के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

- विज्ञापन और प्रचार के लिए निर्धारित वार्षिक बजट अनुमान लक्ष्य किसी भी वर्ष में 15 जोनल रेलवे⁹ द्वारा प्राप्त नहीं किया गया था, जबकि पूसीरे और पश्चिम रेलवे में इसे तीन वर्षों¹⁰ में प्राप्त नहीं किया गया था।
- संशोधित अनुमान स्तर पर, यद्यपि लक्ष्य को कम कर दिया गया था, लेकिन इन सभी चार वर्षों में इसे 13 जोनल रेलवे¹¹ द्वारा भी प्राप्त नहीं किया जा सका। कमी का प्रतिशत 4.10 (2019-20 में मरे) से 99.47 प्रतिशत (2020-21 में पमरे) के बीच था।
- चार जोनल रेलवे¹² में, समीक्षा अवधि के दौरान तीन वर्षों में आरई लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया था। कमी का प्रतिशत 31 प्रतिशत (2017-18 में पूतरे) और 92 प्रतिशत (2020-21 में पूतरे) के बीच था।

लक्ष्यों की प्राप्ति न होने के मुख्य कारण विभिन्न एनएफआर नीतियों के कार्यान्वयन में विलंब थे।

⁹ मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे, मेट्रो रेल

¹⁰ पूसीरे-2017-18, 2019-20 और 2020-21, परे-2017-18, 2018-19 और 2020-21

¹¹ मरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे, पमरे और मेट्रो रेल

¹² पूतरे, उरे, पूसीरे, परे

1.1.6.2 नीतियों का कार्यान्वयन

रेल बजट वर्ष 2016-17 में इस बात पर प्रकाश डाला गया है कि कई विश्व रेलवे प्रणालियां अपने राजस्व का 10 से 20 प्रतिशत गैर-टैरिफ स्रोतों से सृजित करती हैं। बजट में परिसंपत्तियों के मुद्रीकरण और अन्य राजस्व उपज गतिविधियों को शुरू करके इस विश्व औसत तक पहुंचने पर जोर दिया गया है।

तदनुसार, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने गैर-किराया स्रोतों से राजस्व सृजित करने के लिए मांग पर सामग्री, अवांछित प्रस्ताव, आउट ऑफ होम विज्ञापन, स्टेशनों पर एटीएम का प्रावधान आदि जैसे कई नीतिगत पहल की थीं। जोनल रेलवे में 32 मंडलों और मेट्रो रेलवे/कोलकाता के पांच स्टेशनों और दो उत्पादन इकाइयों¹³ की नमूना जांच से पता चला कि इन नीतियों के कार्यान्वयन पर वर्ष 2017-21 के दौरान ₹ 355.71 करोड़ अर्जित किए गए थे, जैसा कि तालिका 1.5 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.5: नई एनएफआर नीतियों के कारण आय की स्थिति

क्र. सं.	नीति का विवरण	चयनित इकाइयों द्वारा अर्जित राजस्व (₹ करोड़ में)	मार्च 2021 तक बकाया राजस्व (₹ करोड़ में)
1	मांग पर सामग्री	1.67	0.00
2	अवांछित एनएफआर प्रस्ताव	3.16	2.38
3	स्टेशन पर एटीएम सुविधा की व्यवस्था	165.15	10.37
4	आउट ऑफ होम विज्ञापन	86.16	62.04
5	चल संपत्ति के माध्यम से विज्ञापन	49.30	11.31
6	रेल डिस्प्ले नेटवर्क	43.09	36.34
7	नई, अभिनव एनएफआर विचार योजना (एनआईएनएफआरआईएस)	7.18	0.00
	कुल	355.71	122.44

स्रोत: एनएफआर की आय और बकाया की संक्षिप्त स्थिति

¹³ बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) और चित्तूरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू)।

इन नीतियों के कार्यान्वयन और आय में वृद्धि पर उनके प्रभाव से संबंधित अभिलेखों की आगे की जांच से निम्नलिखित का पता चला:

1.1.6.3 मांग पर सामग्री (सीओडी)

जनवरी 2017 में, रेलवे बोर्ड ने " मांग पर सामग्री (सीओडी)" पर एक नीति तैयार की। नीति का उद्देश्य ट्रेनों और स्टेशनों पर मनोरंजन आधारित सेवाओं का मुद्राकरण करना था। इस नीति के अनुसार, सीओडी के लिए करार रेलटेल द्वारा भारतीय रेल के लिए दिए जाने थे और आय को भारतीय रेल और रेलटेल के बीच 85:15 प्रतिशत के अनुपात में साझा किया जाना था।

रेलटेल ने जुलाई 2017 में निविदा जारी की थी। हालांकि, बाजार से खराब प्रतिक्रिया के कारण निविदा रद्द कर दी गई थी (जुलाई 2018)। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को बोली प्रक्रिया प्रबंधन सौंपा (जुलाई 2018)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि केवल मरे और पमरे ने संविदा दी थी। अन्य जोनल रेलवे इस क्षेत्र में आवश्यक विशेषज्ञता की कमी के कारण संविदा नहीं दे सके। जबकि पूमरे में, संविदा (सितंबर 2020) को समय पूर्व समाप्त कर दिया गया था, संविदा देने की प्रगति मरे में नगण्य थी और फरवरी 2022 तक, संविदा में निर्धारित 165 रेक के प्रति ₹ 1.67 करोड़ के राजस्व की वसूली करके केवल 10 इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) रेक में सीओडी प्रदान किया गया था।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, बोली प्रबंधन की प्रक्रिया को भारतीय रेल के साथ 50:50 राजस्व हिस्सेदारी के आधार पर रेलटेल को फिर से सौंपा गया था। तदनुसार, रेलटेल ने जनवरी 2020 में सीओडी संविदा दी। स्वीकृति पत्र (एलओए) के अनुसार, बोलीदाता को 10 वर्ष की संविदा अवधि के लिए प्रति वर्ष ₹ 63 करोड़ जमा करने की आवश्यकता थी। मार्च 2021 तक, 15 जोनल रेलवे¹⁴ में केवल ₹ 13.80 करोड़ जमा किए गए थे।

¹⁴ मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे और पमरे

सीओडी नीति के अनुसार, शुरू में सभी जोनल रेलवे के लिए रेलटेल द्वारा संविदाओं को अंतिम रूप दिया जाना था। हालांकि, जुलाई 2018 में रेलटेल द्वारा जारी सीओडी निविदा के निर्वहन के कारण, रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को जोनल स्तर पर संविदा देने की प्रक्रिया शुरू करने का निर्देश दिया। चूंकि अधिकांश जोनल रेलवे सीओडी के लिए किसी भी संविदा को संसाधित नहीं कर सके, रेलवे बोर्ड ने फिर से निविदा प्रक्रिया प्रबंधन को रेलटेल को सौंप दिया (जुलाई 2019)।

इसलिए, प्रारंभिक चरण (जुलाई 2018) में रेलटेल की बोली प्रक्रिया को बंद करने और अपने प्रारंभिक निर्णय पर वापस लौटने के रेलवे बोर्ड के फैसले के कारण संविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी हुई और अनुमानित राजस्व की तुलना में राजस्व की कम वसूली हुई।

1.1.6.4 अवांछित प्रस्ताव

इस नीति ने किसी आय परियोजना या योजना की अवधारणा में निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की भागीदारी को सक्षम करके और उसे अंतिम रूप देने की अनुमति देकर अवांछित प्रस्तावों¹⁵ पर विचार करने की अनुमति दी। प्रारंभ में, एजेंसी का चयन अधिकतम पांच वर्ष की अवधि के लिए किया जाना था। यदि परियोजना/योजना सफल हुई, तो बाद में एजेंसी का चयन प्रतिस्पर्धी खुली निविदा प्रक्रिया के माध्यम से किया जाना था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 11 जोनल रेलवे¹⁶ में प्राप्त 27 दीर्घकालिक प्रस्तावों¹⁷ में से 24 प्रस्तावों को 10 जोनल रेलवे¹⁸ में स्वीकार कर लिया गया। शेष तीन प्रस्तावों को मूर्त रूप नहीं दिया गया क्योंकि दपरे में प्राप्त एक प्रस्ताव

¹⁵ एक अवांछित प्रस्ताव गैर-किराया राजस्व में वृद्धि के लिए रेलवे को प्रस्तुत एक नए अभिनव विचार के लिए एक लिखित आवेदन है। एक मौजूदा अवधारणा, जिसे रेलवे की किसी भी मौजूदा नीति में शामिल नहीं किया जा रहा है, पर फिर भी इस नीति के तहत विचार किया जाएगा।

¹⁶ मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, दरे, दमरे, दपूमरे, दपरे, परे और पमरे।

¹⁷ दीर्घकालिक प्रस्ताव पांच वर्ष से अधिक नहीं होगा। दीर्घावधि प्रस्ताव के अंतर्गत एजेंसी के चयन की प्रक्रिया के लिए समय सीमा 165 दिन है।

¹⁸ मरे-1, पूरे-3, पूमरे-1, उरे-2, उमरे-1, दरे-3, दमरे-2, दपूमरे-1, पमरे-8 और परे-2 ।

स्टेशन विकास के लिए भारतीय रेलवे स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) को बेंगलुरु स्टेशन सौंपने के कारण बंद हो गया था। पमरे में एक प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया था क्योंकि यह व्यवहार्य नहीं था। पूरे में, 2020-21 में प्राप्त एक प्रस्ताव को व्यवहार्यता अध्ययन में देरी के कारण अभी तक स्वीकार नहीं किया गया है।

