

सत्यमेव जयते

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
का प्रतिवेदन  
मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA  
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा  
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार (रेलवे)  
(अनुपालन लेखापरीक्षा)  
2022 की प्रतिवेदन संख्या 25 – खंड I

# भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए

लोकसभा/राज्यसभा के पटल पर ..... को प्रस्तुत किया गया

**संघ सरकार (रेलवे)**

**(अनुपालन लेखापरीक्षा)**

2022 की प्रतिवेदन संख्या 25 - खंड ।



## प्राक्कथन

यह प्रतिवेदन मार्च 2021 को समाप्त वर्ष हेतु भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत भारत के राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय के अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं। लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखापरीक्षा मानकों के अनुरूप की गई है।

31 मार्च 2021 को समाप्त वर्ष के लिए लेखापरीक्षा प्रतिवेदन दो खंडों, खंड I और खंड II में तैयार किया गया है।

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (खंड I) में 26 लेखापरीक्षा आपत्तियां हैं। इस प्रतिवेदन में उल्लिखित उदाहरण वे हैं, जो 2020-21 की अवधि के लिए नमूना लेखापरीक्षा के दौरान ध्यान में आए और साथ ही वे जो पहले के वर्षों में ध्यान में आए, लेकिन पिछले लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किए जा सके; 2020-21 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरणों को भी, जहां आवश्यक हो, शामिल किया गया है।



## विषय-सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
<b>विहंगावलोकन</b>		v-xvii
<b>अध्याय 1: प्रस्तावना</b>		
रेल मंत्रालय	1.1	1
जोनल रेलवे	1.2	3
लेखापरीक्षित संस्थान की रूपरेखा	1.3	6
लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार	1.4	7
लेखापरीक्षा योजना	1.5	7
लेखापरीक्षा प्रक्रिया और रिपोर्टिंग	1.6	8
प्रतिवेदन की संरचना	1.7	8
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया	1.8	9
लेखापरीक्षा के द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां	1.9	9
लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई	1.10	10
अभिस्वीकृति	1.11	13
<b>अध्याय 2: परिचालन और व्यवसाय विकास</b>		
रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा पर रेलवे नीति का कार्यान्वयन	2.1	16
अतिरिक्त माल-भाड़ा अर्जित करने के अवसर को खोना और ढुलाई पर अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे	2.2	43
राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे	2.3	46
मैसर्स महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड, तालचेर से कर्मचारियों की लागत ₹ 28.85 करोड़ की वसूली न होना: पूर्व तटीय रेलवे	2.4	49
निजी साइडिंग मालिकों से निरीक्षण एवं अनुरक्षण प्रभारों का गैर/कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे	2.5	53
रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे	2.6	57
समयोपरि भत्ते का अधिक भुगतान: पूर्व रेलवे	2.7	59
साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत का गैर-उदग्रहण/गैर-संग्रहण: पूर्व मध्य रेलवे	2.8	60
निजी साइडिंगो से विलंब शुल्क का कम उदग्रहण: पूर्व तटीय रेलवे	2.9	62

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
साइडिंग में रैकों को लंबे समय तक रोके जाने के कारण अर्जन क्षमता का नुकसान: उत्तर पश्चिम रेलवे	2.10	65
फर्जी रेलवे नियुक्तियों से संबंधित जांच कार्यवाही पूर्ण करने में अत्यधिक विलम्ब: मध्य रेलवे	2.11	67
<b>अध्याय 3: अवसंरचना</b>		
भार मुक्त भूमि पर कब्जा सुनिश्चित किए बिना संविदा देने के कारण अपव्यय: पूर्व रेलवे	3.1	73
एक अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति: पटियाला रेलइंजन कारखाना	3.2	76
परेल कार्यशाला में मध्य-जीवन पुनर्वास सुविधाओं के सृजन पर निष्फल व्यय: मध्य रेलवे	3.3	80
संपर्क मार्गों का काम पूरा नहीं होने से पूंजी का अवरोधन: मध्य रेलवे	3.4	85
रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के कारण मूल्य परिवर्तन खंड के तहत संविदाकारों को परिहार्य भुगतान: पश्चिम रेलवे	3.5	88
संविदा की सामान्य शर्तों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	3.6	92
निर्माण कार्यों में राज्य सरकार के ₹ 7.75 करोड़ के हिस्से की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	3.7	95
संकेतन और दूरसंचार केबलों को होने वाली क्षति के लिए संविदाकारों से शास्ति का उद्ग्रहण न होना: दक्षिण रेलवे	3.8	97
संविदाकारों से निर्णीत हर्जाने की वसूली न होना: पूर्वोत्तर रेलवे	3.9	100
केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल के कब्जे वाली रेलवे भूमि के लिए पट्टा प्रभारों की वसूली न होना: उत्तर रेलवे	3.10	102
<b>अध्याय 4: कर्षण और चल स्टॉक</b>		
सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों के चलाने से राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे	4.1	108
खुली पहुँच के माध्यम से बिजली खरीद समझौतों को अंतिम रूप देने में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय: पश्चिम मध्य रेलवे	4.2	111
लोको का गलत किराया प्रभार लगाने के कारण राजस्व की हानि: दक्षिण रेलवे	4.3	115

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
अपूर्ण पूर्व-अपेक्षित कार्यों के कारण विद्युतीकरण कार्यों का समयपूर्व बंद होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	4.4	117
चैनल एयर बॉक्स की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय: बनारस लोकोमोटिव वर्क्स	4.5	120
<b>अनुलग्नक</b>		123-180
<b>संकेताक्षर</b>		181-187





## 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। प्रतिवेदन के खंड-I में अध्याय 1 (परिचय), अध्याय 2 (परिचालन और व्यवसाय विकास), अध्याय 3 (अवसंरचना) और अध्याय 4 (कर्षण और चल स्टॉक) वाले चार अध्याय शामिल हैं। इस प्रतिवेदन (खंड-I) में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्र इकाईयों के संबंध में अनुपालन मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के खंड-I में ₹ 647.22 करोड़ के मुद्रा मूल्य वाले 25 व्यक्तिगत पैराग्राफ और एक अखिल भारतीय पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष और परिणामों का एक संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

## सामाजिक मुद्दे

### पैरा 2.1 रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा पर रेलवे नीति का कार्यान्वयन

रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और संरक्षण पर रेलवे नीति की समीक्षा से उभरने वाले मुख्य निष्कर्ष निम्नानुसार थे:

- (i) लेखापरीक्षा के परिणामों से किशोर न्याय (जेजे) अधिनियम, 2015, जेजे नियम, 2016 और महिला एवं बाल विकास मंत्रालय (एमडब्ल्यूसीडी)/रेलवे बोर्ड (आरबी) के परिपत्रों/आदेशों के प्रासंगिक प्रावधानों को संबोधित करने में एसओपी की अपर्याप्तता का पता चला।
- (ii) कई स्टेशनों पर बाल सहायता समूह (सीएचजी) का गठन नहीं किया गया था। अन्य स्थानों पर बाल सहायता समूह के सदस्यों की संरचना मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) के अनुरूप नहीं थी। बाल सहायता समूह द्वारा अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधकों (एडीआरएम) को मासिक समीक्षा प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किया गया था। मानक संचालन प्रक्रिया में परिकल्पित बाल सहायता समूह की बैठकें स्टेशन अधीक्षकों (एसएसएस)/स्टेशन मास्टर्स (एसएम) द्वारा नहीं बुलाई गई थीं।
- (iii) स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प डेस्क (सीएचडी) स्थापित करने में कमी थी। अलग-अलग स्टेशनों पर आकर ठहरे पुरुष और महिला बच्चों के लिए अलग-अलग

जगह उपलब्ध नहीं कराई गई। बच्चों की देखरेख और संरक्षण के लिए कार्यकर्ताओं/प्राधिकारियों के ब्यौरे से संबंधित अभिलेखों की कमी थी। कई स्टेशनों पर एसएस/एसएम द्वारा प्रवेश रजिस्टर और वस्तु-सूची रजिस्टर का रखरखाव नहीं किया गया था। कई स्टेशनों पर मिले/मुक्त कराए गए बच्चों की रिपोर्टिंग बाल कल्याण समिति (सीडब्ल्यूसी) को करने में विलंब पाया गया।

- (iv) रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा कई स्टेशनों पर बच्चों की देखभाल पर अलग से कोई जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किया गया था। स्टेशनों पर बचाए गए बच्चों की जानकारी अपलोड करने के लिए आधिकारिक वेबसाइट भी अस्तित्व में नहीं थी। आरपीएफ प्राधिकारियों द्वारा बच्चों को सीधे उनके माता-पिता/माता-पिता के अलावा अन्य को सौंपने के मामले गंभीर चिंता के विषय थे।
- (v) रेल मंत्रालय ने चिंता के कुछ क्षेत्रों को दूर करने के लिए दिसंबर 2021 में मानक संचालन प्रक्रिया को संशोधित किया है; हालाँकि, अभी भी ऐसे मुद्दे मौजूद हैं जिन पर रेल मंत्रालय को आगे ध्यान देने की आवश्यकता है।

(पृष्ठ- 16)

## राजस्व की हानि

### पैरा 2.2 अतिरिक्त माल-भाड़ा अर्जित करने के अवसर को खोना और ढुलाई पर अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

तोरनागल्लू-रंजीतपुरा मार्ग पर बीओएक्सएनईएल वैगनों के साथ बीओएक्सएनएचए रकों की आपूर्ति करने में दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2013-14 से 2020-21 की अवधि के लिए ₹ 48.24 करोड़ का अतिरिक्त माल-भाड़ा अर्जित करने का अवसर खो दिया गया। रेल प्रशासन ने इस अवधि के दौरान 781 अतिरिक्त रकों की ढुलाई पर ₹ 5.22 करोड़ का अतिरिक्त व्यय भी किया।

(पृष्ठ- 43)

### पैरा 2.3 राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन ने पीएससी स्लीपर्स फैक्ट्री स्थापित करने के लिए मैसर्स मारुति बिल्डर्स, बेंगलुरु को 3.92 एकड़ जमीन पट्टे पर दी। रेलवे प्रशासन ने

गलत स्थान के भूमि मूल्य पर भूमि लाइसेंस शुल्क (एलएलएफ) का आकलन किया, जो पट्टे पर दी गई भूमि के निकटतम स्थानों से बहुत कम था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2006 से मार्च 2021 की अवधि के लिए एलएलएफ का आकलन करने के लिए निकटतम स्थान के उच्च भूमि मूल्य को नहीं अपनाने के कारण ₹ 45.18 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पृष्ठ- 46)

**पैरा 2.10 साइडिंग में रैकों को लंबे समय तक रोके जाने के कारण अर्जन क्षमता का नुकसान: उत्तर पश्चिम रेलवे**

उत्तर पश्चिम रेलवे प्रशासन अल्ट्राटेक नाथद्वारा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग में पार्टी द्वारा अनलोडिंग ऑपरेशन पूरा करने और रैक रिलीज करने के पश्चात लोकोमोटिव को समय पर रिलीज करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप अगस्त 2019 से जुलाई 2021 की अवधि में रैकों का लंबे समय तक रुकने के कारण वैगनों की कमाई क्षमता में ₹ 12.60 करोड़ की हानि हुई।

(पृष्ठ- 65)

**पैरा 3.5 रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के कारण मूल्य परिवर्तन खंड के तहत संविदाकारों को परिहार्य भुगतान: पश्चिम रेलवे**

प्रारंभिक कार्यों को पूरा करने में पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा खराब योजना के परिणामस्वरूप मूल्य भिन्नता खंड (पीवीसी) के तहत संविदाकारों को ₹ 15.76 करोड़ का परिहार्य भुगतान किया गया।

(पृष्ठ- 88)

**पैरा 3.6 संविदा की सामान्य शर्तों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे**

उप-संविदाकार को काम के सब-लेटिंग पर प्रतिबंध के संबंध में संविदा की सामान्य शर्तों का पालन न करने के परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

(पृष्ठ- 92)

#### **पैरा 4.1 सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों के चलाने से राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे**

रेल मंत्रालय ने त्योहारों/छुट्टियों के दौरान अधिकतम मांग को पूरा करने के लिए परिवर्तनीय किराया संरचना पर यशवंतपुर-जयपुर-यशवंतपुर मार्ग पर सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों शुरू कीं। वाणिज्यिक विभाग के सुझाव के बावजूद दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन खराब संरक्षण के साथ चल रही सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों को तत्काल स्पेशल/सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेनों में परिवर्तित करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप 2016 से 2021 की अवधि के लिए ₹ 80.74 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पृष्ठ- 108)

#### **पैरा 4.3 लोको का गलत किराया प्रभार लगाने के कारण राजस्व की हानि: दक्षिण रेलवे**

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को मौजूदा प्रति लोको प्रति दिन के आधार के बजाय प्रति लोको प्रति घंटे के आधार पर लोको किराया प्रभार एकत्र करने का निर्देश दिया (दिसंबर 2014)। दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए प्रतिदिन के आधार पर कोयले की ढुलाई के लिए एक रेलवे डीजल लोको किराए पर देने के लिए उत्तर चेन्नई थर्मल पावर स्टेशन (एनसीटीपीएस) के साथ वार्षिक करार किए। जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के लिए ₹ 17.60 करोड़ की हानि हुई।

(पृष्ठ- 115)

#### **प्रभारों की गैर-वसूली/कम वसूली**

#### **पैरा 2.4 मैसर्स महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड, तालचेर से कर्मचारियों की लागत ₹ 28.85 करोड़ की वसूली न होना: पूर्व तटीय रेलवे**

पूर्व तटीय रेलवे का लेखा विभाग समय पर बिल तैयार करने और वसूली के लिए अनुसरण करने के लिए लेखा विभाग (खंड-I) के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1141 में निहित प्रावधानों का पालन नहीं करके रेलवे के हितों की रक्षा करने में विफल रहा है। इसके परिणामस्वरूप 2007 से 2021 की अवधि के लिए मैसर्स

महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड से कर्मचारियों की लागत के ₹ 28.85 करोड़ की वसूली नहीं हुई है।

(पृष्ठ- 49)

**पैरा 2.5 निजी साइडिंग मालिकों से निरीक्षण एवं अनुरक्षण प्रभारों का गैर/कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे**

निजी साइडिंग मालिकों से निरीक्षण और रखरखाव शुल्क लगाने में पश्चिम रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2017-18 से 2021-22 की अवधि के लिए ₹ 23.35 करोड़ के निरीक्षण और रखरखाव शुल्क की गैर/कम वसूली हुई।

(पृष्ठ- 53)

**पैरा 2.6 रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे**

पश्चिम रेलवे प्रशासन, डाक विभाग को दी जाने वाली रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) सुविधाओं के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क में समय-समय पर संशोधन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप 2008-09 से 2021-22 की अवधि के लिए ₹ 16.19 करोड़ के लाइसेंस शुल्क का कम उद्ग्रहण हुआ है।

(पृष्ठ- 57)

**पैरा 2.8 साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत का गैर-उद्ग्रहण/गैर-संग्रहण: पूर्व मध्य रेलवे**

पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने चार निजी साइडिंग में तैनात रेलवे वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत वसूलने के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देश का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2005 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए ₹ 7.57 करोड़ की कर्मचारियों की लागत की वसूली नहीं हुई है।

(पृष्ठ- 60)

**पैरा 2.9 निजी साइडिंगों से विलंब शुल्क का कम उद्ग्रहण : पूर्व तटीय रेलवे**

निजी साइडिंगों में रेकों की बैक लोडिंग के दौरान विलंब शुल्क की गणना हेतु ठहराव के घंटों की गणना के लिए रेलवे बोर्ड के मार्च 2012 के दिशानिर्देशों को जनवरी

2018 तक पूर्व तटीय रेलवे के दो साइडिंगों में लागू नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप फरवरी 2015 से दिसंबर 2017 की अवधि के लिए ₹ 4.63 करोड़ के विलंब शुल्क की कम वसूली हुई।

(पृष्ठ- 62)

**पैरा 3.7 निर्माण कार्यों में राज्य सरकार के ₹ 7.75 करोड़ के हिस्से की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे**

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) और रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण कार्यों के लिए छत्तीसगढ़ राज्य सरकार के साथ पूरक समझौते/समझौता ज्ञापन (एमओयू) को निष्पादित करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, फरवरी 2019 से राज्य सरकार के ₹ 7.75 करोड़ हिस्से की वसूली नहीं की जा सकी।

(पृष्ठ- 95)

**पैरा 3.8 संकेतन और दूरसंचार केबलों को होने वाली क्षति के लिए संविदाकारों से शास्ति का उद्ग्रहण न होना: दक्षिण रेलवे**

दक्षिण रेलवे प्रशासन संकेतन, विद्युत और दूरसंचार केबलों के आसपास खुदाई कार्य करने से संबंधित संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) के प्रावधानों का पालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप सिविल इंजीनियरिंग कार्य निष्पादित करते समय केबलों को परिहार्य क्षति पहुंची और चूककर्ता संविदाकारों से ₹ 6.43 करोड़ की शास्ति का उद्ग्रहण नहीं हुआ है।

(पृष्ठ- 97)

**पैरा 3.9 संविदाकारों से निर्णीत हर्जाने की वसूली न होना: पूर्वोत्तर रेलवे**

पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन में कमजोर आंतरिक नियंत्रण तंत्र होने के कारण संविदा की सामान्य शर्तों (जीसीसी) के खंड 17 (ख) के तहत विस्तार प्रदान करने के लिए लागू निर्णीत हर्जाने (एलडी) की ₹ 6.20 करोड़ की राशि की वसूली नहीं हुई।

(पृष्ठ- 100)

**पैरा 3.10** केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल के कब्जे वाली रेलवे भूमि के लिए पट्टा प्रभारों की वसूली न होना: उत्तर रेलवे

रेलवे की 11,299.66 वर्गमीटर जमीन 1989 से केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल (सीआरपीएफ) के कब्जे में थी। तथापि, खराब भूमि प्रबंधन के कारण, उत्तर रेलवे प्रशासन ने 1989-90 से 2015-16 की अवधि के लिए ₹ 4.88 करोड़ के भूमि पट्टे प्रभार के लिए बिल नहीं बढ़ाए।

(पृष्ठ- 102)

**निधियों का अवरोधन**

**पैरा 3.1** भार मुक्त भूमि पर कब्जा सुनिश्चित किए बिना संविदा देने के कारण अपव्यय: पूर्व रेलवे

पूर्वी रेलवे प्रशासन ने रेलवे संबद्धता के लिए भार मुक्त भूमि का कब्जा सुनिश्चित किए बिना संविदा दी। विस्तृत प्राक्कलन की स्वीकृति की तारीख से 13 वर्षों से अधिक समय तक परियोजना पूरी न होने के कारण परियोजना का इच्छित उद्देश्य अभी तक पूरा नहीं हो सका है। इसके परिणामस्वरूप ₹ 130.85 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध होकर अनुपयोगी हो गई है।

(पृष्ठ- 73)

**पैरा 3.2** एक अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति: पटियाला रेलइंजन कारखाना

पटियाला रेलइंजन कारखाना (पीएलडब्ल्यू) प्रशासन की ओर से रेलवे बोर्ड के 2014 के निर्देशों के अनुसार एक अतिरिक्त सीएनसी मशीन की आवश्यकता की समीक्षा करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 22.87 करोड़ की लागत पर सीएनसी मशीन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति हुई।

(पृष्ठ- 76)



**पैरा 3.3 परेल कार्यशाला में मध्य-जीवन पुनर्वास सुविधाओं के सृजन पर निष्फल व्यय: मध्य रेलवे**

मध्य रेलवे प्रशासन की कार्य के लिए स्पष्ट स्थल/निधियों की उपलब्धता जैसी पूर्व-आवश्यकताओं को पूरा करने में विफलता के कारण मध्य-जीवन पुनर्वास (एमएलआर) परियोजना के सिविल कार्य संविदाओं को समयपूर्व बंद करना पड़ा। इसके अलावा, मध्य रेलवे प्रशासन ने एमएलआर परियोजना पर ₹ 22.07 करोड़ के व्यय के बावजूद परेल कार्यशाला को बंद करके यात्री टर्मिनल सुविधा विकसित करने का अविवेकपूर्ण निर्णय लिया।

(पृष्ठ- 80)

**पैरा 3.4 संपर्क मार्गों का काम पूरा नहीं होने से पूंजी का अवरोधन: मध्य रेलवे**

मध्य रेलवे प्रशासन ने संपर्क मार्गों को पूरा करने के लिए महाराष्ट्र राज्य सरकार से अपेक्षित वचनपत्र प्राप्त किए बिना ₹ 18.75 करोड़ की लागत से दो रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया। इसके परिणामस्वरूप चार वर्षों से अधिक समय तक आरओबी के निर्माण पर ₹ 18.75 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई।

(पृष्ठ- 85)

**परिहार्य/निष्फल व्यय**

**पैरा 4.2 खुली पहुँच के माध्यम से बिजली खरीद समझौतों को अंतिम रूप देने में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय: पश्चिम मध्य रेलवे**

रेल मंत्रालय ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को खुली पहुँच के माध्यम से उत्पादक कंपनियों से सीधी बिजली प्राप्त करने और उपलब्धता आधारित टैरिफ (एबीटी) मीटरों का प्रावधान सुनिश्चित करने के लिए निर्देश जारी किए (मार्च 2015)। खुली पहुँच के तहत मार्च 2016 में समझौता करने के बावजूद, मुख्य रूप से एबीटी मीटरों के प्रावधान में विलम्ब के कारण केवल जनवरी 2017 से ही बिजली की आपूर्ति शुरू की गई थी। खुली पहुँच में शिफ्ट होने में विलम्ब के परिणामस्वरूप बिजली खरीद पर ₹ 75.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पृष्ठ- 111)

**पैरा 4.4** अपूर्ण पूर्व-अपेक्षित कार्यों के कारण विद्युतीकरण कार्यों का समयपूर्व बंद होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने पूर्व-अपेक्षित सिविल कार्यों की प्रगति सुनिश्चित किए बिना रेलवे विद्युतीकरण कार्य सौंप दिए। इस प्रकार, सिविल कार्यों की पर्याप्त प्रगति सुनिश्चित किए बिना रेलवे विद्युतीकरण कार्यों को सौंपने के परिणामस्वरूप ₹ 9.0 करोड़ के व्यय के बाद विद्युतीकरण कार्यों को पूर्ण होने से पहले बंद करना पड़ा।

(पृष्ठ- 117)

**पैरा 4.5** चैनल एयर बॉक्स की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय: बनारस लोकोमोटिव वर्क्स

रेल मंत्रालय की पूर्ण विद्युतीकरण की नीति के बावजूद, बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) ने डिलीवरी की निर्धारित अवधि से परे एक विदेशी आपूर्तिकर्ता से डीजल इंजनों के लिए बने 660 चैनल एयर बॉक्स स्वीकार किए। इस तरह से खरीदी गई वस्तुएं तीन साल से अधिक समय से अप्रयुक्त पड़ी थीं। इसके परिणामस्वरूप ₹ 6.85 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

(पृष्ठ- 120)

**विविध मुद्दे**

**पैरा 2.7** समयोपरि भत्ते का अधिक भुगतान: पूर्व रेलवे

सातवें केंद्रीय वेतन आयोग के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए, पूर्व रेलवे प्रशासन ने जुलाई 2017 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए ₹ 8.0 करोड़ के समयोपरि भत्ते का अधिक भुगतान किया।

(पृष्ठ- 59)

**पैरा 2.11** फर्जी रेलवे नियुक्तियों से संबंधित जांच कार्यवाही पूर्ण करने में अत्यधिक विलम्ब: मध्य रेलवे

समूह 'घ' के बाईस कर्मचारी फर्जी दस्तावेजों के आधार पर मई 1989 से अप्रैल 1992 के बीच मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट/रेलवे (एमटीपी/आर) में शामिल हुए।

मध्य रेलवे प्रशासन को जांच कार्यवाही पूरी करने में 14 से 20 वर्ष का समय लगा, जिसके परिणामस्वरूप समूह 'घ' के इन 22 कर्मचारियों को 29 से 32 वर्षों तक सेवा में बनाए रखा गया और उन्हें ₹ 10.37 करोड़ के नियमित वेतन और भत्ते प्राप्त हुए।

(पृष्ठ- 67)

### प्रमुख सिफारिशें

पैरा 2.1 रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा पर रेलवे नीति का कार्यान्वयन

*भारतीय रेल प्रबंधन को यह करने की जरूरत है: -*

- *मानक संचालन प्रक्रिया को अक्षरशः संज्ञान में लेते हुए जोनल और मंडल स्तर पर नोडल अधिकारियों द्वारा उचित आवधिक समीक्षा सुनिश्चित करना। मानक संचालन प्रक्रिया को महिला एवं बाल विकास मंत्रालय और रेल मंत्रालय के बीच समझौता ज्ञापन के साथ संरेखित करने के लिए स्वयं संशोधित करने की आवश्यकता है।*
- *सभी स्तरों पर महत्वपूर्ण अभिलेखों का रखरखाव करना और स्टेशनों से मंडलों और मंडलों से जोन और जोन से रेलवे बोर्ड को बचाए गए बच्चों के डेटा की रिपोर्टिंग में एकरूपता बनाए रखना।*
- *मानक संचालन प्रक्रिया के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार निष्पादन अधिकारियों को रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की आवश्यक देखभाल और सुरक्षा के लिए संवेदनशील बनाना।*
- *रेलवे स्टेशनों पर सीएचडी स्थापित करने के लिए वार्षिक लक्ष्यों को प्राप्त करना।*

पैरा 2.3 राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

रेल मंत्रालय भूमि लाइसेंस शुल्क के गलत आकलन के कारण राजस्व के नुकसान की जिम्मेदारी तय कर सकता है।

- पैरा 2.4** मैसर्स महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड, तालचेर से कर्मचारियों की लागत ₹ 28.85 करोड़ की वसूली न होना: पूर्व तटीय रेलवे  
रेल मंत्रालय को कर्मचारियों की लागत की वसूली के लिए समय पर बिल तैयार नहीं करने और इसे नहीं बढ़ाने पर दायित्व तय करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।
- पैरा 2.5** निजी साइडिंग मालिकों से निरीक्षण एवं अनुरक्षण प्रभारों का गैर/कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे  
रेल मंत्रालय को निरीक्षण और रखरखाव शुल्क की वसूली के लिए समय पर बिल तैयार नहीं करने और इसे नहीं बढ़ाने पर दायित्व तय करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।
- पैरा 2.6** रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे  
क्षेत्रीय रेलवे को आरएमएस सुविधा के लिए समय-समय पर लाइसेंस शुल्क में संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।
- पैरा 2.7** समयोपरि भत्ते का अधिक भुगतान: पूर्व रेलवे  
समयोपरि भत्ते भुगतान वाले मामलों की समीक्षा की जाए और वसूली समन जारी किया जाए।
- पैरा 2.9** निजी साइडिंगों से विलंब शुल्क का कम उद्ग्रहण : पूर्व तटीय रेलवे  
जोनल रेलवे को विलंब शुल्क वसूलने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।
- पैरा 2.11** फर्जी रेलवे नियुक्तियों से संबंधित जांच कार्यवाही पूर्ण करने में अत्यधिक विलम्ब: मध्य रेलवे  
गलती करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध उचित कार्रवाई की जाए।

- पैरा 3.1 भार मुक्त भूमि पर कब्जा सुनिश्चित किए बिना संविदा देने के कारण अपव्यय: पूर्व रेलवे
- रेल मंत्रालय को समयबद्ध तरीके से मामले को हल नहीं करने के लिए दायित्व तय करना चाहिए।
- पैरा 3.2 एक अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति: पटियाला रेलइंजन कारखाना
- नीति में बदलाव के आलोक में सीएनसी मशीन की खरीद की समीक्षा करने में विफलता के लिए रेल मंत्रालय को उत्तरदायित्व तय करना चाहिए।
- पैरा 3.4 संपर्क मार्गों का काम पूरा नहीं होने से पूंजी का अवरोधन: मध्य रेलवे
- हितधारकों के बीच बेहतर सहयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- पैरा 3.5 रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के कारण मूल्य परिवर्तन खंड के तहत संविदाकारों को परिहार्य भुगतान: पश्चिम रेलवे
- हितधारकों के बीच बेहतर सहयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- पैरा 3.6 संविदा की सामान्य शर्तों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
- रेल मंत्रालय को उप-संविदाकार को काम देने पर प्रतिबंध के संबंध में संविदा की सामान्य शर्तों का पालन न करने के लिए जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।
- पैरा 3.7 निर्माण कार्यों में राज्य सरकार के ₹ 7.75 करोड़ के हिस्से की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
- हितधारकों के बीच बेहतर सहयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

पैरा 3.8 संकेतन और दूरसंचार केबलों को होने वाली क्षति के लिए संविदाकारों से शास्ति का उद्ग्रहण न होना: दक्षिण रेलवे

लापरवाही को कम करने के लिए जोनल रेलवे द्वारा उचित पर्यवेक्षण सुनिश्चित किया जाना चाहिए।

पैरा 3.9 संविदाकारों से निर्णीत हर्जाने की वसूली न होना: पूर्वोत्तर रेलवे

निर्णीत हर्जाने की शेष राशि के लिए वसूली नोटिस जारी किया जाए।

पैरा 3.10 केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल के कब्जे वाली रेलवे भूमि के लिए पट्टा प्रभारों की वसूली न होना: उत्तर रेलवे

रेल मंत्रालय को अपनी भूमि की सुरक्षा के लिए उचित भूमि प्रबंधन और समय-समय पर भूमि का सर्वेक्षण सुनिश्चित करना चाहिए।

पैरा 4.1 सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों के चलाने से राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

रेल मंत्रालय को विभिन्न रेलवे प्राधिकारियों के बीच उचित समन्वय सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।

पैरा 4.4 अपूर्ण पूर्व-अपेक्षित कार्यों के कारण विद्युतीकरण कार्यों का समयपूर्व बंद होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पूर्वापेक्षाओं को पूरा किए बिना सविंदा नहीं दिए जाने चाहिए।

पैरा 4.5 चैनल एयर बॉक्स की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय: बनारस लोकोमोटिव वर्क्स

रेल मंत्रालय को उचित इन्वेंट्री प्रबंधन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है ताकि खरीदी गई सामग्री बेकार न जाए।



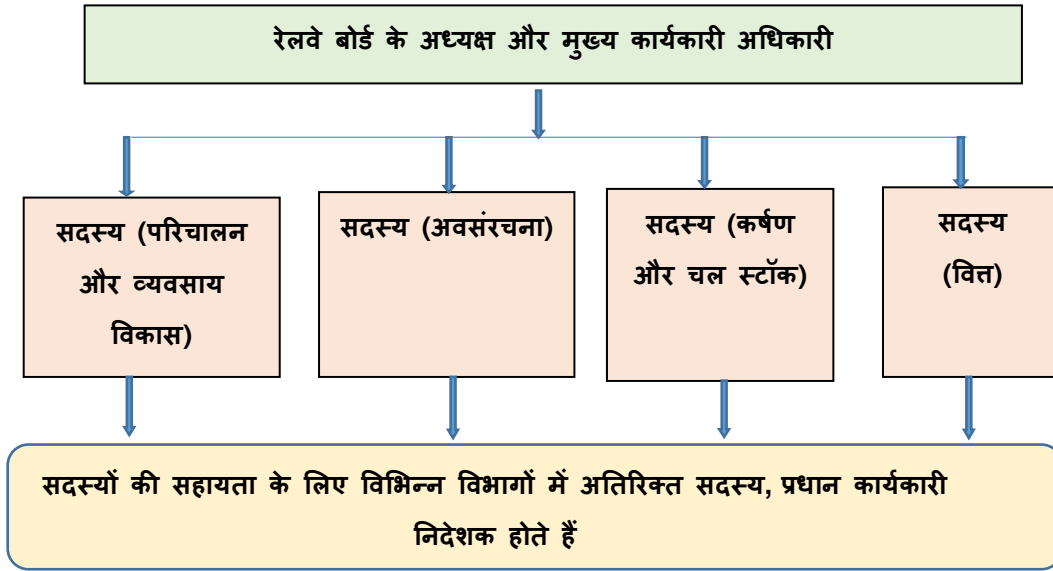
## अध्याय 1 - प्रस्तावना

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन का अध्याय 1, खंड 1। लेखापरीक्षित संस्थानों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा द्वारा बताये गए मामलों पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियां; पिछले प्रतिवेदनों में की गई लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के प्रत्युत्तर में की गई सुधारात्मक कार्रवाई; की गई कार्रवाई टिप्पणियों की संक्षिप्त स्थिति बताता है।

### 1.1 रेल मंत्रालय

रेल मंत्रालय की अध्यक्षता एक केंद्रीय रेल मंत्री (एक कैबिनेट मंत्री) और दो रेल राज्य मंत्री करते हैं। रेलवे बोर्ड जो भारतीय रेल का सर्वोच्च निकाय है, रेल मंत्री को रिपोर्ट करता है। बोर्ड की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीआरबी-सीईओ) करते हैं और इसमें चार सदस्य अर्थात् सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) और सदस्य (वित्त) शामिल हैं। बोर्ड, ट्रेन सेवाओं के परिचालन और रखरखाव, परिसंपत्तियों के अधिग्रहण, निर्माण और रखरखाव पर नीतियां निर्धारित करता है। यह 17 जोनल रेलवे में नीतियों और निर्देशों के कार्यान्वयन की निगरानी करता है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल-भाड़े दोनों के मूल्य निर्धारण को भी विनियमित करता है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय निर्णय लेने और रेलवे परिचालनों की निगरानी में सहयोग और सहायता करते हैं। रेलवे बोर्ड का संगठनात्मक ढांचा इस प्रकार है:





सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) यातायात परिवहन, कोचिंग, पर्यटन एवं खान-पान, वाणिज्यिक, गैर-किराया राजस्व, विपणन और व्यवसाय विकास और सूचना प्रौद्योगिकी की देख-रेख करता है।

सदस्य (अवसंरचना) निर्माण कार्यों, सिविल इंजीनियरिंग, पुलों, सिग्नल और दूरसंचार, भूमि एवं सुविधाओं, स्टेशन विकास और रेलवे विद्युतीकरण की देख-रेख करता है।

सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) उत्पादन इकाईयों, यांत्रिकी कार्यशालाओं, कोचों, लोकोमोटिव, ट्रेन सेटों, पर्यावरण और हाउस कीपिंग, कोचिंग स्टॉक के विद्युतीय रखरखाव, कर्षण वितरण, विद्युत आपूर्ति, नवीकरणीय ऊर्जा और सामग्री प्रबंधन की देख-रेख करता है।

सदस्य (वित्त) लेखा, वित्त, बजट, राजस्व और सांख्यिकी एवं अर्थनीति के लिए उत्तरदायी है।

रेलवे बोर्ड में सदस्य (वित्त) की अध्यक्षता में एक पूर्णतया एकीकृत वित्तीय सलाह एवं नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। जोनल स्तर पर, वित्तीय कार्यों का नेतृत्व प्रधान वित्तीय सलाहकार (पीएफए) द्वारा किया जाता है। उन्हें वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारियों (एफए एंड सीएओ) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। वे राजकोष से व्यय से जुड़े सभी प्रस्तावों पर सलाह देने और समीक्षा करने के लिए उत्तरदायी हैं।

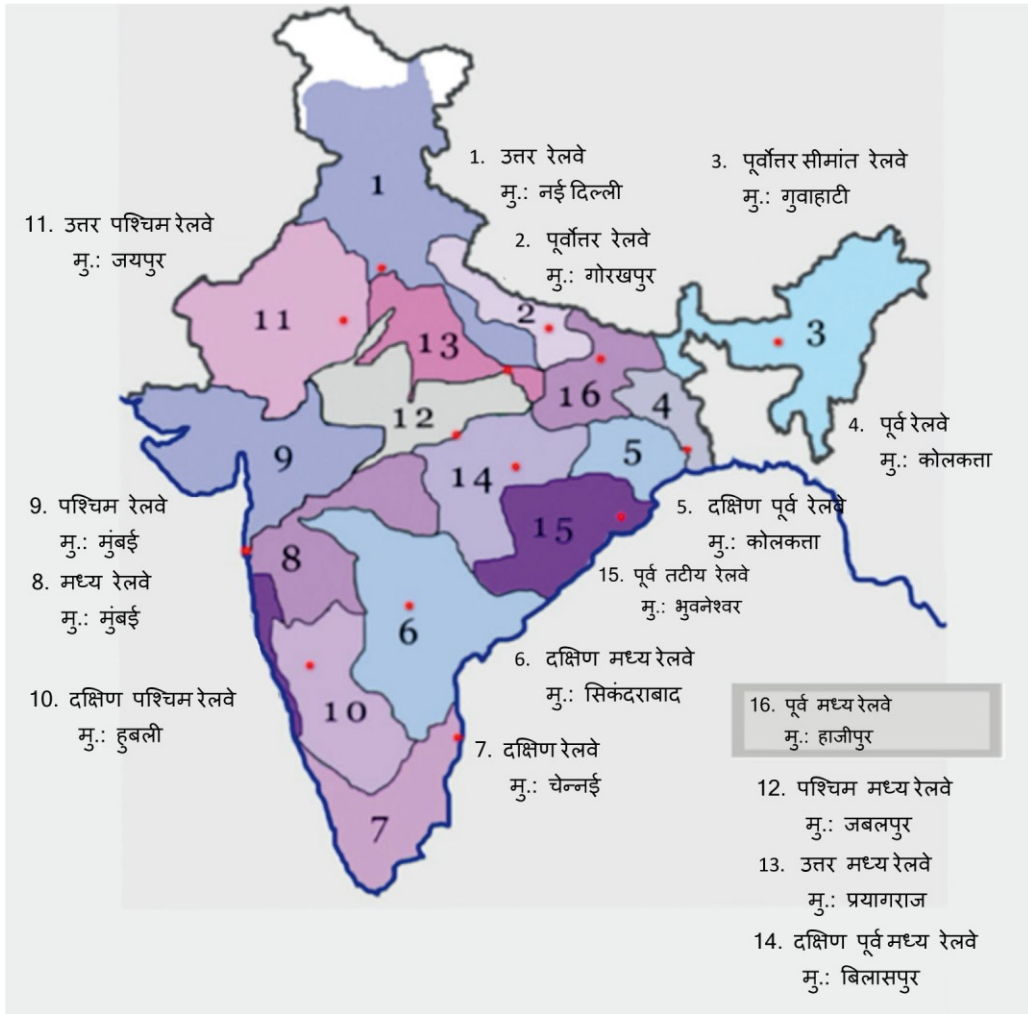
## 1.2 जोनल रेलवे

क्षेत्रीय स्तर पर, मेट्रो रेलवे/कोलकाता सहित 17 जोनल रेलवे हैं। इसके अलावा, यहाँ विशेषज्ञता प्राप्त संगठन हैं अर्थात्,

- अनुसंधान तथा मानकीकरण हेतु अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ), लखनऊ;
- विशेष मशीनरी की अधिप्राप्ति हेतु कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू);
- लोकोमोटिव विनिर्माण इकाईयां- वाराणसी में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, चितरंजन में चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स और पटियाला में पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स<sup>1</sup>; और
- कपूरथला, रायबरेली और पेरंबूर में कोच फैक्ट्रियां, येलहंका में रेल एवं व्हील फैक्ट्री और बेला में रेल व्हील प्लांट।

31 मार्च 2021 तक जोनल रेलवे क्षेत्राधिकार और उनके मुख्यालय को नीचे दिए गए चित्र में दर्शाया गया है:

<sup>1</sup> डीजल लोको मॉडर्नाइजेशन वर्क्स, पटियाला का नाम राजपत्र अधिसूचना संख्या 2021/ई एंड आर/1(13)1 दिनांक 28 जनवरी 2022 द्वारा पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स के रूप में बदल दिया गया है।



31 मार्च 2021 तक जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों की संख्या तालिका 1.1 में दर्शाई गई है।

तालिका 1.1: 31 मार्च 2021 तक जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों की संख्या

जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल ट्रैक कि.मी.	स्टेशनों की संख्या	मंडल
मध्य (1951)	8926	624	मुंबई, भुसावल, पुणे, सोलापुर, नागपुर
दक्षिण (1951)	9286	572	चेन्नई, तिरुचिरापल्ली, मदुरै, पलक्कड़, सेलम, तिरुवनंतपुरम
पश्चिम (1951)	10933	721	मुंबई सेंट्रल, रतलाम, अहमदाबाद, राजकोट, भावनगर, वडोदरा

तालिका 1.1: 31 मार्च 2021 तक जोनल रेलवे वार कुल ट्रैक किलोमीटर और उनके अधिकार क्षेत्र में आने वाले स्टेशनों की संख्या			
जोनल रेलवे (स्थापना वर्ष)	कुल ट्रैक कि.मी.	स्टेशनों की संख्या	मंडल
पूर्व (1952)	7271	456	हावड़ा, सियालदह, आसनसोल, मालदा
पूर्वोत्तर (1952)	4927	349	इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी
उत्तर (1952)	13395	808	दिल्ली, अंबाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद
दक्षिण पूर्व (1955)	6680	338	आद्रा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, रांची
पूर्वोत्तर सीमांत (1958)	6544	456	अलीपुरद्वार, कटिहार, रंगिया, लामडिंग, तिनसुकिया
दक्षिण मध्य (1966)	11078	588	सिकंदराबाद, हैदराबाद, गुंटकल, गुंटूर, नांदेड़, विजयवाड़ा
दक्षिण पूर्व मध्य (1998)	5276	236	बिलासपुर, रायपुर, नागपुर
पूर्व मध्य (2002)	8513	470	दानापुर, धनबाद, पंडित दीनदयाल उपाध्याय, समस्तीपुर, सोनपुर
उत्तर पश्चिम (2002)	8097	441	जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर
पूर्वी तट (2003)	6147	285	खुर्दा रोड, संबलपुर, विशाखापटनम
उत्तर मध्य (2003)	6500	365	प्रयागराज, आगरा, झांसी
दक्षिण पश्चिम (2003)	6226	303	हुबली, बेंगलोर, मैसूर
पश्चिम मध्य (2003)	6707	291	जबलपुर, भोपाल, कोटा
मेट्रो कोलकाता (2009)	105	34	कोलकाता

### 1.3 लेखापरीक्षित संस्थान की रूपरेखा

भारतीय रेल एक मल्टी-गेज, मल्टी-कर्षण प्रणाली है, जिसकी कुल रूट लंबाई 68,103 किमी (31 मार्च 2021 तक) है। भारतीय रेल में रूट/ट्रैक की लंबाई के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण सांख्यिकी<sup>2</sup> तालिका 1.2 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 1.2: भारतीय रेल में रूट/ट्रैक की लंबाई के संबंध में महत्वपूर्ण सांख्यिकी				
विवरण	ब्रॉड गेज (1,676 मि. मी)	मीटर गेज (1,000 मि. मी)	नैरो गेज (762/610 मि. मी)	कुल
रूट किमी <sup>3</sup>	64,403	2,112	1,588	68,103
ट्रैक किमी <sup>4</sup>	1,22,700	2,189	1,722	1,26,611
विद्युतीकृत रूट किमी	44,802	-	-	44,802

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका और वार्षिक सांख्यिकीय विवरण 2020-21

2020-21 (कोविड महामारी अवधि) के दौरान, भारतीय रेल द्वारा प्रति दिन 2,140 यात्री ट्रेनें और 8,021 मालगाड़ियां परिचालित की गईं। इसने प्रति दिन 3.42 मिलियन यात्रियों और 3.38 मिलियन टन माल का वहन किया। 31 मार्च 2021 को, भारतीय रेल के पास 12.52 लाख कार्यबल था और निम्नलिखित अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियों और चल स्टॉक का रख-रखाव किया, जैसा कि तालिका 1.3 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.3: भारतीय रेल में अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां और चल स्टॉक (31 मार्च 2021)	
अवसंरचनात्मक परिसंपत्तियां/चल स्टॉक	संख्या
स्टेशन	7,337
इंजन	12,734
कोचिंग वाहन	79,835
माल ढुलाई डिब्बे	3,02,624

स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2020-21

<sup>2</sup> स्रोत: भारतीय रेल वार्षिक पुस्तिका 2020-21

<sup>3</sup> लाईनों को जोड़ने वाली, चाहे सिंगल लाइन हो, दोहरी लाइन आदि हो, को ध्यान में रखे बिना रेलवे के दो स्थानों के बीच की दूरी।

<sup>4</sup> सभी चालू ट्रैक और साइडिंग, यार्ड आदि में ट्रैक की लंबाई।

इसके अतिरिक्त, मानव संसाधन, सुरक्षा, रक्षा, स्वास्थ्य, योजना, अवरंरचना, सतर्कता, दक्षता और अनुसंधान, जनसंपर्क, विरासत, परिवर्तन प्रकोष्ठ, कॉर्पोरेट समन्वय ऐसे निदेशालय हैं जो सीधे सीआरबी-सीईओ को रिपोर्ट करते हैं। इन निदेशालयों का नेतृत्व अपर सदस्य और प्रधान कार्यकारी निदेशक करते हैं।