वर्ष 2017-21 की समीक्षा अवधि के दौरान, दीर्घकालिक नीति के संबंध में, ₹ 5.48 करोड़ की प्रत्याशित आय के प्रति, भारतीय रेल ने ₹ 3.10 करोड़ अर्जित किए। इसके परिणामस्वरूप प्रस्तावों को अंतिम रूप देने, स्थलों को अंतिम रूप देने और निविदाओं के जारी होने आदि में देरी के कारण मार्च 2021 तक ₹ 2.38 करोड़ की कम वसूली हुई।

इसी तरह, दो जोनल रेलवे (परे और दमरे) में छह अल्पकालिक प्रस्ताव¹⁹ प्राप्त हुए और भारतीय रेल ने केवल ₹ 0.06 करोड़ अर्जित किए।

प्रस्तावों को अंतिम रूप देने में विलंब हुआ। इसके अलावा, पर्याप्त प्रचार की कमी के कारण, नई अभिनव नीति के अस्तित्व के बारे में आम जनता/इच्छुक दलों को जानकारी नहीं थी। इसके परिणामस्वरूप नीति के प्रति खराब प्रतिक्रिया और अतिरिक्त राजस्व का कम सृजन हुआ था।

1.1.6.5 स्टेशनों पर स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम) सुविधा का प्रावधान

जनवरी 2001 में, रेलवे बोर्ड ने रेलवे स्टेशनों में बैंकों द्वारा एटीएम की स्थापना की अनुमति देने का फैसला किया और इसके लिए व्यापक नियम और शर्तें जारी कीं। इसके बाद, रेलवे बोर्ड ने करार अवधि के अंत तक ₹ 2500 करोड़ से अधिक का राजस्व सृजित करने के लिए 10 वर्ष की अवधि के लिए स्टेशनों और परिसंचारी क्षेत्रों में 2000 एटीएम की स्थापना के लिए एक नई नीति प्रस्तुत की (2017)। मरे को अन्य जोनल रेलवे की ओर से निविदा प्रक्रिया आयोजित करने

¹⁹ अल्पकालिक प्रस्ताव केवल एक बार का प्रस्ताव है। गतिविधि की अधिकतम अवधि केवल तीन महीने की होगी। अल्पकालिक प्रस्ताव के अंतर्गत एजेंसी के चयन की प्रक्रिया के लिए समय सीमा 23 दिन है।

के लिए नामित किया गया था। तथापि, मरे द्वारा दो बार आमंत्रित निविदाओं में बोलीदाताओं से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई।

जोनल रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधकों (सीसीएम) के साथ रेलवे बोर्ड स्तर पर समीक्षा बैठक (जून 2018) में, यह पाया गया था कि मोबाइल बैंकिंग, वॉलेट, एकीकृत भुगतान इंटरफ़ेस (यूपीआई) एप्लिकेशन जैसे पेटीएम, भीम आदि और इंटरनेट बैंकिंग के उपयोग में वृद्धि के परिणामस्वरूप रेलवे परिसर में एटीएम के उपयोग में कमी आई है। इस नीति को 2001 में जारी निर्देशों के अनुसार रेलवे स्टेशनों में बैंकों द्वारा एटीएम स्थापित करने की अनुमति देने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश के साथ तब वापस ले लिया गया था।

मेट्रो रेलवे (एमआर) और रेलवे उत्पादन इकाइयों (आरपीयू) सहित जोनल रेलवे में 32 मंडलों में नमूना जांच से पता चला कि एटीएम की संख्या 2017 में 666 एटीएम से घटकर 2021 में 614 एटीएम हो गई। एटीएम लगाने के लिए बोलीदाताओं की ओर से खराब प्रतिक्रिया मिली। समीक्षा अवधि वर्ष 2017-21 के दौरान, भारतीय रेल ने एटीएम लगाने के लिए बैंकों से लाइसेंस शुल्क के रूप में केवल ₹ 165.15 करोड़ अर्जित किए और मार्च 2021 तक ₹ 10.37 करोड़ बकाया थे।

इस प्रकार, भारतीय रेल प्रति वर्ष 200 एटीएम लगाने के लक्ष्य को प्राप्त करने में विफल रहा। इस नीति से आय की वर्तमान प्रवृत्ति ₹ 41 करोड़ (16 प्रतिशत) थी, जोकि ₹ 250 करोड़ प्रति वर्ष के लक्ष्य²⁰ से बहुत दूर थी।

1.1.6.6 आउट ऑफ होम विज्ञापन (ओओएच)

जनवरी 2017 में, रेलवे बोर्ड ने स्टेशन क्षेत्र के अलावा विज्ञापन परिसंपत्तियों जैसे कि श्रेणी ए1 से श्रेणी एफ के स्टेशनों के परिसंचारी क्षेत्र, रोड ओवर ब्रिज (आरओबी), रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी), लेवल क्रॉसिंग गेट, रेलवे कॉलोनियां, रेलवे कारखाना, रेलवे उत्पादन इकाइयां, पटरियों के किनारे रेलवे भूमि आदि के

²⁰ 10 वर्षों में ₹ 2500 करोड़ से अधिक।

मुद्राकरण में विभिन्न शर्तों को निर्धारित करने के उद्देश्य से नीति को प्रसारित किया।

तदनुसार, राइट्स ने ई एंड वाई की प्रोफेशनल मीडिया मार्केट इवैल्यूएशन एजेंसी (पीएमएमईए) के सहयोग से जोनल रेलवे की ओर से खुली बोली आमंत्रित करने के लिए सभी जोनल रेलवे के लिए 17 अलग-अलग पैकेज तैयार किए। इन 17 पैकेजों की वार्षिक आय क्षमता (एईपी) ₹ 294 करोड़ आंकी गई थी। राइट्स ने सितंबर और नवंबर 2017 में इन 17 पैकेजों के लिए निविदाएं जारी की थीं। हालांकि, बाजार से खराब प्रतिक्रिया के कारण, राइट्स पूमरे के लिए केवल एक पैकेज को अंतिम रूप दे सका।

राइट्स द्वारा नीति के कार्यान्वयन में देरी को देखते हुए, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को नीतिगत ढांचे के तहत निविदा प्रक्रिया शुरू करने का निर्देश दिया। 2018-19 से 2020-21 की अवधि के दौरान, नीति के तहत जोनल रेलवे द्वारा विभिन्न संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था।

16 जोनल रेलवे के 32 मंडलों में प्रासंगिक अभिलेखों की जांच से पता चला कि 2017-21 के दौरान 271 निविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था। भारतीय रेल ने 32 में से 28²¹ मंडलों में ₹ 86.16 करोड़ अर्जित किए, जबकि अनुमानित आय ₹ 271 करोड़ थी। मार्च 2021 तक बकाया आय ₹ 62.04 करोड़ (13 जोनल रेलवे के 16 मंडलों²² में) थी।

²¹सीएसएमटी व पुणे/मरे, एचडब्ल्यूएच और एसडीएच/पूरे, डीएनआर/पूमरे, केयूआर व डब्ल्यूएटी/पूतरे, डीएलआई और एलकेओ/उरे, पीआरवाईजे व जेएचएस/उमरे, बीएसबी/उपूरे, केआईआर एवं एलएमजी/पूसीरे, जेपी/उपरे, एमएस एवं टीवीसी/दरे, एससी एवं बीजेडए/दमरे, सीकेपी एवं केजीपी/दपूरे, बीएसपी एवं एनजीपी/दपूमरे, यूबीएल/दपरे, बीपीएल एवं जेबीपी /पमरे, एमएमसीटी एवं एडीआई/परे

²²सीएसएमटी/मरे एचडब्ल्यूएच और एसडीएच/पूरे, केयूआर/पूतरे, डीएनआर/पूमरे, एलकेओ/उरे पीआरवाईजे/उमरे, केआईआर एवं एलएमजी/पूसीरे, जेपी/उपरे, एमएस/दरे, बीजीए/दमरे, बीएसपी एवं एनजीपी/दपूमरे, यूबीएल/दपरे, एमएमसीटी/परे, बीपीएल एवं जेबीपी/पमरे

16 जोनल रेलवे के 31 मंडलों²³ के संबंध में लक्ष्यों को प्राप्त न करने के कारण निम्नानुसार थे:

- (i) निविदाओं का जारी न होना (पीआरवाईजे/उमरे, एलएमजी/पूसीरे, एससी/दमरे, बीएसबी और एलजेएन/उपूरे)।
- (ii) बोलीदाताओं (केआईआर/पूसीरे, एसबीसी/दपरे, एलकेओ/उरे, एमएस और टीवीसी/दरे, केजीपी/दपूरे) से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिलना।
- (iii) निविदाओं/संविदाओं (जेएचएस/उमरे, एआईआई/उपरे, बीएसपी और एनजीपी/दपूरे, बीजेडए/उमरे) को अंतिम रूप नहीं दिया जाना।
- (iv) स्थानीय नगरपालिका प्रशासन/न्यायालय (डीएलआई/उरे, एसबीसी/दपरे) द्वारा अनुमति न देना।
- (v) संविदाकार (बीबी, पुणे/मरे, एचडब्ल्यूएच/पूरे, बीपीएल/पमरे) द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना।
- (vi) करार की समाप्ति (पुणे/मरे)।
- (vii) संविदा दिए जाने के बाद विज्ञापन क्षेत्र कम करने के परिणामस्वरूप चार संविदाओं (पुणे/मरे) में अपेक्षा से ₹ 0.97 करोड़ की कम आय होना।
- (viii) कोविड-19 के कारण लाइसेंस फीस के (डीएनआर और डीएनबी/पूमरे, जेपी/उपरे, बीएसपी और एनजीपी/दपूमरे, एमएमसीटी और एडीआई/परे, जेबीपी/पमरे) भुगतान में राहत प्रदान करना।
- (ix) विज्ञापन क्षेत्र में खराब व्यावसायिक संभावना के कारण संविदा को अनुमानित मूल्य से कम मूल्य पर दिया जाना (केयूआर/पूतरे)।