#### 1.4 लेखापरीक्षा हेतु प्राधिकार

हमारी लेखापरीक्षा का प्राधिकार, भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 और नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) (डीपीसी) अधिनियम, 1971 से लिया गया है। रेल मंत्रालय और इसके स्वायत्त निकायों के व्यय एवं प्राप्तियों की लेखापरीक्षा सीएजी के (डीपीसी) अधिनियम की क्रमशः धारा 13, धारा 16 तथा धारा 20 (1) के तहत की जाती है।

#### 1.5 लेखापरीक्षा योजना

रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाइयों के चयन की योजना जोखिम मूल्यांकन के आधार पर बनाई जाती है। इस जोखिम का निर्धारण योजनागत बजट के स्तर, आवंटित और विनियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रणों के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन की गुंजाइश, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि, पिछले लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिश और रेल मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई, मीडिया रिपोर्टें, जहां प्रासंगिक हो, के आधार पर किया जाता है। ऐसे जोखिम मूल्यांकन के आधार पर, 2020-21 के दौरान रेलवे की 2,792 संस्थाओं/इकाइयों की नमूना लेखापरीक्षा की गयी थी।

लेखापरीक्षा योजना, नीति और उसके कार्यान्वयन के संदर्भ में महत्वपूर्ण प्रकृति के चुनिंदा मुद्दों पर केंद्रित थी। इनमें परिचालन, माल ढुलाई, आय, अवरंरचना का विकास, यात्री सुविधाएं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य शामिल थे। प्रत्येक अध्ययन में महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्ष निकले जाते हैं, जिसके बाद रेलवे में प्रणालियों को बेहतर बनाने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र को सुदृढ़ बनाने में मदद करने के लिए लेखापरीक्षा सिफारिशों की जाती है।

### 1.6 लेखापरीक्षा प्रक्रिया और रिपोर्टिंग

17 जोनल रेलवे में प्रासंगिक विषयों की लेखापरीक्षा, साथ ही साथ रेलवे बोर्ड व क्षेत्रीय इकाइयों के अभिलेखों और दस्तावेजों की समीक्षा की गई। पापुलेशन में से उपयुक्त लेखापरीक्षा नमूनों का चयन किया गया ताकि अध्ययन के लिए मुद्दों को पर्याप्त रूप से शामिल किया जा सके। लेखापरीक्षा परिणाम संबंधित क्षेत्रीय प्रबंधनों को जारी किए गए थे और उनकी प्रतिक्रिया के लिए लेखापरीक्षा द्वारा छह सप्ताह का समय दिया गया था। लेखापरीक्षा परिणामों का या तो निपटारा कर दिया गया था या की गई कार्रवाई के आधार पर अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। अनुपालन न की गई महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों पर जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को संबोधित किए गए ड्राफ्ट पैराग्राफों के माध्यम से आगे की कार्रवाई की गयी थी। ड्राफ्ट पैराग्राफों की प्रतियां एफए एंड सीएओ और विभागाध्यक्षों को छह सप्ताह की निर्धारित अवधि के भीतर उत्तर देने के लिए भेजी गई थीं। चयनित मुद्दों को अनंतिम पैराग्राफ के रूप में लिया गया था और लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल करने से पूर्व उनका उत्तर प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय को जारी किया गया था।

### 1.7 प्रतिवेदन की संरचना

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन इकाइयों के व्यय, प्राप्तियों, परिसंपत्तियों और देयताओं से संबंधित महत्वपूर्ण वित्तीय लेनदेन की संवीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इसमें लोक 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, बर्बादी और हानि से बचाने के लिए नियमों की प्रभावशीलता की भी जांच की गई थी।

इस प्रतिवेदन के खंड 1 में चार अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रस्तावना स्वरूप का है और इसमें क्रॉस-कटिंग स्वरूप वाले मुद्दे शामिल हैं। अन्य तीन अध्याय रेलवे बोर्ड के तीन सदस्यों (परिचालन एवं व्यवसाय विकास, अवसंरचना और कर्षण एवं चल स्टॉक) के मुख्य कार्यात्मक क्षेत्रों से संबंधित हैं। यह प्रतिवेदन पर्याप्त महत्ता के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है जिनका उद्देश्य बेहतर निष्पादन

और वित्तीय प्रबंधन के लिए सुधारात्मक कार्रवाई करने में कार्यपालिका की सहायता करना है।

संबंधित जोनल रेलवे के लेखापरीक्षा निष्कर्षों को शामिल करते हुए पच्चीस पृथक पैराग्राफ और एक अखिल भारतीय पैराग्राफ को इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 4 में प्रस्तुत किया गया है।

### 1.8 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग की प्रतिक्रिया

लोक लेखा समिति की सिफारिश के अनुसार, वित्त मंत्रालय ने सभी मंत्रालयों को निदेश जारी किए कि वे छह सप्ताह की समय सीमा के अन्दर ड्राफ्ट लेखापरीक्षा पैराग्राफ पर अपना उत्तर भेजें (जून 1960)।

रेल मंत्रालय<sup>5</sup> को कुल 36 अनंतिम पैराग्राफ जारी किए गए थे। जुलाई 2022 के अंत तक, नौ अनंतिम पैराग्राफ के संबंध में रेल मंत्रालय के उत्तर प्राप्त हुए थे। प्राप्त उत्तरों पर यथावत विचार किया गया और इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट (खंड- 1) में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया। शेष अनंतिम पैराग्राफ (27 संख्या) के संबंध में रेल मंत्रालय से उत्तर प्रतीक्षित था।

### 1.9 लेखापरीक्षा के द्वारा बताये गये मामलों में वसूलियां

लेखापरीक्षा में वर्ष 2020-21 के दौरान, 17 जोनल रेलवे में ₹ 114.27 करोड़ के कम प्रभार/अधिक भुगतान के मामलों को इंगित किया गया था। इसमें माल-भाड़ा और अन्य आय की उगाही में कम प्रभार, कर्मचारियों और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के देयों की वसूली न होना आदि शामिल हैं। पिछले छः वर्षों के दौरान, लेखापरीक्षा के कहने पर रेलवे द्वारा ₹ 765.08 करोड़ की वसूली की गई/वसूली के लिए स्वीकार की गई थी, जैसाकि तालिका 1.4 में दर्शाया गया है।

<sup>5</sup> सीआरबी, संबंधित सदस्य और सदस्य (वित्त)



तालिका 1.4: 2015-16 से 2020-21 के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर वसूली	
वर्ष	वसूल की गई/वसूली के लिए स्वीकार की गई राशि (₹ करोड़ में)
2015-16	80.27
2016-17	162.91
2017-18	193.13
2018-19	132.51
2019-20	81.99
2020-21	114.27
<b>कुल</b>	<b>765.08</b>

स्रोत: पिछला लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2015-16 से 2019-20)। वर्ष 2020-21 के लिए लेखापरीक्षा के कहने पर की गई वसूलियों के संबंध में 2021-21 के विवरण के अनुसार।

2020-21 के दौरान, विभिन्न जोनल रेलवे और अन्य क्षेत्रीय इकाइयों द्वारा वसूली हेतु ₹ 114.27 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी। इसमें से ₹ 92.52 करोड़ की वसूली की गई थी और जोनल रेलवे द्वारा ₹ 21.75 करोड़ की वसूली पर सहमति व्यक्त की गई थी। दो जोनल रेलवे में से प्रत्येक<sup>6</sup> में ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली की गणना की गई थी। ₹ 114.27 करोड़ में से, ₹ 30.94 करोड़ रेलवे के लेखा विभाग द्वारा पहले ही जांचे जा चुके लेन-देनों से संबंधित थे और ₹ 82.73 करोड़ लेखा विभाग द्वारा जांचे गए लेन-देनों के अलावा थे। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे की समीक्षा के परिणामस्वरूप, जोनल रेलवे द्वारा अन्य ₹ 0.60 करोड़ की वसूली की गई/वसूली करने की सहमति दी गई थी।

### 1.10 लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में शामिल लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर सुधारात्मक कार्रवाई

लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशों<sup>7</sup> के अनुसार, भारत सरकार के मंत्रालय/विभागों को प्रतिवेदन के संसद में पटल पर रखे जाने के चार माह के भीतर लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में लिए गए सभी पैराग्राफों पर सुधारात्मक/उपचारात्मक कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) प्रस्तुत करना चाहिए।

<sup>6</sup> उपरे (₹ 25.24 करोड़), उरे (₹ 11.49 करोड़)

<sup>7</sup> नौवां प्रतिवेदन (ग्यारहवीं लोक सभा) 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत किया गया

पीएसी द्वारा चयनित लेखापरीक्षा पैराग्राफों पर पीएसी द्वारा विचार-विमर्श/मौखिक साक्ष्य लिए जाते हैं। मौखिक साक्ष्य के पश्चात पीएसी अपनी अभ्युक्तियों/सिफारिशों वाली रिपोर्टें जारी करती है जिस पर मंत्रालय द्वारा कार्रवाई करनी होती है। पीएसी रिपोर्टों पर की गई कार्रवाई की रिपोर्टें (एटीआर) लेखापरीक्षा पुनरीक्षण के बाद मंत्रालय द्वारा पीएसी को प्रस्तुत की जाती हैं।

इस अवधि (01 अक्टूबर 2021<sup>8</sup> से 31 जुलाई 2022) के दौरान, संसाधित एटीएन की कुल संख्या 117 थी और 31 जुलाई 2022 तक लंबित एटीएन की स्थिति अनुलग्नक 1.1 में दी गई है।

कुछ महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने अपनी आंतरिक प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने के लिए 2020-21 के दौरान उचित परिवर्तन किए थे और निर्देश जारी किए थे, वे तालिका 1.5 में दर्शाए गए हैं।

**तालिका 1.5: महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने 2020-21 के दौरान उचित परिवर्तन किए और निर्देश जारी किए**

पैरा सं/ प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
<b>2019 की प्रतिवेदन संख्या 19 का पैरा 4.4- बोगी बोल्स्टर और बोगी फ्रेम वेल्डिंग के लिए विशेष प्रयोजन मशीन की खरीद पर निरर्थक व्यय।</b>	यह स्पष्ट है कि विशेष प्रयोजन मशीन का अभी इसकी पूरी क्षमता से उपयोग किया जाना बाकी है। इसके अलावा, अमृतसर कारखाना बॉक्सएनएचएल और बीवीसीएम वैगनों की सब-असेंबली के विनिर्माण में उपयोग के लिए सेटअप के संशोधन की प्रक्रिया में है। विशेष प्रयोजन मशीन का उपयोग अपेक्षित प्रयोजनों के लिए नहीं किया जा रहा है। संविदा में निर्धारित शर्तों के अनुसार विक्रेता द्वारा मशीन की खामियों को ठीक किया जाना/दूर किया जाना होता है।	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के अनुपालन में रेल मंत्रालय द्वारा निम्नलिखित निर्देश जारी किए गए हैं (नवंबर 2021): <ul style="list-style-type: none"> <li>कार्यशाला प्राधिकारियों को समयबद्ध तरीके से मशीन में आवश्यक संशोधन करने के लिए मामले को ओईएम के साथ उठाने और मशीन के उपयोग की स्थिति को एसोसिएट लेखापरीक्षा को सूचित करने का निर्देश दिया गया है।</li> <li>अमृतसर कारखाना</li> </ul>

<sup>8</sup> 2021 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 22 में 30 सितंबर 2021 तक एटीएन की स्थिति दी गई है।

तालिका 1.5: महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने 2020-21 के दौरान उचित परिवर्तन किए और निर्देश जारी किए		
पैरा सं/ प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
		<p>प्राधिकारियों को मशीन का लाभप्रद उपयोग करने के लिए मशीन में आवश्यक संशोधन करने का निर्देश दिया गया है। यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि संविदा में निर्धारित शर्तों के अनुसार विक्रेता द्वारा मशीन में खामियों को परिशोधित/ठीक किया जाना चाहिए।</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• उन्हें महंगी मशीन के इष्टतम उपयोग के लिए योजना तैयार करने का भी निर्देश दिया गया है।</li> </ul>
<b>2019 की प्रतिवेदन संख्या 19 का पैरा 6.5- रतलाम मंडल के लिमखेड़ा में कर्षण सब स्टेशन के कार्य को पूरा करने में देरी के कारण अतिरिक्त परिहार्य व्यय।</b>	पश्चिम रेलवे ने मध्य गुजरात विज कंपनी लिमिटेड (एमजीवीसीएल) से विद्युत की आपूर्ति प्राप्त करने के लिए कर्षण सब-स्टेशन पर कार्य पूरा करने में देरी की। परिणामस्वरूप, उन्हें एमजीवीसीएल को न्यूनतम गारंटी प्रभार और विस्तार प्रभारों के रूप में ₹ 4.21 करोड़ का भुगतान करना पड़ा था। इसके अतिरिक्त, कार्यों को पूरा करने में विलंब के कारण ₹ 12.40 करोड़ की पूंजी तीन वर्षों की अवधि के लिए अवरुद्ध कर दी गई थी।	जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं (फरवरी 2022), जिसमें उन्हें सभी प्रासंगिक कारकों पर विचार करने और कर्षण सब स्टेशन को पूरा करने के लिए लक्ष्य समय निर्धारित करने और इस प्रकार निर्धारित समय सारिणी का पालन करने के लिए कहा गया है।
<b>2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा 3.2- गेज कार्य के निष्पादन में</b>	रेल प्रशासन गेज रूपांतरण परियोजनाओं के संबंध में प्री-मेगा रेल ब्लॉक कार्यों को पूरा करने में विफल रहा, जिन्हें रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार अग्रिम रूप से पूरा किया जाना था। इसके	संबंधित जोनल रेलवे को आवश्यक निर्देश जारी किए गए हैं (जनवरी 2022) कि निर्धारित अवधि के भीतर कार्य की पूर्णता सुनिश्चित करने के लिए

तालिका 1.5: महत्वपूर्ण मामले, जहां रेल मंत्रालय ने 2020-21 के दौरान उचित परिवर्तन किए और निर्देश जारी किए		
पैरा सं/ प्रतिवेदन सं.	लेखापरीक्षा अभ्युक्तियां/सिफारिशें	रेलवे द्वारा की गई कार्रवाई
<b>पूंजी का अवरोधन - पूर्व मध्य रेलवे</b>	अलावा, अन्य सिविल कार्यों में रेलवे प्रशासन की ओर से खराब निष्पादन और अकुशल संविदा प्रबंधन पाया गया जिसके कारण गेज रूपांतरण परियोजना को पूरा करने में विलंब हुआ और ₹ 47.98 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हो गई। मूल्य वृद्धि के कारण जीसी परियोजना में सिविल कार्यों की कुल लागत में भी ₹ 551.68 करोड़ की वृद्धि हुई है।	उच्चतम स्तर पर कार्य के निष्पादन की गहनता से निगरानी की जाए। इस संबंध में बोर्ड को आवधिक स्थिति रिपोर्ट भी प्रस्तुत की जाए।
<b>2018 की प्रतिवेदन संख्या 5 का पैरा 2.6 - पार्टियों/फर्मों से रास्ता छोड़ने के प्रभार (डब्ल्यूएलसी) की वसूली न करने/कम वसूली करने के कारण हानि।</b>	छ: जोनल रेलवे प्रशासनों के अंतर्गत तेरह रेल मंडलों ने रास्ता छोड़ने की सुविधाओं/सुगमता अधिकारों को प्रदान करने के संबंध में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों का अनुपालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप वर्ष 1998 से मार्च 2017 की अवधि के लिए 954 पार्टियों/फर्मों से रास्ता छोड़ने के प्रभारों की वसूली न करने/कम वसूली करने के कारण ₹ 65.20 करोड़ की हानि हुई। ये रेल मंडल पार्टियों/फर्मों के साथ अनेक मामलों में करारों को निष्पादित/नवीनीकृत करने में भी विफल रहे ताकि उन पार्टियों/फर्मों को रास्ता छोड़ने की सुविधाओं/सुगमता अधिकारों का लाभ उठाने की अनुमति मिल सके।	जोनल रेलवे को उन सभी मामलों की समीक्षा करने को कहा गया है (दिसम्बर 2020) जहां पार्टियों को रास्ता छोड़ने के अधिकार की सुविधा/सुगमता अधिकार प्रदान किए गए हैं और वे यह सुनिश्चित करें कि करारों को समय पर निष्पादित/नवीनीकृत किया जाए और रास्ता छोड़ने के प्रभारों की नियत तिथियों पर सख्ती से वसूली हो। चूक के मामले में, बकाया राशि की समय पर वसूली सुनिश्चित करने या सेवा की समाप्ति सुनिश्चित करने के लिए त्वरित कार्रवाई की जानी चाहिए।

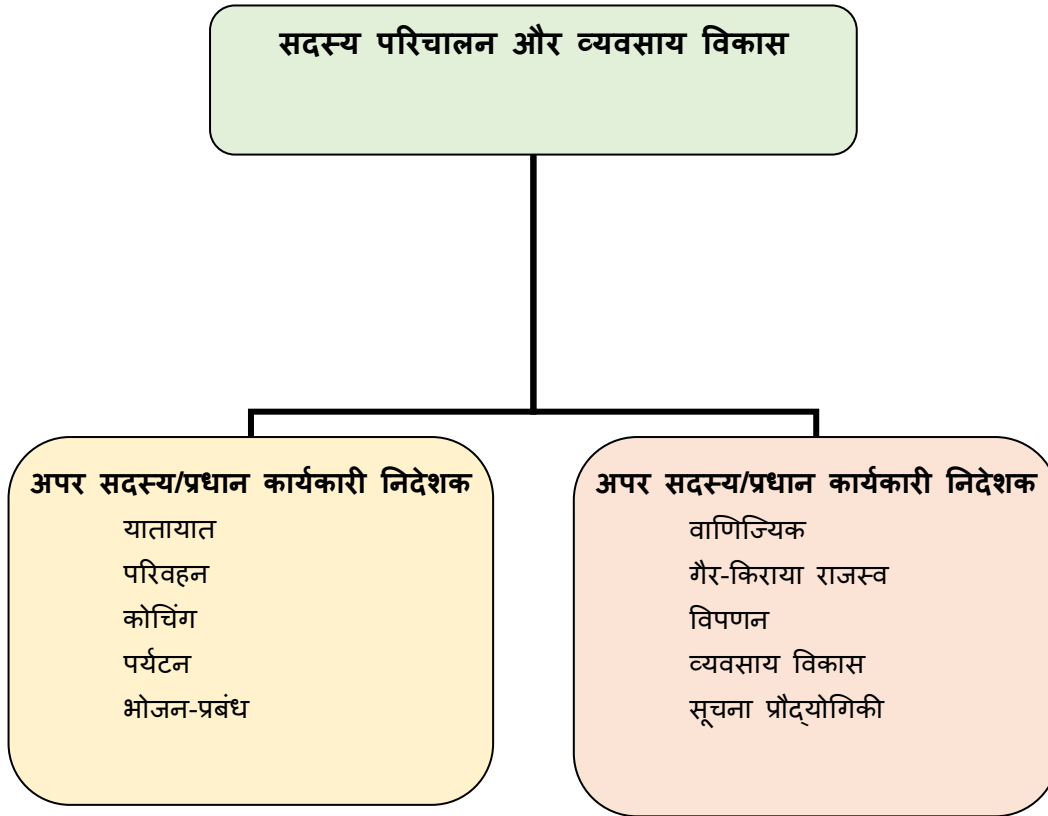
### 1.11 अभिस्वीकृति

हम लेखापरीक्षा के दौरान रेल मंत्रालय और जोनल रेलवे द्वारा दिए गए सहयोग के लिए आभार व्यक्त करते हैं।

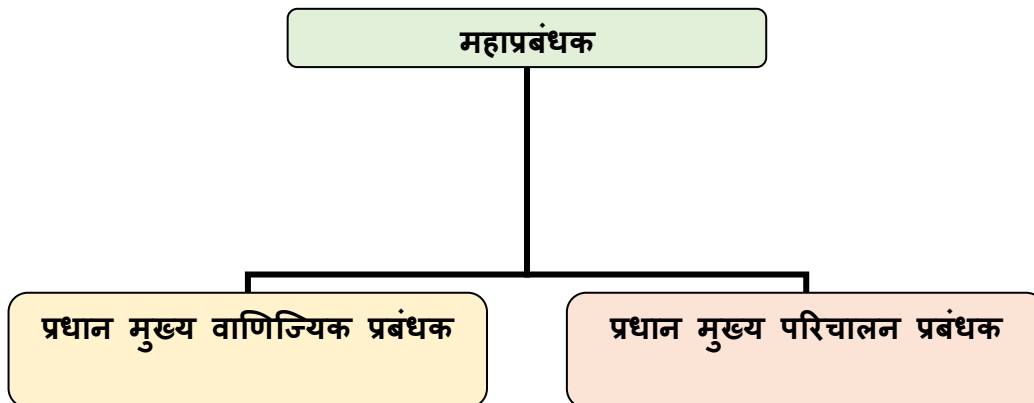
## अध्याय 2 - परिचालन और व्यवसाय विकास

रेलवे बोर्ड में सदस्य (परिचालन और व्यवसाय विकास) को अपर सदस्यों/प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा उनके दायित्वों को पूरा करने में सहायता प्रदान की जाती है।

### रेलवे बोर्ड स्तर



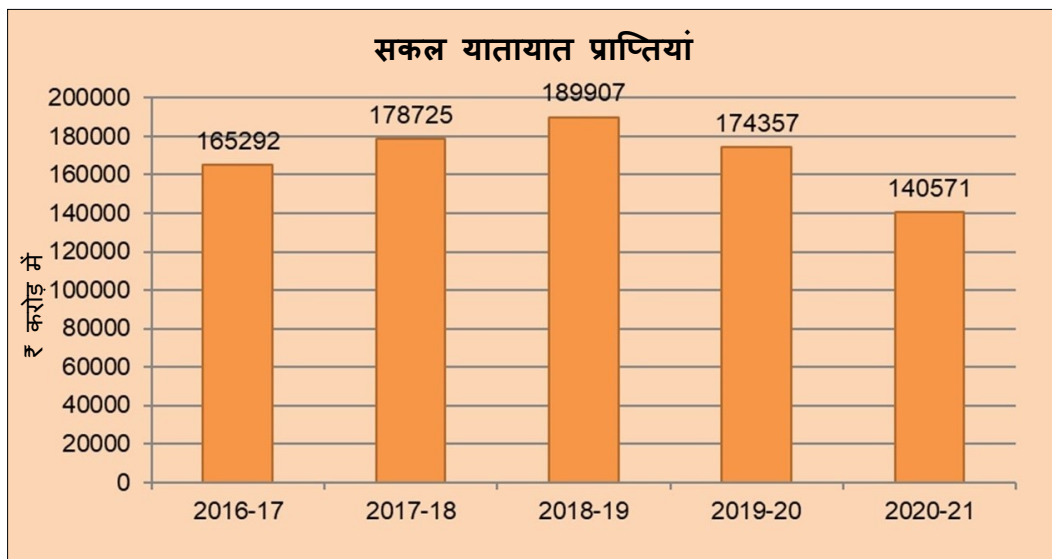
### जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, यातायात विभाग के दो विभाग अर्थात् परिचालन और वाणिज्यिक हैं। इनका नेतृत्व क्रमशः प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक (पीसीओएम)

और प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम) करते हैं, जो जोनल रेलवे के महाप्रबंधक की समग्र देखरेख में कार्य करते हैं। मंडल स्तर पर, परिचालन और वाणिज्यिक विभागों का नेतृत्व क्रमशः वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक (वरिष्ठ डीओएम) और वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम) करते हैं, जो संबंधित मंडल के मंडल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2020-21 के दौरान, कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 29,765 करोड़<sup>9</sup> था। वर्ष के दौरान, कुल सकल यातायात प्राप्ति ₹ 1,40,571 करोड़<sup>10</sup> थी। पिछले पांच वर्षों के लिए सकल यातायात प्राप्तियों का तुलनात्मक ग्राफ नीचे दर्शाया गया है:



स्रोत: पिछला लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2016-17 से 2019-20)। 2020-21 के लिए, भारतीय रेल की वार्षिक रिपोर्ट और लेखा 2020-21 के अनुसार।

वित्त वर्ष 2020-21 के दौरान, यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष की तुलना में 84.54 प्रतिशत<sup>11</sup> की गिरावट आई। 2020-21 में यात्री आय में पिछले वर्ष की तुलना में 69.91 प्रतिशत<sup>12</sup> की कमी आई। वर्ष 2020-21 में माल ढुलाई

<sup>9</sup> उप मुख्य शीर्ष 3002-3003 (07)- परिचालन व्यय - 2020-21 में यातायात।

<sup>10</sup> इसमें यात्री आय- ₹ 15,248.49 करोड़, माल भाड़े से होने वाली आय- ₹ 1,17,231.82 करोड़, अन्य कोचिंग आय- ₹ 2,096.74 करोड़ और विविध आय- ₹ 5,938.61 करोड़, ट्रेफिक बकाया (उचंत) के लिए मंजूरी - ₹ 54.86 करोड़ शामिल हैं।

<sup>11</sup> भारतीय रेल में 2020-21 के दौरान 1,250.41 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की, जबकि पिछले वर्ष 8,085.74 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की थी।

<sup>12</sup> 2019-20 में ₹ 50,669.09 करोड़ और 2020-21 में ₹ 15,248.49 करोड़ ।

में 1.86 प्रतिशत<sup>13</sup> की वृद्धि हुई। माल-भाड़ा आय में पिछले वर्ष की तुलना में 3.30 प्रतिशत की वृद्धि हुई। वर्ष 2020-21 में विविध आय पिछले वर्ष की तुलना में 1.29 प्रतिशत बढ़कर ₹ 5,863 करोड़ से ₹ 5,939 करोड़ हो गई।

वर्ष के दौरान, वाउचरों, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा वाणिज्यिक एवं परिचालन विभागों के 423 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी।

इस अध्याय में 'रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा पर रेलवे नीति का कार्यान्वयन' पर एक अखिल भारतीय पैराग्राफ शामिल है। इसके अलावा, भारतीय रेल में यात्री और माल-भाड़ा व्यवसाय पर नियमों और विनियमों के कार्यान्वयन में अनुपालन मुद्दों पर चर्चा करने वाले दस पृथक पैराग्राफ भी शामिल किये गए हैं।

## 2.1 रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा पर रेल नीति का कार्यान्वयन

### 2.1.1 परिचय

रेलवे चिल्ड्रेन इंडिया<sup>14</sup> के सर्वेक्षण के अनुसार, प्रत्येक पांच मिनट में, भारत के प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर एक बच्चा अकेले पहुँचता है। वे अक्सर अकेले, भेद्य, कानूनी जोखिम और निर्वाह/बुनियादी सुख-सुविधाओं के बिना होते हैं। अपराधी, रेलवे के जरिए देश के दूरदराज के भागों से श्रम, यौन शोषण आदि के लिए बच्चों की तस्करी करते हैं और वे हमेशा अकेले यात्रा करने वाले ऐसे भेद्य बच्चों की तलाश में रहते हैं।

इस मुद्दे की गंभीरता को स्वीकार करते हुए और माननीय उच्च न्यायालय, दिल्ली, के निर्देशों का पालन करते हुए, रेल मंत्रालय ने महिला एवं बाल विकास मंत्रालय (एमडब्ल्यूसीडी) तथा राष्ट्रीय बाल अधिकार संरक्षण आयोग (एनसीपीसीआर) के सहयोग से किशोर न्याय (बालकों की देखभाल और संरक्षण) अधिनियम, 2015 एवं संबंधित नियमों के तहत रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और संरक्षण सुनिश्चित करने हेतु रेलवे के लिए मानक

<sup>13</sup> 2019-20 में 1208.41 मिलियन टन से 2020-21 में 1230.94 मिलियन टन हो गया।

<sup>14</sup> रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों के साथ काम करने वाला एक संगठन

परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) को तैयार कर जारी<sup>15</sup> किया। रेलवे बोर्ड (आरबी) ने समय-समय पर रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा के संबंध में माननीय उच्च न्यायालय, दिल्ली के निर्देशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए एसओपी का अनुसरण और कार्यान्वयन करने के लिए जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश<sup>16</sup> दिया कि 2018 में एनसीपीसीआर द्वारा तैयार की गई 'रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों के लिए एक बाल अनुकूल और सुरक्षात्मक वातावरण बनाने के लिए गाइडबुक' का भी ऐसे बच्चों की सुरक्षा के लिए उठाए जाने वाले कदमों के लिए एक रेडी रेकनर के रूप में पालन किया जा सकता है। दिसंबर 2021<sup>17</sup> में रेलवे बोर्ड ने संशोधित एसओपी भी जारी किया और सभी जोनल रेलवे को इसके कार्यान्वयन के लिए निर्देश दिया ताकि रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा का अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके।

एसओपी रेलवे पदाधिकारियों के कर्तव्यों को परिभाषित करता है - (स्टेशन मास्टर, आरपीएफ/जीआरपी, आदि)। रेलवे में एसओपी को लागू करने के लिए संगठनात्मक संरचना, निम्नानुसार थी:

- **रेलवे बोर्ड स्तर:** अपर सदस्य (वाणिज्यिक) रेलवे बोर्ड स्तर पर नोडल अधिकारी थे। हालांकि, अक्टूबर 2015<sup>18</sup> से, रेलवे सुरक्षा बल के महानिदेशक को नोडल अधिकारी के रूप में नामित किया गया है। उन्हें ईडीपीएम, आईजी (सी एंड आई) और ईडी/सीई (जी) द्वारा सहयोग प्रदान किया जायेगा।
- **जोनल स्तर:** अपर महाप्रबंधक (एजीएम) नोडल अधिकारी हैं। उन्हें प्रधान मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (पीसीसीएम), प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) और

<sup>15</sup> महानिदेशक, रे.सु.ब, रेलवे बोर्ड, पत्र संख्या: 2012/धारा(अपराध)/45/87 दिनांक 5 मार्च 2015

<sup>16</sup> अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड और पदेन प्रधान सचिव, भारत सरकार, रेल मंत्रालय, अ.शा. पत्र. संख्या- 2018/ट्रांस-सेल/ई/बाल संरक्षण दिनांक 29 जून 2018।

<sup>17</sup> रेलवे बोर्ड द्वारा जारी संशोधित एसओपी दिनांक 23 दिसम्बर 2021 के पत्र संख्या 2021/धारा(अपराध)/45/72 के माध्यम से जारी किया गया

<sup>18</sup> रेल मंत्रालय पत्र सं. 2012/धारा(अपराध)/45/87 दिनांक 05 अक्टूबर 2015



प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त (पीसीएससी)/आईजी-सह-मुख्य सुरक्षा आयुक्त द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

- **मंडल स्तर:** अपर मंडल रेल प्रबंधक (एडीआरएम) मंडल स्तर पर नोडल अधिकारी हैं। उनकी सहायता वरिष्ठ मंडल वाणिज्यिक प्रबंधक, वरिष्ठ मंडल अभियंता (समन्वय) और वरिष्ठ मंडल सुरक्षा आयुक्त द्वारा की जाती है।

### 2.1.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निम्नलिखित जांच के लिए लेखापरीक्षा की गयी थी:

- i) क्या रेलवे का एसओपी 2015, रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा प्रदान करने के लिए पर्याप्त है।
- ii) क्या पर्याप्त आयोजना, रिपोर्टिंग और समीक्षा तंत्र तथा एसओपी, रेलवे बोर्ड परिपत्रों और संबंधित प्रावधानों का भाषा और भाव की दृष्टि से अक्षरशः कार्यान्वयन था।
- iii) क्या एसओपी निर्धारित प्रक्रियाओं/अनुदेशों के अनुसार रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी है।

### 2.1.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, पद्धति और मानदंड

लेखापरीक्षा में चुनिंदा स्टेशनों पर रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेलवे में एसओपी 2015 की पर्याप्तता, प्रभावशीलता, कार्यान्वयन को कवर किया गया। लेखापरीक्षा में दो वर्ष अर्थात् 2014-15 और 2019-20 को कवर किया गया।

चयनित स्टेशनों (संबंधित मंडल कार्यालयों को शामिल करते हुए) और जोनल मुख्यालयों के अभिलेखों की जांच की गई और बच्चों को बाल कल्याण समिति (सीडब्ल्यूसी) को सौंपने की प्रक्रिया की जांच की गई।

यह मानदंड रेलवे की मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) 2015, रेलवे बोर्ड परिपत्र, एनसीपीसीआर गाइडबुक और किशोर न्याय (बालकों की देखभाल और संरक्षण) अधिनियम, 2015<sup>19</sup> से प्राप्त किए गए थे।

#### 2.1.4 नमूना

चाइल्डलाइन इंडिया फाउंडेशन (सीआईएफ) सेवाओं<sup>20</sup> वाले 17 जोनों के 128 स्टेशनों में से 16 जोनों के 91 स्टेशनों (मडगांव स्टेशन को छोड़कर) का चयन किया गया था। इसके अतिरिक्त, 34 गैर-एसओपी स्टेशनों (उपर्युक्त चयनित एसओपी स्टेशनों का 30 प्रतिशत- जोनवार) का भी चयन किया गया था, जिनका विवरण अनुलग्नक- 2.1 में दर्शाया गया है।

#### 2.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

(क) उद्देश्य- 1: क्या रेलवे का एसओपी, 2015 रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा प्रदान करने के लिए पर्याप्त है

##### 2.1.5.1 जेजे अधिनियम, 2015, जेजे नियमावली, 2016 और एमडब्ल्यूसीडी/आरबी के परिपत्रों/आदेशों की तुलना में रेलवे द्वारा जारी एसओपी का विश्लेषण

एसओपी ऐसी प्रक्रियाएं हैं जिन्हें उचित परिश्रम और प्रभावी पर्यवेक्षण के साथ लागू करने की आवश्यकता होगी। एसओपी को सभी स्तरों (इकाई, मंडल, जोन और रेलवे बोर्ड) पर रिकॉर्ड और परिभाषित जिम्मेदारी द्वारा समर्थित करने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा ने एसओपी (रेलवे) 2015 का विश्लेषण किया और पाया कि एसओपी में कुछ कमियां थी जिनकी छह वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी समीक्षा और रिपोर्ट नहीं की गई थी। कुछ कमियों को पूर्व रेलवे के समक्ष उठाया गया था और जोनल रेलवे ने इसे रेलवे बोर्ड को अग्रेषित कर दिया था, जिनका विवरण अनुलग्नक 2.2 में दिया गया है। इसके उत्तर में, रेलवे बोर्ड ने (दिसंबर

<sup>19</sup> 1 जनवरी 2016 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित (2016 की संख्या 2)

<sup>20</sup> सीआईएफ- [Childlineindia.org/a/p/childline](http://Childlineindia.org/a/p/childline) नेटवर्क की वेबसाइट के आंकड़ों के अनुसार 31 मार्च 2020 की स्थिति के अनुसार रेलवे चाइल्डलाइन की स्थिति।

2021) कहा कि रेलवे के लिए विषयक एसओपी डब्ल्यूपी नंबर 5365/2012 में माननीय उच्च न्यायालय, दिल्ली के निर्देशों के अनुसार बनाई गई थी, जिसमें रे.सु.ब, जीआरपी या रेलवे कर्मचारी द्वारा रेलवे स्टेशनों पर पहुंचे/रुके हुए बच्चों को बाल कल्याण समिति के समक्ष पेश करने के लिए विशिष्ट निर्देश दिए गए थे। हालांकि, लेखापरीक्षा ने पाया कि एसओपी में एक विसंगति के संशोधन और परिशोधन की आवश्यकता है। हालांकि, आरबी ने दिसंबर 2021 में एसओपी को संशोधित किया, जिसमें दस मुद्दों को जोड़ा/संशोधित किया गया और एक परिशोधन किया गया।

**(ख) उद्देश्य- II: क्या पर्याप्त आयोजना, रिपोर्टिंग और समीक्षा तंत्र तथा एसओपी, रेलवे बोर्ड परिपत्रों और संबंधित प्रावधानों का भाषा और भाव की दृष्टि से अक्षरशः कार्यान्वयन था**

'बच्चों की देखभाल और सुरक्षा' पर रेलवे नीति एक नई सामाजिक कल्याण अवधारणा थी। इसके लिए भारतीय रेल द्वारा इसके कार्यान्वयन हेतु उचित योजना की आवश्यकता थी। लेखापरीक्षा ने योजना के सभी पहलुओं, सभी स्तरों पर रेलवे अधिकारियों की भागीदारी सहित नीति कार्यान्वयन, अभिलेख प्रबंधन, रिपोर्टिंग एवं समीक्षा तंत्र, अधिकारियों की भूमिका और जिम्मेदारियों को परिभाषित करने में कमियां पाईं।

#### 2.1.5.2 बाल सहायता समूहों का गठन एवं कार्य प्रणाली और उनके कार्य

रेलवे के लिए एसओपी 2015 के खंड 'ग' के पैरा 1 के अनुसार, रेलवे द्वारा बच्चों की देखभाल और सुरक्षा के लिए स्टेशनों पर स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर (एसएस/एसएम), स्टेशन हाउस ऑफिसर (जीआरपी), निरीक्षक (आरपीएफ) और एसएसई (वर्क्स) को शामिल कर बाल सहायता समूह (सीएचजी) स्थापित किए जाएंगे। एसएस/एसएम सीएचजी के संयोजक होंगे और आवश्यकतानुसार सीएचजी बैठकें आयोजित की जाएंगी। बाल सहायता समूह यह सुनिश्चित करेगा कि एसओपी में दिए गए निर्देशों को भाषा और भाव की दृष्टि से अक्षरशः लागू किया जाए।

एक मासिक समीक्षा रिपोर्ट एडीआरएम को निर्दिष्ट प्रारूप (प्रपत्र II) में प्रस्तुत की जानी चाहिए।

अभिलेखों की संवीक्षा पर, लेखापरीक्षा ने पाया कि:-

- 16 जोनल रेलवे (जेडआर) के 91 चयनित एसओपी स्टेशनों में से, 11<sup>21</sup> जोनल रेलवे के 24 स्टेशनों (26 प्रतिशत) पर सीएचजी का गठन नहीं किया गया था (2019-2020)।
- सात<sup>22</sup> जोनल रेलवे के 18 स्टेशनों पर एसओपी के प्रावधान के अनुसार सीएचजी के सदस्यों की संरचना नहीं पाई गई थी।
- सीएचजी के गठन के बावजूद, तीन स्टेशनों (नागपुर, जयपुर और हैदराबाद) पर कोई बैठक आयोजित नहीं की गई थी।
- यद्यपि सीएचजी का गठन 16 जोनल रेलवे के 67 स्टेशनों पर किया गया था, लेकिन 14<sup>23</sup> जोनल रेलवे के 59 स्टेशनों के सीएचजी द्वारा सम्बंधित एडीआरएम को कोई मासिक समीक्षा रिपोर्ट प्रस्तुत नहीं की गई थी।
- नागपुर (मरे), सियालदह (पूरे), बीबीएस और बीएएम (पूतरे) और उपूरे और दपरे के चयनित स्टेशनों पर, संबंधित एसएस/एसएम द्वारा सीएचजी बैठकें आयोजित नहीं की गईं।
- एचडब्ल्यूएच (पूरे) में तीन सीएचजी बैठकों, जीएचवाई (पूसीरे) में दो बैठकों, एनजेपी (पूसीरे) में एक बैठक, हुबली (दपरे) की अधिकांश बैठकों में सीएचजी के सदस्यों में से एक, संबंधित एसएसई ने भाग नहीं लिया।

<sup>21</sup> मरे- एसयूआर; पूमरे-पीएनबीई, पूतरे-पीयूआरआई, पीएसए, वीएसकेपी; उमरे-एमटीजे; उपूरे-एचडीडब्ल्यू, सीपीआर, जीकेपी; पूसीरे-केआईआर; उरे-एसआर, यूएमबी, सीडीजी, एचडब्ल्यू; उपरे- एआईआई, बीकेएन, जेयू; दरे- ईडी; पमरे-जेबीपी; परे- एमएमसीटी, बीडीटीएस, एसटी, एडीआई, आरजेटी

<sup>22</sup> मरे-केवाईएन, एलटीटी, पुणे; पूतरे- बीएएम; उपूरे- एलजेएन; उरे-बीएसबी, बीई, जेएटी; दमरे-बीआईडीआर; दरे- एमएस, टीबीएम, टीवीसी, ईआरएस, टीसीआर, एमडीयू, सीएलटी; दपरे-एसबीसी, वाईपीआर

<sup>23</sup> मरे-सीएसटीएम, पुणे, डीआर, केएलबीजी, एनजीपी, केवाईएन, एलटीटी; पूरे-एचडब्ल्यूएच, एसडीएच, एमएलडीटी, बीजीपी; पूमरे-गया, डीडीयू, डीएचएन, डीबीजी; पूतरे- बीबीएस, बीएएम; उमरे-पीआरवाईजे, सीएनबी, एजीसी, जेएचएस, जीडब्ल्यूएल; उपूरे-एलजेएन; पूसीरे-जीएचवाई, एनजेपी, एपीडीजे; उरे- एलकेओ, बीएसबी, जेएटी, एलडीएच, एचएनजेडएम, एनडीएलएस, एएनवीटी, डीएलआई, बीई, डीडीएन; उपरे-जेपी; दमरे-एचवाईबी, केसीजी, एससी, बीजेडए, टीपीटीवाई, बीआईडीआर; दपूमरे-बीएसपी, आर; दरे- सीबीई, एमडीयू, टीवीसी, ईआरएस, टीसीआर, सीएलटी, एमएस, एमएस, टीबीएम; पमरे-बीपीएल, ईटी; परे-आनंद, बीआरसी, आरटीएम

रायपुर (दपूमरे), एसडीएएच, एमएलडीटी और बीजीपी (पूरे) स्टेशनों पर संबंधित एसएसई (डब्ल्यू) ने कभी भी सीएचजी बैठकों में भाग नहीं लिया।

उपर्युक्त उदाहरणों से पता चला कि कल्याण नीति को जोनल रेलवे द्वारा पूरी तरह से कार्यान्वित नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, समस्याओं, कमियों आदि पर चर्चा नहीं की गई और उनका समाधान नहीं किया गया। एसओपी के प्रावधानों का सीएचजी द्वारा लंबे समय से उल्लंघन से संबंधित एडीआरएम (नोडल अधिकारी) के निगरानी तंत्र की विफलता के साथ-साथ जोनल रेलवे के सीएचजी के सदस्यों, संबंधित एडीआरएम और एजीएम के बीच आंतरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता के संकेत मिलते हैं।

इस तरह की अनियमितताओं से बचा जा सकता था लेकिन एसओपी लागू होने के छः वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बाद भी उनकी न तो समीक्षा/रिपोर्ट की गई और न ही उन्हें ठीक किया गया।

### 2.1.5.3 स्टेशनों पर बाल सहायता डेस्क/कियोस्क/बूथों की स्थापना

एसओपी, 2015 के खंड 'ग' के पैरा 3 में कहा गया है कि रेलवे महिला और बाल विकास मंत्रालय/राज्य सरकार के बाल कल्याण विभाग को बाल सहायता डेस्क/कियोस्क स्थापित करने के लिए निशुल्क जगह प्रदान करेगा। स्टेशनों पर बाल सहायता डेस्क/कियोस्क में चाइल्ड हेल्पलाइन 1098 पर कॉल करने के लिए एमडब्ल्यूसीडी द्वारा टेलीफोन सुविधा प्रदान की जाएगी।

इसके अलावा, एसओपी, 2015 के पैरा VII (ख) के अनुसार, प्रत्येक स्टेशन मास्टर बालक और बालिकाओं के लिए स्टेशन पर आने और ठहरने के लिए उपयुक्त स्थान प्रदान करेगा जब तक कि उन्हें सीडब्ल्यूसी के समक्ष पेश नहीं किया जाता है।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला: -

- 16 जोनल रेलवे के 80 एसओपी स्टेशनों पर पहुंचे एवं ठहरे, बालक और बालिकाओं के लिए कोई अलग-अलग स्थान प्रदान नहीं किया गया था (मरे-केएलबीजी, पूतरे-बीएएम, उमरे-सीएनबी, उपूरे-एलजेएन, उपरे-जेपी, दमरे-बीआईडीआर, दपूमरे-बीएसपी, दपूरे-आरओयू, दरे-एमडीयू, पमरे-जेबीपी और

ईटी में अलग-अलग स्थान प्रदान किया गया था)। 16 जोनल रेलवे के 34 चयनित गैर-एसओपी स्टेशनों में से किसी पर भी कोई अलग-अलग स्थान प्रदान नहीं किया गया था।