लक्ष्य की प्राप्ति में कमी के कारणों के विश्लेषण से पता चला है कि निविदाओं को जारी न करना, निविदाओं को अंतिम रूप न देना, ओओएच विज्ञापन के लिए स्थानों की पहचान न करना आदि जैसे कारकों के परिणामस्वरूप अपेक्षित आय में कमी आई। भारतीय रेल ने ₹ 271 करोड़ की अनुमानित आय के प्रति

²³ प्रत्येक श्रेणी के प्रति 16 जोनल रेलवे के 31 मंडलों का समग्र चित्रण यहां किया गया है। पूतरे के डब्ल्यूएटी मंडल में, सभी बकाया राशियों की वसूली की गई थी, इसलिए टिप्पणी नहीं की गई।

₹ 86.16 करोड़ (32 प्रतिशत) अर्जित किए। बोलीदाताओं से खराब प्रतिक्रिया के कारणों का विश्लेषण/पहचान करने और उनके उपचारात्मक उपायों के लिए रेलवे की ओर से पहलों की कमी थी।

1.1.6.7 चल परिसंपत्तियों के माध्यम से विज्ञापन

रेलवे बोर्ड ने जनवरी 2017 में इस नीति को शुरू किया था। नीति का उद्देश्य भारतीय रेल को आंतरिक और बाहरी विज्ञापनों से युक्त संयुक्त ट्रेन पैकेज की पेशकश करने की सुविधा प्रदान करना था। रेलवे बोर्ड ने राइट्स को सलाहकार के रूप में नियुक्त किया। बदले में, राइट्स ने विज्ञापन के उद्देश्य से परिसंपत्तियों की पहचान करने और विज्ञापनदाताओं के लिए उनका मूल्यांकन करने के लिए एक मूल्य निर्धारण रणनीति विकसित करने के लिए ई एंड वाई²⁴ को नियुक्त किया।

फरवरी 2018 में, रेलवे बोर्ड ने राइट्स द्वारा करार देने में देरी के कारण जोनल रेलवे को बोली प्रसंस्करण प्रबंधन सौंपने का फैसला किया। 2018-19 से 2020-21²⁵ की अवधि के दौरान इस नीति के तहत जोनल रेलवे द्वारा विभिन्न संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि भारतीय रेल ने 14 जोनल रेलवे²⁶ में ₹ 93.25 करोड़ (28.28 प्रतिशत) अर्जित किए, जबकि अनुमानित आय ₹329.70 करोड़ थी।

आगे यह देखा गया कि:

²⁴ ई एंड वाई को विज्ञापन क्षमता की पहचान और मूल्यांकन करने, दीर्घकालिक राजस्व वृद्धि रणनीति विकसित करने, एक विस्तृत विज्ञापन नीति का मसौदा तैयार करने, मूल्य निर्धारण मॉडल विकसित करने और अतिरिक्त विज्ञापन राजस्व की वसूली करने के लिए बोली प्रबंधन प्रक्रिया को पूरा करना था।

²⁵ जोनल रेलवे स्तर पर निविदा प्रक्रिया केवल 2018-19 से शुरू हुई और इसलिए तीन वर्ष की अवधि अर्थात् 2018-19 से 2020-21 का उल्लेख किया गया।

²⁶ शेष दो जोनल रेलवे (पूरे और उमरे) के संबंध में सूचना लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराई गई थी।

- (i) 15 जोनल रेलवे²⁷ के 27 मंडलों में, विज्ञापनों के लिए 698 ट्रेनों की पहचान की गई थी, जिसमें से 569 ट्रेनों के लिए 96 संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया और ₹ 60.61 करोड़ की अनुमानित आय की तुलना में ₹ 49.30 करोड़ अर्जित किए गए। मार्च 2021 तक, मुख्य रूप से संविदाकार द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान नहीं करने के कारण ₹ 11.31 करोड़ बकाया थे।
- (ii) चार जोनल रेलवे (मरे-1, उरे-162, दपूमरे-8, दरे-7) में 178 चिन्हित ट्रेनों के लिए जारी निविदाओं के प्रस्ताव नहीं मिलने के कारण संविदाओं को अंतिम रूप नहीं दिया गया। उरे के दो चुनिंदा मंडलों में सबसे अधिक 91 प्रतिशत (162 ट्रेनों) की कमी पाई गई।
- (iii) चार जोनल रेलवे²⁸ के पांच मंडलों में किसी भी ट्रेन की पहचान नहीं की गई थी।
- (iv) विज्ञापन के लिए पहचान की गई ट्रेनों (797) की कुल संख्या का केवल दो जोनल रेलवे (मरे और उरे) का हिस्सा 65 प्रतिशत (522) था।

इस प्रकार, चिन्हित ट्रेनों के लिए संविदाओं को अंतिम रूप न देना, संविदाकारों द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना और कोविड-19 के कारण अपेक्षित आय की अल्प वसूली के परिणामस्वरूप चल परिसंपत्तियों के माध्यम से विज्ञापन पर ई एंड वाई द्वारा मूल्यांकित आय की क्षमता प्राप्त नहीं हुई। राइट्स का चयन जो अपने नियुक्त कार्यों को पूरा करने की स्थिति में नहीं था, एक विफलता थी जिसके परिणामस्वरूप एक अन्य एजेंसी का चयन किया गया।

1.1.6.8 रेल डिस्प्ले नेटवर्क (आरडीएन)

जुलाई 2017 में, रेल मंत्रालय ने इस नीति को ट्रेनों की चलने की स्थिति और अन्य प्रासंगिक जानकारी जैसे प्लेटफॉर्म संख्या, कोच मार्ग निर्देशन, आरएसी

²⁷ मरे-306, पूरे-16, पूमरे-4, पूतरे-7, उरे-216, उमरे-10, उपूरे-5, पूसीरे-4, उपरे-9, दरे-15, दमरे-4, दपूरे-39, दपूमरे-11, दपरे-126, परे-27, पमरे-8

²⁸ पूतरे- केयूआर, पूमरे- डीएनबी, पूसीरे- केआईआर, एलएमजी, उपूरे- एलजेएन, दपूमरे- एनजीपी, दपरे- यूबीएल, पमरे- जेबीपी

पुष्टिकरण आदि से संबंधित जानकारी यात्रियों को वास्तविक समय पर उपलब्ध कराने के लिए प्रसारित किया। आरडीएन का उद्देश्य अतिरिक्त गैर-किराया राजस्व सृजित करने के लिए डिजिटल विज्ञापन क्षमता को शुरू करना भी था।

रेलटेल ने (जुलाई 2017) आरडीएन के निर्माण-संचालन-रखरखाव²⁹ के लिए पात्र बोलीदाताओं से प्रस्तावों के लिए अनुरोध (आरएफपी) मांगा। हालांकि, बोलीदाताओं की खराब प्रतिक्रिया के कारण मई 2018 में निविदा खारिज कर दी गई थी। इसलिए, रेलवे बोर्ड ने स्टेशन परिसर में सभी प्रकार के विज्ञापन संविदा देने के लिए जोनल रेलवे को पूर्ण शक्तियां प्रत्यायोजित कीं (जून 2018)।

जनवरी 2019 में, ई एंड वाई ने विभिन्न श्रेणियों के 2128 स्टेशनों हेतु आरडीएन विज्ञापन पैकेज के लिए ₹ 1072.75 करोड़ के वार्षिक संभावित मूल्य का निर्धारण किया था। जोनल रेलवे के 32 मंडलों में 2017-21 की अवधि से संबंधित अभिलेखों की जांच से पता चला कि:

- क) ₹ 61.50 करोड़ की अनुमानित राजस्व आय के साथ 208 संविदाओं को अंतिम रूप दिया गया था। हालांकि, वास्तव में प्राप्त राजस्व ₹ 43.09 करोड़ था।
- ख) हालांकि पूतरे में किसी संविदा को अंतिम रूप नहीं दिया गया था, लेकिन आठ जोनल रेलवे³⁰ में केवल 23 संविदाओं (11 प्रतिशत) को अंतिम रूप दिया गया था।
- ग) अनुमानित राजस्व की उपलब्धि में अधिकतम कमी मरे में ₹ 22.43 करोड़ (62 प्रतिशत), इसके बाद उरे (₹ 3.94 करोड़; 11 प्रतिशत) और दरे (₹ 3.61 करोड़; 10 प्रतिशत) में थी।

लक्ष्य की प्राप्ति में कमी के कारण इस प्रकार थे:

²⁹ रेल मंत्रालय इसके द्वारा डेवलपर को आरक्षित सेवाओं के निष्पादन को छोड़कर, रेल प्रणाली के निर्माण, संचालन और रखरखाव का अधिकार, अनुमति और प्राधिकार प्रदान करता है, और डेवलपर यहां निर्धारित नियमों और शर्तों के अनुसार परियोजना को लागू करने के लिए सहमत होता है।

³⁰ पूरे(5), पूमरे(1), उमरे(2), उपूरे(2), पूसीरे(2), उपरे(1), दरे(7), पमरे(3)

- i. निविदा जारी न करना (एसडीएच/पूरे, एलएमजी और केआईआर/पूसीरे, डीएनबी/पूमरे, डब्ल्यूएटी और केयूआर/पूतरे, एआईआई/उपरे, सीकेपी और केजीपी/दपूरे)।
- ii. स्थलों की पहचान न होना (एसडीएच/पूरे, पीआरवाईजे/उमरे, एआईआई/उपरे)।
- iii. लाइसेंस शुल्क और प्रतिभूति जमा प्राप्त न होने के कारण संविदाओं की समाप्ति होना (पीआरवाईजे/उमरे, बीएसपी/दपूमरे)।
- iv. बोलीदाता से प्रतिक्रिया की कमी होना (टीवीसी/दरे, डीएलआई और एलकेओ/उरे, बीजेडए/दमरे)।
- v. निविदा को अंतिम रूप देने में विलंब होना (जेपी/उपरे)।
- vi. स्थापना में विलंब होना (एसबीसी/दपरे)।
- vii. बोली प्रबंधन प्रक्रिया (बीपीएल/पमरे, एमएमसीटी, एडीआई/परे) के लिए नीति में परिवर्तन होना।
- viii. बकाया लाइसेंस शुल्क (बीबी और पुणे/मरे, एचडब्ल्यूएच/पूरे, डीएनआर/पूमरे, डीएलआई और एलकेओ/उरे, बीएसबी और एलजेएन/उपूरे, एमएसएस/दरे, बीजेडए/दमरे, बीएसपी/दपूमरे, यूबीएल/दपरे, जेबीपी/पमरे)।

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के आगमन/प्रस्थान से संबंधित जानकारी दर्शाता रेल डिस्प्ले नेटवर्क

Arrivals				Time 13:06			
Train No.	Train Name	ExpA Time	PF No.	कतरी सं.	कतरी का नाम	सं. प्र. संख्या	प्ल. सं.
12485	Nanded SriGangaNagar	Cancelled		12056	देहरादून जंम शताब्दी एक्सप्रेस	15:20	11
12716	Sachkhand Express	Cancelled		51901	आगरा दिल्ली पैसंजर	15:40	2
12626	Kerala Express	13:45	4	12442	बिलासपुर राजधानी एक्सप्रेस	15:45	15
12203	Saharsa ASR Garib Rath	Cancelled		12034	कानपुर शताब्दी एक्सप्रेस	15:50	10
12460	Amritsar New Delhi Exp	Cancelled		22461	श्री शक्ति एक्सप्रेस	रद्द की गई है	
12441	Bilaspur Rajdhani Expre	14:26	13	14212	आगरा इंदौराटो एक्सप्रेस	19:50	6
12259	Sealdah Duronto Expres	14:30	9	12958	अहमदाबाद स्वर्णजयंत राजधानी	रद्द की गई है	
12561	Swatantrata Senani Exp	14:30	14	12628	कजेटिक एक्सप्रेस	रद्द की गई है	
12349	Bhagalpur Express	15:00	12	12382	पूरी एक्सप्रेस	00:30	16
51901	Agra Delhi Passenger	15:35	2				
12419	Gomti Express	15:55	6				
12401	Magadh Express	16:50	14				

Welcome to New Delhi

स्रोत: वेबसाइट- Shutterstock.com

मेट्रो रेलवे सहित प्रत्येक जोनल रेलवे के पांच स्टेशनों का निरीक्षण यह देखने के लिए किया गया था कि क्या ट्रेनों से संबंधित जानकारी, स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की उपलब्धता और यात्रियों के लिए अन्य महत्वपूर्ण अनुदेश आरडीएन करारों के माध्यम से टीवी स्क्रीन पर प्रदर्शित किए गए थे। अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि जोनल रेलवे के अधिकांश चयनित मंडलों में रेल सेवाओं और स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की उपलब्धता से संबंधित सूचना आरडीएन स्क्रीन पर प्रदर्शित नहीं की गई थी (अनुलग्नक 1.3)।

इस प्रकार निविदा जारी न करना, स्थलों की पहचान न करना, अभिनिर्धारित स्टेशनों के लिए निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलंब, संविदाकारों द्वारा लाइसेंस शुल्क का भुगतान न करना, नीति के कार्यान्वयन में रेलवे बोर्ड के निर्णय में बार-बार परिवर्तन आदि के परिणामस्वरूप ईएंडवाई द्वारा किए गए आकलन के अनुसार रेल डिस्प्ले नेटवर्क के माध्यम से विज्ञापन पर संभावित आय अर्जित नहीं हो पाई।

1.1.6.9 नए एवं अभिनव विचार और अवधारणा योजना

मई 2018 में, रेलवे बोर्ड ने एनएफआर को बढ़ाने हेतु नए विचारों और अवधारणाओं को बढ़ावा देने के लिए एक नई, अभिनव एनएफआर विचार योजना (एनआईएनएफआरआईएस) शुरू की। इस योजना में मंडल रेल प्रबंधकों को एनएफआर के सृजन के लिए उनके मंडल पर नवीन विचारों/अवधारणाओं को निष्पादित करने के लिए पूर्ण शक्तियां प्रदान की गई थीं।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त एनआईएनएफआरआईएस प्रस्तावों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं:

- यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) टिकट में विज्ञापन का दर्शाना।
- ट्रेन के डिब्बों में रिवर्स ऑस्मोसिस (आरओ) जल शुद्धिकरण।
- माइक्रो स्मार्ट स्टे लाउंज।
- मोबाइल एप्लिकेशन आधारित उपनगरीय ट्रेकिंग सिस्टम।
- उत्पादों और सेवाओं के लिए त्रि-आयामी (3 डी) उत्पाद डिस्प्ले।
- वेतन पर्चियों पर विज्ञापन।
- बोटल नष्ट करने वाली मशीनों पर विज्ञापन अधिकार।
- ईएमयू में सार्वजनिक सूचना प्रणाली के माध्यम से विज्ञापन।
- स्टेशनों पर प्रदर्शनी।
- रेलवे टिकटिंग ऐप (यूटीएस ऑन मोबाइल) का प्रचार।
- रेलवे स्टेशन पर चलित फूड कोर्ट की स्थापना।

जोनल रेलवे के 32 मंडलों में 2018-21 की अवधि से संबंधित अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि:

- I. 400 प्रस्तावों में से पूसीरे (07) और उपरे (05) में केवल 12 प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। शेष 14 जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त प्रस्तावों की संख्या 11 (पूतरे) और 65 (मरे) के बीच थी।

- ii. 181 प्रस्तावों को निष्पादित नहीं किया गया था। छह जोनल रेलवे³¹ में निष्पादित नहीं किए गए प्रस्तावों की संख्या 1 (दपूरे) से 38 (मरे) के बीच थी। प्रस्तावों को निष्पादित न करने के मुख्य कारणों को उद्धृत किया गया था - 'साइटों के लिए उपयुक्त नहीं', 'पार्टी नहीं आई, 'ईएमडी जमा नहीं किया', आदि।

आगे की जांच से पता चला कि:

- i. मध्य रेलवे के पुणे मंडल में, 2020-21 के दौरान प्राप्त दो प्रस्ताव³², जिनमें प्रति वर्ष ₹ 0.50 करोड़ की आय की संभावना थी, अभियंता विभाग के पास लंबित रहे। यह अंतर-विभागीय समन्वय की कमी को दर्शाता है जिसके परिणामस्वरूप राजस्व का दोहन नहीं हो पा रहा है।
- ii. पूसीरे के कटिहार मंडल में, मंडलीय अधिकारियों को चार प्रस्तावों को संसाधित करने और अंतिम रूप देने में 20 महीने से अधिक का समय लगा। इसी तरह, हेल्थ एटीएम के प्रस्ताव को जनवरी 2020 में अंतिम रूप दिया गया था, लेकिन जगह आवंटित नहीं की गई थी।
- iii. दपूरे में, स्टेशन परिसर में 24×7 सुविधाजनक स्टोर स्थापित करने के लिए 11 स्टेशनों (खड़गपुर और चक्रधरपुर मंडल में) की पहचान की गई थी। हालांकि, रेलवे बोर्ड से स्पष्टीकरण और दिशानिर्देशों के अभाव में इसे लागू नहीं किया जा सका।

³¹ मरे (25), पूरे (19), पूमरे (13), पूसीरे (20), दरे (36), दपूरे (11) और दपरे (20)

³² 12 जुलाई 2020 को पुणे गुड्स शेड में पांच वर्ष की अवधि के लिए ₹ 40,000 प्रति वर्ष के प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के साथ रसद सेवाओं की सुविधा की स्थापना और पांच वर्ष की अवधि के लिए ₹ 10,000 प्रति वर्ष के प्रस्तावित लाइसेंस शुल्क के साथ 5 अगस्त 2020 को आरटीओ सिग्नल पर पिक अप पॉइंट की स्थापना।

- iv. रेलवे कॉलोनी के अंदर चारदीवारी की दीवारों को रंगने के प्रस्तावों के संबंध में दपूमरे (बिलासपुर) ने बोली को अंतिम रूप देने में एक वर्ष की देरी की। परिणामस्वरूप, बोलीदाताओं ने रुचि नहीं दिखाई और प्रस्ताव को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका। इससे ₹ 1.2 लाख प्रति वर्ष की आय का हानि हुई थी।

तथापि, उपर्युक्त उदाहरणों से विविध राजस्वों में वृद्धि करने में प्रभावी और समय पर पहल की कमी का संकेत मिलता है। प्राप्त 400 एनआईएनएफआरआईएस प्रस्तावों में से केवल 203 प्रस्तावों को जोनल रेलवे द्वारा निष्पादित किया गया था।

1.1.6.10 विविध आय के अन्य स्रोत

(1) रेलवे की भूमि और भवन का वाणिज्यिक दोहन

(क) रिक्त भूमि को पट्टे पर देने से आय

जोनल रेलवे के मंडलों में भूखंडों, भूमि और भवनों को पट्टे और लाइसेंस पर देने से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- (i) 2243 प्लॉटों में से 2050 भूखंड बाहरी पार्टियों को पट्टे पर दिए गए थे। पट्टे पर दिए गए 232 भूखंडों के मामले में करार निष्पादित नहीं किया गया। सात जोनल रेलवे³³ के 193 चिन्हित भूखंडों को व्यावसायिक उपयोग के लिए नहीं दिया गया था।
- (ii) अक्टूबर 2019 में, रेलवे बोर्ड ने पुनर्विकास और वाणिज्यिक उपयोग के लिए पुणे मंडल/मरे की तीन रेलवे कॉलोनियों में 37.19 हेक्टेयर भूमि की पहचान की। इसके बाद रेलवे प्रशासन ने कोई कार्रवाई नहीं की। इसके अलावा, 2010 और 2016 में पुणे मंडल द्वारा 7,85,200 वर्ग मीटर के 22 भूखंडों की पहचान अधिशेष भूमि के रूप में की गई थी। इस भूमि का व्यावसायिक दोहन नहीं किया गया। इसी तरह, वाणिज्यिक दोहन के लिए दपूमरे प्रशासन