- 11 एसओपी स्टेशनों में से, जहां बालक और बालिकाओं के लिए अलग-अलग जगह प्रदान की गई थी, तीन स्टेशनों (कलबुर्गी, जयपुर और राउरकेला) में स्टेशन पर ठहरने वाले बच्चों को समायोजित करने के लिए पर्याप्त स्थान नहीं था।
- पांच<sup>24</sup> जोनल रेलवे के नौ स्टेशनों पर, एमडब्ल्यूसीडी ने चाइल्ड हेल्पलाइन पर कॉल करने के लिए चाइल्ड हेल्प डेस्क में टेलीफोन सुविधा प्रदान नहीं की।
- पांच<sup>25</sup> जोनों के 16 स्टेशनों पर स्टेशन पर पहुंचने और ठहरने वाली किसी बालिका को समिति के समक्ष पेश किए जाने तक उसकी सुरक्षा के लिए आरपीएफ, जीआरपी या रेलवे की किसी जिम्मेदार महिला सदस्य की तैनाती नहीं की गई थी। पटना स्टेशन (पूमरे) पर, रात में कोई भी महिला आरपीएफ सदस्य तैनात नहीं थी।

इस प्रकार, इससे पता चला कि संबंधित जोनल रेलों के जोनल मुख्यालयों और चयनित स्टेशनों के मंडलों के नोडल अधिकारियों के साथ-साथ चयनित स्टेशनों के संबंधित निष्पादन अधिकारियों को पूरी तरह से संवेदनशील नहीं बनाया गया था। वे एसओपी के निर्देशों का पालन करने में भी विफल रहे।

#### 2.1.5.4 बच्चों की देखभाल और सुरक्षा हेतु पदाधिकारियों/प्राधिकारियों के ब्यौरे के संबंध में अभिलेख प्रबंधन

एसओपी 2015 के खंड ग के पैरा 4.3 में प्रावधान है कि स्टेशन मास्टर (एसएम)/स्टेशन अधीक्षक (एसएस) या उनके अधिकृत प्रतिनिधियों को i) बाल कल्याण समिति(ओं) का नाम, पता और फोन नंबर, ii) पते और संपर्क नंबरों के

<sup>24</sup> मरे-डीआर, केवाईएन, एलटीटी, एनजीपी; उपरे-जीकेपी; उपरे-जेयू; दपरे-एसबीसी; परे-बीडीटीएस, एसटी;

<sup>25</sup> उमरे-सीएनबी, एजीसी, एमटीजे, जेएचएस, जीडब्ल्यूएल; उरे-बीएसबी, एसआर, एलडीएच; उपरे-एआईआई, बीकेएन, जेपी; दपरे-टाटा, केजीपी, आरएनसी; दपूमरे- बीएसपी, आर

साथ गैर-सरकारी संगठनों की सूची, बच्चों के लिए चाइल्ड लाइन और संस्थानों की सूची, बाल रोग विभाग के साथ निकटतम अस्पताल, अधिनियम के तहत पंजीकृत निकटतम राज्य सरकार के बाल गृह, iii) अधिनियम की धारा 32 (1) (i) के तहत अधिसूचित पुलिस अधिकारी या विशेष किशोर पुलिस इकाई या नामित पुलिस अधिकारी का नाम अनुरक्षित करना चाहिए। इसके अतिरिक्त, स्टेशन पर क्षेत्राधिकार वाले सीडब्ल्यूसी और किशोर न्याय बोर्ड (जेजेबी), जीआरपी/स्थानीय पुलिस/आरपीएफ के बाल कल्याण अधिकारी, बाल रोग विभाग के साथ निकटतम अस्पताल, राज्य सरकार के निकटतम बाल गृह आदि के आपातकालीन संपर्क नंबर एसएम/एसएस और अन्य रेलवे अधिकारियों के पास उपलब्ध होने चाहिए।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- किशोर न्याय बोर्ड (जेजेबी) का संपर्क नंबर पूर्व तटीय रेलवे के पुरी, पीएसए, वीएसकेपी और जेजेकेआर स्टेशनों पर तैनात एसएस/एसएम के पास उपलब्ध नहीं था।
- उपरे और उपरे के गैर-एसओपी स्टेशनों में उपर्युक्त अभिलेख अनुरक्षित नहीं थे।
- उमरे में, लेखापरीक्षा ने पाया कि न तो एसएस/एसएम और न ही उनके अधिकृत प्रतिनिधियों ने इन अभिलेखों को अनुरक्षित रखा।
- उरे के बीई, एचडब्ल्यू और डीडीएन स्टेशनों में रेलवे अधिकारियों के पास आंशिक सूचना उपलब्ध थी।
- दरे, दमरे के चयनित स्टेशनों और उसीरे के तीन स्टेशनों अर्थात् जीएचवाई, एनजेपी, एपीडीजे स्टेशनों में एसएस/ एसएम द्वारा अभिलेखों का अनुरक्षण नहीं किया गया था।
- बिलासपुर स्टेशन (दपूमरे) पर मौजूदा सीडब्ल्यूसी के ब्यौरे को डिस्प्ले बोर्ड पर अपडेट नहीं किया गया था।
- दपरे में, यूबीएल स्टेशन पर तैनात स्टेशन प्रबंधक एसओपी में निर्धारित निर्देशों पर अनुवर्ती कार्रवाई के संबंध में कोई अभिलेख प्रस्तुत नहीं कर

सका। इसके अलावा, एसबीसी और वाईपीआर स्टेशनों में उपर्युक्त में से कोई भी विवरण एसएस/एसएमएस के पास उपलब्ध नहीं था।

- इटारसी स्टेशन में सीडब्ल्यूसी और जेजेबी के नाम और फोन नंबर स्टेशन मास्टर के पास उपलब्ध नहीं थे।

उपर्युक्त कमियों से यह पाया गया कि अभिलेख को ठीक से अनुरक्षित नहीं रखा गया था जिसके परिणामस्वरूप पिछले छः वर्षों के दौरान समीक्षा या स्तर सुधार की कोई गुंजाइश नहीं बची थी।

#### 2.1.5.5 प्रवेश और माल-सूची रजिस्ट्रों का रखरखाव

एसओपी के पैरा ख (iv) के अनुसार, प्रत्येक स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर एक रजिस्टर अनुरक्षित करेगा, जिसमें वह उसके स्टेशन पर आने वाले और ठहरने वाले बच्चे का नाम, माता-पिता का नाम, आयु और पता सहित विवरण दर्ज करेगा। वह ऐसे बच्चों की फोटो भी लेगा और बच्चे के नाम के आगे उपरोक्त रजिस्टर में लगाएगा/लगाएगी, ताकि माता-पिता बिना किसी कठिनाई के बच्चे की पहचान कर सकें और उसका पता लगा सकें।

एसओपी के पैरा ख (ix) के अनुसार, बच्चे के साथ पायी गयी सामग्री, यदि कोई हों, की एक माल-सूची तैयार करने के बाद एसएस/एसएम की सुरक्षित अभिरक्षा में रखा जाएगा, जिसे बच्चे के साथ सीडब्ल्यूसी को भेजा किया जाएगा। माल-सूची की एक प्रति संबंधित बच्चे के नाम के समक्ष अनुरक्षित रजिस्टर में रखी जाएगी।

पैरा 4.2 खंड 'ग' में एसएस/एसएम द्वारा रजिस्टर में रखे जाने वाले ब्यौरे भी निर्धारित किए गए हैं।



लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित कमियां पाईं:

- 14<sup>26</sup> जोनल रेलवे के 53 एसओपी स्टेशनों (58 प्रतिशत) के एसएम/एसएस ने रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों के लिए प्रवेश रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किया था।
- जिन 38 स्टेशनों पर एसएस/एसएम ने प्रवेश रजिस्ट्रों का अनुरक्षण किया, उनमें से 28<sup>27</sup> स्टेशनों के प्रवेश रजिस्ट्रों में एसओपी के निर्धारित प्रारूप (फॉर्म-1) के अनुसार विस्तृत ब्यौरे नहीं थे।
- 16 जोनल रेलवे के 81 स्टेशनों (89 प्रतिशत) में, एसएम/एसएस ने माल-सूची रजिस्टर (मरे-केवाईएन, एनजीपी; पूमरे-डीडीयू; पूतरे-वीएसकेपी; उमरे-सीएनबी, एजीसी, एमटीजे; उपरे-एआईआई; परे-बीआरसी, आनंद को छोड़कर) को अनुरक्षित नहीं रखा। 16 जोनल रेलवे के 34 गैर-एसओपी स्टेशनों में, माल-सूची रजिस्टर भी अनुरक्षित नहीं रखा गया था।
- दस स्टेशनों में से जहां माल-सूची रजिस्टर अनुरक्षित किए गए थे, तीन स्टेशनों (कानपुर सेंट्रल, आगरा छावनी, मथुरा जंक्शन) में माल-सूची सीडब्ल्यूसी को नहीं सौंपी गई थी। तथापि, पांच स्टेशनों (लुधियाना, बरेली, हरिद्वार, देहरादून और रांची) में यद्यपि कोई मालसूची रजिस्टर अनुरक्षित नहीं किया गया था, फिर भी यह पता चला कि माल-सूची समिति को नहीं सौंपी गई थी।

<sup>26</sup> मरे-डीआर, केवाईएन; पूरे-एचडब्ल्यूएच, एसडीएच, एमएलडीटी, बीजीपी; पूमरे-एचजेपी, पीएनबीई, गया, डीएचएन, डीबीजी; पूतरे-बीबीएस, पुरी, पीएसए; उमरे-जेएचएस, जीडब्ल्यूएल; उपरे-सीपीआर, जीकेपी; पूसीरे-केआईआर, एनजेपी, एपीडीजे; उरे-बीई, एसआर, एलडीएच, यूएमबी, एचडब्ल्यू, डीडीएन, सीडीजी, जेएटी, डीएलआई, एचएनजेडएम, एलकेओ, बीएसबी; उपरे- जेयू; दमरे-एससी, केसीजी, टीपीटीवाई, बीआईडीआर; दपूमरे-आर; दरे-टीबीएम, ईआरएस, टीसीआर, एमडीयू, सीबीई, टीवीसी, ईडी, सीएलटी, एमएसएस, एमएस; दपरे-एसबीसी, वाईपीआर; परे-एसटी, आरजेटी

<sup>27</sup> मरे-सीएसटीएम, एलटीटी, एसयूआर; पूतरे-बीएम, वीएसकेपी; उमरे-पीआरवाईजे, सीएनबी, एमटीजे; उरे-एनडीएलएस, एनवीटी; उपरे-एचडीडब्ल्यू, एलजेएन; पूसीरे-जीएचवाई; उपरे-एआईआई, बीकेएन, जेपी; दपूमरे-बीएसपी; दपूरे-आरओयू, टाटा, आरएनसी; दपरे-यूबीएल; पमरे-जेबीपी, बीपीएल, ईटी; परे-एमएमसीटी, बीडीटीएस, एडीआई, आरटीएम

- माल-सूची रजिस्टर का अनुरक्षण नहीं करने वाले 25 एसओपी स्टेशनों में, अभिलेखों (फॉर्म संख्या 17, प्रवेश रजिस्टर, एनजीओ केस फाइल) से पता लगाया गया कि माल-सूची सीडब्ल्यूसी को सौंप दी गई थी। शेष 51 एसओपी स्टेशनों में, माल-सूची रजिस्टर की अनुपस्थिति/अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण सामानों की सुरक्षित अभिरक्षा और एनजीओ/सीडब्ल्यूसी को उचित रूप से सौंपने के विवरण का पता नहीं लगाया जा सका।

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि एसओपी का अनुपालन पर्याप्त नहीं था जो निगरानी तंत्र की विफलता को दर्शाता है।

#### 2.1.5.6 पाए/बचाए गए बच्चों की अनिवार्य रिपोर्टिंग

किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) अधिनियम, 2015 की धारा 32 (1) के तहत, किसी भी संगठन का कोई भी व्यक्ति/पुलिस अधिकारी/पदाधिकारी, किसी ऐसे बच्चे को ढूंढता और जिम्मेदारी लेता है, या जिसे एक बच्चे को सौंप दिया जाता है जो परित्यक्त/खो जाने/परिवार के सहारे के बिना एक अनाथ प्रतीत होता/दावा करता है, को 24 घंटे के भीतर निकटतम चाइल्ड लाइन/पुलिस स्टेशन/सीडब्ल्यूसी/जिला बाल संरक्षण इकाई (डीसीपीयू) को सूचित करना होगा (आवश्यक यात्रा के समय को छोड़कर) या बच्चे को एक बाल देखभाल संस्थान को सौंपना होगा। उपर्युक्त विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर सूचित नहीं करना धारा 32 के तहत एक अपराध होगा।

एसओपी (रेलवे) के पैरा (ख) (viii) में प्रावधान है कि यदि बाल कल्याण समिति आसीन नहीं है, तो बच्चे को किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) नियम, 2007 के नियम 27 (4) के तहत समिति के एकल सदस्य के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा, और यदि कोई भी सदस्य उपलब्ध नहीं है, या यदि बच्चा असुविधाजनक समय पर पाया जाता है, तो जब तक बच्चे को समिति के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया जाता है, तब तक नियम 27 के अनुसार उसके साथ कार्रवाई की जाएगी।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला:-

- दस<sup>28</sup> जोनल रेलवे के 24 एसओपी स्टेशनों पर बचाए गए 1838 बच्चों को 24 घंटे के भीतर सीडब्ल्यूसी के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- तीन गैर-एसओपी स्टेशनों पर, 30 बच्चों [पूसीरे- केवाईक्यू (28 बच्चे), पूतरे- जेजेकेआर (एक बच्चा), डीएनकेएल (एक बच्चा)] को 24 घंटे के भीतर सीडब्ल्यूसी के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया गया था।
- वर्ष 2019-20 में, 14 जोनल रेलवे के 68 चयनित एसओपी स्टेशनों पर आरपीएफ प्राधिकारियों ने सीडब्ल्यूसी या चाइल्डलाइन के समक्ष प्रस्तुत किए बिना छोड़ाए गए 6,671 बच्चों को सीधे माता-पिता और माता-पिता के अलावा अन्य को सौंप दिया था। 12 जोनल रेलवे के 20 गैर-एसओपी स्टेशनों में, 348 बच्चों को भी सीधे माता-पिता और माता-पिता के अलावा अन्य को सौंप दिया गया था।

इस प्रकार, एसओपी में किसी विशिष्ट प्रावधान के बिना, आरपीएफ प्राधिकारियों ने बच्चों को सीएचडी/सीडब्ल्यूसी/चाइल्डलाइन को सौंपने के बजाय सीधे उनके माता-पिता/माता-पिता के अलावा अन्य को सौंप दिया था। बच्चों को सीधे उनके माता-पिता को सौंप दिए जाने के ऐसे उदाहरण एसओपी के साथ-साथ जेजे अधिनियम, 2015 का भी उल्लंघन थे।

इस मुद्दे को जोनल स्तर पर रेलवे प्रबंधन के समक्ष उठाया गया था। रेलवे बोर्ड ने पैरा ग-4.6 के तहत संशोधित एसओपी 2021 में एक प्रावधान शामिल किया है कि 'किसी भी परिस्थिति में, सीडब्ल्यूसी के अनुमोदन के बिना बच्चे को सीधे माता-पिता, अभिभावक या अन्य योग्य व्यक्ति को नहीं सौंपा जाना चाहिए।

### 2.1.5.7 प्रशिक्षण और सुग्राहीकरण

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह नीति नई थी और रेलवे की मुख्य गतिविधियों के अलावा अन्य गतिविधि से संबंधित थी, सभी स्तरों (विभिन्न

<sup>28</sup> मरे-सीएसटीएम, डीआर, केवाईएन, एलटीटी, एनजीपी, पुणे; पूमरे-पीएनबीई, डीडीयू; पूतरे-बीबीएस, पुरी, वीएसकेपी; उमरे- पीआरवाईजे, सीएनबी, एजीसी, एमटीजे; उपूरे-एचडीडब्ल्यू; पूसीरे-जीएचवाई; उरे-एसएसआर, एलडीएच; दपूमरे-बीएसपी, आर; दपूरे-टाटा; परे-एमएमसीटी, बीडीटीएस

कार्यों और वातावरण) पर प्रभावी प्रशिक्षण प्रदान करना महत्वपूर्ण था। प्रशिक्षण दिशानिर्देशों और प्रक्रियाओं के कार्यान्वयन की समझ में एकरूपता सुनिश्चित करता है।

एसओपी, 2015 के पैरा 8.1 खंड 'ग' के अनुसार, आरपीएफ/जीआरपी अधिकारियों सहित रेलवे कर्मचारियों के लिए बाल अधिकारों और बाल संरक्षण पर प्रशिक्षण और अभिविन्यास/संवेदीकरण कार्यक्रमों को जोनल और मंडल स्तरों पर आयोजित सभी प्रशिक्षण कार्यक्रमों का हिस्सा बनाया जाएगा।

एसओपी के पैरा 8.3 में यह भी प्रावधान है कि बाल अधिकारों के क्षेत्र में कार्यरत संस्थानों (एमडब्ल्यूसीडी, एनसीपीसीआर आदि), विशेषीकृत पुलिस इकाइयों आदि के सहयोग से एक/दो दिवसीय विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम/कार्यशालाएं आयोजित की जा सकती हैं ताकि बाल तस्करी, बाल दुर्व्यवहार और बाल शोषण जैसे विशिष्ट मामलों के समाधान के लिए रेलवे अधिकारियों/कर्मचारियों के बीच अधिक जागरूकता पैदा की जा सके।

रेलवे बोर्ड के दिनांक 15 नवंबर 2018 के पत्र<sup>29</sup> के अनुसार, एनसीपीसीआर ने बाल सुरक्षा पर 3½ घंटे का प्रशिक्षण माँड्यूल विकसित किया और इसे प्रशिक्षण कार्यक्रमों (प्रारंभिक/पुनश्चर्या/पदोन्नति कोर्सों के दौरान) में पाठ्यक्रम के एक हिस्से के रूप में शामिल किया, ताकि रेलवे कर्मचारियों (विशेष रूप से टीटीई, आरपीएफ और स्टेशन मास्टर) को रेलवे के संपर्क में आने वाले खोए हुए बच्चों के प्रति पर्याप्त रूप से संवेदनशील बनाया जा सके।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित कमियां पाई:-

- 91 स्टेशनों में से, 13 जोनल रेलवे<sup>30</sup> के 36 स्टेशनों पर रेलवे कर्मचारियों के लिए बाल अधिकारों और बाल संरक्षण पर प्रशिक्षण और

<sup>29</sup> अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड एवं पदेन प्रमुख सचिव/भारत सरकार, रेल मंत्रालय, अं.शा. पत्र संख्या: ई(एमपीपी)/2018/7/1 दिनांक 15 नवंबर 2018

<sup>30</sup> मरे-डीआर, एलटीटी, केएलबीजी, पुणे; पूरे-बीजीपी, एमएलडीटी; पूमरे-गया, डीएचएन, एचजेपी, पीएनबीई; पूतरे-वीएसकेपी उमरे-सीएनबी, एजीसी, जेएचएस, एमटीजे, जीडब्ल्यूएल; उपरे-एचडीडब्ल्यू, सीपीआर; उरे-बीई, एचडब्ल्यू, डीडीएन; उपरे-बीकेएन, जेपी, जेयू; दपूमरे-आर; दपूरे-टाटा; दपरे-वाईपीआर, एसबीसी, यूबीएल; पमरे-जेबीपी;परे-एमएमसीटी, बीडीटीएस, एसटी, एडीआई, आरटीएम, आरजेटी

अभिविन्यास/संवेदीकरण कार्यक्रमों का आयोजन नहीं किया गया था (2019-20)।

- चयनित 34 गैर-एसओपी स्टेशनों में से, 27<sup>31</sup> स्टेशनों (79 प्रतिशत) में, आरपीएफ सहित रेलवे कर्मचारियों को बाल अधिकारों और बाल संरक्षण पर कोई प्रशिक्षण/कार्यशाला नहीं दी गई थी (2019-20)।
- 16 जोनों में से, सात जोनों<sup>32</sup> (45 प्रतिशत) में एनसीपीसीआर द्वारा विकसित बाल सुरक्षा पर 3½ घंटे के प्रशिक्षण मॉड्यूल को प्रशिक्षण कार्यक्रमों (प्रारंभिक/पुनश्चर्या/पदोन्नति कोर्सों के दौरान) के पाठ्यक्रम के हिस्से के रूप में शामिल नहीं किया गया था।

प्रशिक्षण, अधिकारियों को शिक्षित करने, संवेदनशील बनाने और उनके साथ बातचीत करने के लिए एक आधार/माध्यम है। यह उन्हें रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों के महत्व और देखभाल हेतु रेलवे की जिम्मेदारियों के बारे में भी जागरूक करता है। रेलवे प्राधिकारियों द्वारा चयनित स्टेशनों पर प्रशिक्षण और अभिविन्यास/संवेदीकरण कार्यक्रमों का आयोजन न करना एसओपी के प्रावधानों का उल्लंघन था।

इस मामले को जोनल स्तर पर रेलवे प्रबंधन के समक्ष उठाया गया था। रेलवे बोर्ड ने संशोधित एसओपी 2021 में पैरा ग8.4 के तहत क्षमता निर्माण और प्रशिक्षण सामग्री के मानकीकरण के संबंध में एक प्रावधान शामिल किया है।

#### 2.1.5.8 स्टेशनों में जागरूकता

एसओपी (मार्च 2015) के पैरा 9 में प्रमुख अभिनिर्धारित स्टेशनों में बाल सहायता डेस्क के स्थल का प्रदर्शन, बाल सहायता डेस्क के स्थल के बारे में और चाइल्ड लाइन आपातकालीन संपर्क संख्या (अर्थात 1098) पर सार्वजनिक घोषणा प्रणाली के माध्यम से स्टेशनों में घोषणाएं करने का प्रावधान हो ताकि हितधारकों

<sup>31</sup> मरे-एमआरजे, परे; पूरे-बीडब्ल्यूएन; पूमरे-डीएनआर, एआरए, आरजेपीबी; पूतरे-जेजेकेआर, डीएनकेएल; उमरे-आरकेएम, ओआरसी; उपूरे-एसवी, बीएसटी; उरे-केकेपी, आरएए, एसबीबी, एचपीयू; उपरे-आरई, बीकेआई; दमरे-सीएचजेड, केआई; दपूमरे-सीपीएच; दपूरे-एसएचएम; दरे-टीयूपी, क्यूएलएन; दपरे-बीएनसी; परे-एसबीआई, बीवीआई

<sup>32</sup> मरे, पूतरे, उपरे, दमरे दपूमरे, दपरे, पमरे

को देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों की पहचान करने और उन्हें रेलवे/पुलिस अधिकारियों के संज्ञान में लाने में सक्षम बनाया जा सके।

रेलवे बोर्ड के दिनांक 4 जून 2018 के पत्र के पैरा 5 के अनुसार, सभी जीएम/डीआरएम को एनसीपीसीआर द्वारा विकसित मार्गदर्शक पुस्तिका का व्यापक प्रचार-प्रसार करने की आवश्यकता थी। इसमें यह भी प्रावधान किया गया है कि सभी रेलवे स्टेशनों पर जागरूकता अभियान चलाया जाए।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला:-

- पांच<sup>33</sup> जोनल रेलवे के 11 एसओपी स्टेशनों पर बच्चों की देखभाल और संरक्षण के लिए जागरूकता में कमी पाई गई। इसके अतिरिक्त, दस<sup>34</sup> जोनल रेलवे के 30 एसओपी स्टेशनों की सार्वजनिक घोषणा प्रणाली में देखभाल और सुरक्षा की आवश्यकता वाले बच्चों (रेलवे के संपर्क में) के संबंध में आवधिक घोषणाओं की स्वनिर्मित व्यवस्था मौजूद नहीं थी।
- एनसीपीसीआर द्वारा विकसित मार्गदर्शक पुस्तिका का व्यापक प्रचार-प्रसार 14 जोनल रेलवे (42 एसओपी स्टेशनों के साथ 28<sup>35</sup> मंडल) में नहीं किया गया था।

<sup>33</sup> पूमरे-एचजेपी, डीएचएन, डीबीजी; उपरे-एचडीडब्ल्यू, सीपीआर; उरे-बीई, एचडब्ल्यू; दमरे-एससी, एचवाईबी, बीआईडीआर; दपूरे-टाटा;

<sup>34</sup> मरे-केवाईएन, एनजीपी, पुणे; उमरे-पीवाईआरजे, एजीसी, जेएचएस; पूसीरे-केआईआर, एपीडीजे; उरे-एलकेओ, बीएसबी, जेएटी, एएसआर, एलडीएच, एचएनजेडएम, बीई, एचडब्ल्यू, डीडीएन; उपरे-एआईआई, बीकेएन; दपूमरे-आर; दपूरे-केजीपी; दरे-टीबीएम, सीबीई, ईडी, टीसीआर; पमरे-ईटी; परे-एमएमसीटी, एसटी, एडीआई

<sup>35</sup> मरे-मुंबई, एनजीपी, एसयूआर; पूरे-एमएलडीटी; पूमरे-एसईई, डीएनआर, डीएचएन; पूतरे-केयूआर, डब्ल्यूएटी; उमरे-पीआरवाईजे, एजीसी, जेएचएस; उपरे-आईजेडएन, बीएसबी; उरे-एलकेओ, डीएलआई, एमबी; उपरे-एआईआई, बीकेएन; दमरे-एससी; दपूरे-केजीपी; दरे-एमएसएस; दपरे-यूबीएल, एसबीसी; पमरे-जेबीपी, बीपीएल; परे-बीसीटी, आरटीएम

- बाल सहायता डेस्क (सीएचडी) का स्थल और चाइल्ड लाइन आपातकालीन संपर्क संख्या दस<sup>36</sup> जोनल रेलवे के 23 एसओपी स्टेशनों के महत्वपूर्ण स्थानों पर प्रदर्शित नहीं किया गया था।

उपर्युक्त उदाहरण एसओपी में जागरूकता से संबंधित प्रावधानों के खराब अनुपालन का संकेत देते हैं।

### 2.1.5.9 स्टेशन अग्रदाय का प्रावधान

एसओपी, 2015 के पैरा 4.4, खंड 'ग' के अनुसार, एसएस/एसएम को आकस्मिक व्ययों जैसे भोजन प्रदान करने, बच्चे की तस्वीरें लेने, चिकित्सा व्यय को पूरा करने, यदि कोई हो, और बाल सहायता डेस्क/कियोस्क पर गैर-सरकारी संगठन के माध्यम से आरपीएफ द्वारा बाल कल्याण समिति (सीडब्ल्यूसी) के समक्ष बच्चे को प्रस्तुत करने के लिए स्टेशन अग्रदाय का उपयोग करने की अनुमति दी जाएगी। उपर्युक्त प्रावधान को रेलवे बोर्ड के दिनांक 23 अगस्त 2018 के पत्र में दोहराया गया था।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित कमियां पाई:-

80 एसओपी स्टेशनों को स्टेशन अग्रदाय प्रदान किया गया था, परन्तु, 15<sup>37</sup> जोनल रेलवे के 73 स्टेशनों पर भोजन प्रदान करने, बच्चे की तस्वीरें लेने, चिकित्सा व्यय को पूरा करने जैसे आकस्मिक व्ययों के लिए इसका उपयोग नहीं किया गया था।

बचाए गए बच्चों के लिए स्टेशन अग्रदाय का उपयोग न करना एसओपी के प्रावधानों के खराब अनुपालन को दर्शाता है।

<sup>36</sup> मरे-डीआर., केएलबीजी; पूमरे-गया, डीडियू; उपरे-एचडीडब्ल्यू, सीपीआर, एलजेएन; पूसीरे-जीएचवाई; उरे-जेएटी, एचएनजेडएम; उपरे-बीकेएन, जेयू; दमरे-एससी, एचवाईबी, केसीजी, टीपीटीवाई, बीआईडीआर; दपूमरे-बीएसपी, आर; दपरे-यूबीएल, एसबीसी, वाईपीआर; पमरे-ईटी

<sup>37</sup> सिवाय- मरे-सीएसटीएम, एनजीपी; उपरे-एलजेएन; उरे-एलकेओ; दपूरे-आरएनसी; परे-एमएमसीटी, आरटीएम;

इस मामले को जोनल स्तर पर रेलवे प्रबंधन के समक्ष उठाया गया था। रेलवे बोर्ड ने संशोधित एसओपी 2021 में पैरा ग 4.3 के तहत अग्रदाय के उपयोग के संबंध में एक प्रावधान शामिल किया।

#### 2.1.5.10 आरपीएफ निरीक्षकों की भूमिका

रेलवे के लिए एसओपी, 2015 के पैरा 5, खंड 'ग' में प्रावधान है कि निरीक्षक (आरपीएफ) अपने संबंधित अधिकार क्षेत्र में एसओपी में निर्दिष्ट कार्यों के लिए जिम्मेदार होगा। निम्नलिखित जिम्मेदारियां भी विनिर्दिष्ट की गई थीं- (i) स्टेशनों में नियमित बैठकों के दौरान बाल सुरक्षा के मामलों पर आरपीएफ कर्मियों को जानकारी देना, (ii) हितधारकों के बीच जागरूकता पैदा करना, (iii) प्लेटफार्मों पर बाल संरक्षण उपाय सुनिश्चित करना, (iv) बाल सहायता डेस्क पर गैर-सरकारी संगठन के समक्ष और तत्पश्चात्, यदि आवश्यक हो, तो सीडब्ल्यूसी, के समक्ष बच्चे की पेशी सुनिश्चित करना (v) स्टेशनों/प्लेटफार्मों आदि पर बच्चों की निगरानी/पहचान करने के लिए चौबीसों घंटे सीसीटीवी निगरानी कैमरा देखने के लिए नामित एनजीओ को अभिगम प्रदान करना।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला:-

#### पूतरे:

- आरपीएफ द्वारा बच्चों की देखभाल पर कोई पृथक जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किया गया था।
- स्टेशन पर कार्य कर रहे एनजीओ को स्टेशनों पर बच्चों की निगरानी/पहचान करने के लिए चौबीसों घंटे सीसीटीवी निगरानी कैमरे को देखने की अनुमति नहीं दी गई थी।

#### पूमरे:

- सभी चयनित गैर-एसओपी स्टेशनों में बाल संरक्षण के मामलों पर कोई नियमित बैठकें आयोजित नहीं की गई थीं।
- आरपीएफ चौकियों के साथ-साथ मंडल स्तर पर कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था।



**उमरे:**

- किसी भी महिला आरपीएफ कांस्टेबल को बालिकाओं की सुरक्षित अभिरक्षा हेतु नामित नहीं किया गया था (पीआरवाईजे को छोड़कर)।
- बाल संरक्षण के मामलों पर आरपीएफ कर्मिकों को जानकारी देने के लिए कोई नियमित बैठक आयोजित नहीं की गई थी।

**पूसीरे:**

- आरपीएफ द्वारा केवाईक्यू, एलएमजी और केआईआर स्टेशनों में बाल संरक्षण के मामलों पर कोई बैठक आयोजित नहीं की गई थी।

**उपरे:**

- बीकानेर में 2019-20 तक बाल संरक्षण के मामलों पर आरपीएफ द्वारा कोई नियमित बैठक आयोजित नहीं की गई थी। अजमेर और जोधपुर स्टेशनों पर नियमित बैठकें आयोजित करने का कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था।
- बीकानेर और जयपुर स्टेशन में, स्टेशनों/प्लेटफार्मों पर बच्चों की निगरानी/पहचान करने के लिए नामित एनजीओ को चौबीसों घंटे सीसीटीवी निगरानी के लिए अभिगम प्रदान नहीं किया गया था।

**उरे:**

- कोई नियमित बैठकें आयोजित नहीं की गई थीं। केवल निरीक्षक स्तर की बैठकें आवश्यकता के आधार पर आयोजित की गई थीं जिनके लिए कार्यवृत्त दर्ज नहीं किए गए थे।
- आरपीएफ निरीक्षकों ने नामित एनजीओ का आवश्यकतानुसार सीसीटीवी निगरानी कैमरे को देखने के लिए अभिगम प्रदान किया। लेखापरीक्षा दल के दौरे के दौरान यह पाया गया कि यूएमबी, एलडीएच और एसआर स्टेशनों पर सीसीटीवी काम नहीं कर रहे थे।

**दपूमरे:**

- बिलासपुर, रायपुर और चंपा स्टेशनों के आरपीएफ चौकियों पर नियमित बैठकों से संबंधित कोई अभिलेख प्राप्त नहीं हुआ।

**उपूरे:**

- आरपीएफ द्वारा छपरा स्टेशन पर एनजीओ को सीसीटीवी निगरानी के लिए अभिगम प्रदान नहीं किया गया था। सीवान में सीसीटीवी नहीं लगाया गया था।
- आरपीएफ द्वारा किसी भी स्टेशन पर उचित रिकार्डिंग/दस्तावेजीकरण नहीं किया जा रहा था।

**दपरे:**

- आरपीएफ द्वारा बाल संरक्षण के मामलों पर आयोजित नियमित बैठकों के संबंध में कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था।
- यूबीएल स्टेशन पर स्थित आरपीएफ पोस्ट पर कोई सीसीटीवी निगरानी नहीं थी।

**दपूरे:**

- तीन एसओपी स्टेशनों (खड़गपुर, राउरकेला और टाटानगर) और दो गैर-एसओपी स्टेशनों (संतरागाछी और शालीमार) के आरपीएफ कार्मिकों ने बचाए गए बच्चों को कार्यात्मक/नामित चाइल्डलाइन (एनजीओ) के बजाय सीधे माता-पिता/अन्य को सौंपकर एसओपी के मौजूदा प्रावधानों का उल्लंघन किया। इसके अलावा, बचाए गए बच्चों के बारे में भविष्य में की जाने वाली अनुवर्ती कार्रवाई हेतु उस व्यक्ति के पहचान प्रमाण, जिसे बच्चों को सौंपा गया था, के संबंध में अभिलेखों का रखरखाव न करना खड़गपुर, राउरकेला, टाटानगर और शालीमार स्टेशन पर तैनात आरपीएफ कार्मिकों की सरासर लापरवाही थी।

**पमरे:**

- जबलपुर स्टेशन को छोड़कर किसी भी चयनित एसओपी और गैर-एसओपी स्टेशनों पर जागरूकता कार्यक्रमों (आरपीएफ द्वारा विकसित किए जा रहे) के संबंध में कोई विशिष्ट अभिलेख उपलब्ध नहीं था।

**परे:**

- दिनांक 20 जनवरी 2021 को महानिदेशक लेखापरीक्षा/पश्चिम रेलवे के कार्यालय द्वारा आयोजित बैठक में उपस्थित सभी एनजीओ द्वारा अनुरक्षक, विशेष रूप से महिला अनुरक्षक की अनुपलब्धता का मामला उठाया गया था और सीडब्ल्यूसी के समक्ष बचाए गए बच्चों को प्रस्तुत करने में लगने वाले समय को कम करने हेतु कर्मचारियों को निर्दिष्ट करने का सुझाव दिया गया था।

**मरे:**

- एसयूआर और केएलबीजी स्टेशनों में बाल संरक्षण के मामलों पर नियमित बैठकें आयोजित नहीं की गई थीं।
- पुणे में आरपीएफ निरीक्षकों द्वारा चौबीसों घंटे सीसीटीवी निगरानी कैमरे को देखने के लिए नामित एनजीओ को कोई अभिगम प्रदान नहीं किया गया था।

जैसाकि देखा जा सकता है, बैठकों/जागरूकता कार्यक्रमों की कमी, अभिलेखों का अनुरक्षण न करना और सीएचडी के लिए सीसीटीवी अभिगम का प्रावधान न करना, एसओपी में परिकल्पित प्रक्रिया का उल्लंघन करता है।

#### **2.1.5.11 आधिकारिक वेबसाइट और समाचार पत्र में बचाए गए बच्चों के विवरण का प्रकाशन**

एसओपी के पैरा ख (x और xi) में सीडब्ल्यूसी के समक्ष प्रस्तुत किए गए बचाए गए बच्चों की तस्वीरों और सूचनाओं का भारतीय रेल की वेबसाइट पर एक सुगम्य प्रारूप में प्रकाशन के लिए और प्रमुख अंग्रेजी/स्थानीय समाचार पत्रों में ऐसी वेबसाइट की जानकारी की उपलब्धता का व्यापक प्रचार-प्रसार करने के लिए

प्रावधान किया गया है। इससे माता-पिता/अभिभावक अपने बच्चों की पहचान कर पाएंगे और उनका अभिरक्षण प्राप्त कर पाएंगे।

भारतीय रेल के किसी भी जोनल रेलवे में सुगम्य प्रारूप में कोई वेबसाइट नहीं पाई गई थी या प्रमुख अंग्रेजी/स्थानीय समाचार पत्रों में व्यापक प्रचार-प्रसार नहीं पाया गया था।

स्टेशनों पर बचाए गए बच्चों के प्रकाशन के लिए आधिकारिक वेबसाइट का नहीं होना और प्रमुख अंग्रेजी/स्थानीय समाचार पत्रों में बचाए गए बच्चों का प्रचार नहीं किया जाना, एसओपी के निर्देशों का उल्लंघन था।

#### 2.1.5.12 रेलवे बोर्ड और एमडब्ल्यूसीडी के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन का अनुपालन

रेल मंत्रालय और महिला एवं बाल विकास मंत्रालय (एमडब्ल्यूसीडी) के बीच दिनांक 19 मई 2015 को एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए थे ताकि रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए संयुक्त रूप से तैयार एसओपी के कार्यान्वयन में उपरोक्त दोनों पक्षों के सहसंबंध और सहयोग को मजबूत किया जा सके।

समझौता ज्ञापन के खंड 1 (ii) के तहत- सीएचडीके का स्थान और अन्य मामलों की जांच की गई थी।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- मरे में, डीआर और केवाईएन स्टेशनों पर एडीआरएम द्वारा अनिवार्य कार्यस्थल दौरा नहीं किया गया था और व्यक्तिगत अनुमोदन भी सीएचडीके के स्थान को अंतिम रूप देने के समय न प्राप्त कर, बहुत बाद में दिनांक 24 मई 2021 को प्राप्त किया गया था। सीएचडीके के स्थान को अंतिम रूप देने के लिए अनिवार्य कार्यस्थल दौरा नहीं करने के कारण अभिलेख में नहीं थे।
- परे में, मुंबई सेंट्रल और वडोदरा स्टेशनों पर सीएचडीके के स्थान को अंतिम रूप देने के लिए एडीआरएम द्वारा कार्यस्थल का दौरा नहीं किया गया था।

- उसीरे में, मुख्यालय ने सूचना और अनुपालन के लिए समझौता ज्ञापन मंडल में परिचालित नहीं किया था।

**(ग) उद्देश्य-III: क्या एसओपी निर्धारित प्रक्रियाओं/अनुदेशों के अनुसार रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी है**

### 2.1.5.13 अपरिपूर्ण एसओपी

एसओपी (रेलवे) 2015 में कई महत्वपूर्ण प्रावधानों (जैसाकि पैरा सं. 2.1.5.1. पैरा 2.1.5.6., 2.1.5.7 और 2.1.5.9 के तहत उल्लेख किया गया है) पर ध्यान नहीं दिया गया था। संबंधित जोनल रेलवे प्रबंधन को जोनल रिपोर्ट जारी करने के बाद, इन प्रावधानों की पहचान की गई और संशोधित एसओपी (रेलवे) 2021 में शामिल किया गया। हालांकि, अनुलग्नक 2.3 में उल्लिखित कुछ महत्वपूर्ण मामले संशोधित एसओपी 2021 में शामिल नहीं किए गए। इस प्रकार, संशोधित एसओपी 2021 "रेलवे के संपर्क में आए बच्चों की देखभाल और संरक्षण" के सभी प्रासंगिक पहलुओं को संबोधित करने के लिए स्वयं पूर्ण और पर्याप्त नहीं है।

### 2.1.5.14 विविध अभ्युक्तियाँ

#### (i) 'लापता बच्चा' - विभिन्न चरणों में बच्चों की रिपोर्टिंग

डेटा रिपोर्टिंग के चरण के दौरान, अर्थात् स्टेशन से मंडल स्तर तक, मंडल से जोनल स्तर तक और जोनल से रेलवे बोर्ड स्तर तक, रिपोर्टिंग में अंतराल की जांच करने के लिए डेटा की एकरूपता की जांच की गई थी। रेलवे/आरपीएफ के पास बच्चों का विवरण दर्शाने वाले अभिलेखों की आंकड़ों में भिन्नता, यदि कोई हो, के लिए भी जांच की गई।

लेखापरीक्षा को निम्नलिखित कमियों का पता चला:

- 2019-20 में स्टेशनों, मंडलों और जोनों में अनुरक्षित अभिलेखों के अनुसार बचाए गए बच्चों के अभिलेखों में विसंगति पाई गई थी। आठ<sup>38</sup>

<sup>38</sup> मरे-सीएसटीएम, डीआर, केवाईएन, एलटीटी; पूरे-एचडब्ल्यूएच, बीजीपी; पूतरे-बीबीएस, पुरी, बीएमएम, पीएसए, वीएसकेपी; पूसीरे-जीएचवाई, एनजेपी, केआईआर, एपीडीजे; उरे-एलकेओ, बीएसबी, जेएटी, एसआर, एलडीएच, यूएमबी, सीडीजी, एचएनजेडएम, एनडीएलएस, एएनवीटी, डीएलआई, बीई, एचडब्ल्यू, डीडीएन;

जोनों के 41 स्टेशनों के संबंध में स्टेशन और मंडल के बीच विसंगति 12,596 थी। दस<sup>39</sup> स्टेशनों के संबंध में, बचाए गए बच्चों के अभिलेख में कोई विसंगति नहीं थी जबकि 40 स्टेशनों के संबंध में स्टेशनों या मंडलों पर अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण तुलना नहीं की जा सकी।

- तीन<sup>40</sup> जोनों के आठ स्टेशनों के संबंध में, मंडल और जोन के अभिलेख के बीच 1327 विसंगति थी। 25<sup>41</sup> स्टेशनों में कोई विसंगति नहीं थी जबकि 58 स्टेशनों के लिए, मंडलों या जोनों में अलग-अलग अभिलेखों के अनुरक्षण के कारण तुलना नहीं की जा सकी।
- 2019-20 में, सभी 91 एसओपी स्टेशनों के 29,184 बच्चों को रेलवे/आरपीएफ द्वारा एनजीओ को सौंपा गया था, जबकि एनजीओ द्वारा 27,451 बच्चों को सीडब्ल्यूसी के समक्ष प्रस्तुत किया गया था।

इस प्रकार, मंडल और स्टेशन स्तर पर बचाए गए बच्चों के डेटा का बेमेल होना, संबंधित जोनल रेलवे के मंडल और जोनल स्तर पर स्टेशन-वार डेटा का अनुरक्षण न किया जाना, स्टेशनों/मंडलों/जोनल स्तरों पर तैनात रेल अधिकारियों की भूमिका और उत्तरदायित्व/जवाबदेही की विफलता को दर्शाता है।

## (ii) अल्पावधि आश्रय

रेलवे बोर्ड ने पांच जोनल रेलवे को रेलवे के संपर्क में आने वाले असुरक्षित बच्चों की देखभाल और सुरक्षा के लिए छह स्टेशनों- दिल्ली, गुवाहाटी, दानापुर, समस्तीपुर, अहमदाबाद और जयपुर में या इनके आस-पास में अल्पकालिक आश्रयों की स्थापना के लिए 2000 वर्ग फुट के स्थल का पता लगाने का निर्देश<sup>42</sup> दिया

दपूर-बीएसपी, आर; दपूर-यूबीएल, एसबीसी, वाईपीआर; परे-एमएमसीटी, बीडीटीएस, एसटी, बीआरसी, आनंद, आरटीएम, आरजेटी

<sup>39</sup> मरे-एनजीपी, पुणे; पूमरे-एचजेपी; दमरे-एचवाईबी, केसीजी, एससी, बीजेडए, टीपीटीवाई, बीआईडीआर; परे-एडीआई

<sup>40</sup> मरे-एनजीपी, पुणे; पूरे-एचडब्ल्यूएच; परे-बीआरसी, आनंद, एडीआई, आरटीएम, आरजेटी

<sup>41</sup> मरे- सीएसटीएम, डीआर, केवाईएन, एलटीटी; पूतरे- बीबीएस, पुरी, बीएएम, पीएसए, वीएसकेपी; पूसीरे- जीएचवाई, एनजेपी, केआईआर, एपीडीजे; दमरे-एचवाईबी, केसीजी, एससी, बीजेडए, टीपीटीवाई, बीआईडीआर; दपूर- यूबीएल, एसबीसी, वाईपीआर; परे-एमएमसीटी, बीडीटीएस, एसटी;

<sup>42</sup> कार्यकारी निदेशक, रेलवे बोर्ड, परिपत्र संख्या: 2018/ट्रांस सेल/ई/बाल अधिकारों का संरक्षण दिनांक 24 अगस्त 2018।