³³ मरे (32), उरे (4), उपूरे (20), उपरे (14), दमरे (1), दपूमरे (8) और पमरे (114)

द्वारा चिह्नित 133.53 एकड़ भूमि के पांच भूखंड रिक्त रह गए, जिसके कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे।

- (iii) पमरे में, धनबाद के अभियांत्रिकी विभाग ने 21 स्थानों पर ₹ 446.52 करोड़ मूल्य की रिक्त भूमि/अधिशेष भूमि की पहचान की (मई 2020)। हालांकि, भूमि का व्यावसायिक रूप से दोहन नहीं किया गया था।
- (iv) पमरे में, जबलपुर मंडल में 2017-18 से 2020-21 के दौरान 84 भूखंड रिक्त रहे और ऐसे भूखंडों पर राजस्व का दोहन करने के लिए पमरे प्रशासन द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाए गए। भोपाल मंडल में वर्ष 2017-18 से 2020-21 के दौरान व्यावसायिक उपयोग के लिए 45 रिक्त भूखंडों की पहचान की गई थी। इनमें से 15 भूखंडों को बाहरी पार्टियों को लाइसेंस पर दिया गया था और 30 भूखंड रिक्त रह गए थे, जिसके परिणामस्वरूप इन भूखंडों से कोई आय नहीं हुई थी।
- (v) 31 मार्च 2021 तक 12 जोनल रेलवे³⁴ और एक आरपीयू (बीएलडब्ल्यू) के 45 मामलों में ₹ 289.57 करोड़ के कुल बकाया में से तीन जोनल रेलवे (पूरे, पमरे और दपरे) में कुल बकाया का 58 प्रतिशत (₹ 167.74 करोड़) था।
- (vi) वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे भूमि के विकास और गैर-किराया राजस्व सृजित करने के लिए रेल मंत्रालय (एमओआर) के अंतर्गत रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) की स्थापना की गई थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि भूखंड आरएलडीए को सौंपे गए थे। हालांकि, इन भूखंडों को विकसित नहीं किया गया था जैसा कि तालिका 1.6 से पता चला है।

³⁴ पूरे, पूतरे, पमरे, उरे, उमरे, उपूरे, पूसीरे, उपरे, दपमरे, दरे, दपरे, पमरे

तालिका 1.6: आरएलडीए को सौंपे गए भूखंडों का विवरण

क्र. सं.	जोनल रेलवे/मंडल	आरएलडीए को सौंपे गए भूखंडों का क्षेत्रफल (वर्ग मीटर में)	सौंपने की अवधि	विकसित न होने के कारण
1	मुंबई/मरे	2,54,063 (07 भूखंड)	2017 और 2021 के बीच	कोई अभिलेख नहीं
2	पीआरवाईजे /उमरे	3,000	जुलाई 2012	कोई अभिलेख नहीं
3	एआईआई/ उपरे	84,170 (11 भूखंड)	2013	कोई अभिलेख नहीं
4	जयपुर/उपरे	21,680	फरवरी 2014 में आरएलडीए को सौंपा गया।	मालिकाना हक विवाद के कारण भौतिक रूप से नहीं सौंपा गया।
5	चेन्नई मंडल/दरे	2,90,661 (10 भूखंड)	2017-18	i. खराब प्रतिक्रिया, ii. स्थान, तटीय विनियमन क्षेत्र के अंतर्गत आता है, iii. क्वार्टरों आदि की मरम्मत के मामले में राशि जमा न करना।

स्रोत: संबंधित जोनों के अभियांत्रिकी विभाग के अभिलेख

अभिलेख की जांच से आगे पता चला कि दो जोनल रेलवे (दरे और उपरे) में आरएलडीए को सौंपी गई भूमि विकसित की गई थी, लेकिन रेलवे का हिस्सा आंशिक रूप से वसूल किया गया था। मार्च 2021 तक कुल बकाया ₹ 20.49 करोड़³⁵ था।

³⁵ उपरे- ₹ 9.85 करोड़, दरे- ₹ 10.64 करोड़

(ख) भवन को पट्टे पर देने से होने वाली आय

जोनल रेलवे के चयनित मंडलों में बाहरी पार्टियों, पीएसयू और सरकारी कार्यालयों को किराए हेतु पट्टे पर दिए गए भवनों के अभिलेख की समीक्षा से पता चला है कि 31 मार्च 2021 तक ₹23.32 करोड़ की राशि बकाया थी, जैसा कि तालिका 1.7 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.7: बाहरी पार्टियों, पीएसयू और सरकारी कार्यालयों को किराए हेतु पट्टे पर दिए गए भवन

क्र. सं.	जोनल रेलवे	पार्टी	बकाया राशि (₹ करोड़ में)
1	पूरे	केंद्रीय बैंक	0.72
2		भारतीय स्टेट बैंक	4.26
3	उरे	रेल मेल सेवा (आरएमएस) भवन	16.68
4	उमरे	भवन के लिए पट्टा	0.19
5	पूसीरे	विभिन्न दल	0.85
6	दपरे	इरकॉन	0.14
7	दपरे	रेलटेल	0.34
कुल			23.32

स्रोत: संबंधित जोनों के अभियांत्रिकी विभाग के अभिलेख

वाणिज्यिक उपयोग के लिए चिन्हित भूमि का विकास न होने के मामले, बाहरी पक्षों और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को पट्टे पर दिए गए भूखंडों और भवनों के लिए बकाया लाइसेंस शुल्क के मामले यह संकेत देते हैं कि जोनल रेलवे द्वारा प्रभावी निगरानी की कमी थी।

(ग) विश्राम कक्ष से आय

स्टेशनों पर यात्रियों को बेहतर यात्री सुविधाएं प्रदान करने के उद्देश्य से, रेलवे बोर्ड ने (2016) कुछ स्टेशनों जिन्हें भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम (आईआरएसडीसी) को पुनर्विकास के लिए सौंपा गया था, को छोड़कर, आईआरसीटीसी को चरण-वार विश्राम कक्ष (आरआर) और शयनगृह सौंपने की योजना बनाई।

जोनल रेलवे के 32 चयनित मंडलों में आरआर से अर्जित आय की नमूना जांच से पता चला कि 2017-21 के दौरान कुल आय ₹ 48.17 करोड़ थी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि आठ जोनल रेलवे³⁶ में आरआर को भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) को उन्नयन के लिए सौंप दिया गया था जैसा कि तालिका 1.8 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.8: विश्राम कक्षाओं के उन्नयन की जोनल रेलवे-वार स्थिति

क्र.सं.	मंडल/जोनल रेलवे	आईआरसीटीसी को सौंपे गए आरआर की संख्या	कब सौंपा गया	उन्नयन न किए जाने के कारण, यदि कोई हों
1	सभी मंडल/उपरे	43	2018-21 के दौरान	उपलब्ध नहीं
2	सियालदह/पूरे	4	2017	उपलब्ध नहीं
3	पटना/पूमरे	12	जुलाई 2019	उन्नयन और उपयोग नहीं किया गया
4	राजेंद्रनगर/पूमरे	8	सितंबर 2019	उन्नयन किया गया
5	दिल्ली/उरे	38	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
6	जयपुर/उपरे	24	2018-19 में 12 आरआर और 2019-20 में 12 आरआर	यह स्पष्ट नहीं है कि उन्नयन किया गया या नहीं
7	चक्रधरपुर/दपूरे	14	2017	2019 में उन्नयन किया गया
8	दपूमरे का बिलासपुर मंडल,	8	2019-20	उन्नयन किया गया
9	एडीआई/परे	13	2018-19 में 7 आरआर और 2019-20 में 6 आरआर	उपलब्ध नहीं

स्रोत: संबंधित जोनों के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख

³⁶ पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपूरे, उपरे, दपूमरे, परे

उपर्युक्त से यह देखा गया कि यद्यपि उपरोक्त जोनल रेलवे के आरआर आईआरसीटीसी को सौंप दिए गए थे, लेकिन नवीनीकरण में देरी और रेलवे के हिस्से की कम वसूली के कारण विविध आय में कमी आई।

1.1.6.11 पार्किंग से आय

भारतीय रेल ने 2017-21 के दौरान रेलवे परिसरों/स्टेशनों पर कार/स्कूटर पार्किंग से ₹ 613 करोड़ अर्जित किए, जैसा कि तालिका 1.9 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.9: पार्किंग के लक्ष्य और वास्तविक आय

क्र.सं.	वर्ष	बजट अनुमान (बीई) के अनुसार मूल लक्ष्य (₹ लाख में)	वास्तविक आय (₹ लाख में)	बीई के संबंध में प्रतिशत कमी
1	2017-18	154	181	-18
2	2018-19	280	212	24
3	2019-20	250	200	20
4	2020-21	272	20	93
कुल		956	613	36

स्रोत: बजट दस्तावेज और संबंधित वर्षों के सार जेड

उपर्युक्त तालिका यह दर्शाती है कि 2017-18 को छोड़कर, समीक्षा अवधि के दौरान भारतीय रेल द्वारा स्टेशनों पर कार/स्कूटर पार्किंग से आय की प्राप्ति का मूल लक्ष्य हासिल नहीं किया गया था। ₹ 956 करोड़ के मूल लक्ष्य के मुकाबले, वास्तविक आय ₹ 613 करोड़ थी, जिससे ₹ 343 करोड़ (36 प्रतिशत) की कमी आई।