(अगस्त 2018)। ऐसे आश्रयों को रेलवे महिला कल्याण केन्द्रीय संगठन द्वारा चलाया जाना था, जिसे प्राधिकृत एनजीओ द्वारा सहायता प्रदान की जानी थी।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित छह स्टेशनों में अभिलेखों की जांच की और निम्नलिखित कमियों को पाया:-

### नई दिल्ली स्टेशन

- रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा के लिए अल्पावधि आश्रय के लिए नई दिल्ली स्टेशन पर प्रदान किया गया स्थान 300 वर्गफुट [20 वर्गफुट (x) 15 वर्गफुट] था, जो रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित स्थान (2000 वर्गफुट) से कम था।
- बच्चों के लिए एक कमरा, एक कार्यालय, रसोई और शौचालय अल्पावधि आश्रय में प्रदान किए गए थे जो रेलवे बोर्ड के आदेश के तहत जारी किए गए निर्देशों के अनुरूप नहीं थे।
- रेलवे बोर्ड के निर्देशों में यथा निर्धारित रोगी कक्ष/प्राथमिक चिकित्सा कक्ष, बाथरूम, परामर्श कक्ष, स्टोर रूम आदि जैसी सुविधाएं प्रदान नहीं की गई थीं।

### गुवाहाटी स्टेशन

- गुवाहाटी में निर्मित अल्पावधि आश्रय अक्टूबर 2019 से उपयोग में नहीं लिया गया था।

### दानापुर और समस्तीपुर स्टेशन

- दानापुर में अल्पावधि आश्रय की स्थापना के लिए कार्य आरंभ नहीं किया गया था।
- समस्तीपुर स्टेशन में, अल्पावधि आश्रयों के संबंध में कोई अभिलेख उपलब्ध/अनुरक्षित नहीं किया गया था।

### अहमदाबाद स्टेशन

- अहमदाबाद में अल्पावधि आश्रयों के लिए प्रदान की गई जगह (150.80 वर्ग मीटर/1623 वर्ग फुट) रेलवे बोर्ड के 2000 वर्ग फुट के प्रावधान से कम थी।

## जयपुर स्टेशन

- जयपुर स्टेशन पर कोई अल्पावधि आश्रय स्थापित नहीं किया गया था।

यह दर्शाता है कि संबंधित जोनल रेल प्रबंधन ने उपयुक्त स्थान की व्यवस्था के साथ अल्पावधि आश्रयों की स्थापना के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उचित संज्ञान नहीं लिया।

### 2.1.6 निष्कर्ष

लेखापरीक्षा ने एसओपी (रेलवे) 2015 के प्रावधानों, एसओपी के अनुसार निष्पादन करने वाले रेलवे अधिकारियों की जिम्मेदारियों और रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा सुनिश्चित करने के निगरानी तंत्र पर ध्यान केंद्रित किया। लेखापरीक्षा के परिणामों से किशोर न्याय (जेजे) अधिनियम, 2015, जेजे नियम, 2016 और महिला एवं एमडब्ल्यूसीडी/आरबी के परिपत्रों/आदेशों के प्रासंगिक प्रावधानों को संबोधित करने में एसओपी की अपर्याप्तता का पता चला।

कई स्टेशनों पर बाल सहायता समूह (सीएचजी) का गठन नहीं किया गया था। अन्य स्थानों पर बाल सहायता समूह के सदस्यों की संरचना मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) के अनुरूप नहीं थी। बाल सहायता समूह द्वारा अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधकों (एडीआरएम) को मासिक समीक्षा प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किया गया था और मानक संचालन प्रक्रिया में परिकल्पित बाल सहायता समूह की बैठकें स्टेशन अधीक्षकों (एसएसएस)/स्टेशन मास्टर्स (एसएम) द्वारा नहीं बुलाई गई थीं।

स्टेशनों पर चाइल्ड हेल्प डेस्क (सीएचडी) स्थापित करने में कमी थी। अलग-अलग स्टेशनों पर आकर ठहरे पुरुष और महिला बच्चों के लिए अलग-अलग जगह उपलब्ध नहीं कराई गई। बच्चों की देखरेख और संरक्षण के लिए कार्यकर्ताओं/प्राधिकारियों के ब्यौरे से संबंधित अभिलेखों की कमी थी। कई स्टेशनों पर एसएसएस/एसएम द्वारा प्रवेश रजिस्टर और वस्तु-सूची रजिस्टर का रखरखाव नहीं किया गया था। कई स्टेशनों पर मिले/मुक्त कराए गए बच्चों की रिपोर्टिंग बाल कल्याण समिति (सीडब्ल्यूसी) को करने में विलंब पाया गया।



प्रशिक्षण और संवेदीकरण कार्यक्रमों में प्रभावशीलता का आभाव था। रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) द्वारा कई स्टेशनों पर बच्चों की देखभाल पर अलग से कोई जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किया गया था। स्टेशनों पर बचाए गए बच्चों की जानकारी अपलोड करने के लिए आधिकारिक वेबसाइट भी अस्तित्व में नहीं थी। आरपीएफ प्राधिकारियों द्वारा बच्चों को सीधे उनके माता-पिता/माता-पिता के अलावा अन्य को सौंपने के मामले गंभीर चिंता के विषय थे।

रेल मंत्रालय ने चिंता के कुछ क्षेत्रों को दूर करने के लिए दिसंबर 2021 में मानक संचालन प्रक्रिया को संशोधित किया है; हालाँकि, अभी भी ऐसे मुद्दे मौजूद हैं जिन पर मंत्रालय को आगे ध्यान देने की आवश्यकता है।

### 2.1.7 सिफारिशें:

**भारतीय रेल प्रबंधन को यह करने की जरूरत है: -**

- मानक संचालन प्रक्रिया को अक्षरशः संज्ञान में लेते हुए जोनल और मंडल स्तर पर नोडल अधिकारियों द्वारा उचित आवधिक समीक्षा सुनिश्चित करना। मानक संचालन प्रक्रिया को महिला एवं बाल विकास मंत्रालय और रेल मंत्रालय के बीच समझौता ज्ञापन के साथ संरेखित करने के लिए स्वयं संशोधित करने की आवश्यकता है।
- सभी स्तरों पर महत्वपूर्ण अभिलेखों का रखरखाव करना और स्टेशनों से मंडलों और मंडलों से जोन और जोन से रेलवे बोर्ड को बचाए गए बच्चों के डेटा की रिपोर्टिंग में एकरूपता बनाए रखना।
- मानक संचालन प्रक्रिया के कार्यान्वयन के लिए जिम्मेदार निष्पादन अधिकारियों को रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की आवश्यक देखभाल और सुरक्षा के लिए संवेदनशील बनाना।
- रेलवे स्टेशनों पर सीएचडी स्थापित करने के लिए वार्षिक लक्ष्यों को प्राप्त करना।

मामला अप्रैल 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था, कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2022)।

## 2.2 अतिरिक्त माल-भाड़ा अर्जित करने के अवसर को खोना और ढुलाई पर अतिरिक्त व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) प्रशासन तोरनागल्लू-रंजीतपुरा मार्ग पर बीओएक्सएनईएल वैगनों के साथ बीओएक्सएनएचए रकों की आपूर्ति करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2013-14 से 2020-21 की अवधि के लिए ₹ 48.24 करोड़ का अतिरिक्त किराया अर्जित करने का अवसर खो गया। इसके अलावा, दपरे ने इस अवधि के दौरान रकों की अतिरिक्त संख्या की ढुलाई पर ₹ 5.22 करोड़ का अतिरिक्त व्यय भी किया।

रेल मंत्रालय ने विनिर्दिष्ट वैगनों में लौह अयस्क के लदान के लिए तोरनागल्लू (टीएनजीएल)- रंजीतपुरा (आरएनजेपी) मार्ग को 25 टन धुरी भार मार्गों के रूप में स्वीकृत (दिसंबर 2007)<sup>43</sup> किया। बीओएक्सएनईएल, बीओबीएसएनएमआई और बीओवाईईएल वैगनों<sup>44</sup> को दो टन की सहन सीमा के साथ 68 टन से 77 टन तक की अनुमेय वहन क्षमता (पीसीसी) के साथ इस मार्ग पर परिचालन के लिए मंजूरी दी गई थी। लौह अयस्क के परिवहन के लिए 2011-12 तक इस 23 किमी के खंड पर 77 टन के पीसीसी के साथ बीओएक्सएनईएल वैगनों के दो से तीन समर्पित बीओएक्सएनएचए (बीओएक्सएन उच्च धुरी) रक का उपयोग किया जा रहा था।

रेल मंत्रालय ने 'भारतीय रेल में मालगाड़ियों के प्रबंधन' पर 2014 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 31 पर अपनी कार्रवाई टिप्पणी में कहा कि भारतीय रेल लगातार धुरी भार का उन्नयन कर रहा है और दक्षिण पश्चिम रेलवे 25 टन धुरी भार परिचालन के लिए उपयुक्त है।

<sup>43</sup> 2007 के दर परिपत्र संख्या 109 के माध्यम से

<sup>44</sup> बीओएक्सएनईएल: ब्रॉड गेज बोगी खुला वैगन प्रकार बीओएक्सएनईएल वर्धित लदान सुविधाओं (25 टन के अधिकतम धुरी भार) के साथ, बीओबीएसएनएम1: नीचे/साइड डिस्चार्ज (25 टन का उच्च धुरी भार) के साथ खुली हूपर कार, बीओवाईईएल: वर्धित लदान वाले के साथ कम पक्षीय बोगी वाला खुला वैगन।

2013-14 से 2017-18<sup>45</sup> की अवधि और 2020-21 के (सितंबर 2021 तक) यांत्रिक/परिचालन विभाग, दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे)/हुबली के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इस अवधि के दौरान आरएनजेपी से जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड (जेएसडब्ल्यूटी)/टीएनजीएल तक कुल 6587 रेक (प्रति वर्ष औसतन 1013 रेक) लदान किए गए थे। लौह आयस्क के लदान के लिए, इस मार्ग पर परिचालन के लिए रेल मंत्रालय द्वारा मंजूर किये गए बीओएक्सएनएचए रेक जिसमें बीओएक्सएनईएल वैगन या उच्च क्षमता वाले वैगन शामिल थे, की आपूर्ति करने की बजाय 68-70 टन प्रति वैगन तक की पीसीसी वाले बीओएक्सएनएचएस/बीओएक्सएनएचएल वैगनों से युक्त बीओएक्सएन रेकों की आपूर्ति जेएसडब्ल्यूटी को की गयी थी। बीओएक्सएनईएल वैगनों के परिचालन को रोकने या समान पीसीसी वाले अन्य वैगनों की आपूर्ति न होने के कारणों को सत्यापित करने के लिए अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए थे। दपरे की वैगन होल्डिंग की समीक्षा से यह भी पता चला है कि बीओएक्सएनईएल वैगन होल्डिंग के तहत उपलब्ध नहीं थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 59 बीओएक्सएनएचएस/बीओएक्सएनएचएल वैगनों के आकार वाले रेक में 4484 टन वजन की तुलना में, जिसे बीओएक्सएनएचए रेकों में बीओएक्सएनईएल वैगनों के साथ ले जाया जा सकता था, 4130 टन वजन प्रति रेक ले जाया जा सकता है। इस अवधि के दौरान प्रति रेक 354 टन का कुल कम वजन ले जाया गया था। इस प्रकार, दपरे प्रशासन द्वारा बीओएक्सएनईएल वैगनों के साथ बीओएक्सएनएचए रेकों की आपूर्ति न किए जाने के परिणामस्वरूप वर्ष 2013-14 से सितंबर 2021 की अवधि के दौरान ₹ 48.24 करोड़ का अतिरिक्त माल भाड़ा अर्जित करने का अवसर खो दिया, जैसा की **अनुलग्नक 2.4** में वर्णित गया है। इसके अतिरिक्त, इस अवधि के दौरान उच्च क्षमता वाले रेकों/वैगनों की आपूर्ति न किए जाने के कारण आरएनजेपी-टीएनजीएल/जेएसडब्ल्यूटी के अधिसूचित मार्ग की लाइन क्षमता कम उपयोग में लाई गई थी। दपरे प्रशासन ने आरएनजेपी

<sup>45</sup> रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने पत्र संख्या 2018/सीई-II/टीएस/25टी दिनांक 14 मार्च 2018 के माध्यम से 25 टन धुरी भार वैगनों के परिचालन को प्रतिबंधित कर दिया था और रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या 2018/टीटी-1/27/15 दिनांक 28 जुलाई 2020 के माध्यम से फिर से शुरू करने की अनुमति दी थी।

में उपयुक्त रैकों की आपूर्ति की व्यवस्था करने के लिए दपरे के वैगनों की होल्डिंग में बीओएक्सएनईएल वैगनों या इसी प्रकार के पीसीसी के वैगनों के साथ बीओएक्सनएचए रैकों को शामिल करने के लिए अनुकूल प्रयास भी नहीं किए।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि इस अवधि के दौरान, आरएनजेपी से जेएसडब्ल्यूटी में लगभग 2,60,37,492 टन के टनभार के साथ 6587 रैक गए, जबकि 76 टन प्रति वैगन ले जाने वाले उच्च धुरी भार के केवल 5806 रैक उस टनभार को ले जाने के लिए पर्याप्त होते। इस प्रकार, दपरे प्रशासन ने 781 रैकों की ढुलाई के लिए ₹ 5.22 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया, जैसा कि **अनुलग्नक 2.5** में विवरण दिया गया है। यह अतिरिक्त व्यय तब तक जारी रहेगा जब तक कि रेल प्रशासन आरएनजेपी से जेएसडब्ल्यूटी मार्ग पर परिचालन के लिए बीओएक्सनएचए रैक का इस्तेमाल नहीं कर देता।

मामले को मई 2022 में रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (जुलाई 2022) कि आरएनजेपी-जेएसडब्ल्यूटी मार्ग के बीच लौह अयस्क के लदान के लिए आपूर्ति किए गए चार बीओएक्सएनईएल रैक 2011-12 तक परिचालन में थे। इन बीओएक्सएनईएल रैकों को रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार पूतरे पर अधिक मांग के कारण पूतरे को भेजा गया था। यह भी कहा गया कि दो बीओबीएसएन रैक (2013-14 में पहला रैक और 2016-17 में दूसरा रैक) की आपूर्ति की गई थी, जिसकी लदान के लिए पीसीसी 25टी धुरी मार्ग में 62 टन है। आरएनजेपी-टीएनजीएल में 25 टन धुरी मार्ग में लदान की उच्च क्षमता वाले ये रैक 2013-14 से अब तक परिचालन में थे और पर्याप्त रूप से उपयोग किए गए थे।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। दपरे प्रशासन आरएनजेपी से जेएसडब्ल्यूटी मार्ग पर लौह अयस्क की बढ़ी हुई मांग की आवश्यकता को पूरा करने के लिए अपनी होल्डिंग में अधिक पीसीसी के रैक/वैगन रखने में विफल रहा है। दपरे द्वारा आपूर्ति किए गए बीओबीएसएन वैगनों की पीसीसी क्षमता 62 टन की थी जो बीओएक्सएनईएल की 76 टन की पीसीसी की तुलना में बहुत कम थी, जबकि मार्ग को 25 टी धुरी भार के लिए अधिसूचित किया गया था और इसमें उच्च क्षमता वाले वैगनों (76 टन) के रैक चलाने की क्षमता है। इसके अलावा, 781 अतिरिक्त

रेकों के ढुलाई के संबंध में, रेल मंत्रालय ने मामले पर स्पष्टीकरण नहीं दिया है। तथ्य वही रहेगा क्यों कि कम पीसीसी वाले रेकों की आपूर्ति से उच्च पीसीसी वाले रेकों की तुलना में अधिक रेल की आवश्यकता होगी।

इस प्रकार, बीओएक्सएनईएल वैगनों के साथ बीओएक्सएनएचए रेकों की आपूर्ति करने में दपरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2013-14 से 2020-21 की अवधि के लिए ₹ 48.24 करोड़ का अतिरिक्त माल भाड़ा अर्जित करने का अवसर गवा दिया गया। रेल प्रशासन ने इस अवधि के दौरान 781 ज्यादा रेकों की ढुलाई पर ₹ 5.22 करोड़ का अतिरिक्त व्यय भी किया।

### 2.3 राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन ने मैसर्स मारुति बिल्डर्स, बंगलुरु को पीएससी स्लीपर कारखाना स्थापित करने के लिए 3.92 एकड़ भूमि पट्टे पर दी थी। रेलवे प्रशासन ने एक गलत स्थान के भूमि मूल्य पर भूमि लाइसेंस फीस (एलएलएफ) का आकलन किया जो पट्टे पर दी गई भूमि के निकटतम स्थानों से बहुत कम थी। इसके परिणामस्वरूप एलएलएफ का आकलन करने के लिए निकटतम स्थान के उच्च भूमि मूल्य को नहीं अपनाने के कारण अप्रैल 2006 से मार्च 2021 तक की अवधि के लिए ₹ 45.18 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

अभियांत्रिकी विभाग हेतु भारतीय रेल संहिता का प्रावधान 1008 और 1023-भूमि प्रबंधन, यह निर्धारित करता है कि सारी रेलवे भूमि का प्रबंध वाणिज्यिक लाइनों पर किया जाना चाहिए। रेल प्रशासन को संसाधनों को विकसित करने का प्रयास करना चाहिए और पट्टे या लाइसेंस के माध्यम से अपने कब्जे वाले किसी भी क्षेत्र का लाभदायक उपयोग करने का प्रयास करना चाहिए।

निजी पार्टियों को लाइसेंस पर दी गई रेलवे भूमि की भूमि लाइसेंस फीस (एलएलएफ) के निर्धारण के लिए, स्थानीय राजस्व अधिकारियों द्वारा निर्धारित भूमि के बाजार मूल्य पर प्रतिफल की एक निश्चित दर (जैसा लागू हो) को 'मानक किराया' माना जाना चाहिए। लेकिन वास्तव में लाइसेंस पर भूमि देने में, रेलवे प्रशासन को सर्वोत्तम संभव किराया प्राप्त करने का लक्ष्य रखना चाहिए। राजस्व अधिकारियों द्वारा किए गए भूमि के बाजार मूल्य के निर्धारण को हमेशा

अंतिम या बाध्यकारी नहीं माना जाना चाहिए। राजस्व प्राधिकारियों द्वारा लंबी अवधि से किराए में संशोधन न किए जाने के मामले में या आसपास के क्षेत्र में भूमि के निजी और अन्य लेन-देन के लिए भुगतान की गई उच्च कीमत की जानकारी के आधार पर इसे उपयुक्त रूप से समायोजित और बढ़ाया जाना चाहिए। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने उपयोगकर्ताओं को रेलवे भूमि के लाइसेंस के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस की दरों को निर्दिष्ट करते हुए एक मास्टर परिपत्र जारी किया (फरवरी 2005)।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपरे) के बंगलुरु मंडल (एसबीसी) ने यशवंतपुर यार्ड के पास 3.92 एकड़ रेलवे भूमि मैसर्स श्री मारुति बिल्डर्स (एजेंसी), बंगलुरु को प्री-स्ट्रेसड कंक्रीट (पीएससी) स्लीपरों के निर्माण और आपूर्ति के कार्य को पूरा करने हेतु एक कारखाना स्थापित करने के लिए पट्टे पर दिया था (फरवरी 1993)। एजेंसी ने जनवरी 2015 में 3.92 एकड़ में से, 0.42 एकड़ भूमि का एक टुकड़ा वापिस कर दिया। करार के अनुसार, संविदा अवधि के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस ₹ 25,000 प्रति एकड़ निर्धारित की गयी थी। रेल मंत्रालय ने स्लीपरों के कारखानों के लिए भूमि लाइसेंस फीस को संशोधित किया (मई 1996)।

तदनुसार, दपरे प्रशासन ने एजेंसी को अनुरोध (जनवरी 2005) के साथ ही नोटिस जारी किया कि वह बकाया के साथ बढ़े हुए लाइसेंस फीस का भी भुगतान कर दे (मार्च 2005)। एजेंसी ने बढ़ी हुई एलएलएफ के भुगतान की मांग के खिलाफ सिविल कोर्ट का दरवाजा खटखटाया (2005)। कोर्ट ने आदेश पर रोक लगा दी और पक्षकारों को मध्यस्थ के समक्ष इस मामले को सुलझाने का निर्देश दिया।

मध्यस्थ ने रेलवे प्रशासन द्वारा 30 अप्रैल 2006 तक एलएलएफ के लिए निर्धारित तौर-तरीकों को लागू करने के निर्णय के साथ मध्यस्थता समाप्त की (अप्रैल 2011)। मध्यस्थ ने यह भी निर्देश दिया कि रेलवे प्रशासन इस अवधि के बाद एलएलएफ को निर्धारित करने के लिए स्वतंत्र है। मध्यस्थता की कार्यवाही के दौरान, एजेंसी ने वास्तविक संव्यवहार के दस्तावेज प्रस्तुत किए थे जो पट्टे पर दी गई भूमि से 1.4 किमी दूर स्थित एक स्थान (राजस्व विभाग के अभिलेख में सर्वेक्षण संख्या 67 के रूप में पहचाने गए) के लिए हुआ था। प्रस्तुत किए गए

दस्तावेजों के आधार पर, मध्यस्थ ने मध्यस्थता को संपन्न किया। दपरे के लेखा विभाग ने अवार्ड पास करने के बाद स्थान की निकटता पर संदेह व्यक्त किया। तथापि, अभियांत्रिकी विभाग ने प्रमाणित किया कि स्थान (सर्वेक्षण संख्या 67) पट्टे पर दी गई भूमि के निकट था और उसी स्थान के भूमि मूल्य के आधार पर 01 अप्रैल 2006 से एलएलएफ का मूल्यांकन किया गया था।

अप्रैल 2006 से एलएलएफ से संबंधित दपरे के अभियांत्रिकी विभाग के अभिलेखों और पट्टे पर दी गई भूमि के आस-पास के स्थान की आगे की जांच से पता चला कि कई अन्य भूमि संपत्तियां थीं जो पट्टे पर दी गई भूमि के बहुत निकट थीं और जिनका बाजार मूल्य अधिक था। लेखापरीक्षा ने पट्टे पर दी गई भूमि के निकटतम भूमि (राजस्व विभाग, कर्नाटक सरकार के अभिलेख में सर्वेक्षण संख्या 23 के रूप में पहचाना गया), के बाजार मूल्य के आधार पर एलएलएफ का निर्धारण किया। यह देखा गया कि अभियांत्रिकी विभाग निकटतम स्थान के बाजार मूल्य की पहचान करके सर्वोत्तम संभव लाइसेंस फीस प्राप्त करने हेतु मौजूदा संहिता प्रावधानों के अनुसार कार्य करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2006 से मार्च 2021 की अवधि के लिए एलएलएफ का निर्धारण करने के लिए निकटतम स्थान के उच्च भूमि मूल्य को नहीं अपनाने के कारण ₹ 45.18 करोड़ के राजस्व की हानि हुई, जिसका विवरण **अनुलग्नक 2.6** में दिया गया है।

यह मामला विशेष पत्र के माध्यम से नवंबर 2021 में दपरे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया। रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (नवंबर 2021) कि एजेंसी ने उनके द्वारा अक्टूबर 2020 में जारी मांग नोटिस पर आपत्ति जताई थी और कर्नाटक उच्च न्यायालय, बेंगलुरु में रिट याचिका दायर (जनवरी 2021) की थी।

रेलवे प्रशासन का उत्तर संतोषजनक नहीं था। रेलवे प्रशासन ने हालांकि इस मामले पर जवाब नहीं दिया कि एलएलएफ को निर्धारित करने के लिए एक दूर स्थान पर स्थित भूमि का उपयोग क्यों किया गया था। एलएलएफ के निर्धारण पर लेखापरीक्षा का तर्क उच्च भूमि मूल्य वाले निकटतम स्थान पर आधारित था जो रिट याचिका में एजेंसी द्वारा उठाए गए मामलों से पूरी तरह से भिन्न है। दपरे प्रशासन को भूमि लाइसेंस

फीस के गलत निर्धारण के कारण हुई राजस्व की हानि की जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था, कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2022)।

**सिफारिश:**

**रेल मंत्रालय भूमि लाइसेंस शुल्क के गलत आकलन के कारण राजस्व के नुकसान की जिम्मेदारी तय कर सकता है।**

**2.4 मैसर्स महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड, तालचेर से कर्मचारियों की लागत ₹ 28.85 करोड़ की वसूली न होना: पूर्व तटीय रेलवे**

पूर्व तटीय रेलवे ने तालचेर-दक्षिण बालांडा कोलियरी प्राइवेट साइडिंग में अपने परिचालन/वाणिज्यिक कर्मचारियों को तैनात किया था। तथापि, ज़ोनल रेल प्रशासन वर्ष 2007 से 2021 की अवधि के लिए मैसर्स महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल) से परिचालन/वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत के लिए ₹ 28.85 करोड़ की राशि के बिलों को प्रेषित करने में विफल रहा।

भारतीय रेलवे अभियांत्रिकी संहिता के पैरा 1823 के अनुसार, साइडिंग के निर्माण के लिए, पार्टी से रेलवे को देय विभिन्न प्रभारों की शर्तों और दरों को शामिल करते हुए रेलवे के साथ एक करार को निष्पादित करना अपेक्षित है। इसके अलावा, लेखा विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (खंड-1) के पैरा 1141 में यह निर्धारित किया गया है कि यह लेखा अधिकारी का कर्तव्य है कि प्रदान की गई सेवाओं के बिलों को तुरंत बनाए और पार्टी को जारी करें। बिलों की वसूली पर सख्ती से कार्रवाई की जानी चाहिए और भुगतान में विलम्ब के मामलों को तुरंत संबंधित कार्यपालक अधिकारी के संज्ञान में लाया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय ने “साइडिंग नियमों के उदारीकरण” के माध्यम से सभी ज़ोनल रेलवे को निर्देश दिया कि मौजूदा साइडिंग जिन्होंने इंजन ऑन लोड<sup>46</sup> (ईओएल)

<sup>46</sup> 'इंजन-ऑन-लोड' परिसंचालन (ईओएल) के तहत, साइडिंग में लदान या उतराई परिचालनों के दौरान ट्रेन का इंजन उपलब्ध रहेगा और रेलवे की तरफ से प्रतीक्षा करेगा ताकि लदान/उतराई परिचालन पूरा होने के तुरंत बाद ट्रेन चालू कर सके।



प्रणाली का विकल्प नहीं चुना है, वे साइडिंग में कार्यरत सभी रेलवे कर्मचारियों की लागत वहन करना जारी रखेंगे। तत्पश्चात, अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय ने 2016 के परिवहन विपणन परिपत्र संख्या 11 द्वारा निर्धारित किया कि पार्टी प्रति पाली एक वाणिज्यिक कर्मचारी की या कार्यभार के आधार पर रेलवे द्वारा तय की गई लागत वहन करेगी।

तालचेर, पूर्व तटीय रेलवे (पूतरे) के खुर्दा रोड मंडल के प्रमुख कोयला लदान स्थान में से एक है, जो मैसर्स महानंदी कोल फील्ड लिमिटेड (एमसीएल) की छह कोलियरी साइडिंगों की आवश्यकता को पूरा करता है। 'तालचेर- दक्षिण बालांडा कोलियरी साइडिंग (टीएलएसबी)' नामक एक सिग्नल केबिन एमसीएल द्वारा साइडिंग परिसर के अंदर अपने चार लदान स्थानों<sup>47</sup> की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बनाया गया था (1991)। हालांकि केबिन एमसीएल के कोलियरी क्षेत्र के अंदर है, जिसमें साइडिंग के अंदर यातायात की आवाजाही के लिए इसके चालू होने के बाद से ही रेलवे के परिचालन कर्मचारियों को चौबीसों घंटे तैनात किया गया था। 2007-08 के लेखापरीक्षा पैरा संख्या 6.1.12 में अक्टूबर 2000 से मार्च 2005 की अवधि के लिए ₹ 1.21 करोड़ की राशि के टीएलएसबी केबिन में तैनात परिचालन कर्मचारियों की लागत की वसूली न होने के बारे में बताया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने के बाद, पूतरे ने फरवरी 2016 में एमसीएल की जमा राशि से मार्च 2005 तक ₹ 1.22 करोड़ की स्टाफ लागत की वसूली की और टीएलएसबी केबिन के माध्यम से परिचालित चार लदान स्थानों<sup>48</sup> के संबंध में एमसीएल के साथ साइडिंग करारों को निष्पादित करने का आश्वासन दिया।

इसके बाद, दिसंबर 2018 में लेखापरीक्षा ने पाया कि पूतरे के परिचालन कर्मचारियों ने एमसीएल की साइडिंग के अंदर टीएलएसबी केबिन में काम करना जारी रखा। आगे यह भी पाया गया कि एमसीएल के साथ साइडिंग करारों को

<sup>47</sup> दक्षिण बालांडा जगन्नाथ कोलियरी साइडिंग (एसबीसीटी), भरतपुर साइडिंग (बीसीएमटी), बालाराम कोलियरी साइडिंग (बीबीएमटी) और अनंत कोलियरी साइडिंग (एसीटीआर)।

<sup>48</sup> दक्षिण बालांडा जगन्नाथ कोलियरी साइडिंग (एसबीसीटी), भरतपुर साइडिंग (बीसीएमटी), बलराम बालाराम कोलियरी साइडिंग (बीबीएमटी) और अनंत कोलियरी साइडिंग (एसीटीआर)।

निष्पादित करने के लिए दिए गए आश्वासन को सभी चार लदान स्थानों<sup>49</sup> में लागू नहीं किया गया था। टीएलएसबी केबिन परिचालन एक अपवाद है क्योंकि पूतरे किसी अन्य साइडिंग के अंदर ट्रेन की आवाजाही के लिए परिचालन कर्मचारियों की तैनाती नहीं कर रहा है। मुख्य परिवहन योजना प्रबंधक (सीटीपीएम)/पूतरे ने मार्च 2016 में खुर्दा रोड मंडल को सूचित किया कि साइडिंग के अंदर रेल यातायात का परिचालन साइडिंग मालिक का कार्य है, जो साइडिंग मालिक द्वारा अपने कर्मचारियों को तैनात करके किया जा सकता है। यदि एमसीएल के रेल संचालन को संभालने के लिए रेलवे कर्मचारियों का विशेष रूप से उपयोग किया जाता है, तो कर्मचारियों की लागत का भुगतान एमसीएल द्वारा किया जाएगा। हालांकि, सीटीपीएम के निर्देश और रेलवे बोर्ड के 2016 के निर्देश के बावजूद, खुर्दा रोड मंडल एमसीएल से परिचालन कर्मचारियों की लागत के लिए बिल बनाने में विफल रहा।

मामले को अप्रैल 2022 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (जुलाई 2022) में, रेल मंत्रालय ने बताया कि एक साइडिंग बालाराम कोलियरी साइडिंग (बीबीएमटी) ने ईओएल करार को निष्पादित किया है और एक अन्य साइडिंग भरतपुर साइडिंग (बीसीएमटी) ने ईओएल प्रावधान वाले निजी साइडिंग करार को निष्पादित किया है, जबकि दक्षिण बालांडा-जगन्नाथ कोलियरी साइडिंग (एसबीसीटी) और अनंत कोलियरी साइडिंग (एसीटीआर) के संबंध में, दोनों ने किसी भी ईओएल/निजी साइडिंग करार को निष्पादित नहीं किया है। कर्मचारियों की लागत के लिए बकाया राशि के भुगतान से संबंधित मामले को पूतरे के लेखा विभाग द्वारा नियमित रूप से उजागर किया गया है। वरिष्ठ डीएफएम कार्यालय/केयूआर द्वारा अक्टूबर 2016 से वाणिज्यिक विभाग की कर्मचारियों की लागत से संबंधित बिल भुगतान के लिए प्रस्तुत किए गए हैं और एमसीएल प्राधिकारियों को समय-समय पर मांग नोटिस दिए गए हैं। मंडल और मुख्यालय द्वारा एमसीएल के साथ कई पत्राचार और बैठकों के बावजूद एमसीएल द्वारा

<sup>49</sup> अक्टूबर 2021 तक अनंत कोलियरी साइडिंग (एसीटीआर), दक्षिण बलंदा बालांडा जगन्नाथ कोलियरी साइडिंग (एसबीसीटी) के संबंध में साइडिंग करार निष्पादित नहीं किया गया है। शेष दो साइडिंग में अर्थात् भरतपुर साइडिंग (बीसीएमटी) और बालाराम कोलियरी साइडिंग (बीबीएमटी) जहां करार निष्पादित किया गया है, यह परिचालन कर्मचारियों के काम करने/लागत की वसूली पर मौन है।

अभी तक बकाये का भुगतान नहीं किया गया है। आगे यह भी बताया गया कि जनवरी 2007 से जून 2021 की अवधि के लिए परिचालन विभाग के संबंध में टीएलएसबी में तैनात परिचालन कर्मचारियों के लिए ₹ 26.19 करोड़ (जीएसटी को छोड़कर) के कर्मचारियों की लागत बिल तैयार किए गए। लेकिन अप्रैल 2005 से दिसंबर 2006 की अवधि से संबंधित कर्मचारियों की लागत बिल तैयार नहीं किए जा सके क्योंकि, आईपीएस प्रणाली में कर्मचारियों का डेटा उपलब्ध नहीं था। हालांकि, इस उद्देश्य के लिए कार्मिक, लेखा और परिचालन विभाग की एक संयुक्त समिति का गठन किया गया है और अप्रैल 2005 से दिसंबर 2006 तक की अवधि के लिए परिचालन कर्मचारियों की लागत के बिलों को समिति द्वारा संसाधित किया जाना है।

रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में सहमति व्यक्त की है कि टीएलएसबी केबिन द्वारा दिए गए चार साइडिंगों में से दो साइडिंग (एसीटीआर और एसबीसीटी) के संबंध में साइडिंग करार को निष्पादित नहीं किया गया है। शेष दो साइडिंग अर्थात् बीसीएमटी और बीबीएमटी में जहां करार निष्पादित किया गया है, यह परिचालन कर्मचारियों की लागत के कामकाज/वसूली पर मौन है। वे बिल की राशि की वसूली के संबंध में लेखापरीक्षा तर्क पर भी सहमत हुए। हालांकि, रेल मंत्रालय का यह उत्तर कि कर्मचारियों की लागत का भुगतान जोनल स्तर पर हल नहीं किया जा सका, अस्वीकार्य है, क्योंकि यदि पूतरे ने उच्च स्तर पर आवश्यक निर्णय लेने के लिए मामले को तुरंत रेल मंत्रालय को भेज दिया होता, तो रेलवे बोर्ड स्तर पर कार्रवाई शुरू की जा सकती थी। यह देखा गया है कि रेलवे, कर्मचारियों की लागत की वसूली के लिए बिल समय पर तैयार करने में विफल रहा। वे अप्रैल 2005 से दिसंबर 2006 की अवधि के लिए कर्मचारियों की लागत के बिलों को तैयार करने के लिए प्रासंगिक आंकड़ों को संरक्षित करने में भी विफल रहे हैं।

इस प्रकार, पूतरे का लेखा विभाग समय पर बिल तैयार करने और वसूली के लिए अनुसरण करने के लिए लेखा विभाग (खंड-1) के लिए भारतीय रेलवे संहिता के पैरा 1141 में निहित प्रावधानों का पालन नहीं करके रेलवे के हितों की रक्षा करने में विफल रहा है। इसके परिणामस्वरूप, वर्ष 2007 से 2021 की अवधि के लिए एमसीएल से कर्मचारियों की लागत के ₹ 28.85 करोड़ की वसूली नहीं हुई है।

**सिफारिशें:**

*रेल मंत्रालय को कर्मचारियों की लागत की वसूली के लिए समय पर बिल तैयार नहीं करने और इसे नहीं बढ़ाने पर दायित्व तय करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।*

### 2.5 निजी साइडिंग मालिकों से निरीक्षण एवं अनुरक्षण प्रभारों का गैर/कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे

पश्चिम रेलवे प्रशासन की निजी साइडिंग मालिकों से निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों को उद्ग्रहीत करने में विफलता के परिणामस्वरूप 2017-18 से 2021-22 की अवधि के लिए ₹ 23.35 करोड़ की राशि के निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों की गैर/कम वसूली हुई।

रेल मंत्रालय ने नए और मौजूदा साइडिंगों पर परिसंपत्तियों के अनुरक्षण पर किए गए व्ययों की वसूली के लिए संशोधित दिशानिर्देश शामिल करते हुए 2016 का माल-भाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 11 (निजी साइडिंग पर नीति) जारी किया।

इस परिपत्र के पैरा 9.4 के अनुसार, रेलवे नई साइडिंग/साइडिंग के मालिक की लागत पर अनुरक्षण वाली मौजूदा साइडिंगों के संबंध में 'निरीक्षण प्रभार' अनुलग्नक-4वाई के अनुसार उद्ग्रहीत करेगा। जहां कहीं भी रेलवे द्वारा साइडिंग मालिक की लागत पर ट्रैक का अनुरक्षण किया जा रहा है, वहां पार्टी अनुलग्नक-4एक्स के अनुसार 'अनुरक्षण और निरीक्षण' की इस लागत को वहन करना जारी रखेगी। अनुरक्षण प्रभारों और निरीक्षण प्रभारों का उद्ग्रहण पांच वर्षों के लिए 'प्रति किलोमीटर के आधार'<sup>50</sup> पर होगा और अंतर-नियमित प्रभारों<sup>51</sup> में प्रत्येक वर्ष मूल दर पर निजी साइडिंग की इक्वेटेड ट्रैक<sup>52</sup> लंबाई के आधार पर 10 प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी।

<sup>50</sup> निजी साइडिंग के संबंध में 2016 के माल-भाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 11 में अनुलग्नक-4 का पैरा 1

<sup>51</sup> निजी साइडिंग के संबंध में 2016 के माल-भाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 11 में अनुलग्नक-4 का पैरा 7

<sup>52</sup> निजी साइडिंग के संबंध में 2016 के माल-भाड़ा विपणन परिपत्र संख्या 11 के अनुलग्नक-3 के खंड 8 (बी) (iii)

इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय की नीति के पैरा 9.6 के अनुसार, एस एंड टी परिसंपत्तियों<sup>53</sup> का अनुरक्षण पार्टी द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा। अनुरक्षण कार्य रेलवे द्वारा विधिवत अनुमोदित संविदाकारों/एजेंसियों के माध्यम से कराया जाएगा और ऐसी परिसंपत्तियों के निरीक्षण की आवश्यकता संबंधित वरिष्ठ खंड अभियंता के स्तर पर तिमाही में एक बार होगी ताकि एस एंड टी उपस्कर की सुरक्षा और विश्वसनीयता के पहलुओं को सुनिश्चित किया जा सके। इस प्रकार के निरीक्षण और पर्यवेक्षण की लागत साइडिंग मालिकों से प्रभारित की जाएगी।

पश्चिम रेलवे के सभी मंडलों के वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक और वरिष्ठ मंडल अभियंता/समन्वय के कार्यालय में अनुरक्षित अभिलेखों की समीक्षा<sup>54</sup> से पता चला कि पश्चिम रेलवे के विभिन्न मंडलों में निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों की गणना के लिए विभिन्न पद्धतियों को अपनाया गया था। निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों का विवरण तालिका 2.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 2.1- निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों का विवरण			
निरीक्षण प्रभार			
मंडल	राशि (₹ करोड़ में)	अवधि	टिप्पणियां
1	2	3	4
रतलाम	2.38	2017-2018 से 2021-2022	पार्टी परिसर के बजाय रेलवे परिसर में पड़ने वाले साइडिंग के भाग के लिए 7वें सीपीसी के बजाय छठे सीपीसी के वेतनमान पर गणना की गई।
वड़ोदरा	2.63	2017-2018 से 2021-2022	पार्टी परिसर के बजाय रेलवे परिसर पर गणना की गई।
मुंबई और राजकोट	1.28	2017-2018 से 2021-2022	पार्टी परिसर में साइडिंग के लिए कोई निरीक्षण प्रभार उद्ग्रहीत नहीं किया गया।
भावनगर	0.08	2017-2018 से 2021-2022	निरीक्षण प्रभारों की गणना दो साइडिंग में से एक साइडिंग के संबंध में की गई, लेकिन वह 7वें सीपीसी के अनुसार नहीं थी।
<b>कुल</b>	<b>6.37</b>		

<sup>53</sup> ब्लॉक उपकरण और संचार उपस्कर, बिंदुओं और सिग्नल आदि की इंटरलॉकिंग।

<sup>54</sup> साइडिंग के वसूली योग्य बिल रजिस्टर और बिल फ़ाइलें

तालिका 2.1- निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों का विवरण			
अनुरक्षण प्रभार			
मंडल	राशि (₹ करोड़ में)	अवधि	टिप्पणियां
1	2	3	4
रतलाम, भावनगर और राजकोट (एक साइडिंग)	16.98	2017-2018 से 2021-2022	बिल 7वें सीपीसी के अनुसार वेतन के बजाय 6ठे केंद्रीय वेतन आयोग (सीपीसी) के वेतनमान के आधार पर बनाए गए थे। भावनगर मंडल में, अनुरक्षण प्रभारों के लिए बनाए गए बिलों की गणना रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुलग्नक-3 के पैरा 8 (बी)(iii) के अनुसार निजी साइडिंग की इक्वेटेड ट्रैक की लंबाई के आधार पर नहीं की गई थी।
<b>कुल</b>	<b>16.98</b>		
<b>महा योग</b>	<b>23.35</b>		

स्रोत: साइडिंग के वसूली योग्य बिल रजिस्टर और बिल फ़ाइलें

साइडिंग परिसरों में संस्थापित एस एंड टी परिसंपत्तियों के निरीक्षण के संबंध में निरीक्षण प्रभारों की गणना और उद्ग्रहण के लिए पश्चिम रेलवे प्रशासन के किसी भी मंडल के संबंधित प्राधिकारियों द्वारा कोई कार्रवाई आरंभ नहीं की गई थी।

उपर्युक्त विसंगतियों के परिणामस्वरूप अप्रैल 2017 से साइडिंग मालिकों से ₹ 23.35 करोड़ की राशि के अनुरक्षण और निरीक्षण प्रभारों की कम/गैर वसूली हुई। इसके अतिरिक्त, साइडिंग परिसरों में संस्थापित एस एंड टी परिसंपत्तियों के लिए निरीक्षण प्रभारों की वसूली न किए जाने के कारण लेखापरीक्षा हानि की गणना करने में असमर्थ रही क्योंकि नीति निदेश में ऐसे प्रभारों की गणना करने के लिए कोई पद्धति निर्धारित नहीं की गई है।

इस मामले को पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक के समक्ष उठाया (दिसंबर 2021) गया। अपने उत्तर में, परे प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2022) कि 7वें सीपीसी के आधार पर रेलवे परिसरों के अंदर अनुरक्षण प्रभार बढ़ा दिया गया है/शीघ्र ही बढ़ा दिया जाएगा। साइडिंग की लंबाई को रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के अनुसार ठीक किया जाएगा और 2017 से 2022 की अवधि के लिए निजी साइडिंगों के लिए अनुरक्षण प्रभारों को 7वें सीपीसी के अनुसार संशोधित किया जाएगा। सभी

साइडिंगों से ₹ 6.18 करोड़ (लगभग) के निरीक्षण प्रभारों, जैसा लेखापरीक्षा ने पाया, की वसूली नहीं की जा सकती क्योंकि वित्त मंत्रालय के 2016 के परिपत्र संख्या 11 के अनुलग्नक 3 पैरा 8 (सी) के अनुसार, रेलवे प्रशासन रेलवे भूमि सीमा के बाहर साइडिंग के भाग का आवश्यक निरीक्षण निःशुल्क करने की व्यवस्था करेगा। तदनुसार, रेलवे परिसरों से बाहर निःशुल्क निरीक्षण प्रभारों के इस खंड को करारों में शामिल किया गया है। तथापि, नीति के पैरा 9.4 के अनुसार, 'रेलवे अनुलग्नक- 4वाँ में दिए गए विवरणों के अनुसार निरीक्षण प्रभार प्रभारित करेगा'। इस प्रकार, निरीक्षण प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में दो खंडों अर्थात् पैरा 8(सी) और पैरा 9.4 के बीच विरोधात्मक विवरण दिया गया है। इस विरोधाभास को आगे स्पष्टीकरण के लिए रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया है। इसके अतिरिक्त, सभी उपस्करों को साइडिंग मालिकों द्वारा संस्थापित और प्रमाणित किया जा रहा है और एस एंड टी विभाग उनका निरीक्षण नहीं कर रहा है।