जोनल रेलवे के चयनित मंडलों में 460 पार्किंग संविदाओं की नमूना जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्च 2021 तक ₹ 132.38 करोड़ के अर्जित लाइसेंस शुल्क की तुलना में ₹ 108.10 करोड़ वसूल किए गए थे, जिससे ₹ 24.28 करोड़ की अप्राप्त शेष राशि बच गई थी।

1.1.6.12 पर्यटन से आय

पर्यटन और पर्यटक रेलों से संबंधित अभिनव सुझावों और विचारों को शामिल करके राजस्व बढ़ाने के लिए ज़ोनल रेलवे द्वारा किए गए प्रयासों की जांच ज़ोनल रेलवे में की गई थी, जिसमें पर्यटन से संबंधित प्रस्तावों के संबंध में खराब प्रतिक्रिया का पता चला था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि -

- पूर्व रेलवे में, 2017-18 से 2020-21 की अवधि के दौरान आईआरसीटीसी से प्राप्त अयाचित प्रस्तावों के माध्यम से पर्यटन के अंतर्गत ₹ 30.90 करोड़ की राशि वसूल की गई थी।
- दरे में, "विस्टा डोम" कोच के प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजे गए थे (अगस्त 2019)। लेकिन मार्च 2021 तक इसे अमल में नहीं लाया जा सका। इससे लेखापरीक्षा द्वारा मूल्यांकन के अनुसार ₹ 0.70 करोड़ के संभावित राजस्व की हानि हुई।
- मध्य रेलवे महाराष्ट्र पर्यटन विकास निगम (एमटीडीसी) के सहयोग से नियमित आधार पर डेक्कन ओडिसी पर्यटक ट्रेन चला रहा था। पीसीसीएम, सीएसएमटी, मुंबई के कार्यालय में अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि सितंबर 2021 तक एमटीडीसी से ₹ 4.17 करोड़ की राशि वसूल की जानी थी जैसा कि तालिका 1.10 में दिखाया गया है।

तालिका 1.10: मध्य रेलवे पर एमटीडीसी से वसूली योग्य राशि (₹ करोड़ में)

क्र. सं.	मद	राशि
1	15 प्रतिशत मार्क-अप प्रभार	1.53
2	18 प्रतिशत शास्ति ब्याज	1.36
3	अतिरिक्त समायोजित पंजीकरण शुल्क	0.02
4	दुलाई शुल्क में अंतर (1 अप्रैल 2019 से 31 दिसंबर 2019 तक)	0.83
5	अप्रैल-सितंबर 2021 के लिए नियमित प्रभार	0.43
कुल		4.17

स्रोत: मध्य रेलवे के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख

दिसंबर 2020 में, एमटीडीसी ने मध्य रेल प्रशासन के उपरोक्त दावे को माफ करने का अनुरोध किया। एमटीडीसी के अनुरोध को रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था (सितंबर 2021)। रेलवे बोर्ड से कोई प्रतिक्रिया नहीं मिली और मार्च 2021 तक ₹ 4.17 करोड़ की राशि बकाया रही। अन्य ज़ोनल रेलवे में, कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।

1.1.6.13 आईआरसीटीसी द्वारा खानपान सेवाओं के लाइसेंस के माध्यम से प्राप्त आय

2017 में, रेलवे बोर्ड ने एक नई खानपान नीति तैयार की। इस नीति के अनुसार, भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) को मोबाइल खानपान इकाइयों, बेस किचन, सेल किचन, ए 1 और ए श्रेणी के स्टेशनों पर जलपान कक्ष, फूड प्लाजा, फूड कोर्ट, ट्रेन साइड वेंडिंग और जन आहार के माध्यम से खानपान सेवाओं के लिए उत्तरदायी बनाया गया था। लाइसेंस शुल्क को सभी मामलों में रेलवे और आईआरसीटीसी के बीच 40:60 के अनुपात में साझा किया जाना चाहिए, केवल आईआरसीटीसी द्वारा विभागीय रूप से प्रबंधित इकाइयों के मामले को छोड़कर, जिसमें राजस्व 15:85 के अनुपात में साझा किया जाना चाहिए।

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि 13 ज़ोनल रेलवे³⁷ में 256 मोबाइल इकाइयां और 283 स्थिर इकाइयां आईआरसीटीसी को सौंपी गई थीं। आईआरसीटीसी की ज़ोनल रेलवे³⁸ में अर्जित ₹ 507.79 करोड़ की कुल आय में से रेलवे का हिस्सा ₹ 194.11 करोड़ था। दो³⁹ ज़ोनल रेलवे में 40 प्रतिशत की दर से राजस्व का बटवारा नहीं किया गया था। दपूरे में, ज़ोनल मुख्यालयों से अप्राप्त आँकड़े प्राप्त किए गए थे, लेकिन चयनित मंडलों में यह उपलब्ध नहीं था। यह

³⁷ पूमरे, पूसीरे और दपूरे में चयनित दो मंडलों के अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

³⁸ मरे, पूमरे, पूसीरे और दपूरे को छोड़कर

³⁹ पूरे और दपूरे

भी पाया गया कि 2017-21 की अवधि से संबंधित छह ज़ोनल रेलवे⁴⁰ में मार्च 2021 तक ₹ 20.52 करोड़ वसूल नहीं किये गए थे।

1.1.6.14 रेलवे को खानपान संविदाओं के माध्यम से प्राप्त आय

बेस किचन, सेल किचन, ए1 और ए श्रेणी के स्टेशनों पर रिफ्रेशमेंट रूम, फूड प्लाजा, फूड कोर्ट, ट्रेन साइड वेंडिंग और जन आहार को छोड़कर स्थिर इकाइयों में खानपान सेवाएं ज़ोनल रेलवे द्वारा प्रबंधित की जाती हैं। स्थिर इकाई के लिए न्यूनतम लाइसेंस शुल्क/न्यूनतम आरक्षित मूल्य वार्षिक बिक्री कारोबार का 12 प्रतिशत तय किया गया है। वार्षिक बिक्री कारोबार (i) स्टेशन की श्रेणी (ii) लाइसेंस के प्रकार (iii) प्रारंभिक यात्रियों की संख्या (iv) रुकने वाली गाड़ियों की संख्या (v) ठहराव की अवधि (vi) स्टेशन पर इकाई का स्थान (vii) समान श्रेणी के नजदीकी स्टेशन पर एक समान प्रकार की इकाई का अनुमानित लाइसेंस शुल्क पर आधारित होता है।

ज़ोनल रेलवे के 32 मंडलों में आय की नमूना जांच से पता चला कि 2017-21 के दौरान ₹ 72.34 करोड़ (अनुबंध के अनुसार निर्धारित लाइसेंस शुल्क) के मुकाबले ₹ 58.54 करोड़ का लाइसेंस शुल्क वसूला गया था। इसके परिणामस्वरूप ₹ 13.81 करोड़ के लाइसेंस शुल्क की कम वसूली हुई है (अनुलग्नक 1.4)। आय की प्राप्ति में कमी के कारण थे:

1. रेलवे द्वारा संविदाकारों (पूर्व रेलवे) के प्रति मांग नोट नहीं उठाए गए थे।
2. संविदा बंद/समाप्त (पूतरे)।
3. लंबित अदालती मामले (दपूरे)।
4. कोविड-19 (पूतरे, पूसीरे, दपूमरे)
5. कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं कराया गया (उपरे)

मार्च 2021 तक ₹ 13.81 करोड़ की बकाया राशि की वसूली के लिए ज़ोनल रेलवे द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

⁴⁰ पूरे- ₹ 7.17 करोड़, उमरे- ₹ 0.47 करोड़, दरे- ₹ 4.86 करोड़, दपूरे- ₹ 7.18 करोड़, दपूमरे- ₹ 0.43 करोड़, पमरे- ₹ 0.41 करोड़

1.1.6.15 स्क्रेप की बिक्री से आय

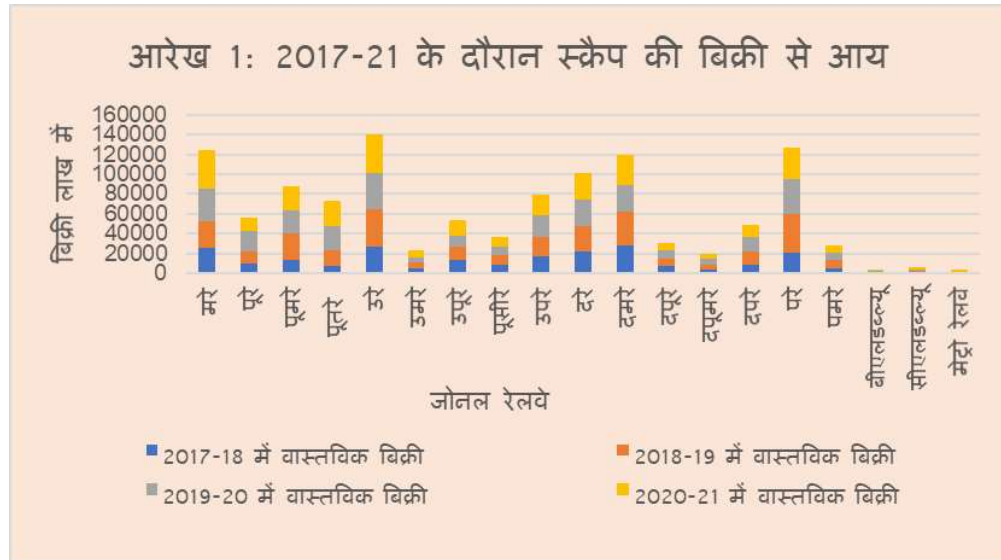
हाल के वर्षों में, रेलवे के वित्त पोषण के लिए आंतरिक संसाधनों के सृजन के लिए स्क्रेप निपटान को उच्च प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में से एक के रूप में पहचाना गया है। रेल मंत्रालय ने सभी ज़ोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को मार्च 2018 के अंत तक शून्य स्क्रेप शेष हासिल करने का निदेश दिया।

2015-16 के बजट भाषण के अनुसार स्क्रेप निपटान के सभी पहलुओं की जांच करने के लिए वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड (एसएजी) स्तर के अधिकारियों की एक समिति का गठन किया गया। रेलवे बोर्ड ने समिति की सिफारिशों को कार्यान्वयन के लिए सभी ज़ोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों में प्रसारित (जनवरी 2016) किया।

लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल ने, 2017-21 के दौरान स्क्रेप की बिक्री से ₹ 11418 करोड़ के लक्ष्य के प्रति ₹ 11645 करोड़ की कमाई की। ग्यारह ज़ोनल रेलवे⁴¹ और दो उत्पादन इकाइयों⁴² ने लक्ष्य से अधिक हासिल किया। तथापि, पांच ज़ोनल रेलवे (उरे, उपूरे, दरे, दपूमरे और पमरे) और एक उत्पादन इकाई (बीएलडब्ल्यू) में लक्ष्य प्राप्त करने में कमी पाई गई। इन ज़ोनल रेलवे/ उत्पादन इकाई में 2017-21 के दौरान ₹ 4837.24 करोड़ की आय के लक्ष्य की तुलना में केवल ₹ 3471.86 करोड़ प्राप्त हुए थे। लक्ष्य की प्राप्ति में अधिकतम कमी दपूमरे (₹ 702.42 करोड़) में देखी गई। समीक्षा अवधि 2017-21 के दौरान ज़ोनल रेलवे आय की प्रवृत्ति नीचे दिखाई गई है:

⁴¹ म.रे, पू.रे, पू.म.रे, पू.त.रे, उ.म.रे, उ.पू.सी.रे, उ.प.रे, द.म.रे, द.पू.रे, द.प.रे और प.रे

⁴² सीएलडब्ल्यू और एमआर



स्रोत: संबंधित जोनों के स्टोर विभाग के अभिलेख

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि पांच ज़ोनल रेलवे (उमरे, पूसीरे, दपूरे, दपूमरे और पमरे) अन्य ज़ोनल रेलवे की तुलना में पर्याप्त आय सृजित करने में विफल रहे।

1.1.6.16 सॉफ्ट एसेट्स के मुद्दीकरण से कमाई

अप्रैल 2016 में, रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे को विज्ञापनों और वेब लिंक के माध्यम से वेबसाइटों से राजस्व सृजन करने सहित सॉफ्ट एसेट्स के मुद्दीकरण के संबंध में निदेश परिचालित किए। एनएफआर निदेशालय के गठन से पूर्व, रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) द्वारा होस्ट की गई साइट www.indianrail.gov.in पर विज्ञापन प्रदर्शित करके राजस्व सृजित किया गया था। नवंबर 2017 में एनएफआर निदेशालय ने क्रिस और आईआरसीटीसी को पत्र जारी कर इस वेबसाइट पर विज्ञापनों से आय बढ़ाने को कहा था। तथापि, आपत्तिजनक/अश्लील विज्ञापनों के प्रदर्शन की रिपोर्टों की शिकायतों के कारण इसे बंद कर दिया गया था।

सितंबर 2019 में, आपत्तिजनक/अश्लील विज्ञापनों के किसी भी प्रदर्शन को रोकने के लिए सुरक्षा जांच प्रदान करके भारतीय रेल वेबसाइट पर विज्ञापनों देने को फिर से अनुमति दी गई थी। 2017-18 और 2018-19 के दौरान भारतीय रेल वेबसाइटों से कोई राजस्व सृजित नहीं हुआ था। इसके पश्चात, भारतीय रेलवे की

अन्य वेबसाइटों जैसे भारतीय रेल ई-प्रोक्योरमेंट सिस्टम (आईआरईपीएस), नेशनल ट्रेन इन्क्वायरी सिस्टम (एनटीईएस), अनारक्षित टिकटिंग सिस्टम (यूटीएस) आदि में विज्ञापनों का मुद्राकरण करने का निर्णय लिया गया। एनएफआर को ग्राहक एप्लिकेशन और आंतरिक एप्लिकेशन में भारतीय रेल के पास उपलब्ध डिजिटल डेटा के मुद्राकरण के माध्यम से उत्पन्न करने की भी योजना बनाई गई थी। कानूनी मामलों का विभाग, विधि एवं न्याय मंत्रालय के साथ रेलवे बोर्ड द्वारा उचित विचार-विमर्श के बाद, रेलवे बोर्ड ने आईआरसीटीसी को भारतीय रेल के पास उपलब्ध अनाम और समेकित डेटा के मुद्राकरण के समग्र दायरे की जांच करने के लिए एक उपयुक्त सलाहकार को नियुक्त करने के निदेश दिए (जून 2021)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि भारतीय रेल ने 2019-20 के दौरान भारतीय रेल वेबसाइटों पर विज्ञापन के माध्यम से ₹ 4.10 करोड़ की अनुमानित आय के प्रति ₹ 1.82 करोड़ अर्जित किए।

1.1.6.17 मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स के संचालन/लाइसेंसिंग से होने वाली आय

मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लेक्स (एमएफसी) रेलवे स्टेशनों पर रेल उपयोगकर्ताओं को शॉपिंग, फूड स्टॉल/रेस्तरां, बुक स्टॉल, पीसीओ बूथ, एटीएम, दवाई एंड वेरायटी स्टोर, बजट होटल, पार्किंग जगह और इसी तरह की अन्य सुविधाएं प्रदान करता है। प्रारंभ में, एमएफसी का प्रचालन/लाइसेंसिंग एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र में था। इसके बाद, इसे भूमि और सुविधा (एल एंड ए) निदेशालय को स्थानांतरित कर दिया गया था (मार्च 2018)।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सात ज़ोनल रेलवे⁴³ में 32 एमएफसी स्थलों को सार्वजनिक उपक्रमों (आरएलडीए)⁴⁴ को सौंपा गया था। चार ज़ोनल रेलवे (पूमरे-2, उमरे-2, दरे-4 और दपूरे-4) में 12 एमएफसी का निर्माण किया गया था, तथापि, केवल पांच एमएफसी को चालू किया गया था। भारतीय रेल ने इन पांच एमएफसी से ₹ 10.78 करोड़ (उमरे- ₹ 9.33 करोड़, पूमरे- ₹ 1.17 करोड़,

⁴³ मरे-1, पूरे-2, पूमरे-7, उमरे-4, दरे-8, दपूरे-9 और परे-1

⁴⁴ दपूरे में, इरकॉन और राइट्स द्वारा निर्मित एमएफसी

दरे- ₹ 0.28 करोड़) कमाए। दपूरे पर बनाए गए शेष चार एमएफसी में से, तीन स्टेशनों (हल्दिया, घाटशिला और बांसपानी) पर एमएफसी अप्रयुक्त पड़े थे क्योंकि इन एमएफसी के निर्माण पर ₹ 206 करोड़ के व्यय के बाद किसी भी एजेंसी से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। वर्तमान में, बांसपानी में एमएफसी का उपयोग रनिंग रूम के रूप में किया जा रहा था क्योंकि परिचालन के लिए कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी। इसी प्रकार, दरे के तीन एमएफसी को कोई भी लेने वाला नहीं मिलने अथवा लाइसेंसधारी द्वारा स्वीकार न करने के कारण अप्रयुक्त पड़े थे। तीन ज़ोनल रेलवे (पूमरे-4, उमरे-1, परे-1) के छह एमएफसी का कार्य प्रगति पर था।

छह ज़ोनल रेलवे (मरे-1, पूरे-2, पूमरे-1, उमरे-1, दरे-4, दपूरे-5) में अन्य पहचान किए गए 14 एमएफसी का निर्माण नहीं किया गया था। इन ज़ोनल रेलवे में एमएफसी का निर्माण नहीं करने के कारणों पर चर्चा नीचे की गई है:

- i. मरे में, मार्च 2011 में लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एलटीटी) पर वाणिज्यिक उपयोग के लिए 1500 वर्ग मीटर की जगह आरएलडीए को सौंपी गई थी। इस स्टेशन की बाद में स्टेशन पुनर्विकास परियोजना के अंतर्गत पुनर्विकास के लिए पहचान की गई थी। यद्यपि, जुलाई 2017 में साइट को वापिस ले लिया गया था, मार्च 2021 तक 1500 वर्गमीटर का क्षेत्र आरएलडीए के पास ही रहा।
- ii. पूरे में, भूमि के आवश्यक क्षेत्र की अनुपलब्धता के कारण आरएलडीए द्वारा एमएफसी का निर्माण नहीं किया जा सका।
- iii. पूमरे⁴⁵ में, धनबाद में साइट आरएलडीए को नहीं सौंपी गई थी।
- iv. दपूरे में, फरवरी 2017 में रेलवे बोर्ड द्वारा पांच एमएफसी⁴⁶ को स्थगित कर दिया गया था क्योंकि ये व्यावसायिक रूप से व्यवहार्य नहीं थे।

⁴⁵ पूमरे में, केवल एक एमएफसी का निर्माण नहीं किया गया है, अन्य चार स्थलों का कार्य प्रगति पर है।

⁴⁶ बालासोर, मिदनापुर, झारग्राम, झारसुगुडा और टाटानगर

1.1.6.18 वे लीव सुविधाओं से आय

रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/सुगमता अधिकारों में पक्षकार को भूमि के कब्जे या कब्जे का कोई अधिकार दिए बिना मार्ग आदि जैसे विनिर्दिष्ट प्रयोजन के लिए किसी पक्षकार द्वारा भूमि का सामयिक या सीमित उपयोग सम्मिलित होता है।