पश्चिम रेलवे प्रशासन ने अनुरक्षण प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार कर लिया है और कहा है कि मांग प्रस्तुत की गई है/शीघ्र ही प्रस्तुत की जाएगी। निरीक्षण प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि परे प्रशासन ने अगस्त 2016 में दिशा-निर्देश जारी होने के पांच वर्ष से अधिक के विलंब के बावजूद रेलवे बोर्ड को नीति के पैरा 8 (बी) और 9.4 को संज्ञान में लिए बिना केवल पैरा 8(बी) के खंड को स्पष्टीकरण के लिए भेजा है। रेलवे प्रशासन को रेलवे बोर्ड से स्पष्टीकरण के लिए मामले का सक्रियता से अनुसरण करना चाहिए था और पहले के करार के लागू होने के बाद से तीन वर्ष (अनुलग्नक-3, पैरा 36) की समाप्ति पर करारों को बिना किसी विलंब के संशोधित करना चाहिए था। इसके अतिरिक्त, साइडिंग परिसर में संस्थापित एस एंड टी उपस्करों का निरीक्षण नहीं करना रेलवे बोर्ड के निर्देशों के विरुद्ध है।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के निर्देशों का संपूर्ण रूप से अनुपालन न किए जाने के परिणामस्वरूप रेलवे प्रशासन द्वारा निजी साइडिंग मालिकों से ₹ 23.35 करोड़ की राशि के निरीक्षण और अनुरक्षण प्रभारों की गैर/कम वसूली की गई।

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

**सिफारिशें:**

*रेल मंत्रालय को निरीक्षण और रखरखाव शुल्क की वसूली के लिए समय पर बिल तैयार नहीं करने और इसे नहीं बढ़ाने पर दायित्व तय करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।*

### 2.6 रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की कम वसूली होना: पश्चिम रेलवे

डाक विभाग को दी गई रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) सुविधाओं के लिए भूमि लाइसेंस फीस में आवधिक रूप से संशोधन करने में पश्चिम रेलवे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2008-09 से 2021-22 की अवधि के लिए ₹ 16.19 करोड़ की कम वसूली हुई।

दिसंबर 2014 में दोहराए गए रेल मंत्रालय के निदेशों (फरवरी 1979) के अनुसार रेलवे मेल सेवा (आरएमएस) सुविधाओं के लिए भूमि लाइसेंस फीस, भूमि के बाजार मूल्य के छह प्रतिशत की दर से प्रतिवर्ष प्रभारित की जाएगी। इसके अतिरिक्त, लाइसेंस फीस को प्रत्येक पांच वर्षों के पश्चात संशोधित किया जाना था।

पश्चिम रेलवे (परे) के 22 स्थानों पर भूमि लाइसेंस फीस अभिलेखों की जांच से पता चला कि 21 स्थानों पर रेलवे भूमि पर आरएमएस सुविधाओं के लिए डाक विभाग (डीओपी) से वसूल किए जाने वाले लाइसेंस फीस को लंबे समय से रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुसार संशोधित नहीं किया गया था। यह भी देखा गया कि रतलाम मंडल के चित्तौड़गढ़ में प्रदान की जाने वाली आरएमएस सुविधाओं के लिए डाक विभाग के प्रति कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संबंधित राज्य सरकारों द्वारा अधिसूचित भूमि के बाजार मूल्य के बारे में उपलब्ध सूचना (अवधि<sup>55</sup>) के आधार पर डाक विभाग से देय

<sup>55</sup> रतलाम मंडल: इंदौर, उज्जैन, नागदा और नीमच (2018-19) में स्थित आरएमएस को छोड़कर 2008-09 से; वड़ोदरा मंडल: भरूच, अंकलेश्वर और नाडियाद (2013-14) में स्थित आरएमएस को छोड़कर 2008-09 से ; अहमदाबाद मंडल: हिम्मतनगर, अहमदाबाद बीजी और अहमदाबाद एमजी (2013-14) में स्थित आरएमएस को छोड़कर कम वसूली की गणना की गई। अहमदाबाद बीजी और अहमदाबाद एमजी के संबंध



आरएमएस सुविधाओं के लिए ₹ 16.19 करोड़ की लाइसेंस फीस की कम वसूली की गई थी।

समय-समय पर जारी किए गए रेल मंत्रालय के निदेशों के बावजूद, पश्चिम रेलवे प्रशासन डाक विभाग को दी गई आरएमएस सुविधा के लिए आवधिक रूप से लाइसेंस फीस में संशोधन के संबंध में निदेशों को लागू करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 16.19 करोड़ की रेलवे राशि की कम वसूली हुई।

इस मामले को महाप्रबंधक, पश्चिम रेलवे के साथ उठाया गया था (जनवरी 2022)। अपने उत्तर में, परे प्रशासन ने कहा (मई 2022) कि किराया इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1943 के अनुसार लिया जा रहा था। इसमें कहा गया है कि डाक और तार विभाग के लिए निर्मित भवन के किराए की वसूली (1 अप्रैल 1968 से) की गणना निवेश की गई पूंजी पर ब्याज प्रभारों के आधार पर की जाएगी।

पश्चिम रेलवे प्रशासन ने आगे कहा कि इस मुद्दे को स्पष्टीकरण के लिए 07 अप्रैल 2022 को रेल मंत्रालय को भेजा गया है कि क्या इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1943 के निर्देशों का पालन किया जाना है या 02 फरवरी 1979 के पत्र द्वारा दिए गए निर्देशों का पालन किया जाना है।

पश्चिम रेलवे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि आरएमएस सुविधाओं के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क के संबंध में बार-बार जारी रेलवे बोर्ड के निर्देशों में कोई अस्पष्टता नहीं थी।

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

#### सिफारिशें:

**क्षेत्रीय रेलवे को आरएमएस सुविधा के लिए समय-समय पर लाइसेंस शुल्क में संशोधन के संबंध में रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।**

में, खुले क्षेत्रों की दरों को अपनाया गया है क्योंकि निमत क्षेत्र की वाणिज्यिक दर उपलब्ध नहीं थी। गुजरात सरकार द्वारा वर्ष 2011-12 से भूमि की दरों में संशोधन नहीं किया गया है।

## 2.7 समयोपरि भत्ते का अधिक भुगतान: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे प्रशासन ने सातवें केंद्रीय वेतन आयोग के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए जुलाई 2017 से दिसंबर 2021 की अवधि के दौरान ₹ 8.0 करोड़ के समयोपरि भत्ते का अतिरिक्त भुगतान किया।

रेलवे बोर्ड ने सभी ज़ोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को अनुदेश<sup>56</sup> दिया (मार्च 2018) कि समयोपरि भत्ते की गणना करने के उद्देश्य से मूल वेतन और महंगाई भत्ता 01 जनवरी 2016 तक पूर्व-दिनांकित होना चाहिए। समयोपरि भत्ते के उद्देश्य के लिए परिलब्धियों को संघटित करने वाले अन्य घटकों जैसे कि मकान किराया भत्ता (एचआरए), परिवहन भत्ता आदि को 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार 01 जुलाई 2017 से संशोधित दरों पर लेना चाहिए।

पूर्व रेलवे के कर्मचारियों<sup>57</sup> के नमूना जांच किए गए मामलों के आंकड़ों के विश्लेषण से रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए कर्मचारियों को समयोपरि भत्ते के अतिरिक्त भुगतान का पता चला। लेखापरीक्षा ने पाया कि समयोपरि भत्ते की गणना के उद्देश्य से मूल वेतन और महंगाई भत्ते को 01 जनवरी 2016 तक पूर्व-दिनांकित नहीं किया गया था और संशोधित बड़ी हुई दरों पर लिया गया था। गलत गणना के परिणामस्वरूप जुलाई 2017 से दिसंबर 2021 की अवधि के दौरान ₹ 8.0 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

उपर्युक्त चूक समयोपरि भत्ते के भुगतान के संबंध में कमजोर आंतरिक नियंत्रण को दर्शाती है।

जून 2021 में इस विषय में लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर, रेलवे प्रशासन ने स्वीकार किया (अक्टूबर 2021) कि रेलवे बोर्ड ने समयोपरि भत्ते की गणना के लिए मूल वेतन और महंगाई भत्ता घटक को शामिल करने के संबंध में निर्देश जारी किए थे, जिसे 01 जनवरी 2016 तक पूर्व-दिनांकित किए जाने आवश्यकता थी।

<sup>56</sup> रेलवे बोर्ड के पत्र सं. पीसी-वी/2017/ए/ओटीए/1 दिनांक 20 मार्च 2018 (आरबीई 41/2018)।

<sup>57</sup> कुल 106810 में से नमूना जांच की गई संख्या 948 अर्थात् पूर्व रेलवे में कुल कर्मचारियों का लगभग 1.0 प्रतिशत

इसके अलावा, लेखापरीक्षा अभ्युक्ति के उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने रेलवे बोर्ड से स्पष्टीकरण मांगा (नवंबर 2021)। रेलवे बोर्ड ने इस मुद्दे पर मार्च 2018 के अपने पहले के परिपत्र का संदर्भ दिया और उसमें यह स्पष्ट रूप से कहा गया था कि समयोपरि भत्ते के उद्देश्य के लिए मूल वेतन और महंगाई भत्ता घटक को 01 जनवरी 2016 तक पूर्व-दिनांकित किया जाए और समयोपरि भत्ते के उद्देश्य के लिए परिलब्धियों का गठन करने वाले अन्य घटकों को 01 जुलाई 2017 से संशोधित दरों पर लिया जाना चाहिए। फरवरी 2022 माह के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि परिपत्र जून 2018 में निहित रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए समयोपरि भत्ते का निरंतर भुगतान किया जा रहा था। पूर्व रेलवे प्रशासन को 2017 से 2021 की अवधि के दौरान समयोपरि भत्ते के भुगतान के सभी मामलों की समीक्षा करनी चाहिए थी।

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

#### सिफारिश:

**समयोपरि भत्ते भुगतान वाले मामलों की समीक्षा की जाए और वसूली समन जारी किया जाए।**

### 2.8 साइडिंग मालिकों से वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत का गैर-उदग्रहण/गैर-संग्रहण: पूर्व मध्य रेलवे

पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने चार निजी साइडिंगों में तैनात रेलवे वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत के उदग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया। परिणामस्वरूप, रेलवे को जनवरी 2005 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए ₹ 7.57 करोड़ की हानि हुई।

रेल मंत्रालय ने साइडिंग की स्थापना और कार्यचालन से संबंधित उदासीकृत साइडिंग नियम जारी किए (सितम्बर 2000)। इन नियमों के तहत, सभी नई और मौजूदा निजी साइडिंगों<sup>58</sup> में ('इंजन-ऑन-लोड' योजना के तहत साइडिंगों को

<sup>58</sup> एक निजी साइडिंग वह साइडिंग है जो एक सरकारी विभाग, एक कारखाने, मिल, उद्योग, खान या अन्य निजी पार्टी के उपयोग के लिए बनाई गई है।

छोड़कर), रेलवे वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत साइडिंग मालिक द्वारा वहन की जाएगी। मार्च 2005, जनवरी 2012 और अगस्त 2016 में रेल मंत्रालय ने दोहराया कि साइडिंग मालिक प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक कर्मचारी की लागत वहन करेगा।

चार साइडिंगों अर्थात् पूर्व मध्य रेलवे (पुमरे) के सोनपुर मंडल के बरौनी थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस), एनटीपीसी लिमिटेड/सिमरिया<sup>59</sup>, इंडियन ऑयल कारपोरेशन (आईओसी)/बरौनी, भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई)/नारायणपुर अनंत और भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल)/नारायणपुर अनंत के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला।

- उपरोक्त साइडिंगों में से किसी को भी इंजन ऑन लोड (ईओएल) योजना के तहत अधिसूचित नहीं किया गया था, इस प्रकार प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक कर्मचारी की लागत साइडिंग मालिकों से वसूली योग्य थी।
- तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि पुमरे प्रशासन द्वारा जनवरी, 2005 से (बीटीपीएस)/सिमरिया, आईओसी/बरौनी, भारतीय खाद्य निगम/नारायणपुर अनंत और मार्च 2006 से बीपीसीएल/नारायणपुर अनंत साइडिंगों के लिए वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत के लिए बिल नहीं बनाये गए थे। इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2005 से दिसंबर 2021 तक की अवधि के लिए रेलवे को ₹ 7.57 करोड़ का घाटा हुआ।

मामले को दिसंबर 2020 में पुमरे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। उत्तर में (जनवरी 2022), पुमरे प्रशासन ने कहा कि कर्मचारियों की लागत के लिए बिल उपर्युक्त अवधि के लिए पहले नहीं बनाए गए थे, जिन्हें मंडल द्वारा गठित संयुक्त टीम द्वारा सत्यापित किया गया। अब, कर्मचारियों की लागत के लिए बिल तैयार किए गए हैं और सभी संबंधित साइडिंग मालिकों को मांग पत्र जारी किए गए हैं। यह भी कहा गया था कि मंडल ने कर्मचारियों की लागत बिलों को तैयार नहीं करने की जिम्मेदारी तय करने के लिए मामले की जांच शुरू कर दी है।

<sup>59</sup> 15 दिसंबर 2018 से बरौली थर्मल पावर स्टेशन/सिमरिया का नाम बदलकर बरौनी थर्मल पावर स्टेशन (बीटीपीएस), एनटीपीसी लि./सिमरिया कर दिया गया।

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

## 2.9 निजी साइडिंगों से विलंब शुल्क का कम उद्ग्रहण: पूर्व तटीय रेलवे

पूतरे की दो साइडिंगों में जनवरी 2018 तक निजी साइडिंगों में रोक की वापसी लदान के दौरान विलंब शुल्क की गणना हेतु अवरोधन घंटों की गणना के लिए रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देश (मार्च 2012) लागू नहीं किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप फरवरी 2015 से दिसंबर 2017 की अवधि के दौरान ₹ 4.63 करोड़ के विलंब शुल्क का कम संग्रहण हुआ।

रेलवे बोर्ड के 2012 के दर परिपत्र के अनुसार, निजी साइडिंगों में अधिक अवरोधन घंटे (विलम्ब प्रभार<sup>60</sup> लगाने के प्रयोजन से) की गणना दो कार्यकलापों अर्थात् पहले उतराई और फिर लदान के लिए अलग-अलग अनुमत कुल निःशुल्क समय की समाप्ति के बाद की जाएगी।

पूतरे के अभिलेखों की जांच से पता चला कि साइडिंग मालिकों के लोको का उपयोग पूतरे के जखापुरा में मैसर्स टाटा स्टील लिमिटेड (टीएसएलजे<sup>61</sup>) और मेरामंडली में मैसर्स भूषण स्टील लिमिटेड (एमबीएमबी<sup>62</sup>) साइडिंगों में इंटरचेंज स्थान से/तक एक रोक के स्थान नियोजन/निगमन के लिए किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने पाया कि दिसंबर 2017 तक रोक के वापसी लदान के संबंध में, अवरोधन घंटों की गणना केवल लदान और उतराई कार्यों के लिए की जा रही थी और बीच के अवरोधन घंटों अर्थात् उतराई के पूरा होने से लेकर लदान शुरू होने तक को, ध्यान में नहीं रखा गया था। उतराई और उपरांत में लदान गतिविधि के बीच निःशुल्क अवरोधन की अवधि की अनुमति देने की यह कार्यविधि रेलवे बोर्ड के 2012 के परिपत्र का उल्लंघन थी।

<sup>60</sup> विलंब शुल्क प्रभार का अर्थ है निःशुल्क समय की समाप्ति के बाद वैगनों के अवरोधन के लिए लगाया गया प्रभार।

<sup>61</sup> टीएसएलजे साइडिंग को 16 अक्टूबर 2015 को पूतरे के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 134 (जी)/2015 दिनांक 16 अक्टूबर 2015 के माध्यम से चालू किया गया था।

<sup>62</sup> एमबीएमबी साइडिंग को 24 दिसंबर 2009 को पूतरे के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 194(जी)/2009 दिनांक 24 दिसंबर 2009 माध्यम से चालू किया गया था।

वापसी लदान के लिए अवरोधन प्रभार वसूलने के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों (2012) को अधिसूचना के छः वर्ष बाद अर्थात् जनवरी 2018 से दो निजी साइडिंग में सही ढंग से लागू किया गया था। इस विलंबित कार्यान्वयन के कारण अगस्त 2016 से दिसंबर 2017 की अवधि के दौरान टीएसएलजे साइडिंग में ₹ 2.52 करोड़ और फरवरी 2015 से दिसंबर 2017 की अवधि के दौरान एमबीएमबी साइडिंग में ₹ 2.11 करोड़ के अवरोधन प्रभारों का कम उद्ग्रहण हुआ। मामले को अप्रैल 2022 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर (जुलाई 2022) में, रेल मंत्रालय ने कहा कि एमबीएमबी और टीएसएलजे साइडिंग्स को, साइडिंग के सबसे दूर बफर छोर तक दूरी के आधार पर माल ढुलाई के प्रभारों के लिए अधिसूचित किया गया है। विशेष पत्र में, यह उत्तर दिया गया था कि डेबिट तर्कसंगत था, हालांकि, इन साइडिंगों पर वास्तविक परिचालन के आलोक में मामलों की फिर से जांच की गई और यह पाया गया कि रेलवे खाते में अवरोध निम्नलिखित कारणों से था:

- (i) जहां, पार्टी द्वारा मांग की गई है और किन्तु परिचालन कारणों से आबंटन आदेश जारी नहीं किया गया है;
- (ii) संबंधित रोक रिलीज करते समय कोई माँग नहीं होने के कारण।

रेकों के विलंब से आबंटन का कारण प्रचालनात्मक बाधाएं हैं। इसे ध्यान में रखते हुए, बैकलोडेड रेकों पर अवरोध घंटों की गणना के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के गैर/विलंबित कार्यान्वयन के कारण विलंब प्रभारों के कम उद्ग्रहण के प्रति डेबिट हुआ जो टीएसएलजे और एमबीएमबी साइडिंग पर लागू नहीं होता है।

रेल मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं था। रेलवे बोर्ड के 2012 के दर परिपत्र संख्या 08 में यह निर्धारित किया गया है कि निजी साइडिंग के मामले में, जहां रोक को खाली करने के बाद बैकलोडिंग के लिए साइडिंग मालिकों के लोको के माध्यम से इंटरचेंज स्थान से रोक को प्रतिस्थापित और रिलीज किया जाता है, उतराई और लदान के लिए लगने वाले कुल समय की गणना उतराई के लिए रोक के नियोजन के समय से और निर्धारित इंटरचेंज वाले स्थान पर रेलवे को लदे हुए रोक वापस सौंपे जाने तक की जाएगी। इसके अलावा, दोनों टीएसएलजे और एमबीएमबी साइडिंग पर इंटरचेंज वाले स्थान से/तक रेकों का प्रतिस्थापना और

रिलीज, साइडिंग मालिक के लोको के माध्यम से किया जाता है। इस प्रकार, साइडिंग को दूरी के आधार पर अधिसूचित किया गया है या नहीं, यह विलंब प्रभारों की गणना के लिए प्रासंगिक नहीं है।

रेलवे प्रशासन ने बैंक लोडेड रेकों पर लागू विलंब प्रभारों की वसूली नहीं होने पर लेखापरीक्षा अभ्युक्तियों के लिए सहमति व्यक्त की थी (दिसंबर 2020) और पार्टियों को लेखापरीक्षा द्वारा आपत्ति के अनुसार विलंब प्रभारों का भुगतान करने के लिए कहा था। हालांकि, एक अन्य उत्तर में (जुलाई 2022), यह बताया गया था कि आपत्ति वाले रेकों को बैकलोडिंग के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया था और लदान के लिए आगामी आवंटन के बिना निर्दिष्ट स्थानों पर खाली रैक रेलवे को वापस सौंप दिए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा टीएसएलजे और एमबीएमबी साइडिंगों के मुख्य माल पर्यवेक्षकों द्वारा बनाए गए रैक संचालन रजिस्टर को देखा गया था, जिसमें उन रेकों की बैकलोडिंग का स्पष्ट उल्लेख था और कई मामलों में माँग पत्र संख्या के साथ-साथ आवंटन आदेश संख्या का भी बैकलोडिंग के लिए प्राधिकरण के रूप में उल्लेख किया गया था।

इसके अलावा, पूतरे ने जनवरी 2018 से बैकलोडेड रेकों पर विलंब प्रभारों की गणना हेतु रेलवे बोर्ड की नीति को लागू किया और यथा लागू बड़े हुए विलंब प्रभारों की वसूली की। जनवरी 2018 से मार्च 2018 (आरबी के दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बाद पहले तीन महीने) में एमबीएमबी और टीएसएलजे साइडिंग में क्रमशः 158 और 120 रैक बैकलोड किए गए थे। इन रेकों के प्रति, दोनों साइडिंग से ₹ 1.55 करोड़ (एमबीएमबी में ₹ 81.01 लाख और टीएसएलजे में ₹ 73.88 लाख) की विलंब प्रभारों वसूली की गई। इस प्रकार, रेल मंत्रालय का यह उत्तर स्वीकार्य नहीं है कि आपत्ति वाले रेकों को बैकलोडिंग के लिए प्रस्तुत नहीं किया गया था।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, लागू विलंब प्रभारों वसूली योग्य है। इस प्रकार, बैंक लोडेड रेकों पर अवरोधों के घंटों की गणना के लिए रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन में देरी के परिणामस्वरूप फरवरी 2015 से दिसंबर 2017 की अवधि के दौरान ₹ 4.63 करोड़ के विलंब प्रभारों का कम उद्ग्रहण हुआ।

**सिफारिश:**

*जोनल रेलवे को विलंब शुल्क वसूलने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने की आवश्यकता है। इस संबंध में वसूली समन जारी किया जाए।*

### 2.10 साइडिंग में रकों को लंबे समय तक रोके जाने के कारण अर्जन क्षमता का नुकसान: उत्तर पश्चिम रेलवे

इंजन-ऑन लोड (ईओएल) योजना के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए लोकोमोटिव को यूएनसीबी साइडिंग में उनके नियोजन के बाद तुरंत रक से अलग कर दिया गया था। उत्तर पश्चिम रेलवे प्रशासन यूएनसीबी साइडिंग पर अनलोडिंग परिचालन पूरा होने और पार्टी द्वारा रकों को रिलीज करने के बाद समय पर लोकोमोटिव उपलब्ध कराने में विफल रहा जिसके परिणामस्वरूप रकों को लंबे समय तक रोका गया, जिससे वैगनों की अर्जन क्षमता में ₹ 12.60 करोड़ की हानि हुई।

चल स्टॉक के उपयोग में सुधार करने और साइडिंग/टर्मिनलों से मालगाड़ियों की शीघ्र निकासी में ग्राहकों की सहायता करने के लिए, रेल मंत्रालय ने इंजन-ऑन-लोड (ईओएल) योजना शुरू की (मार्च 2013)।

ईओएल का अर्थ इस तरह से और ऐसे समय के भीतर लोडिंग या अनलोडिंग करना होगा जो उसी इंजन द्वारा उस रक की निकासी की अनुमति देगा। खुले रक (बीओएक्सएन आदि) के अनलोडिंग परिचालन के लिए ईओएल साइडिंग में पांच घंटे के अतिरिक्त समय की अनुमति दी गई थी।

उत्तर पश्चिम रेलवे के 2009 के थ्रू दर परिपत्र सं 28 (माल) दिनांक 09 अक्टूबर 2009 के अनुसार, भगेगा स्टेशन द्वारा सेवा प्रदान किए गए मैसर्स बिनानी सीमेंट साइडिंग, (एमबीएसबी) को ईओएल अवधारणा पर क्लिंकर, फ्लाई ऐश, जिप्सम और कोयला (आवक यातायात) और सीमेंट (जावक यातायात) जैसी वस्तुओं के परिचालन के लिए खोला गया था। अगस्त 2019 में<sup>63</sup>, साइडिंग का नाम मैसर्स बिनानी सीमेंट साइडिंग (एमबीएसबी) से बदलकर मैसर्स अल्ट्राटेक नाथवारा सीमेंट लिमिटेड (यूएनसीबी) कर दिया गया था।

<sup>63</sup> 2019 के थ्रू दर परिपत्र-गुड्स (टीआरसी) संख्या 21 पत्र संख्या सी-491/बी/भगेगा/बिनानी दिनांक 14 अगस्त 2019



अगस्त 2021 के दौरान यूएनसीबी साइडिंग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि अगस्त 2019 से जुलाई 2021 के दौरान यूएनसीबी साइडिंग में कोयला और क्लिंकर ट्रैफिक वाले 353 आवक रेक प्राप्त हुए थे। साइडिंग में प्राप्त 353 रेकों में से, 83 प्रतिशत रेक (294 मामले) या तो पार्टी द्वारा निर्धारित पांच घंटे (51 प्रतिशत) के भीतर जारी किए गए थे या दो घंटे (32 प्रतिशत) तक की मामूली विलम्ब के साथ रिलीज किए गए थे। इसने साइडिंग द्वारा अनलोडिंग परिचालन के कुशल संचालन का संकेत दिया।

लेखापरीक्षा ने हालांकि देखा कि ईओएल योजना के प्रावधानों का उल्लंघन करते हुए लोकोमोटिव को साइडिंग में आने वाले रेकों से तुरंत अलग कर दिया गया। इसके अतिरिक्त, पार्टी द्वारा अनलोडिंग परिचालन पूरा करने और अधिकांश मामलों में रेकों को समय पर रिलीज किये जाने के पश्चात् भी रेलवे ने साइडिंग से खाली रेकों को हटाने के लिए लोकोमोटिव उपलब्ध कराने में अत्यधिक समय लिया। अनलोडिंग ऑपरेशन पूरा होने के बाद पार्टी द्वारा रिलीज किए गए 353 रेकों में से 108 रेक (31 प्रतिशत), उत्तर पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा साइडिंग से 20 घंटे से 125 घंटे तक का अधिक समय लेकर भेजे गए थे। इसी तरह 95 रेकों (27 प्रतिशत) को 10 घंटे से 20 घंटे में साइडिंग से हटाया गया। समय पर इंजनों की अनुपलब्धता के कारण साइडिंग से 353 रेकों को नहीं हटाए जाने के कारण वैगन दिवसों का नुकसान 15,132 दिनों का हो गया जिससे ₹ 12.60 करोड़ रुपये की अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।

मामले को मई 2022 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। अपने उत्तर में, रेल मंत्रालय ने कहा कि डेटा विश्लेषण और वर्षों के परिचालन अनुभव के उपयोग के साथ परिसंपत्तियों के इष्टतम उपयोग के उद्देश्य से ट्रेन परिचालन की योजना बनाई गई है। इस प्रकार, ट्रेन परिचालन का उद्देश्य यात्री यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना उपलब्ध परिसंपत्तियों का उपयोग करके अधिकतम उत्पादन प्राप्त करना है। कई बार खराबी के कारण लोको का इंतजार कर रही यात्री ट्रेनों के लिए लोको को लोड से अलग करना पड़ता है। यह भी एक सार्वभौमिक तथ्य है कि ईओएल साइडिंग में लोड के प्लेसमेंट के बाद, लोकोमोटिव (एक महंगी संपत्ति) अगले पांच घंटों के लिए निष्क्रिय रहता है और चालक दल भी लोड के रिलीज होने तक इंतजार करने के लिए बाध्य होता है। लोकोमोटिव और चालक दल, दोनों का

इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए, लोकोमोटिव के इन निष्क्रिय पांच घंटों का उपयोग किसी भी उत्पादक कार्य के लिए किया जाता है जिसके परिणामस्वरूप किसी अन्य गुड्स शेड में खाली रैकों का प्लेसमेंट या लोडेड रैक को हटाना, अन्य साइडिंग में शंटिंग करना और इंटरचेंज पर रैकों को दिया जा सकता है। इसलिए, सक्षम प्राधिकारी द्वारा किसी लोको को लोड से अलग करने का निर्णय हमेशा लोको और चालक दल के इष्टतम उपयोग को ध्यान में रखकर लिया जाता है।

जवाब स्वीकार्य नहीं था, क्योंकि रेल मंत्रालय ने यात्री ट्रेनों के इंजनों की विशिष्ट संख्या नहीं बताई है। इस संबंध में जांच से पता चला कि एफएल-बागा-आरई सेक्शन के 215 किलोमीटर के पूरे खंड में, अगस्त 2019 से जुलाई 2021 की अवधि के दौरान केवल सात यात्री ट्रेन लोको खराब हुए, जबकि अल्ट्राटेक नाथद्वारा सीमेंट लिमिटेड साइडिंग में आने वाले रैक से सभी लोको को अलग कर दिया गया। इसके अलावा, रेल मंत्रालय का उत्तर ईओएल योजना की भावना के विपरीत है क्योंकि ईओएल योजना के तहत संचालित साइडिंग के लिए अनलोडिंग हेतु पांच घंटे का निःशुल्क समय दिया गया है और ईओएल योजना तैयार करते समय लोकोमोटिव के साथ-साथ चालक दल को पांच घंटे के लिए निष्क्रिय करना पहले से ही रेलवे बोर्ड के संज्ञान में था। इसलिए, ईओएल परिचालन के लिए अधिसूचित साइडिंग पर लदे रैकों से लोकोमोटिव को अलग करना ईओएल योजना के प्रावधानों के विरुद्ध थी।

इस प्रकार, ईओएल योजना के माध्यम से चल स्टॉक के उपयोग में सुधार करने में उपरे की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 12.60 करोड़ रुपए की संभावित आय का नुकसान हुआ।

### 2.11 फर्जी रेलवे नियुक्तियों से संबंधित जांच कार्यवाही पूर्ण करने में अत्यधिक विलम्ब: मध्य रेलवे

समूह 'घ' के 22 कर्मचारी फर्जी दस्तावेजों के आधार पर मई 1989 से अप्रैल 1992 के बीच महानगरीय परिवहन परियोजना/रेलवे (एमटीपी/आर) में शामिल हुए। मध्य रेलवे प्रशासन को जांच कार्यवाही पूरी करने में 14 से 20 वर्ष का समय लगा जिसके परिणामस्वरूप इन 22 कर्मचारियों को 29 से 32 वर्षों तक सेवा में बनाए रखा गया और उन्हें ₹ 10.37 करोड़ के नियमित वेतन और भत्ते प्राप्त हुए।

भारतीय रेल प्रशासन और वित्त नियमों के अनुसार नियुक्ति प्राधिकारी को नियुक्त किए जाने वाले व्यक्तियों के चरित्र और पृष्ठभूमि के बारे में स्वयं को संतुष्ट

करना अपेक्षित है। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने सभी जोनल महाप्रबंधकों को (जुलाई 1993)<sup>64</sup> पत्र प्रसारित किया, जिसमें कहा गया है कि जहां भी यह पाया जाता है कि एक सरकारी कर्मचारी जिसने सेवा में प्रारंभिक भर्ती के लिए भर्ती नियमों आदि के संदर्भ में अर्हता प्राप्त नहीं की है या पात्र नहीं है या नियुक्ति प्राप्त करने के लिए झूठी जानकारी प्रस्तुत की है या झूठा प्रमाण पत्र प्रस्तुत किया है, उसे सेवा में नहीं रखा जाना चाहिए। यदि वह स्थायी सरकारी सेवक बन गया है, तो केंद्रीय सिविल सेवा (वर्गीकरण, नियंत्रण और अपील) नियम, 1965 के नियम 14 में निर्धारित जांच की जा सकती है और यदि आरोप साबित हो जाते हैं, तो उसे हटा दिया जाना चाहिए या सेवा से बर्खास्त कर दिया जाना चाहिए। किसी भी परिस्थिति में कोई अन्य जुर्माना नहीं लगाया जाना चाहिए।

निर्माण संगठन/मध्य रेलवे के विद्युत विभाग के कार्मिक अभिलेखों की जांच से पता चला (जुलाई 2020) कि मई 1989 और अप्रैल 1992 के बीच खलासी/मेसन/मोटर वैन ड्राइवर के रूप में 22 कर्मचारी पूर्ववर्ती महानगरीय परिवहन परियोजना/रेलवे (एमटीपी/आर), अब निर्माण संगठन, के कार्यालय में कार्यग्रहण किये थे। यह कार्यग्रहण मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ)/सिग्नल एवं दूरसंचार (एसएंडटी) और सीपीओ/मैकेनिकल द्वारा जारी स्थानांतरण आदेशों के प्रस्तुत करने पर आधारित था, जैसा कि **अनुलग्नक 2.7** में विस्तृत है। हालांकि, इन कर्मचारियों द्वारा उत्पादित स्थानांतरण आदेशों की वास्तविकता की जाँच<sup>65</sup> निर्माण संगठन द्वारा केवल वर्ष 1998, 2001 और 2004 (यानी नौ वर्ष और उससे अधिक समय के बाद) में की गई थी और नकली पाया गया था। इन कर्मचारियों को सितंबर 2001 और अक्टूबर 2004 में चार्जशीट<sup>66</sup> जारी की गई थी।

<sup>64</sup> कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय के कार्यालय ज्ञापन संख्या 11012/7/91-स्था (ए) दिनांक 19 मई 1993 की एक प्रति

<sup>65</sup> एसपीओ/एपीओ/सी/एमटीपी द्वारा दिनांक 29 जून 1998, 25 अगस्त 1999, 17 जुलाई 2001 और 16 अगस्त 2001 के पत्रों के माध्यम से दस्तावेजों की सत्यता का सत्यापन शुरू किया गया था। उत्तर में, कार्मिक विभाग/मध्य रेलवे ने कहा (अगस्त 1998 और सितंबर 2001) कि वे कार्यालय आदेश सीपीओ कार्यालय द्वारा जारी नहीं किए गए थे और वे फर्जी दस्तावेज थे।

<sup>66</sup> 18 कर्मचारियों (10 अप्रैल 2001 को एक कर्मचारी, 10 सितंबर 2001 को 10 कर्मचारी, 19 सितंबर 2001 को छह कर्मचारी, 25 अक्टूबर 2004 को एक कर्मचारी) को चार्जशीट जारी की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि चार्जशीट वर्ष 2001 और 2004 में जारी की गई थी, जांच कार्यवाही केवल दिसंबर 2005 (एक मामले में) और सितंबर/दिसंबर 2010 (21 मामलों) में अर्थात् चार्जशीट जारी होने की तारीख से एक से नौ वर्ष बाद शुरू की गई थी। बाद में, 18 मामलों में, कर्मचारियों को जुलाई/सितंबर/अक्टूबर 2021 में सेवा से हटा दिया गया था और तीन मामलों में, कर्मचारियों को अप्रैल 2018, मई 2019 और अक्टूबर 2019 में उनकी सेवानिवृत्ति की तारीख से सिर्फ चार/पांच दिन पहले सेवा से हटा दिया गया था और एक कर्मचारी मार्च 2019 में सेवानिवृत्त हुआ था। इन 22 रेलवे कर्मचारियों को दिए गए वेतन और भत्ते ₹ 10.37 करोड़ थे।

मध्य रेलवे प्रशासन इन कर्मचारियों द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों की वास्तविकता को समय पर जाँच करने में विफल रहा। बाद में फर्जी दस्तावेजों के बारे में पता चलने के बाद भी, अभूतपूर्व विलम्ब के बाद जांच की कार्यवाही पूरी करके सेवा से हटाए गए। यह रेल मंत्रालय और कार्मिक, लोक शिकायत एवं पेंशन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों का उल्लंघन था। नतीजतन फर्जी दस्तावेजों पर सेवा प्राप्त करने के बावजूद 22 कर्मचारी 29 से 32 वर्ष तक रेल सेवा में रहे।

मामले को अप्रैल 2022 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। उनके जवाब (जुलाई 2022) में, यह कहा गया था कि उस समय प्रचलित प्रक्रिया में तुरंत वास्तविकता जाँच की आवश्यकता नहीं थी और इसलिए विलम्ब हुआ था। इसके अलावा, यह भी कहा गया कि डीएआर मामलों को अंतिम रूप देने में विलम्ब नामित जांच अधिकारियों की सेवानिवृत्ति, पदोन्नति, स्थानांतरण आदि के कारण हुई थी। स्थानांतरण के कारण अनुशासनात्मक प्राधिकारी को भी बदल दिया गया था जिसके परिणामस्वरूप जांच में अंतराल था और निरंतरता बनाए नहीं रखी जा सकी थी। इसके अलावा, दोषी कर्मचारियों को पूछताछ में शामिल होने के लिए कार्यमुक्त नहीं किया जा सका था क्योंकि वे या तो परियोजना स्थलों पर पाली में काम कर रहे थे या जुईनगर और कल्याण में स्टोर चौकीदार और पहरेदार ड्यूटी कर रहे थे।

रेल मंत्रालय का जवाब तर्कसंगत नहीं था। भारतीय रेल लेखा विभाग संहिता के पैरा 1207 के अनुसार, संबंधित कर्मचारियों की नियुक्ति/स्थानांतरण पर रेलवे प्रशासन द्वारा दस्तावेजों की वास्तविकता की तत्काल जाँच किया जाना अपेक्षित था।

तथापि, रेल प्रशासन, संहिता में उल्लिखित ये निर्धारित विस्तृत जांच करने में विफल रहा। सतर्कता और कार्मिक विभाग द्वारा उनकी नियुक्तियों को फर्जी घोषित किए जाने के तुरंत बाद उचित प्रक्रिया का पालन नहीं किया गया। इसके अलावा, अनुशासनात्मक मामलों को अंतिम रूप देने के लिए रेलवे बोर्ड<sup>67</sup> द्वारा निर्धारित आदर्श समय सारणी (पांच से सात महीने) का पालन नामित जांच अधिकारियों/अनुशासनिक प्राधिकारी की सेवानिवृत्ति, पदोन्नति, स्थानांतरण आदि जैसे सामान्य कारणों का हवाला देते हुए नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप, अनुशासनात्मक जांच कार्यवाही को अंतिम रूप देने में अनुचित विलम्ब हुआ और दोषी कर्मचारियों को उनके दस्तावेजों का फर्जी होने का पता लगाने के बाद 14 से 20 वर्ष तक सेवा में बनाए रखा गया।

**सिफारिश:**

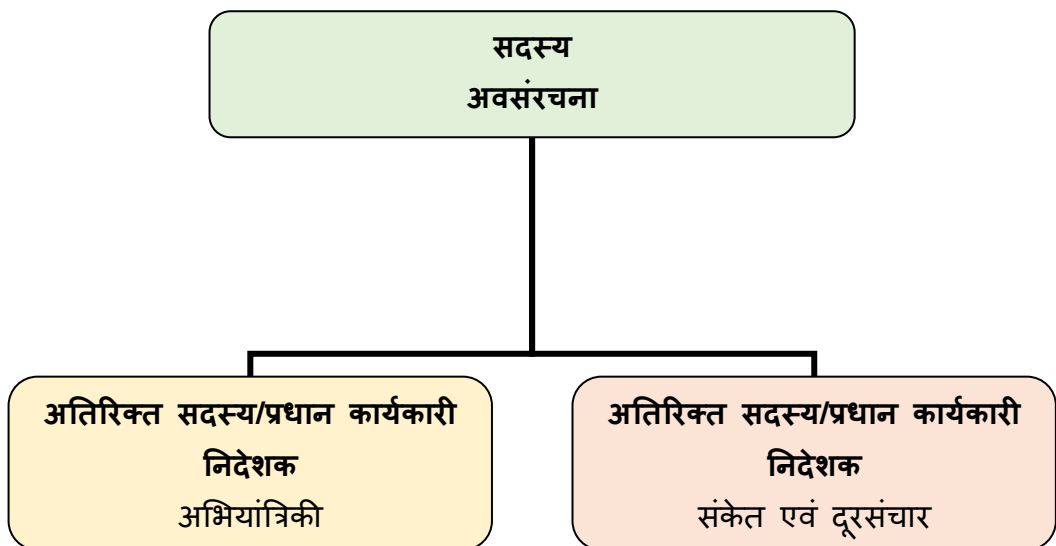
*गलती करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध उचित कार्रवाई की जाए।*

<sup>67</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या ई (डी एंड ए) 90 आरजी 6-18 दिनांक 9 फरवरी 1990

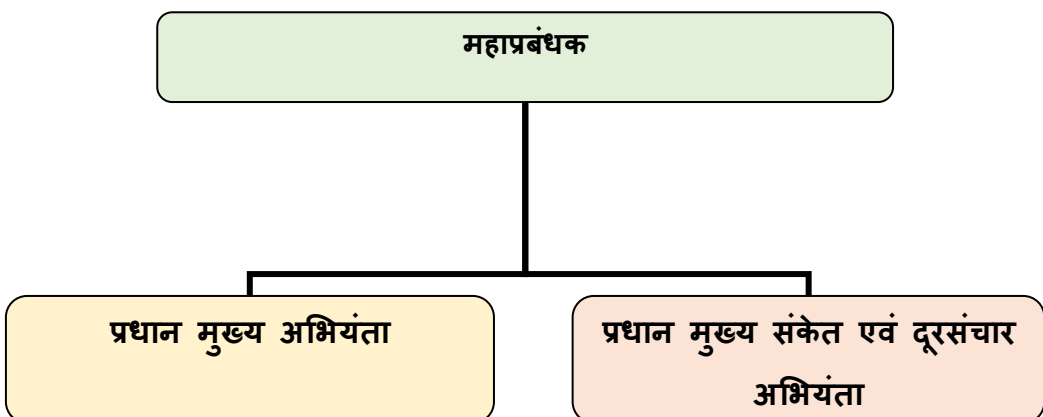
### अध्याय 3 - अवसंरचना

रेलवे बोर्ड में सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल की सभी अचल परिसंपत्तियों जैसे पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों के रखरखाव के लिए जिम्मेदार हैं। इसके अलावा, वह नई परिसंपत्तियों के निर्माण के लिए जिम्मेदार हैं, जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तार तथा विकास कार्य। उन्हें अतिरिक्त सदस्यों और प्रधान कार्यकारी निदेशकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

### रेलवे बोर्ड का स्तर



### जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, जोन की अध्यक्षता करने वाले महाप्रबंधक के साथ, अभियांत्रिकी विभाग की अध्यक्षता प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा किया जाता है।

पटरियों, पुलों, इमारतों, सड़कों आदि के रखरखाव के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा उनकी सहायता की जाती है। प्रत्येक जोनल रेलवे में एक मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) की अध्यक्षता में एक निर्माण संगठन भी होता है जो जोनल रेलवे के प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी होता है। उन्हें विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

रेलवे बोर्ड में, सदस्य (अवसंरचना) भारतीय रेल के संकेत और दूरसंचार विभागों के लिए भी उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड में संकेत और दूरसंचार निदेशालय भारतीय रेल में संकेत और दूरसंचार परिसंपत्तियों की खरीद, रखरखाव से संबंधित सभी मामलों के लिए उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड में सदस्य (अवसंरचना) को अतिरिक्त सदस्य (संकेत) और अतिरिक्त सदस्य (दूरसंचार) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है।

जोनल स्तर पर, मुख्य संकेत एवं दूरसंचार अभियंता (सीएसटीई) संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी हैं।

ट्रेन संचालन में दक्षता और सुरक्षा बढ़ाने के लिए, आधुनिक संकेत बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। संकेत विभाग, संकेत प्रणाली के प्रारम्भ करने और रखरखाव को संभालता है। दूरसंचार विभाग रेलवे में दूरसंचार सेवाओं के लिए उत्तरदायी है।

2020-21 में, भारतीय रेल में अभियांत्रिकी विभाग द्वारा परिसंपत्तियों<sup>68</sup> की मरम्मत और रखरखाव पर कुल व्यय ₹ 20,488.58 करोड़<sup>69</sup> था। भारतीय रेल ने नई परिसंपत्तियों<sup>70</sup> के सृजन पर ₹ 3035.60 करोड़<sup>71</sup> का व्यय भी किया। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा निर्माण संगठन सहित अभियांत्रिकी विभाग के 940 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई।

<sup>68</sup> संयंत्र और उपकरण सहित स्थायी मार्ग और कार्य, पुल, सुरंग, सड़क, स्वच्छता और जल आपूर्ति आदि।

<sup>69</sup> उप शीर्ष 3002-3003 (02) - स्थायी मार्ग और कार्यों की मरम्मत और रखरखाव और उप शीर्ष 3002-3003 (05) - संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव- विनियोग लेखे - 2020-21।

<sup>70</sup> नई लाइन, दोहरीकरण, गेज परिवर्तन, यातायात सुविधा निर्माण कार्य, ट्रैक नवीनीकरण कार्य, पुल कार्य, समपार और यात्री सुविधा कार्य।

<sup>71</sup> उप शीर्ष 5002-5003-परिसंपत्ति-अधिग्रहण, निर्माण और प्रतिस्थापन- विनियोग लेखे-2020-21।

वर्ष 2020-21 के दौरान संकेत एवं दूरसंचार विभाग के संयंत्र और उपकरणों की मरम्मत और रखरखाव पर व्यय ₹ 3,253.53 करोड़<sup>72</sup> था। संकेत एवं दूरसंचार परिसंपत्तियों के सृजन पर ₹ 4.65 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, संकेत एवं दूरसंचार विभाग के 166 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में दस अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ अनुपालन मामलों को उजागर करते हैं जो संविदाकार को परिहार्य भुगतान, रेलवे परियोजनाओं में निधियों का अवरोधन, सृजित परिसंपत्तियों का कम उपयोग, संविदाकारों से देय प्रभारों की वसूली न करने, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से अनियमित व्यय आदि से संबंधित हैं।

### 3.1 भार मुक्त भूमि पर कब्जा सुनिश्चित किए बिना संविदा देने के कारण अपव्यय: पूर्व रेलवे

पूर्व रेलवे प्रशासन ने एप्रोच रेलवे कनेक्टिविटी हेतु भार मुक्त भूमि पर कब्जा सुनिश्चित किए बिना संविदा प्रदान किया, जिसके परिणामस्वरूप 2008 से कार्य पूरा नहीं हुआ और ₹ 130.85 करोड़ की पूंजी अवरुद्ध हुई। सितंबर, 2019 में रेलवे बोर्ड द्वारा कार्य को स्थगित रख दिया गया था।

रेलवे बोर्ड ने निर्देश<sup>73</sup> दिया (अगस्त 1980) कि "कार्यों के लिए संविदा तब तक नहीं दी जानी चाहिए जब तक कि मृदा परीक्षण, स्थल जांच पूरी नहीं हो जाती है, सभी योजनाओं, मानचित्र और अनुमानों को सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित/स्वीकृत नहीं किया जाता है और साइट को संविदाकार को सौंपने में कोई अड़चन नहीं है"। इन अनुदेशों को रेलवे बोर्ड द्वारा जुलाई 1993 में दोहराया गया था, जिसमें यह निर्धारित<sup>74</sup> किया गया था कि "योजनाओं और ड्राइंग, भूमि अधिग्रहण आदि जैसी सभी औपचारिकताओं को अंतिम रूप देने के बाद ही निविदाएं जारी की जानी चाहिए एवं संविदा दी जानी चाहिए"।

<sup>72</sup> उप शीर्ष 3002 और 3003 (5) के लघु शीर्ष 500, 600 और 700- संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव- भारतीय रेल विनियोग लेखे- 2020-21 ।

<sup>73</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या 80/डब्ल्यू 2/3/33 दिनांक 28/29 अगस्त 1980 ।

<sup>74</sup> रेलवे बोर्ड का पत्र संख्या एफ(एक्स) ॥-93/संविदा/1 दिनांक 15 जुलाई 1993 ।



घाट (3 किमी) तक अजीमगंज-जियागंज लाइन के जीर्णोद्धार का कार्य 2001-02 में बजट में शामिल किया गया था। अजीमगंज और जियागंज के बीच भागीरथी नदी पर पुल के निर्माण के लिए पूर्व रेलवे द्वारा किए गए सर्वेक्षण के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2004 में भागीरथी नदी पर पुल सहित अजीमगंज-जियागंज रेल लाइन की बहाली के कार्य को स्वीकृति दी। इस कार्य की निर्धारित लागत ₹ 46.70 करोड़ थी।

पूर्व रेलवे ने प्रस्तावित किया कि क्षेत्र के समग्र विकास और परिचालन लचीलेपन के लिए परियोजना पर विचार किया जा सकता है (दिसंबर 2001)। रेलवे बोर्ड ने इस अनुदेश के साथ कार्य अनुमोदित किया कि रेलवे अंतिम स्थान सर्वेक्षण, विस्तृत प्राक्कलन तैयार करने, अन्य कार्यकलापों आदि सहित कार्य शुरू कर सकता है (अक्टूबर, 2004)। रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 75.55 करोड़ की अनुमानित लागत से कार्य के लिए विस्तृत प्राक्कलन स्वीकृत किया गया था (जून, 2008)। परियोजना को पूरा करने की लक्ष्य तिथि फरवरी 2013 में निर्धारित की गई थी, जिसे बाद में मार्च 2016 तक बढ़ा दिया गया था।

परियोजना के लिए कुल 50.65 एकड़ निजी भूमि की आवश्यकता थी। जिला मजिस्ट्रेट, मुर्शिदाबाद की सहायता से वर्ष 2005-06 से पश्चिम बंगाल के मुर्शिदाबाद जिले में परियोजना कार्य के लिए भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया शुरू की गई थी। दिसम्बर, 2006 से अक्टूबर, 2009 तक 50.65 एकड़ भूमि में से कुल 43.06 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया और उसे रेल प्रशासन को सौंप दिया गया। शेष 7.59 एकड़ भूमि (भागीरथी नदी पर पुल और अजीमगंज स्टेशन के बीच की भूमि) रेलवे प्राधिकारी<sup>75</sup> की प्रतिबद्धता के अनुसार भूमि गवाने वालों को रोजगार देने के लिए स्थानीय लोगों के द्वारा किये गए आंदोलन के फलस्वरूप राज्य प्राधिकारी द्वारा नहीं सौंपी जा सकी।

अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि एप्रोच रेलवे कनेक्टिविटी के लिए भार मुक्त भूमि पर कब्जा सुनिश्चित किए बिना, रेलवे प्रशासन ने कई संविदा दी थी। ऐसी संविदा में से फार्मेशन में भूमि कार्य, ब्लैन्केटिंग कार्य,

<sup>75</sup> रेलवे बोर्ड का परिपत्र सं. 2010 के 99 दिनांक 16 जुलाई 2010 के बाद परिपत्र दिनांक 28 सितंबर 2010

आरसीसी पुलों के निर्माण आदि के लिए एक संविदा मार्च 2016 में प्रदान की गई थी, हालांकि यह कार्य 7.59 एकड़ भूमि (अजीमगंज की तरफ) के विवादित खंड में शामिल था। अतः संविदाकार, स्थल की अनुपलब्धता, भूमि गवाने वाले लोगों द्वारा रेलवे में नौकरी पाने के लिए कार्य रोकने के कारण कानून और व्यवस्था की समस्या के फलस्वरूप कार्य पूरा नहीं कर सका। आखिरकार, संविदा फरवरी 2019 में दोनों तरफ किसी भी देयता के बिना समयपूर्व समाप्त कर दिया गया था। इस कार्य के अधूरेपन के कारण पूरी परियोजना अनुपयोगी हो गई क्योंकि रेलवे बोर्ड ने (सितंबर 2019) "भागीरथी नदी पर रेलवे पुल सहित अजीमगंज-मुर्शिदाबाद (जियागंज)" परियोजना को स्थगित रखने और इसके लिए और अधिक खर्च नहीं करने का निर्देश दिया।



भागीरथी नदी पर रेलवे पुल का छोर (अजीमगंज की तरफ)

नवंबर 2019 में, रेलवे बोर्ड ने भूमि गवाने वाले प्रभावित लोगों को रेलवे में नौकरियों की पेशकश करने के लिए अपनी पिछली नीति को वापस ले लिया और रेलवे प्रशासन ने तदनुसार (फरवरी 2020) राज्य प्राधिकारी को सूचित किया।

इस प्रकार, पूर्व रेलवे प्रशासन भूमि गवाने वाले लोगों को नौकरियां देने वाले मामले को समय पर अंतिम रूप देने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप भूमि गवाने वाले लोगों द्वारा कार्य रोक दिया गया और अंततः रेलवे प्रबंधन को परियोजना को स्थगित रखने के लिए मजबूर होना पड़ा (सितंबर 2019)।

मामले को रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था (फरवरी 2022)। अपने उत्तर में, रेलवे प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2022) कि फरवरी 2018 में भूमि गवाने वाले लोगों द्वारा जबरन कार्य रोक दिया गया था और विवादित भूमि के 466 मीटर

(7.585 एकड़) के खंड पर अभी तक कार्य शुरू नहीं किया जा सका है। इसमें यह भी कहा गया कि पश्चिम बंगाल सरकार का रुख यह है कि भूमि गवांने वाले लोगों के रोजगार के संबंध में रेलवे की प्रतिबद्धता को पूरा किए बिना मामला आगे नहीं बढ़ सकता है।

विस्तृत प्राक्कलन की स्वीकृति की तिथि से 13 वर्षों से अधिक समय तक परियोजना पूरी न होने के कारण परियोजना का इच्छित उद्देश्य अभी तक पूरा नहीं हो सका था। इससे ₹ 130.85 करोड़ का किया गया व्यय बेकार हो गया है।

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

**सिफारिश:**

**रेल मंत्रालय को समयबद्ध तरीके से मामले को हल नहीं करने के लिए दायित्व तय करना चाहिए।**

### 3.2 एक अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति: पटियाला रेलइंजन कारखाना

पटियाला रेलइंजन कारखाना (पीएलडब्ल्यू) प्रशासन की ओर से रेलवे बोर्ड के जून 2014 के निर्देशों के अनुसार एक अतिरिक्त सीएनसी मशीन की आवश्यकता की समीक्षा करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 22.87 करोड़ की विवेकहीन अधिप्राप्ति हुई। सीएनसी मशीन को केवल जनवरी 2020 में चालू किया जा सका था और बाद में नवंबर 2020 में बिना किसी प्रतिस्थापन के आधार पर वापसी के लिए अस्वीकार कर दिया गया था।

रेलवे बोर्ड अपनी उत्पादन योजना के अनुसार भारतीय रेल की विभिन्न उत्पादन इकाईयों को विभिन्न प्रकार के रेलइंजन के निर्माण और पुनर्निर्माण के लिए कार्य सौंपता है। पटियाला रेलइंजन कारखाना (पीएलडब्ल्यू<sup>76</sup>) को जोनल रेलवे और गैर-रेलवे ग्राहकों (एनआरसी) के लिए डीजल रेलइंजन (एएलसीओ) के निर्माण/पुनर्निर्माण का कार्य सौंपा गया था।

<sup>76</sup>पहले डीजल लोको आधुनिकीकरण कार्य (डीएमडब्ल्यू), पटियाला के रूप में जाना जाता था

(i) लोकोमोटिव के पुनर्निर्माण (72 से बढ़ाकर 108 प्रति वर्ष) और (ii) नए एएलसीओ प्रकार के डीजल रेलइंजन (100 प्रति वर्ष) के निर्माण के उत्पादन लक्ष्यों को पूर्ण करने के लिए, पीएलडब्ल्यू ने कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू) को एक अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति के लिए मांगपत्र प्रस्तुत किया (जुलाई 2011)। तत्पश्चात्, सीओएफएमओडब्ल्यू ने अतिरिक्त सीएनसी मशीन की अधिप्राप्ति के लिए निविदा प्रक्रिया आरंभ की (जून 2012)।

इसी बीच, रेलवे बोर्ड ने पीएलडब्ल्यू को सूचित किया (जून 2014) कि भारतीय रेल के लिए नए मेनलाइन एएलसीओ रेलइंजन की कोई आवश्यकता नहीं है और पीएलडब्ल्यू को 2015-16 से मेनलाइन एएलसीओ रेलइंजन का उत्पादन बंद करने की सलाह दी। रेल मंत्रालय के इन निर्देशों के आधार पर, पीएलडब्ल्यू को अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति के लिए अपने चालू प्रस्ताव की समीक्षा करने की आवश्यकता थी। तथापि, पीएलडब्ल्यू ने नीति के परिवर्तन का संज्ञान नहीं लिया और इस मशीन की आवश्यकता की समीक्षा करने के लिए कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की। सीओएफएमओडब्ल्यू ने सीएनसी मशीन की अधिप्राप्ति के लिए मैसर्स जॉरिस्ती टीएस कमर्शियल, एसएल स्पेन के साथ ₹23.61 करोड़<sup>77</sup> की लागत पर संविदा को अंतिम रूप दिया (दिसंबर 2014)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि पीएलडब्ल्यू को सीएनसी मशीन की सुपुर्दगी नवंबर 2016 में की गई थी। मशीन की संस्थापना, कमीशन करने और प्रूव आउट परीक्षण के लिए 150 दिनों की समय सीमा के बदले, मशीन को जून 2017 में संस्थापित किया गया था और अंततः जनवरी 2020 में कमीशन किया गया था। फर्म द्वारा मशीन की सुपुर्दगी के बाद से इसे कमीशन करने में ढाई वर्ष का समय लिया गया था। मशीन में विभिन्न कमियों के साथ का कमीशन करने का प्रमाणपत्र जनवरी 2020 में जारी किया गया था और प्रूव आउट परीक्षण प्रमाण पत्र (पीटीसी) अभी तक जारी किया जाना शेष है (अप्रैल 2022 तक)। पीएलडब्ल्यू

<sup>77</sup> एफओबी मूल्य- यूरो 2,992,825.45 (₹ 22.91 करोड़) और स्वदेशी मदों के लिए सीआईपी गंतव्य मूल्य- ₹ 70.70 लाख

द्वारा सीएनसी मशीन की खरीद के लिए कुल ₹ 25.43 करोड़<sup>78</sup> (अप्रैल 2022 तक) का व्यय किया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मशीन को कमीशन होने के छः महीने के भीतर, इसे जून 2020 में पीएलडब्ल्यू द्वारा स्पेयर कर दिया गया था और इसे किसी अन्य रेलवे इकाईयों को हस्तांतरित करने के लिए सीओएफएमओडब्ल्यू को अनुरोध किया गया था। उद्धृत कारणों में यह शामिल था कि डीजल रेलइंजन की घटती आवश्यकता के कारण पीएलडब्ल्यू में इंजन ब्लॉकों के उत्पादन की प्रवृत्ति में गिरावट आ रही है और इस मांग को वहां पहले से उपलब्ध पुरानी मशीन द्वारा पूरा किया जा सकता है। मशीन को अभी अन्य रेलवे इकाईयों (अप्रैल 2022 तक) को हस्तांतरित किया जाना शेष है। इसके अलावा, मशीन को पीएलडब्ल्यू प्रशासन द्वारा 'कोई प्रतिस्थापन की आवश्यकता नहीं' टिप्पणी के साथ अस्वीकृति के कारणों का हवाला देते हुए कि पीएलडब्ल्यू में मशीन का कोई उपयोग नहीं है क्योंकि यह निविदा की स्वीकृति (एटी) के अनुसार उद्देश्य को पूरा करने में विफल रही है, अस्वीकार कर दिया गया था (नवंबर 2020)। फर्म द्वारा प्रस्तुत ₹ 2.56 करोड़ की राशि के निष्पादन बैंक गारंटी को सीओएफएमओडब्ल्यू द्वारा भुनाया गया था।

मामले को मई 2022 में रेल मंत्रालय के समक्ष उठाया गया। उत्तर में, उन्होंने कहा (जून 2021) कि नए रेलइंजन के निर्माण के लिए नए इंजन ब्लॉकों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए एक अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति के लिए प्रारंभिक औचित्य 2011 में बनाए गए थे, तथापि, रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार 2015-16 से नए रेलइंजन का निर्माण बंद कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त, पीएलडब्ल्यू द्वारा 2014 में मशीन की अधिप्राप्ति जारी रखने का निर्णय जोनल रेलवे की रखरखाव आवश्यकताओं के लिए इंजन ब्लॉकों की बढ़ती आवश्यकता पर आधारित था, क्योंकि भारतीय रेल

<sup>78</sup> जिसमें मशीन की लागत का 80 प्रतिशत (₹ 17.87 करोड़ के बराबर यूरो 2394260.36) और सीमा शुल्क मंजूरी, माल ढुलाई, निरीक्षण शुल्क, स्वदेशी मर्दों की लागत आदि के कारण ₹7.56 करोड़ के अन्य अनुषंगी प्रभार शामिल हैं।

उस समय 3000 से अधिक एएलसीओ डीजल रेलइंजन के बेड़े का संचालन कर रहा था।

रेल मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं था। चूंकि अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति की योजना नए एएलसीओ प्रकार के डीजल रेलइंजन के निर्माण के लिए बनाई गई थी, पीएलडब्ल्यू प्रशासन को 2015-16 से मेनलाइन एएलसीओ रेलइंजन के उत्पादन को रोकने के लिए जून 2014 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के बाद 2014 में अपनी अधिप्राप्ति योजना की समीक्षा करनी थी। इसके अतिरिक्त, पुराने रेलइंजन के रखरखाव के मामले में, पीएलडब्ल्यू में पहले से ही एक इंजन ब्लॉक विनिर्माण मशीन उपलब्ध थी, जो पुराने लोकोमोटिव के पुनर्सुधार में सक्षम थी। आगे, मशीन को जून 2017 में स्थापित करने के बाद भी, जनवरी 2020 में इसे कमीशन करने के लिए दो साल से अधिक समय लगाया गया। उपरोक्त मशीन में बार बार कमी निकल रही थी, इस प्रकार मशीन की अधिप्राप्ति का इच्छित लाभ प्राप्त नहीं किया गया था।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के जून 2014 के निर्देशों के आलोक में पीएलडब्ल्यू द्वारा अतिरिक्त सीएनसी क्षैतिज बोरिंग और मिलिंग मशीन की आवश्यकता की समीक्षा न करने के परिणामस्वरूप सीएनसी मशीन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति हुई। इसके परिणामस्वरूप ₹ 22.87 करोड़<sup>79</sup> (अप्रैल 2022 तक) का निष्फल व्यय हुआ।

#### **सिफारिश:**

***नीति में बदलाव के आलोक में सीएनसी मशीन की खरीद की समीक्षा करने में विफलता के लिए रेल मंत्रालय को उत्तरदायित्व तय करना चाहिए।***

<sup>79</sup> किए गए मूल व्यय- ₹ 25.43 में से भुनाई गई निष्पादन बैंक गारंटी- ₹ 2.56 करोड़ घटाकर = ₹ 22.87 करोड़

### 3.3 परेल कार्यशाला में मध्य-जीवन पुनर्वास सुविधाओं के सृजन पर निष्फल व्यय: मध्य रेलवे

कार्य के लिए स्पष्ट कार्यस्थल/निधियों की उपलब्धता जैसी पूर्व-अपेक्षाओं को पूरा करने में मध्य रेलवे प्रशासन की विफलता के कारण मध्य-जीवन पुनर्वास (एमएलआर) परियोजना के सिविल कार्य संविदा को समयपूर्व बंद कर दिया गया। इसके अतिरिक्त, मरे प्रशासन ने एमएलआर परियोजना पर ₹ 22.07 करोड़ के व्यय के बावजूद परेल कार्यशाला को बंद करके यात्री टर्मिनल सुविधा विकसित करने का अविवेकपूर्ण निर्णय लिया।

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को अनुदेश (अगस्त 1980 और फरवरी 1985) जारी किए कि निविदाएं आमंत्रित करने से पहले यह सुनिश्चित किया जाए कि रेलवे, संविदाकार को कार्य स्थल और आपूर्ति योजना आदि सौंपने की स्थिति में है।

मध्य-जीवन पुनर्वास (एमएलआर)<sup>80</sup> कोचों के अंदरूनी हिस्सों के कायाकल्प सहित अवशिष्ट सेवा काल की गुणवत्ता और विश्वसनीयता में सुधार के लिए एक आवश्यक मुख्यधारा की गतिविधि है।

प्रतिमाह 25 ब्रॉड गेज डिब्बों की एमएलआर सुविधाओं को परेल कार्यशाला/मध्य रेलवे में स्थापित करने का कार्य 2007-08 में ₹ 30.24 करोड़ की अनुमानित लागत पर स्वीकृत<sup>81</sup> किया गया था। परियोजना का विस्तृत प्राक्कलन जुलाई 2009 में ₹ 27.37 करोड़ की लागत पर स्वीकृत किया गया था।

एमएलआर परियोजना के सिविल कार्य के लिए फरवरी 2010 में मैसर्स यूनिटी कंस्ट्रक्शन/मुंबई को 18 महीने की पूर्णता अवधि के साथ ₹ 6.89 करोड़ की लागत पर संविदा दी गई थी। रेलवे के कारण निधियों की अनुपलब्धता, स्थल उपलब्ध न कराए जाने, इस्पात यार्ड शेड के स्थान में परिवर्तन आदि कारणों से कार्य पूरा नहीं किया जा सका। ₹ 4.58 करोड़ के व्यय के बाद मार्च 2014<sup>82</sup> में संविदा को

<sup>80</sup> एमएलआर 12 से 15 साल की उम्र में देय हो जाता है और कोच के जीवनकाल में एक बार किया जाता है

<sup>81</sup> रेल मंत्रालय ने अक्टूबर 2005 में परियोजना के लिए प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान की।

<sup>82</sup> कार्य के समयपूर्व बंद होने के समय कार्य की भौतिक प्रगति 60 प्रतिशत थी।

समयपूर्व बंद कर दिया गया था। बचे हुए सिविल कार्य को ₹ 5.94 करोड़ की लागत पर 12 महीने की अवधि में पूर्ण करने हेतु, मैसर्स पृथ्वी कंस्ट्रक्शन/मुंबई को एक और संविदा दी गयी (जनवरी 2015)। हालांकि, संविदाकार ट्रक अनलोडिंग और ग्रिट ब्लास्टिंग शेड और स्थल परिवर्तन के लिए स्पष्ट स्थल की अनुपलब्धता, विद्युत कार्यालय के गैर-स्थानांतरण, स्थल को न सौंपने आदि के कारणों से कार्य पूरा नहीं कर सका। मध्य रेलवे प्रशासन ने मार्च 2018 तक कार्य पूरा करने के लिए संविदाकार को रेलवे के खाते के अंतर्गत विस्तार प्रदान किया।

इस बीच, प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई)/मध्य रेलवे ने (02 फरवरी 2018) उप मुख्य अभियंता/निर्माण/दादर को संविदा के साथ-साथ पूरी एमएलआर परियोजना को समयपूर्व बंद करने का निर्देश दिया क्योंकि रेल मंत्रालय ने परेल कारखाना को बंद करके यात्री टर्मिनल सुविधा विकसित करने का फैसला (अक्टूबर 2017) किया था। इस प्रकार, संविदाकार को ₹ 3.74 करोड़ का भुगतान करने के बाद इस संविदा को भी समयपूर्व (फरवरी 2018)<sup>83</sup> बंद कर दिया गया था। इसके बाद, एमएलआर परियोजना को वार्षिक कार्य कार्यक्रम (2018-19) से हटा दिया गया था।

मुख्य कार्यशाला प्रबंधक (सीडब्ल्यूएम)/परेल कार्यशाला ने कहा (28 फरवरी 2018) कि चूंकि परेल कार्यशाला में विभिन्न गतिविधियां<sup>84</sup> संचालित की जाती हैं, इसलिए यात्री सुविधाओं के प्रावधान के लिए कार्यशाला को बंद करना केवल तभी संभव होगा जब इन गतिविधियों के लिए बुनियादी ढांचा अन्य कार्यशाला/कार्य केंद्रों में स्थापित किया जाएगा। इसलिए, वांछित/लक्षित आउटटर्न के लिए सुविधाओं के न्यूनतम अपेक्षित स्तर को जारी रखने की आवश्यकता है। सीडब्ल्यूएम/परेल कार्यशाला ने कोच धारण क्षमता और कोचों की सुगम आवाजाही को बढ़ाने के लिए आवश्यक स्थायी-मार्ग<sup>85</sup> कार्यों की कनेक्टिविटी/विस्तार प्रदान करने के लिए मुख्य

<sup>83</sup> कार्य के समयपूर्व बंद होने के समय कार्य की भौतिक प्रगति 63 प्रतिशत थी।

<sup>84</sup> जैसे बीजी डीजल लोको निर्माण और आवधिक ओवरहालिंग (पीओएच), एनजी डीजल लोको निर्माण और पीओएच, 140 टन बीडी क्रेन-एमएलआर और पीओएच, बीजी कोच-एमएलआर, आईसीएफ कोच बोगियों के मध्यवर्ती ओवरहालिंग (आईओएच) आदि।

<sup>85</sup> अंतिम शॉप की लाइन नंबर 2 के साथ लाइन नंबर 1 की कनेक्टिविटी और जंग मरम्मत की शॉप के कवर क्षेत्र के तहत लाइन नंबर 3 और 4 का विस्तार।



प्रशासनिक अधिकारी/निर्माण से भी अनुरोध किया। इस प्रकार, मध्य रेलवे प्रशासन ने मार्च 2020 तक इस परियोजना पर ₹ 22.07 करोड़ (मैकेनिकल वर्क्स - ₹ 9.87 करोड़, सिविल वर्क्स - ₹ 11.28 करोड़, इलेक्ट्रिकल वर्क्स - ₹ 0.92 करोड़) का व्यय किया। रेल मंत्रालय को 24 फरवरी 2020 को भेजी गई परेल कारखाना में यात्री टर्मिनल सुविधा के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) अनुमोदन के लिए लंबित थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिए गए संविदा (फरवरी 2010 और जनवरी 2015) लक्ष्य तिथियों पर पूरे नहीं किए जा सके और बाद में ₹ 8.32<sup>86</sup> करोड़ के व्यय के बाद समयपूर्व बंद कर दिए गए।

इसके अतिरिक्त, परेल कार्यशाला में वर्ष 2010-11 से उपलब्ध मौजूदा पीओएच सुविधा से एमएलआर गतिविधियाँ की जा रही थी। 2017-18 और 2018-19 के दौरान, क्रमशः 156 और 150 कोच (25 कोचों के लक्ष्य की तुलना में प्रति माह 13 कोच) निकाले गए। चूंकि एमएलआर परियोजना का कार्य पूरा नहीं हुआ था और बाद में इसे छोड़ दिया गया था, इसलिए प्रति माह 25 कोचों के एमएलआर का लक्ष्य प्राप्त नहीं किया जा सका।

इस प्रकार, निविदाओं को आमंत्रित करने से पहले स्पष्ट कार्य स्थल उपलब्ध कराने के रेल मंत्रालय के निर्देशों का पालन न करने से एमएलआर के निर्माण पर किया गया ₹ 22.07 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया। इसके अतिरिक्त, एमएलआर पर ₹ 22.07 करोड़ के व्यय के बावजूद परेल कार्यशाला को बंद करके यात्री टर्मिनल के निर्माण के लिए महाप्रबंधक/मध्य रेलवे के प्रस्ताव ने खराब योजना और अविवेकता का संकेत दिया।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। उत्तर में (जुलाई 2022), उन्होंने कहा कि विषयगत कार्य ब्राउनफील्ड परियोजना थी और ऐसी परियोजनाओं के निष्पादन के दौरान उत्पन्न होने वाले सभी मामलों को उचित स्तर पर निपटाया गया था। रेलगाड़ियों को चलाने के लिए डिब्बों की आवश्यकता के कारण, चल स्टॉक का अनुरक्षण भी परियोजना कार्य निष्पादन के

<sup>86</sup> ₹ 4.58 करोड़ और ₹ 3.74 करोड़।

साथ-साथ किया जा रहा था।

विषयगत कार्य पूरी तरह से प्रभावित नहीं हुआ था और कार्य जारी रखने के लिए कुछ वैकल्पिक स्थल उपलब्ध कराए गए थे। निधियों की उपलब्धता परेल कार्यशाला अथवा निर्माण संगठन के नियंत्रणाधीन नहीं थी क्योंकि यह विभिन्न स्वीकृत कार्यों की प्राथमिकता और उनके पूरा होने की अवस्था, सरकारी नीतियां, रेलवे आय, भारत सरकार के लिए बजटीय सहायता, देश में आर्थिक स्थिति आदि जैसे कई कारकों पर निर्भर करता है।

रेलवे बोर्ड के परेल कार्यशाला को बंद करके यात्री टर्मिनल सुविधा विकसित करने के निर्णय (अक्टूबर 2017) को ध्यान में रखते हुए और किसी भी निरर्थक व्यय से बचने के लिए, चल रहे सिविल कार्य को बंद करने का निर्णय लिया गया था। यात्री टर्मिनल सुविधा में लंबे समय से कोई वास्तविक प्रगति नहीं हुई थी और इस बीच किसी उपयुक्त विकल्प की कमी को देखते हुए मौजूदा बाधाओं के साथ परेल कार्यशाला में चल स्टॉक के रखरखाव का कार्य प्रगति पर था। यह भी ध्यान दिया जा सकता है कि यात्री टर्मिनल सुविधा की परियोजना और परेल कार्यशाला को बंद करने की घोषणा के बाद से परेल कार्यशाला में बुनियादी ढांचे के निर्माण या रखरखाव पर कोई बड़ा खर्च नहीं हुआ है। इस प्रकार, चल स्टॉक का सारा रखरखाव केवल पहले सृजित परिसंपत्तियों और सुविधाओं का उपयोग करके किया जा रहा है।

यह भी कहा गया कि अतिरिक्त सुविधाओं के सृजन ने अपने उद्देश्य को बहुत अच्छी तरह से पूरा किया और प्रति माह 25 डिब्बों का एमएलआर करने के लिए पूरी परियोजना के लिए खर्च की गई कुल राशि निष्फल नहीं थी, क्योंकि परेल कार्यशाला लगातार बढ़ते हुए उत्पादन के साथ विभिन्न प्रकार के चल स्टॉक का रखरखाव करती रही। यदि परेल कार्यशाला में रखरखाव नहीं किया गया होता, तो डिब्बों को मध्य रेलवे के बाहर अन्य कार्यशालाओं में भेजा जाता और इससे डिब्बों के लंबी दूरी के परिवहन में अतिरिक्त व्यय होता और बाद में ट्रेन संचालन के लिए डिब्बों की अनुपलब्धता के कारण राजस्व की हानि होती।

इस प्रकार, किए गए व्यय का उपयोग पूर्ण रूप से किया गया था और चल स्टॉक का आउट टर्न भी बढ़ गया था और प्रति माह लगभग 27 कोचों (सभी प्रकार के कोच सम्मिलित) के स्तर तक पहुंच गया था, जिसमें विभिन्न प्रकार की बोगियों

का रखरखाव भी किया जा रहा था।

रेल मंत्रालय का उत्तर तर्कसंगत नहीं था। जिन सिविल कार्यों को 18 महीनों में पूरा किया जाना था, वे संविदाएं देने से पहले पूर्व-अपेक्षाओं अर्थात् निधियों की अनुपलब्धता, स्थल उपलब्ध न कराने, स्टील यार्ड शेड के स्थान में परिवर्तन आदि की पूर्ति न होने के कारण शुरू होने के आठ वर्षों के बाद भी पूरे नहीं हुए थे। इसके अतिरिक्त, परेल कार्यशाला में पहले से उपलब्ध मौजूदा पीओएच सुविधा की सहायता से एमएलआर गतिविधियां पहले से ही 2010-11 से की जा रही थीं और 2018-19 तक कोचों का एमएलआर लगातार किया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, परेल कार्यशाला पहले से ही प्रति माह कोचों की आउटटर्न प्रदान कर रही थी जिसमें कोचों के आईओए और पीओएच आदि शामिल थे। अतिरिक्त सुविधाओं के सृजन से कोई उद्देश्य पूरा नहीं हुआ है क्योंकि एमएलआर परियोजना को बीच में ही छोड़ दिया गया था और प्रति माह 25 बीजी डिब्बों के एमएलआर का लक्ष्य कभी हासिल नहीं किया गया था।

इस प्रकार, प्रति माह 25 डिब्बों के लक्षित आउटटर्न के लिए एमएलआर सुविधाओं के निर्माण पर किया गया व्यय (22.07 करोड़ रुपये)<sup>87</sup> परियोजना के परित्याग के कारण निष्फल था, क्योंकि रेल मंत्रालय ने वहां यात्री टर्मिनल सुविधा के प्रावधान के लिए परेल कार्यशाला को बंद करने का निर्णय लिया है। एमएलआर परियोजना के तहत किए गए सिविल कार्य को ध्वस्त करना होगा और एमएलआर कार्य के लिए बनाई गई अन्य परिसंपत्तियों जैसे मशीनरी एवं संयंत्र, फर्नीचर, कार्यालय उपकरण आदि को अन्य इकाइयों में स्थानांतरित करना होगा या स्क्रेप करना होगा।

<sup>87</sup> मैकेनिकल वर्क्स- ₹ 9.87 करोड़, सिविल वर्क्स- ₹ 11.28 करोड़, इलेक्ट्रिकल वर्क्स- ₹ 0.92 करोड़

### 3.4 संपर्क मार्गों का काम पूरा नहीं होने से पूंजी का अवरोधन: मध्य रेलवे

मध्य रेलवे प्रशासन ने संपर्क सड़कों को पूरा करने के लिए महाराष्ट्र राज्य सरकार से अपेक्षित वचन-पत्र प्राप्त किए बिना ₹ 18.75 करोड़ की लागत से दो रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) का निर्माण किया। इसके परिणामस्वरूप चार वर्षों से अधिक समय तक पूंजी अवरुद्ध हो गई और लेवल क्रॉसिंग को हटाया नहीं गया।

लेवल क्रॉसिंग (एलसी) को हटाने के मुख्य उद्देश्य से रोड ओवर ब्रिजों (आरओबीएस)/रोड अंडर ब्रिजों (आरयूबीएस) का निर्माण किया जाता है, जिससे रेलवे परिचालन की क्षमता में सुधार होता है और सड़क मार्ग से यात्रा करने वाले लोगों की सुरक्षा सुनिश्चित की जाती है।

आरओबी/आरयूबी के कार्यों की धीमी प्रगति पर विचार कर रही रेलवे<sup>88</sup> संबंधी स्थायी समिति द्वारा सिफारिश की गई थी कि रेलवे को निष्पादन के लिए केवल उन्हीं आरओबी/आरयूबी को लेना चाहिए जहां राज्य सरकार द्वारा निधियों का आवश्यक प्रावधान सुनिश्चित किया जाता हो। तदनुसार, मई 2008 में रेल मंत्रालय ने अनुदेश जारी किए कि राज्य सरकार से एक वचन-पत्र प्राप्त किया जाना चाहिए कि वह संपर्क सड़कों के लिए भूमि का अधिग्रहण करने के लिए अग्रिम कार्रवाई शुरू करे, अपने कार्य योजना में कार्य को प्राथमिकता प्रदान करे और रेलवे द्वारा उचित ब्रिज के पूरा होने के साथ-साथ कमोबेश संपर्क सड़कों पर भी कार्य आरम्भ/पूरा करे।

मध्य रेलवे प्रशासन ने महाराष्ट्र सरकार के लोक निर्माण विभाग (पीडब्ल्यूडी) के साथ लागत-साझाकरण के आधार पर दो आरओबी का निर्माण कार्य शुरू किया, जिसकी चर्चा नीचे की गई है:

- क. “इगतपुरी-भुसावल खंड पर किमी 398/17-19 पर एलसी संख्या 144 के एवज में आरओबी” का निर्माण 2012-13 में रेलवे और महाराष्ट्र सरकार के बीच लागत-साझाकरण के आधार पर ₹ 19.11 करोड़ की लागत से स्वीकृत किया गया था (रेलवे का हिस्सा- ₹9.55 करोड़ और राज्य

<sup>88</sup> अनुदान की मांग पर रेलवे की स्थायी समिति की 36वीं रिपोर्ट (2008-09)

सरकार का हिस्सा- ₹ 9.55 करोड़)। रेलवे द्वारा ब्रिज प्रोपर के निर्माण का कार्य फरवरी 2014 में आरम्भ किया गया था और मार्च 2017 में समाप्त हुआ था। रेलवे द्वारा ₹ 10.19 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। हालांकि पीडब्ल्यूडी ने आरओबी के संपर्क सड़कों के भाग का कार्य पूरा नहीं किया। संपर्क सड़कों का कार्य पूरा न होने के कारण आरओबी को उपयोग नहीं किया जा सका और एलसी बंद नहीं हो सका।

ख. “इगतपुरी-भुसावल खंड के पिंपलगांव-निफड रोड पर किमी 218/8-9 पर एलसी संख्या 99/ए के एवज में आरओबी” का निर्माण 1996-97 में रेलवे और महाराष्ट्र सरकार के बीच लागत-साझाकरण के आधार पर ₹ 1.28 करोड़ की लागत से स्वीकृत किया गया था (रेलवे का हिस्सा- ₹ 0.74 करोड़ और राज्य सरकार का हिस्सा- ₹ 0.54 करोड़)। जून 2009 के विस्तृत प्राक्कलन में, कार्य की कुल लागत को संशोधित करके ₹ 12.90 करोड़ (रेलवे का हिस्सा- ₹ 6.45 करोड़ और राज्य सरकार का हिस्सा- ₹ 6.45 करोड़) कर दिया गया था। रेलवे द्वारा ब्रिज प्रोपर के निर्माण का कार्य अगस्त 2014 में शुरू किया गया था और मई 2017 में पूरा हुआ था। रेलवे द्वारा ₹ 8.56 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया था। हालांकि, पीडब्ल्यूडी ने आरओबी के संपर्क सड़कों के भाग का कार्य पूरा नहीं किया। संपर्क सड़कों का कार्य पूरा न होने के कारण आरओबी को उपयोग नहीं किया जा सका और एलसी बंद नहीं हो सका।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मई 2008 के रेल मंत्रालय के निदेशों के बावजूद, मध्य रेलवे प्रशासन ने दोनों आरओबी के मामले में राज्य सरकार से अपेक्षित वचन-पत्र<sup>89</sup> प्राप्त नहीं किए। उन्होंने पीडब्ल्यूडी द्वारा अनुरूप प्रगति सुनिश्चित किए बिना आरओबी के कार्य को निष्पादित किया। परिणामस्वरूप, रेलवे के भाग के ब्रिज का कार्य समुचित रूप से पूरा होने के चार वर्ष बीत जाने के बाद भी आरओबी चालू नहीं किए जा सके।

<sup>89</sup> संपर्क सड़क के लिए भूमि अधिग्रहण के लिए अग्रिम कार्रवाई शुरू करना, उनके कार्य योजना में कार्य को प्राथमिकता देना और रेलवे द्वारा ब्रिज प्रोपर के पूरा होने के साथ-साथ कमोबेश संपर्क सड़क पर कार्य शुरू करना/पूरा करना।

उपर्युक्त दो आरओबी पर रेल प्रशासन द्वारा किए गए ₹ 18.75 करोड़<sup>90</sup> के पूंजीगत व्यय को लोक निर्माण विभाग द्वारा आरओबी के संपर्क सड़कों के भाग को पूरा न किए जाने के कारण अवरुद्ध रखा गया। दोनों आरओबी के निर्माण का कार्य, कार्य आरम्भ होने की तिथि से 18 महीने की अवधि के भीतर समाप्त किया जाना था। तथापि, दोनों ही मामलों में कार्य आरम्भ होने के सात वर्ष बाद भी समाप्त नहीं किया जा सका और एलसी बंद नहीं किए जा सके।

इसके अलावा, आरओबी के चालू न होने और एलसी के बंद न होने के कारण, मरे ने अप्रैल 2017 से दिसंबर 2021 की अवधि के लिए इन एलसी के रखरखाव पर किये गए खर्च के अलावा दोनो एलसी की देखरेख करने वाले गेटमैन के वेतन और भत्तों पर ₹ 1.04 करोड़ का परिहार्य व्यय किया। रेल प्रशासन एलसी के बंद होने तक उनके प्रबंधन और रखरखाव पर खर्च करना जारी रखेगा। इस प्रकार परिचालनात्मक क्षमता में सुधार करने और सड़क मार्ग से यात्रा करने वाले लोगों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्यों को प्राप्त नहीं किया जा सका।

इस मामले को अप्रैल 2021 में मध्य रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। उत्तर में, उन्होंने कहा (सितंबर 2021) कि पहले वाले मामले में, पीडब्ल्यूडी ने कार्य आरम्भ कर दिया था और 50 प्रतिशत कार्य समाप्त हो गया था। एक तरफ (नेरी की ओर) का कार्य समाप्त हो गया है और दूसरी तरफ (म्हसावद की ओर) का कार्य भूमि विवाद के कारण रुका हुआ है और मामला माननीय उच्च न्यायालय/औरंगाबाद पीठ में है। पीडब्ल्यूडी ने वाया-डक्ट स्पैन का प्रस्ताव करके डिजाइन में संशोधन किया है और प्राक्कलन तकनीकी स्वीकृति के अधीन है। शेष भाग के लिए निविदा की प्रतीक्षा की जा रही है। इसे पूर्ण करने की लक्ष्य तिथि मई 2022 निर्धारित की गई है। दूसरे वाले मामले में, पहले प्रस्तावित संपर्क सड़कों के संरेखण का ग्रामीणों द्वारा विरोध किया गया था। पीडब्ल्यूडी ने संपर्क सड़कों के संरेखण को संशोधित किया है। पीडब्ल्यूडी की ओर से कार्य आरम्भ कर दिया गया है और 20 फीसदी कार्य समाप्त हो चुका है। पीडब्ल्यूडी के साथ संपर्क सड़कों के शेष कार्य को मार्च 2022 की लक्षित तिथि तक शीघ्र पूरा करने के लिए संपर्क किया जा रहा है।

<sup>90</sup> (₹ 10.19 करोड़ + ₹ 8.56 करोड़)

तथ्य यह है कि मध्य रेलवे प्रशासन राज्य सरकार से अपेक्षित वचन-पत्र प्राप्त करने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देशों को लागू करने में विफल रहा है। राज्य सरकार द्वारा दो आरओबी के सड़क संपर्क भाग को पूरा नहीं किए जाने के कारण रेलवे द्वारा किए गए ₹ 18.75 करोड़ के पूंजीगत व्यय अवरुद्ध हो गया है।

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

**सिफारिश:**

**हितधारकों के बीच बेहतर सहयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।**

**3.5 रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के कारण मूल्य परिवर्तन खंड के तहत संविदाकारों को परिहार्य भुगतान: पश्चिम रेलवे**

प्रारंभिक कार्यों को पूरा करने में पश्चिमी रेलवे प्रशासन द्वारा खराब योजना के परिणामस्वरूप कीमत परिवर्तन खंड के तहत संविदाकारों को ₹ 15.76 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ। इसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त बजट संसाधन के माध्यम से वित्तपोषित सुरेन्द्रनगर-राजकोट दोहरीकरण परियोजना में धीमी प्रगति भी हुई।

रेल मंत्रालय ने समय-समय पर (सितंबर 1972, अगस्त 1980, जून 2015 और जनवरी 2018) निदेश जारी किए कि रेलवे को कार्य स्थल की जांच, विस्तृत ड्राइंग एवं डिजाइन आदि की तैयारी और अनुमोदन आदि के पूरा होने के पश्चात ही निष्पादन के लिए कार्य शुरू करना चाहिए। इसके अतिरिक्त, वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी/जी/पश्चिम रेलवे (एफए एंड सीएओ/जी/परे) ने अनुदेश जारी किए (27 नवम्बर 2009) कि निविदाएं आमंत्रित करने के अनुमोदन से पहले विभिन्न पहलुओं जैसे भूमि की स्पष्ट उपलब्धता, यह प्रमाण-पत्र कि आधार योजना और आरेखण अनुमोदित हैं, वन विभाग, स्थानीय प्राधिकरण आदि जैसे सांविधिक प्राधिकारियों से अनापत्ति या स्वीकृति इत्यादि को स्पष्ट रूप से दर्ज किया जाना चाहिए।

रेल मंत्रालय ने सुरेन्द्रनगर-राजकोट दोहरीकरण परियोजना हेतु संचालन, अद्यतनीकरण और अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण करने के लिए मंजूरी दी (अप्रैल

2015)। इस परियोजना की अनुमानित प्रतिफल दर (आरओआर) 17.43 प्रतिशत थी। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने पांच<sup>91</sup> वर्ष की पूर्णता अवधि के साथ इस परियोजना के लिए ₹ 1002.39 करोड़<sup>92</sup> की राशि का विस्तृत प्राक्कलन मंजूर किया था, जो सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) और अतिरिक्त बजटीय संसाधन-संस्थागत वित्तपोषण (ईबीआर-आईएफ) से प्रभार्य था।

'सुरेंद्रनगर-राजकोट एकल लाइन खंड पर ओखा, पोरबंदर और वेरावल से आने वाली और जाने वाली सभी यात्री एवं मालगाड़ियों और नवलखी/दहिंसारा क्षेत्रों से यातायात की आवाजाही के आधार पर इस परियोजना को उचित ठहराया गया था। इसके अलावा, संतृप्ति अधिक होने के कारण, ट्रैक अनुरक्षण जो कि ट्रेन परिचालनों की सुरक्षा के लिए आवश्यक था, के लिए इंजीनियरिंग विभाग को एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉक प्रदान करने के लिए समय निकालना मुश्किल था। इस परियोजना में 85.25 हेक्टेयर (68.20 हेक्टेयर सिंचित भूमि और 17.05 हेक्टेयर गैर-सिंचित भूमि) का भूमि अधिग्रहण भी शामिल था।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि दिसंबर 2016 में दो संविदा यानी एक अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण आयोजित करने के लिए और दूसरा भू-तकनीकी अध्ययन के लिए दिया गया था। इस बीच, रेलवे प्रशासन ने कार्यों के निष्पादन के लिए 29 सिविल इंजीनियरिंग संविदा देने शुरू कर दिए।

उपर्युक्त संविदाओं की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:-

- क) अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण के लिए ₹ 28.73 लाख की लागत पर एक संविदा 16 दिसंबर 2016 को मैसर्स एलीट कंसल्टेंट, उत्तराखंड को चार महीने (यानी 15 अप्रैल 2017) की पूर्णता अवधि के साथ दी गयी थी। यह अनुबंध अभी भी पांच साल (भौतिक प्रगति 90 प्रतिशत और वित्तीय प्रगति 81 प्रतिशत) के अंतराल के बाद भी प्रगति पर था, जिसमें रेलवे