नवंबर 2001 में, रेलवे बोर्ड ने रेलवे भूमि पर वे लीव सुविधाओं/निवृत्ति अधिकारों के संबंध में व्यापक अनुदेश जारी किए। इन निदेशों के अनुसार, पाइपलाइन क्रॉसिंग, केबल क्रॉसिंग, वाहनों के लिए मार्ग/सड़क आदि जैसे मामलों में वे लीव सुविधाएं प्रदान करने के लिए वे लीव प्रभार (डब्ल्यूएलसी) दस वर्षों के ब्लॉक के लिए अग्रिम वसूल किया जाना था, जिसके बाद इन शुल्कों की अगली किस्त देय हो जाती है। दस साल के वार्षिक शुल्क के बराबर अग्रिम राशि में भूमि मूल्य के सात प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि शामिल थी। अगले दस वर्षों के लिए डब्ल्यूएलसी की गणना के समय, प्रचलित भूमि दरों को राजस्व अधिकारियों से प्राप्त किया जाना है और तदनुसार गणना की जानी है। दस साल के वार्षिक शुल्क के बराबर अग्रिम राशि में भूमि मूल्य के सात प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि शामिल थी। अगले दस वर्षों के लिए डब्ल्यूएलसी की गणना के समय, प्रचलित भूमि दरों को राजस्व अधिकारियों से प्राप्त किया जाना होगा और तदनुसार गणना की जाएगी। समीक्षा की अवधि (2017-18 से 2020-21) के दौरान बजट अनुमान में परियोजनाओं और वास्तविक आय की तुलना में भारतीय रेल द्वारा वे लीव सुविधाओं से अर्जित राजस्व तालिका 1.11 में दर्शाया गया है।

तालिका 1.11: वे लीव सुविधाओं से भारतीय रेल द्वारा अर्जित राजस्व

क्रम सं.	वर्ष	बजट प्राक्कलन (बीई) चरण में अनुमानित राजस्व (₹ करोड़ में)	वास्तविक आय (₹ करोड़ में)	बीई से प्रतिशत कमी
1	2017-18	738	305	59
2	2018-19	935	393	58
3	2019-20	563	413	27
4	2020-21	468	323	31
कुल		2,704	1,434	47

स्रोत: बजट दस्तावेज और संबंधित वर्षों के सार जेड

उपर्युक्त तालिका यह दर्शाती है कि भारतीय रेल द्वारा बजट अनुमान पर प्रत्याशित राजस्व समीक्षा अवधि के दौरान वे लीव सुविधाओं से अर्जित नहीं किया गया था। 2017-21 की अवधि के दौरान, ₹ 2,704 करोड़ के मूल लक्ष्य के प्रति, वास्तविक आय ₹ 1,434 करोड़ थी, जिससे ₹ 1,270 करोड़ (47 प्रतिशत) की कमी आई।

डब्ल्यूएलसी से होने वाली आय में कमी के मुख्य कारण निम्नलिखित थे:

- (i) डब्ल्यूएलसी की गणना समझौते के वर्ष की तुलना में पहले वर्ष के भूमि मूल्य को ध्यान में रखते हुए की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 1.17 करोड़ (दपूरे) की कम वसूली हुई थी।
- (ii) समझौतों का नवीकरण प्रभारों की अगली किस्तों (पूसीरे) की नियत तारीख से बहुत बाद में किया गया था।
- (iii) तीन ज़ोनल रेलवे (मरे-60, दपूमरे-15 और दपरे-44) के 119 मामलों में 2017-18 से 2020-21 के दौरान 10 साल का कार्यकाल बीत चुका था, लेकिन नवीनीकरण नहीं किया गया। शेष मामलों में नवीकरण न किए जाने के कारण अभिलेख में नहीं थे। इन मामलों का नवीकरण न किए जाने के परिणामस्वरूप ₹ 2.69 करोड़ रुपए की डब्ल्यूएलसी की वसूली नहीं हुई।

इस प्रकार, ज़ोनल रेल प्रशासन की ओर से प्रभावी निगरानी की कमी के कारण वे लीव प्रस्तावों को अंतिम रूप नहीं दिया गया, जिसके परिणामस्वरूप डब्ल्यूएलसी की वसूली कम हुई।

निगरानी तंत्र और आंतरिक नियंत्रण

किसी नीति/स्कीम का सफल कार्यान्वयन निगरानी तंत्र की प्रभावशीलता और आंतरिक नियंत्रणों पर निर्भर करता है।

मार्च 2018 में, रेलवे बोर्ड ने मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/दक्षिण रेलवे की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया, जो प्रक्रियाओं की जांच और उन्हें सरल बनाने, अनुबंध प्रबंधन की प्रक्रियाओं का सुझाव देने और क्षेत्रीय और मंडल स्तरों पर इन अनुबंधों को संभालने के लिए शक्तियों के प्रत्यायोजन के उद्देश्य से रेलवे

बोर्ड से जारी नीतिगत दिशानिर्देशों/परिपत्रों की समीक्षा करेगी। समिति को अपनी पहली बैठक की तारीख से 45 दिनों के भीतर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करनी थी। इस संबंध में न तो चर्चा का कोई रिकॉर्ड नोट्स और न ही समिति की कोई सिफारिशें लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराई जा सकीं।

इसके अतिरिक्त, जून 2018 और मई 2019 में, रेलवे बोर्ड ने 2017 में शुरू की गई विभिन्न नीतियों के कार्यान्वयन से होनी वाली आय सहित ज़ोनल रेलवे द्वारा एनएफआर आय की मासिक रिपोर्टिंग की एक प्रणाली शुरू की।



स्रोत: संबंधित ज़ोनों के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख

अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ज़ोनल रेलवे ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का सख्ती से पालन नहीं किया। दूसरी ओर, खराब प्रदर्शन करने वाले ज़ोनों के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा की गई उपचारात्मक कार्रवाई अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थी।

गैर-किराया कार्यकलापों से आय की अपर्याप्त निगरानी के परिणामस्वरूप 2020-21 के दौरान ज़ोनल रेलवे द्वारा लक्ष्य (बजट अनुमान) की प्राप्ति में कमी आई थी।

₹ 462 करोड़ के बजट अनुमान के प्रति कुल आय ₹ 91.76 करोड़ (20 प्रतिशत) थी। ज़ोनल रेलवे द्वारा लक्ष्य की प्राप्ति में कमी 74 प्रतिशत (मेट्रो रेलवे) और 96 प्रतिशत (पमरे) के बीच थी जैसा कि **अनुलग्नक 1.5** में दिखाया गया है।

1.1.7 निष्कर्ष

नव अर्जन अभियान (2016-17) के आरंभ के बावजूद, विविध प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में आय 2017-18 में 4.85 से घटकर 2020-21 में 4.22 प्रतिशत हो गई। इसके अतिरिक्त, एनएफआर, जो कि विविध आय का एक छोटा प्रतिशत था - 2017-18 में विविध आय के 2.35 प्रतिशत से घटकर 2020-21 में विविध आय का 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। इन आंकड़ों से ही यह अनुमान लगाया जा सकता है कि विविध आय और एनएफआर को बढ़ाने के लिए की गई सभी पहलों से वांछित परिणाम प्राप्त नहीं किए जा सके।

भारतीय रेल ने गैर-किराया राजस्व में वृद्धि के लिए पहल शुरू करने और चलाने के उद्देश्य से एक समर्पित एनएफआर निदेशालय की स्थापना की। तथापि, वर्षों से, भारतीय रेल गैर-संबंधित कार्यकलापों द्वारा एनएफआर निदेशालय के कार्यक्षेत्र को कम करता रहा।

भारतीय रेल ने गैर-किराया राजस्व बढ़ाने हेतु रोड मैप तैयार करने के लिए एक सलाहकार (ईएंडवाई) को अंतिम रूप देने में उपयोगी समय और संसाधन बर्बाद किए। इसके अतिरिक्त, चयन के बाद सलाहकार की रिपोर्ट प्राप्त करने में 2016 से 2019 तक लगभग 3 साल लग गए।

एक विस्तृत अध्ययन के बाद, भारतीय रेल परिसंपत्तियों पर विज्ञापनों के विभिन्न स्रोतों से मूल्यांकन की गई वार्षिक आय क्षमता ₹ 1,598.06 करोड़ थी।

नीतियों के कार्यान्वयन के लिए, विभिन्न क्षेत्रों में मनमाने ढंग से ज़ोनल रेलवे को शक्तियां सौंप दी गईं और अन्य समय में ज़ोनल रेलवे से मनमाने ढंग से वापस ले ली गईं। इसके अतिरिक्त, वार्षिक लक्ष्य तैयार करते समय ज़ोनल रेलवे से कोई इनपुट नहीं लिए गए। दूसरे शब्दों में, जमीनी हकीकत का पता लगाए बिना सिर्फ ज़ोनल रेलवे पर लक्ष्य थोपे गए थे।

लेखापरीक्षा ने गैर-किराया लक्ष्यों से संबंधित भारतीय रेल के निगरानी तंत्र में कमजोरियां पाईं। लक्ष्य मनमाने ढंग से तय किए गए थे और वास्तविकता के कहीं भी करीब न होने के बावजूद साल-दर-साल अनुचित रूप से बढ़ाए जा रहे

थे। यहां तक कि वर्षों के अंत में अत्यधिक रूप से कम किए गए संशोधित अनुमान भी हासिल नहीं किए जा सके। 2020-21 से, एनएफआर निदेशालय ने एनएफआर के विभिन्न उप-मदों के लिए मंडल स्तर पर एनएफआर से संबंधित आंकड़ों को संकलित करने की एक अच्छी पहल शुरू की।

1.1.8 सिफ़ारिशें

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 दे 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।

मामला जून 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (अगस्त 2022)।