<sup>91</sup> 2015-16 (₹ 1.5 करोड़), 2016-17 (₹ 213 करोड़), 2017-18 (₹ 302.55 करोड़), 2018-19 (₹ 348.99 करोड़), 2019-20 (₹ 74.80 करोड़), 2020-21 (₹ 61.55 करोड़)

<sup>92</sup> सिविल इंजीनियरिंग- ₹ 775.76 करोड़, सिग्नल एंड टेलीकॉम इंजीनियरिंग- ₹ 118.77 करोड़, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग (सामान्य)- ₹ 24.45 करोड़, इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग (टी.आर.डी)- ₹ 79.54 करोड़, मैकेनिकल इंजीनियरिंग- ₹ 3.87 करोड़



की तरफ से पांच बार विस्तार<sup>93</sup> दिए गए थे, क्योंकि रेलवे प्रशासन ने 'एल' खंड में बार-बार सुधार करने का सुझाव दिया था, जिससे रेलवे प्रशासन द्वारा ड्राइंग/भूमि योजनाओं आदि के अनुमोदन में देरी हुई।

- ख) प्रदान की गई 29 संविदाओं में से, 10 सिविल इंजीनियरिंग कार्यों में, ₹ 15.76 करोड़ का भुगतान रेलवे प्रशासन द्वारा कीमत परिवर्तन के तहत किया गया था क्योंकि भूमि का अधिग्रहण न करने, जीएडी प्रस्तुत न करने, ड्राइंग, कार्य स्थल को स्पष्ट नहीं करने, भारी वर्षा, कोविड-19 महामारी के कारण रेलवे की तरफ से कई विस्तार दिए गए।
- ग) मैसर्स एनएमसी एनएस पटेल (जेवी), सूरत को 2 सितम्बर 2016 को दी गयी एक संविदा<sup>94</sup> रेलवे के कारण 15 अगस्त 2020 को समय से पहले ही बंद कर दिया गया था, क्योंकि रेल प्रशासन द्वारा संविदा दिए जाने के चार साल के बाद भी संविदाकार को ट्रैक को जोड़ने के लिए स्पष्ट कार्य स्थल उपलब्ध नहीं कराया जा सका था।
- घ) पहली संविदा दिए जाने के पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी, अधिग्रहीत की जाने वाली 85.25 हेक्टेयर भूमि में से, रेलवे प्रशासन द्वारा केवल 57.29 हेक्टेयर भूमि (67.20 प्रतिशत) का अधिग्रहण (23 नवंबर 2021) किया गया है।
- ड) इसके अलावा, परियोजना को मंजूरी दिए जाने के पांच वर्ष बीत जाने के बाद भी, इन पांच वर्षों में (यानी 2020-21 तक) परियोजना को पूरा करने के निर्धारित लक्ष्य के मुकाबले 116.17 किलोमीटर ट्रैक में से केवल 24.72 किलोमीटर<sup>95</sup> (22 प्रतिशत) ही चालू किया गया है।

<sup>93</sup> प्रथम विस्तार (16/04/2017 से 31/07/2017), दूसरा विस्तार (31/07/2017 से 31/10/2017) (भौतिक प्रगति 40 प्रतिशत), तीसरा विस्तार (01/11/2017 से 31/01/2018) (भौतिक प्रगति 70 प्रतिशत), चौथा विस्तार (01/02/2018 से 31/12/2018), पांचवां विस्तार (01/01/2019 से 31/03/2020) (भौतिक प्रगति 90 प्रतिशत, वित्तीय प्रगति 74 प्रतिशत)

<sup>94</sup> एसयूएनआर -आरजेटी दोहरीकरण परियोजना के संबंध में ब्रॉड गेज मेन लाइन, विभिन्न यार्डों में प्वाइंट और क्रॉसिंग सहित लूप को बिछाने और जोड़ने, बालास्ट का फैलाव, ट्रैक की टैंपिंग, मौजूदा एमजी ट्रैक को नष्ट करना, पी.वे सामग्री के परिवहन और एसयूएनआर (किमी 625.99 सहित) डालडी (688.28 किमी सहित) के बीच अन्य विविध कार्य के लिए संविदा ।

<sup>95</sup> सुरेंद्रनगर-चामराज (7.04 किमी) 09/01/2019 को चालू किया गया, चामराज-दिगसर (7.29 किमी) 20/02/2020 को चालू किया गया और दलाडी-वांकानेर खंड (10.39 किमी) 25/10/2021 को चालू किया गया।

अतिरिक्त बजटीय संसाधन के साथ वित्त पोषित परियोजनाएं महत्वपूर्ण प्रकृति की हैं जिन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूर्ण करने की आवश्यकता है। तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण और भू-तकनीकी अध्ययन समय पर पूरे नहीं किए गए थे। इसके अलावा, रेल प्रशासन द्वारा रेलवे बोर्ड के निर्देशों के साथ-साथ एफए एंड सीएओ/जी/सीसीजी/परे द्वारा दोहराए गए निर्देशों का उल्लंघन करते हुए भूमि की उपलब्धता, स्पष्ट स्थलों की उपलब्धता, अनुमोदित डिजाइन और ड्राइंग/योजनाओं को सुनिश्चित किए बिना कार्य के निष्पादन के लिए संविदाएं दी गईं। इसके परिणामस्वरूप परिहार्य विलंब हुआ है और परिणामस्वरूप प्रदान किए गए 29 सिविल संविदाओं में से दस में कीमत परिवर्तन खंड के तहत संविदाकारों को ₹ 15.76 करोड़ का परिहार्य भुगतान किया गया। यह भी पाया गया कि परियोजना की अकुशल आयोजना और असंतोषजनक प्रगति के कारण, रेलवे प्रशासन योजना के अनुसार ईबीआर-आईएफ के अंतर्गत निधियां प्राप्त नहीं कर सका है।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा स्थापित ईबीआर-आईएफ के माध्यम से वित्तपोषित कार्यों की वास्तविक और वित्तीय प्रगति की निगरानी करने के लिए अतिरिक्त सदस्यों (एएम) की एक समिति होने के बावजूद रेलवे प्रशासन अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से वित्तपोषित कार्यों को समय पर पूरा करने के इच्छित उद्देश्य को प्राप्त करने में विफल रहा।

मामले को पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक के समक्ष उठाया गया था (जनवरी 2022)। अपने जवाब में, परे प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2022) कि सिविल संविदाओं में संविदाकारों को भुगतान की गई पीवीसी की राशि हाल के वर्षों में बाजार दरों के आधार पर स्टील और सीमेंट की दरों में उच्च वृद्धि के कारण है। इसके अलावा, मंडल से मांग और साइट की आवश्यकता के अनुसार खंड एल के साथ-साथ जीएडी और इंजीनियरिंग स्केल योजनाओं (ईएसपीएस) में बार-बार परिवर्तन और संशोधन किए गए थे। ये परिवर्तन नीति परिपत्रों, दिशानिर्देशों आदि के नवीनतम प्रावधानों के अनुरूप किए गए थे और इस प्रकार समय सीमा बढ़ाई गई और तदनुसार पीवीसी राशि पर प्रभाव पड़ा। भूमि अधिग्रहण में अत्यधिक विलंब, कोविड महामारी और अनिश्चितता के बाद की स्थिति के कारण कार्य के निष्पादन में विलंब और पीवीसी की तदनुसारी वृद्धि अपरिहार्य थी। उपरोक्त सभी कारकों के संयुक्त प्रभावों के कारण, परियोजना को समय पर पूरा करना बहुत

मुश्किल हो गया था। इसके बावजूद अब तक 116.17 किमी में से 24.72 किमी चालू कर दिया गया है और आगे की परियोजना को दिसंबर 2022 में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इसके अतिरिक्त, एसयूएनआर-आरजेटी दोहरीकरण परियोजना एक महत्वपूर्ण परियोजना होने के कारण फील्ड यूनिट, जोनल स्तर और रेलवे बोर्ड स्तर सहित विभिन्न स्तरों पर नियमित रूप से मानीटरिंग की गई है। निरंतर अनुसरण, उचित योजना और निरंतर प्रयासों के कारण, संपूर्ण एसयूएनआर -आरजेटी परियोजना का भूमि अधिग्रहण सफलतापूर्वक पूरा हो गया है और संपूर्ण कार्य प्रगति पर है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं था। यथासमय भूमि अधिग्रहण में विफलता और जीएडी में कई संशोधन और ईएसपी और एल खंड आदि में संशोधन, सभी स्तरों पर खराब योजना और निगरानी की ओर इशारा करते हैं। भूमि अधिग्रहण में विलम्ब ने परियोजना के तेजी से पूरा होने के उद्देश्य को निष्फल कर दिया है जो ईबीआर-आईएफ के तहत इस कार्य को शुरू करने के उद्देश्यों में से एक था। इसके अलावा, विलम्ब के परिणामस्वरूप पीवीसी के तहत परिहार्य भुगतान हुआ।

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

**सिफारिश:**

**हितधारकों के बीच बेहतर सहयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।**

**3.6 संविदा की सामान्य शर्तों के उल्लंघन के परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे**

प्रदत्त कार्य को उप-संविदाकार को सौंपे जाने पर प्रतिबंधों के संबंध में संविदा की सामान्य शर्तों का पालन न करने के परिणामस्वरूप संविदाकार को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

संविदा की सामान्य शर्तें (जीसीसी) के खंड 7 में यह निर्धारित किया गया है कि संविदाकार मुख्य अभियंता की लिखित रूप में विशेष अनुमति के बिना संविदा या उसके किसी भी भाग को आगे किसी को नहीं देगा या सबलेटिंग नहीं करेगा। इस शर्त का कोई भी उल्लंघन रेलवे को इन शर्तों के खंड 62 के तहत संविदा को

निरस्त करने का हकदार बनाएगा। संविदाकार इस प्रकार से निरस्तीकरण<sup>96</sup> से उत्पन्न हुई या होने वाली किसी भी हानि या क्षति के संबंध में रेलवे को भुगतान करने के लिए उत्तरदायी होगा। यदि संविदाकार कार्य के एक भाग की उप-संविदा करना चाहता है, तो वह इसके लिए मुख्य अभियंता की अनुमति हेतु लिखित में एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। रेलवे को प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, संविदाकार यह सुनिश्चित करेगा कि उप-संविदाकार (ओं) को सौंपे जाने वाले कार्य का कुल मूल्य कुल संविदा मूल्य के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा।

अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि मैसर्स ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड (बीसीएल), कोलकाता को निम्नलिखित दो कार्य सौंपे गए थे। इसका विवरण तालिका 3.1 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.1: मैसर्स ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड (बीसीएल), कोलकाता को दिए गए कार्यों का विवरण			
क्र. सं.	कार्य का नाम	संविदा मूल्य (₹ करोड़ में)	स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी करने की तिथि
1	1300 बीओएक्सएन वैगनों का उन्नयन और पुनर्सुधार	127.43	3 मार्च 2020
2	वैगन रिपेयर शॉप रायपुर में 1000 बीओएक्सएन वैगनों की स्ट्रिपिंग, फिटिंग और वेल्डिंग	33.04	18 जनवरी 2020

लेखापरीक्षा ने पाया कि 3 मार्च 2020 को जारी एलओए की प्रतिक्रिया में, संविदाकार (बीसीएल) ने रेलवे से कार्य के निष्पादन के लिए संविदाकार (मुख्य रूप से श्रम संविदा) को नियुक्त करने की अनुमति प्रदान करने का अनुरोध किया (12 मार्च 2020)। संविदाकार ने आश्वासन दिया कि सभी आवश्यक कच्चे

<sup>96</sup> बशर्ते कि संविदाकार या उसके एजेंट के प्रत्यक्ष और स्वयंकृत पर्यवेक्षण के तहत छोटे संविदाकार द्वारा किए गए कार्य के विवरण का निष्पादन इस खंड के तहत अन्य संविदाकार को सौंपा गया नहीं माना जाएगा।

इस्पात और महत्वपूर्ण अत्यावश्यक घटकों की आपूर्ति उनके द्वारा की जाएगी और कार्यस्थल पर वैगनों की मरम्मत का संपूर्ण कार्य उनकी कड़ी निगरानी और पूर्ण नियंत्रण के तहत किया जाएगा। प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई) ने संविदाकार को संविदा के भाग की उप-संविदा करने की अनुमति दी (19 मार्च 2020)। तदनुसार, संविदाकार ने जुलाई 2020 में मैसर्स तुआमन इंजीनियरिंग लिमिटेड (टीईएल), कोलकाता को कार्य की उप-संविदा प्रदान की।

जीसीसी के खंड 7 के उल्लंघन में यह देखा गया कि जुलाई 2020 में उपर्युक्त संविदा (संविदा मूल्य ₹ 127.43 करोड़) का संपूर्ण कार्य ₹ 117.41 करोड़ में टीईएल को सौंपा गया था। इसी प्रकार, फरवरी 2020 में एक अन्य संविदा (संविदा मूल्य ₹ 33.04 करोड़) का संपूर्ण कार्य भी ₹ 30.89 करोड़ में टीईएल को सौंपा गया था।

मामला सितंबर 2021 में विशेष पत्र के माध्यम से रेलवे प्रशासन के संज्ञान में लाया गया। रेलवे प्रशासन ने अपने उत्तर (दिसंबर 2021) में कहा कि मैसर्स बीसीएल ने कार्य के लिए स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया (सेल), जिंदल स्टील लिमिटेड (जेएसएल) और अन्य स्रोतों से कपलर सामग्री और अन्य विभिन्न सामग्रियों की खरीद की थी, जिनका मूल्य ₹ 72.60 करोड़ था, जो संविदा मूल्य (₹ 127.43 करोड़) का 56.97 प्रतिशत है। यह भी कहा गया कि मैसर्स बीसीएल ने वित्तपोषण के उद्देश्य से उपसंविदाकार अर्थात् मैसर्स तुआमन की सहायता ली थी।

रेल प्रशासन का उपर्युक्त उत्तर लेखापरीक्षा में स्वीकार्य नहीं था क्योंकि मैसर्स बीसीएल द्वारा टीईएल को संपूर्ण कार्य के लिए खरीद आदेश और आशय पत्र जारी किए गए थे। मैसर्स बीसीएल ने उच्चतर मूल्य (₹ 127.43 करोड़ और ₹ 33.04 करोड़) पर संविदा प्राप्त की थी और संपूर्ण कार्य को टीईएल को ₹ 117.41 करोड़ और ₹ 30.89 करोड़ में सौंप दिया था। इसके परिणामस्वरूप, मैसर्स बीसीएल को ₹ 12.17 करोड़ [₹ 127.43 करोड़ (-) ₹ 117.41 करोड़ और ₹ 33.04 करोड़ (-) ₹ 30.89 करोड़] का अनुचित लाभ हुआ।

इस प्रकार, प्रदत्त कार्य को उपसंविदाकार को सौंपे जाने पर प्रतिबंधों के संबंध में जीसीसी का पालन न किए जाने के परिणामस्वरूप मैसर्स बीसीएल को ₹ 12.17 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ।

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

**सिफारिश:**

*रेल मंत्रालय को उप-संविदाकार को काम देने पर प्रतिबंध के संबंध में सविंदा की सामान्य शर्तों का पालन न करने के लिए जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।*

### 3.7 निर्माण कार्यों में राज्य सरकार के ₹ 7.75 करोड़ के हिस्से की वसूली न होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन रोड ओवर और रोड अंडर पुलों के निर्माण कार्यों के लिए छत्तीसगढ़ राज्य सरकार के साथ अनुपूरक करार/समझौता ज्ञापन (एमओयू) निष्पादित करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, फरवरी 2019 से ₹ 7.75 करोड़ तक के राज्य सरकार के हिस्से की वसूली नहीं की जा सकी।

अभियांत्रिकी विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता के पैरा 1816 के अनुसार, पुल के निर्माण पर किसी भी पक्ष (अर्थात् राज्य सरकार या रेलवे) द्वारा अपने हिस्से से अधिक खर्च की गई राशि की प्रतिपूर्ति दूसरे पक्ष द्वारा उसी वित्त वर्ष में की जानी चाहिए जिसमें उक्त व्यय किया गया है। इसके अतिरिक्त, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने सभी जोनल रेलों को उसी वित्त वर्ष में लेखाओं के मिलान और निपटान के लिए राज्य सरकार के साथ नियमित बैठकें आयोजित करने के लिए अग्रसक्रिय कार्रवाई करने का निदेश दिया है (17 फरवरी, 2012)। रेलवे के हिस्से से अधिक किसी भी भुगतान के प्रति सुरक्षा के लिए, प्रतिपूर्ति योग्य राशि संस्वीकृत विस्तृत प्राक्कलन के भीतर होनी चाहिए।

फरवरी 2021 में उप मुख्य अभियंता (निर्माण), रायपुर के अभिलेखों की जांच से पता चला कि लेवल क्रॉसिंग संख्या 397 पर रोड ओवर ब्रिज (आरओबी) और रोड अंडर ब्रिज (आरयूबी) के निर्माण कार्यों को 18 जून 2011 को ₹ 25.16 करोड़ (रेलवे का हिस्सा ₹ 12.08 करोड़ और राज्य सरकार का हिस्सा ₹ 13.08 करोड़) की लागत से संस्वीकृत किया गया था। तदनुसार, राज्य सरकार द्वारा ₹ 12.06 करोड़ जमा किए गए थे।

मूल अनुमान को गैर-अनुसूचित कार्यों को शामिल करने, लागत में वृद्धि आदि के कारण अगस्त 2018 में ₹ 25.16 करोड़ से संशोधित करके ₹ 38.60 करोड़ और जनवरी 2019 में फिर से ₹ 40.62 करोड़ कर दिया गया था। तदनुसार, रेलवे प्रशासन ने राज्य सरकार से ₹ 7.75 करोड़<sup>97</sup> की शेष राशि जमा करने का अनुरोध किया (28 जनवरी 2019)। लेखापरीक्षा ने देखा कि दपूमरे प्रशासन ने राज्य सरकार के साथ संशोधित अनुमानों के लिए अनुपूरक करारों को निष्पादित नहीं किया था।

कोडल प्रावधान के अनुसार, राज्य सरकार से उसी वित्त वर्ष अर्थात् 2018-19 में ₹ 7.75 करोड़ की वसूली की जानी चाहिए थी। आरओबी और आरयूबी का निर्माण क्रमशः दिसंबर 2018 और मार्च 2019 में समाप्त और कमीशन किया गया था। हालांकि, तीन वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बाद भी यह राशि अभी तक बकाया है।

मामला फरवरी 2022 में दपूमरे के संज्ञान में लाया गया था। रेलवे प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2022) कि राशि जमा करने के लिए मुख्य अभियंता/लोक निर्माण विभाग, रायपुर और उच्च अधिकारियों के साथ बार-बार पत्राचार किया गया था।

रेल प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि राशि अभी भी बकाया है (अप्रैल 2022)। उचित अनुबंध/समझौता ज्ञापन के निष्पादन के अभाव में, ₹ 7.75 करोड़ की शेष राशि की वसूली की संभावना बहुत कम है। इस मामले में रेल प्रशासन रेलवे के खजाने के हितों की रक्षा करने में विफल रहा।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप छत्तीसगढ़ सरकार से तीन वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी ₹ 7.75 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

यह मामला अप्रैल 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2022)।

#### सिफारिश:

**हितधारकों के बीच बेहतर सहयोग सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।**

<sup>97</sup> ₹ 19.81 करोड़ (₹ 40.62 करोड़ के संशोधित अनुमान के अनुसार रेलवे द्वारा वहन की जाने वाली लागत) (-) ₹ 12.06 करोड़ (राज्य सरकार द्वारा ₹ 25.16 करोड़ के मूल अनुमान के अनुसार जमा की गई राशि)= ₹ 7.75 करोड़।

### 3.8 संकेतन और दूरसंचार केबलों को होने वाली क्षति के लिए संविदाकारों से शास्ति का उद्ग्रहण न होना: दक्षिण रेलवे

संकेतन, विद्युत और दूरसंचार केबलों के आस-पास खुदाई कार्य आरंभ करने से संबंधित संयुक्त प्रक्रिया आदेश के प्रावधानों का अनुपालन करने में दक्षिण रेलवे (दरे) प्रशासन की विफलता हुई। परिणामस्वरूप, सिविल इंजीनियरिंग निर्माण कार्यों को निष्पादित करते समय केबलों को क्षति पहुंचाने वाले चूककर्ता संविदाकारों से ₹ 6.43 करोड़ तक की शास्ति का उद्ग्रहण नहीं किया जा सका।

रेल मंत्रालय ने “सिग्नलिंग, दूरसंचार और विद्युत केबल के आस-पास खुदाई कार्य आरंभ करने की प्रक्रिया” पर एक संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी किया (जून 2013)। जेपीओ को केबल कटने के मामलों को नियंत्रित करने और न्यूनतम करने के उद्देश्य से जारी किया गया था।

जेपीओ के मुख्य प्रावधान इस प्रकार थे:-

- (i). किसी एजेंसी द्वारा किसी विशेष कार्य पर कोई खुदाई की गतिविधि आरंभ करने से पहले, संबंधित विभाग द्वारा कार्य करने की अनुमति प्राप्त करने के लिए खंड के वरिष्ठ मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता/मंडल संकेत एवं दूरसंचार अभियंता (वरिष्ठ डीएसटीई/डीएसटीई) से लिखित रूप में संपर्क किया जाएगा। वरिष्ठ डीएसटीई/डीएसटीई, यह सुनिश्चित करने के बाद कि संविदाकार सहित संबंधित निष्पादन एजेंसियों ने संकेत और दूरसंचार (एस एंड टी) मार्ग योजना को पूरी तरह से समझ लिया है, संबंधित विभाग द्वारा अनुरोध के 7 दिनों के भीतर लिखित रूप में कार्य की अनुमति देगा।
- (ii). अभियांत्रिकी अधिकारी संविदाकारों द्वारा अपने खंडों में किए जा रहे कार्यों के बारे में संबंधित एस एंड टी अधिकारी को कार्य के दिन से कम से कम तीन दिन पहले सूचित करेगा।
- (iii). सूचना प्राप्त होने पर, एस एंड टी अधिकारी कार्य आरंभ करने की तिथि को या उससे पहले कार्यस्थल का दौरा करेंगे और संविदाकार को कार्य आरंभ करने की अनुमति जारी करेंगे।



(iv). संविदाकार केबल को क्षति पहुंचाने के लिए शास्ति का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी था। तथापि, संविदाकार पर लगाई गई शास्ति निम्नलिखित शर्तों के विषयाधीन थी:

- क). रेलवे द्वारा विस्तृत केबल मार्ग योजना का प्रावधान।
- ख). केबल का संरेखण संविदाकार को प्रदान की गई जानकारी से मेल खाता है।
- ग). केबल की गहराई सामान्य जमीनी स्तर से 800 मिमी से कम नहीं होनी चाहिए।
- घ). संकेत और दूरसंचार विभाग/रेलटेल का एक प्रतिनिधि कार्यस्थल पर उपस्थित होना चाहिए।

जैसा कि तालिका 3.2 में दर्शाया गई दरों के अनुसार शास्ति उद्ग्रहीत की जानी है:

तालिका 3.2: चूककर्ता संविदाकारों पर लगाए जाने वाले जुर्माने का विवरण		
क्र. सं.	केबल का प्रकार	शास्ति प्रति स्थान
1	केवल चतुष्क केबल या संकेतन केबल	₹ 1.00 लाख
2	केवल ओएफसी	₹ 1.25 लाख
3	ओएफसी और चतुष्क केबल दोनों	₹ 1.50 लाख

जुलाई 2013 से मार्च 2020 की अवधि के लिए दक्षिण रेलवे के छः मंडलों के अभिलेखों की समीक्षा से 623 स्थानों पर केबल कटने के दृष्टांतों का पता चला। इसका विवरण तालिका 3.3 में दर्शाया गया है:

तालिका 3.3: 623 स्थानों पर केबल कट के उदाहरणों को दर्शाने वाला विवरण			
मंडल	केबल कटने के स्थानों की संख्या	केबल कटने के लिए शास्ति (₹ करोड़ में)	टिप्पणियां
चेन्नई	623	6.43	इन सभी मामलों में, न तो एस एंड टी को पूर्व सूचना दी गई थी और न ही कार्य निष्पादन एजेंसियों द्वारा अनुमति प्राप्त की गई थी।
मदुरै			
पलक्कड़			
सलेम			
तिरुचिरापल्ली			
तिरुवनंतपुरम			
<b>कुल</b>	<b>623</b>	<b>6.43</b>	

उपर्युक्त 623 स्थानों पर केबल कटने के दृष्टांतों में, दरे प्रशासन ने जेपीओ की शर्तों को पूरा नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, दरे प्रशासन चूककर्ता संविदाकारों पर ₹ 6.43 करोड़ की शास्ति नहीं लगा सका।

लेखापरीक्षा ने दरे के छः मंडलों से संबंधित केबल कटने के 59 मामलों की नमूना जांच की और पाया कि किसी भी मामले में, निष्पादन एजेंसियों द्वारा खंड के वरिष्ठ डीएसटीई/डीएसटीई से अनुमति लेने के लिए या संबंधित कार्य की पूर्व सूचना देने के लिए लिखित रूप में संपर्क नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि दरे प्रशासन ने इन कटी हुई 59 केबल को पुनर्स्थापन की लागत के लिए ₹ 0.24 करोड़ का व्यय किया।

इस मुद्दे को लेखापरीक्षा द्वारा संबंधित प्रभागों के एस एंड टी विभाग के साथ उठाया गया था। एस एंड टी अधिकारियों के उत्तर से पुष्टि होती है कि जेपीओ में निर्धारित प्रक्रिया का पालन दरे में नहीं किया गया था।

इस प्रकार, दरे प्रशासन द्वारा रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुपालन न किए जाने के परिणामस्वरूप परिहार्य केबल क्षति हुई और 623 केबल काटने के लिए उत्तरदायी संविदाकारों से ₹ 6.43 करोड़ की शास्ति का भी उद्ग्रहण नहीं किया गया।

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

#### **सिफ़ारिश:**

*लापरवाही को कम करने के लिए जोनल रेलवे द्वारा उचित पर्यवेक्षण सुनिश्चित किया जाना चाहिए।*

### 3.9 संविदाकारों से निर्णीत हर्जाने की वसूली न होना: पूर्वोत्तर रेलवे

पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन में कमजोर आंतरिक नियंत्रण तंत्र के कारण जीसीसी के खंड 17 (ख) के तहत विस्तार प्रदान करने के लिए ₹ 6.20 करोड़ की राशि के लागू निर्णीत हर्जाने (एलडी) की वसूली नहीं की जा सकी। चूंकि बाद में समय के विस्तार के बावजूद चार संविदाओं को रद्द कर दिया गया था, इसलिए इन कार्यों को पूरा करने में समय और लागत बढ़ने की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता।

भारतीय रेल के मानक संविदा की सामान्य शर्तें (जीसीसी) के खंड 17 (ख) में यह निर्धारित किया गया है कि संविदाकार के कारण संविदा की अवधि में विस्तार पर, रेलवे संविदाकार से प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग के लिए कार्य के संविदा मूल्य के 0.5 प्रतिशत के बराबर राशि के निर्णीत हर्जाने (एलडी) की वसूली करने का हकदार होगा, जो इस अधिकतम सीमा के विषयाधीन है-

(क) ₹ 2 लाख तक के मूल्य की संविदा के लिए संविदा के कुल मूल्य का 10 प्रतिशत ।

(ख) ₹ 2 लाख से अधिक मूल्य की संविदा के लिए पहले ₹ 2 लाख का 10 प्रतिशत और शेष राशि का 5 प्रतिशत।

इसके अलावा, जीसीसी में यह भी प्रावधान किया गया है कि सक्षम प्राधिकारी जीसीसी के खंड 17 (ख) के तहत संविदा की अवधि में विस्तार प्रदान करते समय मामले की योग्यता के आधार पर उपयुक्त समझी गई टोकन शास्ति के उदग्रहण पर भी विचार कर सकता है।

पूर्वोत्तर रेलवे (उपूरे) के निर्माण विभाग के अभिलेखों की जांच से पता चला कि अगस्त 2013 से मई 2019 की अवधि के दौरान 10 एजेंसियों को ₹ 140.36 करोड़ के संविदा मूल्य वाले निर्माण कार्य सौंपे गए थे। संविदा करार के अनुसार, इन निर्माण कार्यों को नवंबर 2014 से अगस्त 2019 की अवधि के दौरान पूरा किया जाना था। लेखापरीक्षा ने पाया कि चूंकि संविदाकार निर्धारित समय में निर्माण कार्यों को पूरा करने में विफल रहे, इसलिए जीसीसी के खंड 17 (ख) के तहत संविदाकार के कारण संविदाओं की अवधि में तीन से 43 सप्ताह तक की अवधि के विस्तार प्रदान किये गये थे।

जीसीसी के प्रावधानों के अनुसार, **अनुलग्नक 3.1** में यथा विस्तृत इन संविदाकारों से ₹ 6.20 करोड़ की एलडी वसूली योग्य थी। तथापि, जीसीसी के खंड 17(ख) के अंतर्गत किसी भी संविदाकार से एलडी की वसूली नहीं की गई थी। तीन मामलों में, केवल ₹ 1.05 लाख की टोकन शास्ति की वसूली की गयी थी और दस में से सात संविदाकारों को पीवीसी के तहत ₹ 1.62 करोड़ की राशि के लाभ का भुगतान किया गया था। यह भी पाया गया कि तीन से 21 सप्ताह तक का समय विस्तार देने के बाद भी दस में से चार संविदाओं को निर्माण कार्यों के पूरे होने से पहले रद्द कर दिया गया था।

इस प्रकार, जीसीसी के खंड 17 (ख) के अंतर्गत विस्तार प्रदान किए जाने के बाद भी चूककर्ता संविदाकारों से एलडी की वसूली करने में पूर्वोत्तर प्रशासन की विफलता के कारण न केवल संविदाकारों को ₹ 6.20 करोड़ का अनुचित लाभ हुआ बल्कि इसके परिणामस्वरूप इन निर्माण कार्यों को पूरा करने में विलंब भी हुआ। चूंकि चार संविदाओं को समय विस्तार के बाद भी रद्द कर दिया गया था, इसलिए इन निर्माण कार्यों को पूरा करने के लिए समय और लागत में वृद्धि की संभावना से इनकार नहीं किया जा सकता। एलडी की वसूली न होना पूर्वोत्तर रेलवे के निर्माण विभाग में आंतरिक नियंत्रण तंत्र में कमियों का भी संकेत है।

इस मामले को पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन के समक्ष विशेष पत्र (मार्च 2021) के माध्यम से उठाया गया था। अपने उत्तर (अक्टूबर 2021) में पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन ने बताया कि उस समय लागू जीसीसी- 2014 के खंडों के अंतर्गत विस्तार प्रदान किए गए थे। जीसीसी- 2014 में स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि "जीसीसी के खंड 17 (ख) के तहत संविदा की अवधि में विस्तार करते समय सक्षम प्राधिकारी टोकन शास्ति के उदग्रहण पर भी विचार कर सकता है, जैसा मामले की योग्यता के आधार पर उचित समझे"। इसलिए, सक्षम प्राधिकारी ने मामले की योग्यता के अनुसार विस्तार प्रदान किया था और टोकन शास्ति लगायी थी। यह कहीं भी उल्लेख नहीं किया गया है कि टोकन शास्ति का उदग्रहण एलडी के उदग्रहण के अतिरिक्त है।

रेल प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जीसीसी के खंड 17 (ख) में स्पष्ट रूप से यह निर्धारित किया गया है कि संविदाकार के कारण संविदा की अवधि में

विस्तार पर रेलवे संविदाकार से निर्धारित एलडी की वसूली करने का हकदार होगा। उपरोक्त प्रशासन ने सूचित किए गए कुल दस मामलों में से सात मामलों में टोकन शास्ति भी नहीं लगायी थी। रेलवे प्रशासन ने तीन मामलों में टोकन शास्ति के रूप में केवल ₹ 1.05 लाख की वसूली की, जो इन तीन मामलों में वसूल किए जाने वाले कुल एलडी का केवल 0.8 प्रतिशत था। इसके अलावा, एलडी का उद्ग्रहण एक निवारक के रूप में कार्य करता है और कार्य की समय पर पूर्णता सुनिश्चित करता है।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; किन्तु कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2022)।

**सिफारिश:**

*निर्णीत हर्जाने की शेष राशि के लिए वसूली नोटिस जारी किया जाए।*

**3.10 केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल के कब्जे वाली रेलवे भूमि के लिए पट्टा प्रभारों की वसूली न होना: उत्तर रेलवे**

11,299.66 वर्गमीटर रेलवे भूमि वर्ष 1989 से केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल (सीआरपीएफ) के कब्जे में थी। तथापि, खराब भूमि प्रबंधन के कारण उत्तर रेलवे प्रशासन ने 1989-90 से 2015-16 की अवधि के लिए ₹ 4.88 करोड़ के भूमि पट्टा प्रभारों के लिए बिल तैयार नहीं किए थे।

अक्टूबर 2001<sup>98</sup> में रेल मंत्रालय ने निर्देश जारी किये कि सभी नए मामलों में, हस्तांतरण/परित्याग की बजाय, भूमि को दीर्घावधि पट्टा आधार पर सरकारी विभागों (या उपक्रम) को भूमि के वर्तमान बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत के बराबर पट्टा प्रभारों के एकमुश्त भुगतान और ₹ 1000 प्रति वर्ष की नाममात्र लाइसेंस फीस पर 35 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर दिया जाएगा। पट्टा करार अगले 35 वर्षों की अवधि के लिए प्रति वर्ष नाममात्र की लाइसेंस फीस के आधार पर नवीकरणीय होगा जिसे उस समय तय किया जाना है।

<sup>98</sup> रेलवे बोर्ड की पत्र संख्या 2001/एलएमएल/13/53 दिनांक 4 अक्टूबर 2001

मई 2010 में, केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल (सीआरपीएफ)/जम्मू ने फिरोजपुर मंडल रेलवे प्राधिकारियों से जम्मू तवी स्टेशन पर 22 कनाल और 4 मरला (11,299.66 वर्गमीटर) रेलवे भूमि, जो वर्ष 1989-90 से उनके कब्जे में थी, की खरीद के लिए संपर्क किया था। रेलवे प्राधिकारियों ने कहा (जून 2010) कि भूमि की बिक्री नीति के अंतर्गत कवर नहीं की गई है और रेलवे बोर्ड की नीति के अनुसार भूमि के वर्तमान बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत पर 35 वर्षों के लिए दीर्घावधि पट्टे के आधार पर ही भूमि दी जा सकती है। रेलवे प्राधिकारियों ने सीआरपीएफ को रेलवे की भूमि को खाली करने के लिए नोटिस (जनवरी 2011, फरवरी 2011 और मार्च 2011) जारी किए क्योंकि भूमि पर उनके द्वारा अनधिकृत रूप से कब्जा किया गया था। तथापि, उक्त भूमि को सीआरपीएफ प्राधिकारियों द्वारा खाली नहीं किया गया था।

अगस्त 2016 में, सीआरपीएफ प्राधिकारियों ने मंडल रेलवे प्राधिकारियों को सूचित किया कि निधि की कमी और उनके संगठन में आधिकारिक बाधाओं के कारण मामले को आगे नहीं बढ़ाया जा सका और रेलवे की भूमि को पट्टे पर देने की वर्तमान नीति और इस भूमि के लिए जमा किए जाने वाले पट्टा प्रभारों की राशि को सूचित करने का अनुरोध किया। मंडल रेलवे प्राधिकारियों ने सीआरपीएफ को सूचित किया (नवंबर और दिसंबर 2016) कि वे भूमि पट्टा करार के निष्पादन (35 वर्षों के लिए) से पहले 1989 से 2014-15 तक के पट्टा प्रभार के रूप में ₹ 0.68 करोड़ के भुगतान के लिए अपने विभाग की सहमति प्रस्तुत करें। हालांकि, सीआरपीएफ ने यह कहते हुए रेलवे प्राधिकारियों द्वारा मांगी गई राशि का भुगतान करने से इनकार कर दिया (4 जनवरी 2017) कि यह भूमि उन्हें 1989 के दौरान जम्मू और कश्मीर राज्य सरकार द्वारा प्रदान की गई थी और सीआरपीएफ और रेलवे के बीच किसी भी पट्टा विलेख को अंतिम रूप नहीं दिया गया था। रेलवे प्राधिकारियों ने सीआरपीएफ प्राधिकारियों से अनुरोध किया (6 जनवरी 2017) कि वे राज्य सरकार द्वारा उन्हें आवंटित की गई भूमि के प्रासंगिक रिकॉर्ड प्रदान करें और 1988-89 से 2015-16 तक के भूमि पट्टा प्रभार के रूप में ₹ 4.88 करोड़ भी जमा करें।

जून 2018 में, सीआरपीएफ प्राधिकारियों<sup>99</sup> ने अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) से जम्मू और कश्मीर राज्य सरकार से बकाया पट्टा प्रभारों को वसूलने का अनुरोध किया क्योंकि राज्य में तैनात सीआरपीएफ इकाइयों को आवास प्रदान करने की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है। उक्त रेलवे भूमि सीआरपीएफ की यूनिटों को आवास प्रदान करने के लिए राज्य सरकार की ओर से सीआरपीएफ को प्रदान की गई थी। सीआरपीएफ के प्राधिकारियों ने इस भूमि के हस्तांतरण/उपलब्ध कराने का भी अनुरोध किया क्योंकि यह आवासीय प्रयोजनों के लिए सीआरपीएफ को प्रशासनिक और प्रचालनात्मक रूप से रणनीतिक थी। सीआरबी ने मामले की समीक्षा करने के बाद महाप्रबंधक/उत्तर रेलवे को निर्देश दिया कि वह सीआरपीएफ को 35 वर्षों के लिए पट्टे पर भूमि प्रदान करे और बिना किसी विलम्ब के एक करार करे। आखिरकार, जुलाई 2018 में रेलवे प्राधिकारियों ने ₹ 11.83 करोड़<sup>100</sup> का भुगतान प्राप्त करने के बाद सीआरपीएफ को 35 वर्षों के लिए पट्टे पर भूमि आवंटित की।

राज्य सरकार से देय ₹ 4.88 करोड़ की बकाया राशि के संबंध में, प्रधान मुख्य अभियंता/उत्तर रेलवे ने मुख्य सचिव/जम्मू-कश्मीर राज्य सरकार से 1989 से 2016 तक की अवधि के लिए बकाया भूमि पट्टा प्रभारों के रूप में ₹ 4.88 करोड़ जमा करने का अनुरोध किया (जुलाई 2018)। सीआरपीएफ प्राधिकारियों ने भी जम्मू-कश्मीर राज्य सरकार से ₹ 4.88 करोड़ जमा करने के लिए अनुरोध किया था (जनवरी 2019)। हालांकि, राज्य सरकार से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

- i. उत्तर रेलवे (उरे) प्रशासन को मई 2010 तक, जब सीआरपीएफ ने उन्हें रेलवे भूमि की बिक्री के लिए रेलवे प्रशासन से संपर्क किया था, सीआरपीएफ द्वारा रेलवे की भूमि पर कब्जे की जानकारी नहीं थी। यह उरे जोन में खराब भूमि प्रबंधन का संकेत है।

<sup>99</sup> पुलिस महानिरीक्षक (निर्माण कार्य)/नई दिल्ली

<sup>100</sup> रेलवे बोर्ड की नीति के अनुसार भूमि के वर्तमान मूल्य के 99 प्रतिशत के बराबर

- ii. सीआरपीएफ<sup>101</sup> के कब्जे में भूमि का पता चलने के 11 वर्षों से भी अधिक समय बीत जाने के बाद भी रेलवे, राज्य सरकार/सीआरपीएफ से उक्त भूमि के लिए पट्टा प्रभारों की वसूली नहीं कर सका।
- iii. सीआरबी के विशिष्ट निर्देशों के बावजूद, 35 वर्षों के लिए पट्टे पर दी गई भूमि हेतु सीआरपीएफ के साथ एक औपचारिक करार को निष्पादित नहीं किया गया था (फरवरी 2022 तक)।

नवंबर 2020 में इस मामले को मंडल प्राधिकारियों/फिरोजपुर/उत्तर रेलवे के समक्ष उठाया गया था। उत्तर में, उन्होंने कहा (सितंबर 2021) कि जम्मू और कश्मीर राज्य सरकार से 1989 से 2016 की अवधि के लिए ₹ 4.88 करोड़ के पट्टा प्रभारों के भुगतान के लिए संपर्क किया गया है (जुलाई 2018)। उन्होंने इसके लिए सीआरपीएफ से भी संपर्क किया है। उरे प्रशासन द्वारा खराब भूमि प्रबंधन के मामले पर, उत्तर में कुछ नहीं कहा गया है।

यह मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था; परन्तु कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2022)।

#### **सिफ़ारिश:**

**रेल मंत्रालय को अपनी भूमि की सुरक्षा के लिए समय-समय पर उचित भूमि प्रबंधन और भूमि का सर्वेक्षण सुनिश्चित करना चाहिए।**

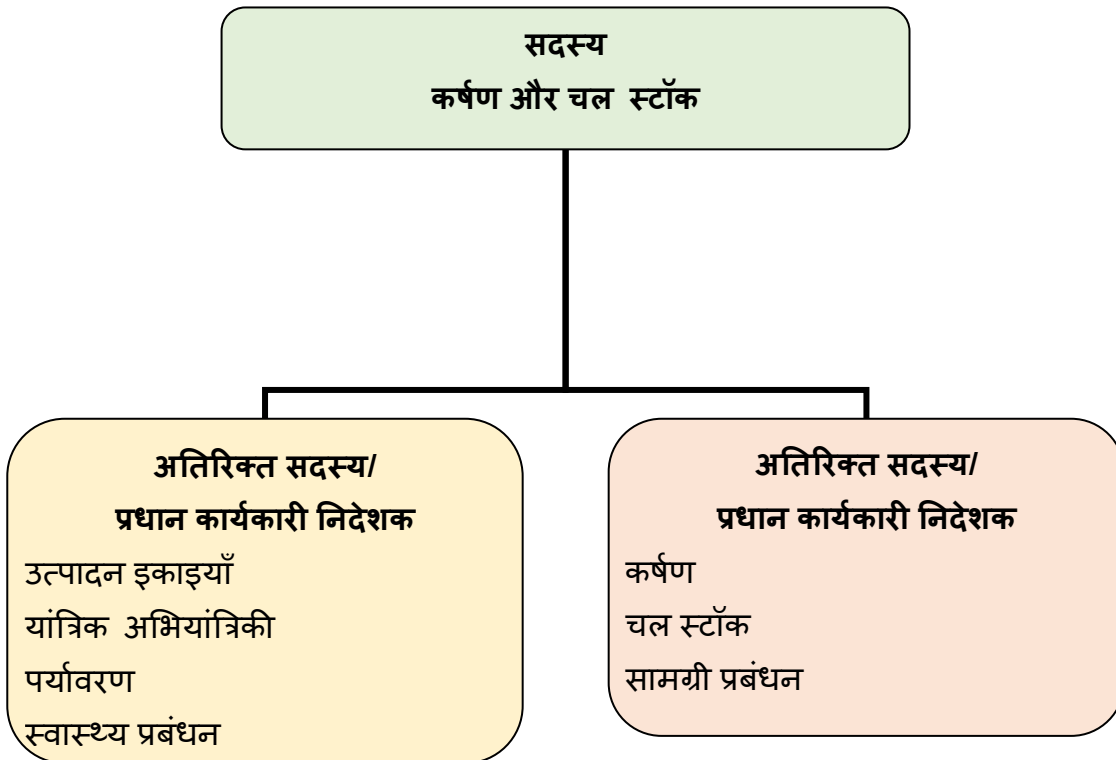
<sup>101</sup> सीआरपीएफ ने रेलवे को 1989-90 के बाद से उनके कब्जे वाली रेलवे की भूमि की सूचना दी थी (मई 2010)



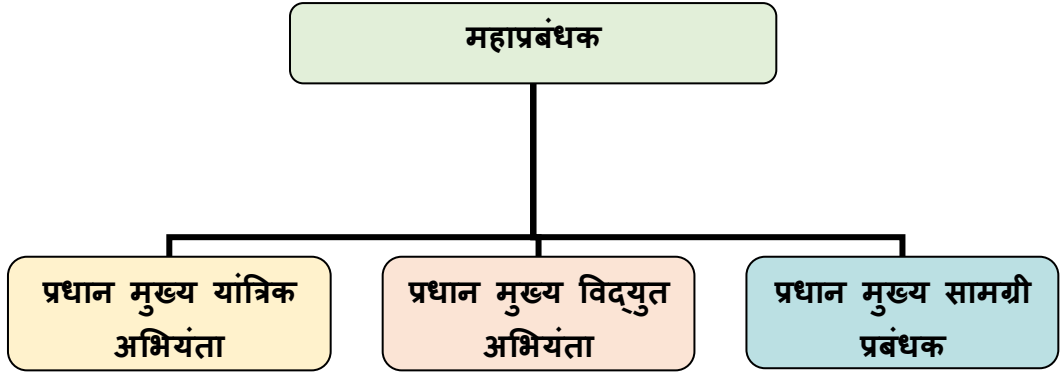
### अध्याय 4 - कर्षण और चल स्टॉक

रेलवे बोर्ड में सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) कार्यशालाओं और उत्पादन इकाइयों सहित यांत्रिक विभाग के साथ-साथ सामग्री प्रबंधन विभाग सहित का समग्र प्रभारी होता हैं। इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/मैनलाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (ईएमयू/एमईएमयू) और सभी कोचिंग स्टॉक के विद्युत रखरखाव से संबंधित कार्यों के साथ-साथ पर्यावरण और स्वास्थ्य प्रबंधन (एनएचएम) का उत्तरदायित्व भी सदस्य (कर्षण और चल स्टॉक) का है।

#### रेलवे बोर्ड स्तर



## जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता (पीसीएमई) सभी सवारी डिब्बों, वैगनों आदि के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), कार्यशालों के समग्र प्रभारी हैं, जो चल स्टॉक और संबंधित वस्तुओं के रखरखाव करते हैं। प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता विद्युत चल स्टॉक, जिसमें विद्युत लोको, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट, विद्युत लोको शेड, विद्युत कार्यशालाएं, सामान्य सेवाएं और ओवरहेड कर्षण सेवाएं आदि शामिल हैं, के विद्युतीय रखरखाव के समग्र प्रभारी हैं।

2020-21 के दौरान कारखाना में चल स्टॉक<sup>102</sup> की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 16531.37 करोड़<sup>103</sup> था। 2020-21 के दौरान चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन व्यय ₹ 14,801.16 करोड़<sup>104</sup> था। इसके अलावा, 2020-21 के दौरान उत्पादन इकाइयों<sup>105</sup> पर पूंजीगत व्यय ₹ 21997.35 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा यांत्रिक विभाग के 347 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

<sup>102</sup> जिसमें कैरिज और वैगन, संयंत्र और उपकरण शामिल हैं।

<sup>103</sup> उप शीर्ष 3002-3003(4)- कैरिज और वैगनों की मरम्मत और रखरखाव और उप शीर्ष 3002-3003(5) के लघु शीर्ष 300- संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव- विनियोग लेखे- 2020-21।

<sup>104</sup> उप शीर्ष 3002-3003(6)- परिचालन व्यय- चल स्टॉक और उपकरण - विनियोग लेखे- 2020-21।

<sup>105</sup> आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, आरसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलाहंका, पीएलडब्ल्यू/पटियाला, बीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/चितरंजन- विनियोग लेखे- 2020-21।

सामग्री प्रबंधन विभाग, ट्रेनों के संचालन और रखरखाव के लिए आवश्यक विभिन्न प्रकारों के स्टोर की योजना, खरीददारी के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और विनिर्माण कार्यशालों को अतिरिक्त पुर्जों, कंपोनेंट्स, फिटिंग्स, सब-असेंबली की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल भंडार प्रबंधन, उनकी खरीद और प्रेषितियों को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अलावा, सामग्री प्रबंधन विभाग सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मर्दों के लिए) के माध्यम से रद्दी मर्दों का निपटान भी करता है।

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रधान प्रमुख होता है जिसे मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक विभाग का प्रमुख होता है जो मंडल रेल प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2020-21 के दौरान भंडार विभाग का कुल व्यय ₹ 1,100.76<sup>106</sup> करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा भंडार विभाग के 98 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में पाँच अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ चल स्टॉक और सामग्री प्रबंधन पर अनुपालन मामलों को कवर करते हैं।

#### 4.1 सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों के चलाने से राजस्व की हानि: दक्षिण पश्चिम रेलवे

रेल मंत्रालय ने त्योहारों/छुट्टियों के दौरान अधिकतम मांग को पूरा करने के लिए परिवर्तनीय किराया संरचना पर यशवंतपुर-जयपुर-यशवंतपुर मार्ग पर सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनें शुरू की। वाणिज्यिक विभाग के सुझाव के बावजूद, दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन खराब संरक्षण के साथ चलने वाली सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों को तत्काल स्पेशल/सुपरफास्ट एक्सप्रेस में परिवर्तित करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप 2016 से 2021 की अवधि में ₹ 80.74 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

रेल मंत्रालय ने त्योहारों/छुट्टियों के दौरान अधिकतम मांग को पूरा करने के लिए सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनें शुरू की (जून 2015)। इन ट्रेनों में पांच स्लैबों वाली

<sup>106</sup> उप शीर्ष 3002-3003 (01) का लघु शीर्ष 400 - सामान्य अधीक्षण और सेवाएं- भारतीय रेल विनियोग लेख- 2020-21।

परिवर्तनीय किराया संरचना होती है। प्रत्येक 20 प्रतिशत स्लैब के लिए किराया मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के सामान्य आधारभूत किराए से 30 प्रतिशत अधिक न्यूनतम किराया के साथ बढ़ जाता है और अधिकतम किराया उस श्रेणी के लिए सामान्य मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के किराए के 3.9 गुना तक बढ़ जाता है। पांच स्लैब नीचे दी गई तालिका 4.1 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 4.1: सुविधा एक्सप्रेस ट्रेनों में किराए के पांच स्लैब का विवरण					
किराया/ प्रभार	आधारभूत किराया + तत्काल	(आधारभूत + तत्काल) किराए का 1.5 गुना	(आधारभूत+ तत्काल) किराए का 2 गुना	(आधारभूत + तत्काल) किराए का 2.5 गुना	(आधारभूत + तत्काल) किराए का 3 गुना
	आंकड़े प्रतिशत में				
सीट/बर्थ का प्रतिशत	20	20	20	20	20

रेल मंत्रालय की सलाह के अनुसार, दक्षिण पश्चिम रेलवे (दपूरे) ने मार्च 2016 से प्रीमियम एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 22695/22696 यशवंतपुर-जयपुर-यशवंतपुर (वाईपीआर-जेपी-वाईपीआर) को सुविधा सुपरफास्ट ट्रेन के रूप में चलाने का निर्णय लिया। जुलाई 2016 में इन ट्रेनों की संख्या बदलकर 82653/82654 कर दी गयी थी।

लेखापरीक्षा ने 2016 से 2021 तक की अवधि के लिए ट्रेन संख्या 82653/82654<sup>107</sup> वाईपीआर-जेपी/जेपी-वाईपीआर सुविधा एक्सप्रेस ट्रेन की श्रेणीवार अधिभोग और आय की रिपोर्ट का विश्लेषण किया। ट्रेनों का छह वर्ष अर्थात् 2016 से 2021 तक औसत अधिभोग 81.20 प्रतिशत था। लेखापरीक्षा ने सुविधा एक्सप्रेस के किराए से संभावित आय की गणना की और पाया कि 2016 से 2021 तक की अवधि के दौरान दोनों दिशाओं में ₹ 152.03 करोड़ की आय की क्षमता के प्रति, वास्तविक आय ₹ 71.29 करोड़ थी। इसके परिणामस्वरूप, जैसा कि **अनुलग्नक 4.1** में यथा विस्तृत है, सुविधा एक्सप्रेस ट्रेन के परिचालन पर ₹ 80.74 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। इसके अतिरिक्त, इस अवधि के दौरान 2ए और 3ए श्रेणी में बर्थों का उपयोग 60 प्रतिशत

<sup>107</sup> रेलवे प्रशासन ने कोविड-19 की प्रथम लहर के बाद 06521/06522 के रूप में इन ट्रेनों को दोबारा चलाया।

से कम था, जो यह दर्शाता है कि इस मार्ग पर सुविधा एक्सप्रेस का निरंतर परिचालन खराब संरक्षण के कारण घाटे में था।

लेखापरीक्षा में यह भी पाया गया कि दूरे जयपुर मार्ग पर 144 प्रतिशत (6 वर्ष का औसत) के औसत अधिभोग के साथ एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 12975/12976 (एमवाईएस-जेपी/जेपी-एमवाईएस, एसबीसी से होकर गुजरने वाली) का भी परिचालन कर रहा था। इससे संकेत मिलता है कि एक्सप्रेस/तत्काल स्पेशल का परिचालन कहीं अधिक लाभकारी था। मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम)/खानपान ने मुख्य यात्री परिवहन प्रबंधक (सीपीटीएम), दूरे को भेजे अपने पत्र में यह भी प्रस्ताव रखा (नवंबर 2018) कि यदि सुविधा एक्सप्रेस ट्रेन को तत्काल स्पेशल के रूप में चलाया जाता है, तो संरक्षण अपने अधिकतम स्तर तक बेहतर हो जाएगा।

इस मुद्दे को जून 2020 में जारी एक विशेष पत्र के माध्यम से उठाया गया था। रेल प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2021) कि सुविधा एक्सप्रेस ट्रेन के संरक्षण को सीधे तौर पर केवल गतिशील मूल्य निर्धारण से नहीं जोड़ा जा सकता है। ट्रेन द्वारा लिए गए मार्ग, ट्रेन की सेवा का समय और सेवा के दिन जैसे अन्य कारक भी किसी विशेष ट्रेन के संरक्षण को निर्धारित करने में एक बड़ी भूमिका निभाते हैं। आगे बताया गया कि रेलवे बोर्ड के वाणिज्यिक निदेशालय से प्राप्त आगे की सलाह पर जोनल रेलवे द्वारा उचित निर्णय लिया जाएगा।

उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि जोनल रेल प्रशासन ने बर्थों के बेहतर उपयोग और आय में सुधार के लिए अपने वाणिज्यिक विभाग की सिफारिशों की अनदेखी की।

इस प्रकार, खराब संरक्षण के साथ सुविधा एक्सप्रेस ट्रेन के परिचालन और दूरे प्रशासन द्वारा इसे तत्काल स्पेशल/सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन के रूप में परिवर्तित करने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 80.74 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

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

**सिफारिश:**

**रेल मंत्रालय को विभिन्न रेलवे प्राधिकारियों के बीच उचित समन्वय सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।**

#### 4.2 खुली पहुँच के माध्यम से बिजली खरीद समझौतों को अंतिम रूप देने में विलम्ब के कारण अतिरिक्त व्यय: पश्चिम मध्य रेलवे

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को खुली पहुँच के माध्यम से सीधे उत्पादक कंपनियों से विद्युत प्राप्त करने और उपलब्धता आधारित टैरिफ (एबीटी) मीटरों का प्रावधान सुनिश्चित करने के लिए निर्देश जारी किए थे (मार्च 2015)। खुली पहुँच के तहत मार्च 2016 में करार करने के बावजूद, मुख्य रूप से एबीटी मीटरों के प्रावधान में विलम्ब के कारण केवल जनवरी 2017 से ही बिजली की आपूर्ति शुरू की गई थी। खुली पहुँच में शिफ्ट होने में विलम्ब के परिणामस्वरूप बिजली खरीद पर ₹ 75.10 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

परिवहन की इकाई लागत को इष्टतम करने के लिए कर्षण टैरिफ को कम करने हेतु रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (दिसंबर 2014)<sup>108</sup> कि जोनल रेलवे, रेलवे ऊर्जा प्रबंधन कंपनी लिमिटेड (आरईएमसीएल)<sup>109</sup> के माध्यम से लघु/मध्यम/दीर्घकालिक आधार पर पारंपरिक/नवीकरणीय स्रोतों से सस्ती विद्युत प्राप्त करने की योजना बनाएगा।

बजट भाषण (रेल बजट 2015-16) में माननीय रेल मंत्री ने उल्लेख किया कि एक थोक उपभोक्ता के रूप में भारतीय रेल को अपने विद्युत् टैरिफ को कम करने के लिए बोली प्रक्रिया के माध्यम से विद्युत खरीदने की आवश्यकता है जो कर्षण ऊर्जा बिलों में पर्याप्त बचत कर सकता है। तदनुसार, रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए (मार्च 2015<sup>110</sup>) कि वे उन राज्यों में, जहां विद्युत की लागत अधिक है, मध्यम/दीर्घकालिक खुली पहुँच<sup>111</sup> माध्यम को

<sup>108</sup> रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2012/इलेक्ट.(जी)/150/1 भाग III दिनांक 30 दिसंबर 2014

<sup>109</sup> आरईएमसीएल रेल मंत्रालय और रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विस लिमिटेड (राइट्स) का एक संयुक्त उद्यम है। आरईएमसीएल निविदा के आमंत्रण, प्राप्त बोलियों के मूल्यांकन और बातचीत और चयनित बोलीदाता को सीधे उत्पादक कंपनियों (जीईएनसीओ) से खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत की आपूर्ति के लिए स्वीकृति पत्र जारी करने के लिए जिम्मेदार था।

<sup>110</sup> महाप्रबंधक/सभी जोनल रेलवे को रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2014/इलेक्ट.(जी)/150/4 दिनांक 03 मार्च 2015

<sup>111</sup> विद्युत अधिनियम, 2003 के अनुसार, खुली पहुँच "उपयुक्त आयोग द्वारा विनिर्दिष्ट विनियमों के अनुसार किसी लाइसेंसधारक या उपभोक्ता या उत्पादन में लगे व्यक्ति द्वारा ऐसी

अपनाते हुए उत्पादक कंपनियों (जेनकोस)/व्यापारियों आदि से सीधी विद्युत प्राप्त करने की योजना बनाएं। रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को 2015-16 के दौरान सभी कर्षण सब स्टेशनों (टीएसएस) पर उपलब्धता आधारित टैरिफ (एबीटी) मीटर<sup>112</sup> प्रदान करने के लिए उपयुक्त व्यवस्था करने का भी निर्देश दिया (फरवरी 2015)<sup>113</sup>। एबीटी मीटर प्रदान करने की आवश्यकता को मार्च 2015<sup>114</sup> और अप्रैल 2015<sup>115</sup> में दोहराया गया था।

आरईएमसीएल ने तीन वर्षों की अवधि के लिए खुली बोली के माध्यम से विद्युत की अधिप्राप्ति के लिए निविदा<sup>116</sup> आमंत्रित की और उस पर कार्रवाई की। पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) को आवंटित विद्युत की मात्रा पमरे<sup>117</sup> के अनुरोध पर 55 मेगावाट रखी गई थी। 26 फरवरी 2016 को सफल बोलीदाता [मैसर्स जिंदल इंडिया थर्मल पावर लिमिटेड (जेआईटीपीएल)] के पक्ष में स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किया गया था और 15 मार्च 2016 को पमरे और मैसर्स जेआईटीपीएल के बीच विद्युत की अधिप्राप्ति के लिए करार किया गया था। हालांकि लेखापरीक्षा ने पाया कि जेआईटीपीएल से खुली पहुँच के माध्यम से चार टीएसएस में विद्युत की आपूर्ति 10 जनवरी 2017 से शुरू की गई थी और शेष आठ टीएसएस में यह 19 जनवरी 2017 और 20 अप्रैल 2017 के बीच शुरू की गई थी।

लाइनों या प्रणाली के साथ पारेषण लाइनों या वितरण प्रणाली या संबद्ध सुविधाओं के उपयोग के लिए गैर-भेदभावपूर्ण प्रावधान है।"

<sup>112</sup> 0.2 एस वर्गों के साथ सीटी/पीटी (सीटी या करंट ट्रांसफार्मर और पीटी या पॉटेंशल ट्रांसफार्मर का उपयोग करंट या वोल्टेज को सुरक्षित या अधिक प्रबंधनीय स्तरों तक नीचे ले जाने के लिए पैमाइश में किया जाता है। जब सीटी और पीटी का उपयोग संस्थापना की पैमाइश में किया जाता है, तो संस्थापना को ट्रांसफॉर्मर रेटेड होने के रूप में जाना जाता है। सामान्यतः इस तरह के ट्रांसफार्मर रेटेड मीटर की आवश्यकता तब होती है जब मीटर की जाने वाली सेवा का करंट या वोल्टेज बहुत अधिक होता है।

<sup>113</sup> रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 2014/इलेक्ट (जी)/150/1 दिनांक 19 फरवरी 2015

<sup>114</sup> महाप्रबंधक/सभी जोनल रेलवे को रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 2014/इलेक्ट. (जी)/150/4 दिनांक 03 मार्च 2015

<sup>115</sup> रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2007/इलेक्ट.(जी)/220/सं.1 दिनांक 22 अप्रैल 2015 के माध्यम से महाप्रबंधक/पमरे को संबोधित किया

<sup>116</sup> जोनल रेलवे अर्थात् उत्तर रेलवे (उरे) और पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) की ओर से

<sup>117</sup> पमरे का पत्र संख्या पमरे/एल/03/7508/2015-16/747 दिनांक 25 फरवरी 2016 के द्वारा

टीएसएस वाली जगह पर एबीटी मीटर की संस्थापना के लिए रेल मंत्रालय के बार-बार अनुदेशों (फरवरी 2015, मार्च 2015 और अप्रैल 2015) के बावजूद, पमरे प्रशासन ने आवश्यक उपकरण (एबीटी मीटर) की अधिप्राप्ति नहीं की। एबीटी मीटरों के प्रावधान के लिए प्राक्कलन अप्रैल 2016 में तैयार किया गया था और मई 2016 में स्वीकृत किया गया था। अंततः एबीटी मीटर की अधिप्राप्ति की गई और 10 जनवरी 2017 व 20 अप्रैल 2017 की अवधि के बीच संस्थापित किए गए थे। इस प्रकार, एबीटी मीटरों के लिए प्राक्कलन तैयार करने के साथ-साथ इनकी अधिप्राप्ति में एक वर्ष से अधिक का विलंब हुआ। पमरे प्रशासन, एबीटी मीटरों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए रेल मंत्रालय के अनुदेशों का पालन करने में विफल रहा।

पमरे प्रशासन ने रेलवे के 12 टीएसएस पर एबीटी मीटर संस्थापित करने और पमरे के लिए 'अनापति प्रमाणपत्र (एनओसी)' जारी करने के लिए राजस्थान राज्य विद्युत प्रसारण निगम लिमिटेड (आरवीपीएन)/जयपुर से संपर्क किया (मार्च 2016 और अप्रैल 2016)। आरवीपीएन ने एनओसी के लिए पमरे के आवेदन में कुछ विसंगतियों के बारे में बताया और पमरे प्रशासन से विसंगतियों पर ध्यान देने/सुधारने का अनुरोध किया (अगस्त 2016)। पमरे प्रशासन ने आरवीपीएन की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए चार महीने का समय लिया। अंततः आरवीपीएन ने 01 मार्च 2017 से 31 दिसंबर 2019 तक की अवधि के लिए मीडियम टर्म खुली पहुँच में 55 मेगावाट विद्युत की खरीद के लिए पमरे को 29 सितंबर 2016 को एनओसी जारी की। इस प्रकार, एबीटी मीटरों की व्यवस्था करने और खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत आपूर्ति के लिए अनापति प्रमाण पत्र जारी करने के लिए आरवीपीएन से संपर्क करने में पमरे प्रशासन की ओर से देरी हुई थी। पमरे की ओर से हुई देरी के कारण, मैसर्स जेआईटीपीएल से खुली पहुँच के माध्यम से चार टीएसएस में विद्युत की आपूर्ति 10 जनवरी 2017 से अर्थात् लगभग 10 महीने की देरी के साथ शुरू की जा सकी (मैसर्स जेआईटीपीएल के साथ करार करने की तिथि अर्थात् 15 मार्च 2016 से)। शेष आठ टीएसएस में, खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत की आपूर्ति 19 जनवरी 2017 और 20 अप्रैल 2017 के बीच शुरू की गई थी। इस प्रकार, खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत की खरीद के लिए पूर्व-अपेक्षित आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय के अनुदेशों के अनुपालन में विलंब से रेल प्रशासन कर्षण ऊर्जा बिलों में बचत प्राप्त



करने से वंचित रह गया। पमरे प्रशासन ने ₹ 4.09 प्रति किलोवाट घंटा की कम दर पर विद्युत की उपलब्धता के बावजूद ₹ 6.50 प्रति किलोवाट घंटा<sup>118</sup> की उच्च दर पर विद्युत खरीदी थी। कम दर का लाभ उठाने में पमरे प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 15 मार्च 2016 से 10 जनवरी 2017 की अवधि के दौरान ₹ 75.10 करोड़ का भारी अतिरिक्त व्यय हुआ।

मामला मई 2022 में रेल मंत्रालय को भेजा गया था। अपने उत्तर में (जून 2022), रेल मंत्रालय ने बताया कि खुली पहुँच के लिए एबीटी मीटर और सीटी/पीटी का प्रावधान स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटीयों (एसटीयू) की सहमति के बिना हासिल नहीं किया जा सकता था, जिन्होंने शुरू में "मानित लाइसेंसधारक" के रूप में 'खुली पहुँच' ग्राहक के रूप में रेलवे की पात्रता में कमी के कारण इस मामले को लंबित रखा था। जैसे ही 5 नवंबर 2015 को केंद्रीय विद्युत नियामक आयोग (सीईआरसी) द्वारा पुष्टि जारी की गई, पमरे ने खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत प्राप्त करने के लिए हर संभव प्रयास किए। और चूंकि एसटीयू अपने मूल्यवान ग्राहक (यानी भारतीय रेल) को खो रहे थे, इसलिए उन्होंने खुली पहुँच का रास्ता साफ करने में रेलवे के लिए बाधाएं उत्पन्न करने की कोशिश की। रेलवे प्रशासन ने यह भी बताया कि 15 मार्च 2016 को मैसर्स जेआईटीपीएल के साथ पीपीए (विद्युत खरीद करार) पर हस्ताक्षर करने के बाद रेलवे ने एबीटी मीटर और सीटी/पीटी कार्य को पूरा करने के लिए न्यूनतम आवश्यक समय लिया और जनवरी 2017 से खुली पहुँच की शुरुआत की।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। पमरे प्रशासन, फरवरी/मार्च/अप्रैल 2015 के रेल मंत्रालय के बार-बार निर्देशों के बावजूद 2015-16 में टीएसएस स्थानों पर एबीटी-अनुवर्ती मीटरों की समय पर उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा। रेलवे की 'मानित लाइसेंसधारी' स्थिति में अस्पष्टता के बारे में रेलवे का तर्क भी स्वीकार्य नहीं था क्योंकि खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत की खरीद के लिए एक करार (15 मार्च 2016) करने के बाद भी बहुत आवश्यक एबीटी मीटरों की

<sup>118</sup> ₹ 170 प्रति केवीए का संविदा मांग प्रभार के साथ

खरीद की प्रक्रिया शुरू नहीं हुई थी। इसके लिए एक प्राक्कलन अप्रैल 2016 में तैयार और मई 2016 में संस्वीकृत किया गया था।

रेलवे को विद्युत मंत्रालय के 6 मई 2014 के पत्र के माध्यम से, 'मानित लाइसेंसधारी' की स्थिति के बारे में पता था, यहां तक कि सीईआरसी की पुष्टि होने तक, रेलवे, रेलवे बोर्ड के उपरोक्त निर्देशों के अनुपालन में एबीटी मीटरों की अधिप्राप्ति के लिए कार्रवाई शुरू कर सकता था, लेकिन रेलवे प्रशासन ने करार करने के बाद भी अपेक्षित उपकरणों की अधिप्राप्ति शुरू नहीं की। इस प्रकार, सस्ती दर पर खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति रेलवे प्रशासन के ढुलमुल रवैये के परिणामस्वरूप लगभग 10 महीनों तक खुली पहुँच के माध्यम से विद्युत के प्रवाह में देरी के कारण रेलवे को ₹ 75.10 करोड़ की हानि हुई।

#### 4.3 लोको का गलत किराया प्रभार लगाने के कारण राजस्व की हानि: दक्षिण रेलवे

रेल मंत्रालय ने सभी जोनल रेलवे को निर्देश दिया (दिसंबर 2014) कि वे मौजूदा प्रति लोको प्रति दिन के आधार की बजाय प्रति लोको प्रति घंटा के आधार पर लोको किराया प्रभारों को एकत्र करें। दक्षिण रेलवे ने अनुदेशों का उल्लंघन करते हुए, उत्तर चेन्नई थर्मल पावर स्टेशन (एनसीटीपीएस) के साथ प्रति दिन के आधार पर कोयले की ढुलाई के लिए एक रेलवे डीजल लोको किराए पर देने के लिए वार्षिक करार किए जिसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान ₹ 17.60 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

दक्षिण रेलवे (दरे) इच्छुक उपयोगकर्ताओं को किराया आधार पर लोकोमोटिव की आपूर्ति करता है। रेल मंत्रालय द्वारा विभिन्न प्रकार के लोकोमोटिवों के उपयोग के लिए किराया प्रभार आवधिक रूप से अधिसूचित किए जाते हैं।

रेल मंत्रालय ने अनुदेश जारी किए (दिसंबर 2014) कि लोको के लिए किराया प्रभारों की गणना केवल यातायात वाणिज्य विभाग<sup>119</sup> द्वारा जारी दरों पर आधारित होनी चाहिए। इसके अलावा, यांत्रिक विभाग<sup>120</sup> द्वारा जारी की गई दरों

<sup>119</sup> ईंधन, तेलों, स्टोर, टैलो, कारखाने की मरम्मत, परिवहन कर्मचारियों, लोको चालक स्टाफ, स्टाफ कल्याण, ब्याज, मूल्यहास और लाभ के आधार पर।

<sup>120</sup> पीओएच लागत, मूल्यहास, लाभांश और आय की हानि के आधार पर।

को समाप्त माना जाना था। यह भी स्पष्ट किया गया था कि यांत्रिकी शाखा द्वारा जारी दरों का उपयोग कर रहे जोनल रेलवे को चालू करारों के लिए भी एक नया डेबिट जारी किया जाना चाहिए।

दरे ने तमिलनाडु जेनरेशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन कॉरपोरेशन लिमिटेड की एक इकाई, उत्तर चेन्नई थर्मल पावर स्टेशन (एनसीटीपीएस) के साथ वार्षिक आधार पर एनसीटीपीएस में कोयला लदान परियोजना के लिए एक रेलवे डीजल डब्ल्यूडीएम 2 लोको (2400 एचपी क्षमता) को किराए पर देने के लिए करार निष्पादित किया था।

अप्रैल 2017 से अप्रैल 2020 के दौरान दरे द्वारा निष्पादित वार्षिक करारों की समीक्षा से पता चला कि डीजल लोकोमोटिव को रेल मंत्रालय के यांत्रिक निदेशालय द्वारा जारी प्रति लोको प्रति दिन दरों के आधार पर किराए पर दिया गया था।

दरे ने रेल मंत्रालय के दिसंबर 2014 के अनुदेशों में निर्दिष्ट प्रति घंटा आधार पर दरों को लागू नहीं किया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान, दरे द्वारा प्रति दिन प्रति लोको आधार पर ₹ 10.55 करोड़ की राशि के बिल बनाए गए थे। प्रति घंटे के आधार पर दरों के सही अनुप्रयोग से यह ₹ 28.15 करोड़ तक होगा, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 17.60 करोड़ की राशि के किराया प्रभारों का कम संग्रहण हुआ जैसा कि **अनुलग्नक 4.2** में वर्णित किया गया है। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि रेल मंत्रालय द्वारा निर्देशित (दिसंबर 2014) प्रति घंटा आधार पर लोको किराया प्रभार सहित मसौदा करार को सितंबर 2021 में एनसीटीपीएस को भेजा गया था। इसे अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया था।

इस प्रकार, रेल मंत्रालय के अनुदेशों के अनुसार लोको को किराए पर देने की पद्धति में परिवर्तन को लागू करने में विफलता के कारण अप्रैल 2017 से मार्च 2021 के दौरान ₹ 17.60 करोड़ का राजस्व गंवाना पड़ा।

इस मामले को अक्टूबर 2021 में दक्षिण रेलवे प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। उनके उत्तर में, यह बताया गया (दिसंबर 2021) कि दक्षिण रेलवे एनसीटीपीएस को दैनिक किराए के आधार पर पूर्व प्रयुक्त लोकोमोटिव की आपूर्ति करता है। यह डब्ल्यूडीएम 2 पूर्व प्रयुक्त लोकोमोटिव है जो यातायात की मुख्य लाइनों की

आवश्यकताओं के लिए अनुपयुक्त है। तथापि, मंडलीय प्राधिकारियों द्वारा कार्रवाई शुरू की गई है लेकिन एनसीटीपीएस एक दिन के लिए प्रति घंटा की दर के लिए सहमत नहीं हो रहा है, इसके बजाय वह एक रोक के लिए आवश्यक वास्तविक शंटिंग घंटों का विकल्प चुन रहा है जो तीन घंटे का है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि रेलवे बोर्ड के अनुदेशों में पूर्व प्रयुक्त लोको के लिए दरें अलग से विनिर्दिष्ट नहीं की गई हैं। इसके अतिरिक्त, एनसीटीपीएस द्वारा करार नहीं किए जाने से संबंधित मामले को दरे प्रशासन द्वारा अभी तक रेल मंत्रालय को नहीं भेजा गया है। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार लोको को किराए पर देने की पद्धति में परिवर्तन को प्रभावी करने में विफलता के कारण अप्रैल 2017 से मार्च 2021 की अवधि के दौरान ₹ 17.60 करोड़ के राजस्व को गंवाना पड़ा।

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

#### 4.4 अपूर्ण पूर्व-अपेक्षित कार्यों के कारण विद्युतीकरण कार्यों का समयपूर्व बंद होना: दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने पूर्व-अपेक्षित सिविल कार्यों की प्रगति सुनिश्चित किए बिना रेलवे विद्युतीकरण कार्य सौंप दिए। इसके परिणामस्वरूप सामग्री आपूर्ति की अधिप्राप्ति पर ₹ 9.0 करोड़ व्यय करने के बाद दो विद्युतीकरण कार्यों को समयपूर्व बंद कर दिया गया।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने निर्देश दिया (अक्टूबर 2006) कि पूर्वापेक्षाओं (कार्य स्थल की स्पष्टता, योजना और ड्राइंग तैयार करना, आदि) को पूरा किए बिना संविदा नहीं दी जानी चाहिए। यदि कार्य को शीघ्र पूरा करने के लिए ऐसी कोई कार्रवाई आवश्यक है, तो संविदाकार को सौंपने के लिए पूर्वापेक्षा तुरंत पूरी की जानी चाहिए ताकि कार्य की प्रगति में बाधा न आए। ऐसा करने में विफलता के परिणामस्वरूप किए गए किसी भी अतिरिक्त व्यय के लिए जिम्मेदारी तय करनी होगी।

भूमि कार्य और इंजीनियरिंग स्केल योजना (ईएसपी)/सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना (एसआईपी) आदि को अंतिम रूप देना विद्युतीकरण कार्यों को करने के लिए

पूर्व-अपेक्षाएं हैं। साथ ही, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण), दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (दपूमरे) ने निर्देश दिया (मई 2018) कि जब न्यूनतम 500 मीटर क्षेत्र में अवसंरचना तैयार हो जाएगी तो उप मुख्य अभियंता द्वारा उप मुख्य विद्युत अभियंताओं को बिना किसी देरी के उपरि उपस्कर (ओएचई) निष्पादित करने की सलाह दी जाएगी।

उपरोक्त के उल्लंघन में विद्युतीकरण कार्यों के निष्पादन के लिए दो संविदाएँ दी गई थीं। विवरण तालिका 4.2 में दर्शाए गए हैं।

तालिका 4.2 विद्युतीकरण कार्यों के निष्पादन के लिए दी गई संविदाओं का विवरण							
क्र. सं.	संविदा करार (सीए) सं.	सीए मूल्य (₹ करोड़ में)	फर्म का नाम	एलओए जारी करने की तिथि	पूर्णता की लक्ष्य तिथि (टीडीसी)	व्यय (31.01.21 तक वित्तीय प्रगति) (₹ करोड़ में)	कार्य की प्रगति की स्थिति
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	08/सीईई/ निर्माण/दपूमरे/बीएसपी/ 2017 दिनांक 11 अप्रैल 2017	17.11	मैसर्स एंटरप्राइज/ कोलकाता	22/02/17	21/02/19	4.27 (24.97 प्रतिशत)	पूर्वापेक्षित कार्यों को पूरा किए बिना संविदा दी गयी थी। संविदा को 05 नवम्बर 2019 को समय पूर्व बंद कर दिया गया था। शेष कार्य के निष्पादन के लिए ₹ 15.56 करोड़ की लागत पर एक नई संविदा दी गयी। एलओए 27 अक्टूबर 2022 को टीडीसी के रूप में 26 अक्टूबर 2022 के साथ जारी किया गया।
2.	19/सीईई/ निर्माण/ दपूमरे/ बीएसपी/ 2017 दिनांक 18 सितंबर 2017	18.25	मैसर्स एंजेलिक इंटरनेशनल लिमिटेड/नई दिल्ली	12/07/17	11/07/19	4.73 (25.92 प्रतिशत)	पूर्वापेक्षित कार्यों को पूरा किए बिना संविदा दी गयी थी। संविदा को 10 नवम्बर 2020 को समय पूर्व बंद कर दिया गया था। शेष कार्यों के लिए निविदा प्रक्रियाधीन है।
कुल		35.36				9.0	

स्रोत: संबंधित कार्य की संविदा फ़ाइलें।

इस प्रकार लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 35.36 करोड़ की संविदा मूल्य वाले दो समान कार्यों को पूर्व-अपेक्षित कार्यों की पूर्णता सुनिश्चित किए बिना सौंप दिया गया था। संविदाकार ने संविदा की अवधि (2017-18) के दौरान ₹ 9.0 करोड़ की सामग्री की आपूर्ति की लेकिन खाली कार्य स्थल की अनुपलब्धता के कारण कार्यों को निष्पादित नहीं कर सका। दफ्तरे प्रशासन परियोजना के कार्यान्वयन के लिए संविदा की अवधि (अर्थात् एलओए की तारीख से 24 महीने) के दौरान संविदाकार को ईएसपी, एसआईपी जैसे विभिन्न अनुमोदित ड्राइंग उपलब्ध नहीं कर सका। ओएचई कार्य को निष्पादित करने के लिए कार्यस्थल तैयार नहीं था। इसके कारण निष्पादन भाग की प्रगति के बिना संविदाओं को समयपूर्व बंद करना पड़ा।

इच्छित उद्देश्य के लिए ₹ 9.0 करोड़ मूल्य वाली आपूर्ति की गई सामग्री का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया जा सका। ₹ 9.0 करोड़ की सामग्री में से ₹ 2.49 करोड़ की सामग्री की खपत अन्य विद्युतीकरण कार्यों के लिए की गई थी और ₹ 6.51 करोड़ की शेष सामग्री अभी भी स्टोर में बेकार पड़ी हुई है। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आपूर्ति की गई सामग्री के गारंटी प्रमाणपत्र<sup>121</sup> की अवधि भी समाप्त हो गई थी।

इस विषय पर फरवरी 2021 में दफ्तरे प्रशासन को एक विशेष पत्र जारी किया गया था। उत्तर में (जून 2021) रेल प्रशासन ने बताया कि निविदा देने के बाद संविदा की शर्त के अनुसार सामग्री की आपूर्ति की गई थी। इन निविदाओं के लिए आपूर्ति की गई सामग्री का अन्य विद्युतीकरण कार्यों के लिए उपभोग किया गया था। आपूर्ति की जाने वाली सामग्री मुख्य रूप से लोहे और इस्पात से बनी है जिसकी खराब होने की अवधि बहुत लंबी होती है और इसे सुरक्षित और संरक्षित स्थिति में स्टोर किया गया है।

रेल प्रशासन का उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि ₹ 6.51 करोड़ मूल्य की खरीदी गई सामग्री अभी भी स्टोर में बेकार पड़ी थी। रेल प्रशासन कार्य पूर्ण करने की लक्ष्य तिथि (एलओए जारी होने की तिथि से 24 माह) के बाद भी संविदाकार को खाली कार्यस्थल की उपलब्धता सुनिश्चित नहीं कर सका। इस प्रकार, सिविल कार्यों की पर्याप्त प्रगति सुनिश्चित किए बिना रेलवे विद्युतीकरण कार्यों को सौंपने के परिणामस्वरूप ₹ 9.0 करोड़ का व्यय करने के बाद विद्युतीकरण कार्यों को समयपूर्व बंद करना पड़ा।

<sup>121</sup> परीक्षण की तारीख से 18 महीने के अपने चालू होने की तारीख से 12 महीने की अवधि तक संतोषजनक कार्य करने के लिए, जो भी दोषपूर्ण सामग्री के प्रति पहले हो।

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

सिफ़ारिश:

**रेल मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि पूर्वापेक्षाओं को पूरा किए बिना सविदा नहीं दिए जाने चाहिए।**

#### 4.5 चैनल एयर बॉक्स की अधिप्राप्ति पर परिहार्य व्यय: बनारस लोकोमोटिव वर्क्स

रेल मंत्रालय की पूर्ण विद्युतीकरण की नीति के बावजूद, बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू) ने आपूर्ति की निर्धारित अवधि के बाद एक विदेशी आपूर्तिकर्ता से डीजल लोकोमोटिव के लिए 660 चैनल एयर बॉक्स स्वीकार किए। इस तरह अधिप्राप्त वस्तुएं तीन साल से अधिक समय से अप्रयुक्त पड़ी थीं। इसके परिणामस्वरूप ₹ 6.85 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मार्गों के बढ़ते विद्युतीकरण को देखते हुए, रेलवे बोर्ड ने बनारस लोकोमोटिव वर्क्स<sup>122</sup> (बीएलडब्ल्यू) वाराणसी में विद्युत लोको का विनिर्माण करने का निर्णय लिया (मई 2016)। तदनुसार, फरवरी 2017 से बीएलडब्ल्यू में विद्युत लोकोमोटिव का विनिर्माण शुरू किया गया था। 2019-20 से, बीएलडब्ल्यू में डीजल लोकोमोटिव का उत्पादन पूरी तरह से बंद कर दिया गया था।

बीएलडब्ल्यू ने डीजल लोकोमोटिव के विनिर्माण के लिए एक विदेशी आपूर्तिकर्ता<sup>123</sup> को 2,375 डॉलर प्रति इकाई की लागत से 660 चैनल एयर बॉक्स<sup>124</sup> की आपूर्ति के लिए खरीद का आदेश (मई 2016) दिया। आपूर्ति फरवरी 2017 तक पूरी होनी थी। निविदा करार के पैरा 2.26 के अनुसार, क्रेता के लिए स्टोर या उसके किसी भी हिस्से को अस्वीकार करना वैध होगा, यदि ऐसे स्टोर या उसके परेषण का हिस्सा/भाग सविदा के निबंधन एवं शर्तों के अनुरूप नहीं है।

<sup>122</sup> पहले डीजल लोकोमोटिव वर्क्स कहा जाता था, जिसे अक्टूबर 2020 से बनारस लोकोमोटिव वर्क्स का नाम दिया गया था।

<sup>123</sup> मैसर्स इलेक्ट्रोमोटिव डीजल, इंक. (ईएमडी)/यूएसए

<sup>124</sup> चैनल एयर बॉक्स हाई हॉर्स पावर (एच एच पी) डीजल इंजनों के विनिर्माण के लिए एक मद है। लोकोमोटिव में चार चैनल एयर बॉक्स की आवश्यकता होती है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि फरवरी 2017 के सुपुर्दगी लक्ष्य के प्रति चैनल एयर बॉक्स अगस्त 2017 में बीएलडब्ल्यू परिसर में पहुंचे थे। चूंकि सामग्री सुपुर्दगी अवधि के अनुसार प्राप्त नहीं हुई थी, इसलिए बीएलडब्ल्यू ने सामग्रियों को स्वीकार नहीं किया और आपूर्तिकर्ता को सूचित किया कि ये वस्तुएं आपूर्तिकर्ता के जोखिम और लागत पर बीएलडब्ल्यू परिसर में पड़ी हुई हैं।

फरवरी 2018 में, बीएलडब्ल्यू प्रशासन ने निर्धारित सुपुर्दगी अवधि के भीतर सुपुर्दगी न होने के कारण आपूर्ति को अस्वीकार कर दिया। विक्रेता ने वस्तुओं के अस्वीकरण पर 1,510.72 डॉलर प्रति इकाई की कम दर पर अर्थात् लगभग 36 प्रतिशत की छूट पर वस्तुओं को प्रभारित करने का प्रस्ताव रखा। इसके बाद, जुलाई 2018 में, बीएलडब्ल्यू ने सामग्री की अस्वीकृति के अपने फैसले को वापस ले लिया और आपूर्ति अवधि को अगस्त 2017 तक बढ़ा दिया। इसलिए, आपूर्तिकर्ता को 660 चैनल एयर बॉक्स की अधिप्राप्ति के लिए ₹ 6.85 करोड़ का भुगतान (नवंबर 2018) किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2018 में, जब बीएलडब्ल्यू ने आपूर्तिकर्ता से 660 चैनल एयर बॉक्स को कम दर पर स्वीकार करने का फैसला किया, तो इसके स्टॉक में 295 चैनल एयर बॉक्स थे। फरवरी 2022 तक, चैनल एयर बॉक्स की 796 यूनिटों (हाल में खरीदी गई 660 यूनिटों सहित) का कुल स्टॉक अप्रयुक्त रहा। इस प्रकार, नीति में बदलाव के बावजूद और मौजूदा स्टॉक स्थिति की अनदेखी करते हुए प्रेषित माल को स्वीकार करने का बीएलडब्ल्यू का निर्णय अविवेकपूर्ण था। इसके अलावा, चूंकि सामग्रियों का उपयोग नहीं किया जा सका, बीएलडब्ल्यू ने चैनल एयर बॉक्स के वैकल्पिक उपयोग का पता लगाया (जनवरी 2020) और अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ), लखनऊ से इन वस्तुओं का उपयोग भारतीय रेल में कहीं और करने का अनुरोध किया। हालांकि, आरडीएसओ, लखनऊ ने कहा (जनवरी 2020) कि इन वस्तुओं का पुलों और संरचनाओं में सीमित उपयोग है और इनका उपयोग या तो यांत्रिक कार्यों में किया जाना चाहिए या स्क्रेप के रूप में बेचा जाना चाहिए।

इस प्रकार, मैसर्स ईएमडी/यूएसए से 660 चैनल एयर बॉक्स स्वीकार करने के रेलवे प्रशासन के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 6.85 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।



मामले को अक्टूबर 2021 में बीएलडब्ल्यू प्रशासन के समक्ष उठाया गया था। बीएलडब्ल्यू प्रशासन ने कहा (नवंबर 2021) कि बीएलडब्ल्यू की आवश्यकता के अनुसार सामग्री को कम दर पर स्वीकार किया गया था। रेल प्रशासन का उत्तर तर्कसंगत नहीं था क्योंकि बीएलडब्ल्यू प्रबंधन ने रेलवे बोर्ड के विद्युत लोकोमोटिव के विनिर्माण में पूरी तरह से अंतरण करने के निर्णय के बाद सामग्री को स्वीकार कर लिया था। कम दर पर खरीदी गई अनावश्यक सामग्री तीन वर्ष से अधिक समय से बीएलडब्ल्यू में अप्रयुक्त पड़ी हुई थी (फरवरी 2022 तक)।

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

**सिफारिश:**

**रेल मंत्रालय को उचित इन्वेंट्री प्रबंधन सुनिश्चित करने की आवश्यकता है ताकि खरीदी गई सामग्री बेकार न जाए।**

(इला सिंह)

नई दिल्ली

दिनांक: 14 नवंबर 2022

उप- नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

(गिरीश चंद्र मुर्मू)

नई दिल्ली

दिनांक: 14 नवंबर 2022

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक





अनुलग्नक



अनुलग्नक 1.1									
की गई कार्रवाई टिप्पणियां (एटीएन) की वर्ष-वार लंबित स्थिति - (31 जुलाई 2022 तक) (संदर्भ पैराग्राफ 1.10)									
क्रम संख्या	प्रतिवेदन वर्ष	प्रतिवेदन में पैराओं की कुल संख्या	उन पैराओं की संख्या जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	एसे प्रतिवेदनों/पैराओं की संख्या जिन पर पहली बार भी एटीएन प्रस्तुत नहीं किए गए हैं	प्रतिवेदनों/पैराओं की संख्या जिन पर मंत्रालय से संशोधित एटीएन प्रतीक्षित है	एसे एटीएन की संख्या, जिनकी लेखापरीक्षा द्वारा अंतिम रूप से पुनरीक्षित (वेट) किया गया है लेकिन पीएसी को प्रस्तुत करने के लिए मंत्रालय के पास लंबित है	पुनरीक्षण के लिए लेखापरीक्षा के पास लंबित एटीएन की संख्या	लंबित एटीएन की कुल संख्या (मंत्रालय और लेखा परीक्षा दोनों को मिलाकर)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	2013-14	47	46	0	0	0	1	1	
2	2014-15	44	43	0	1	0	0	1	
3	2015-16	45	41	0	1	0	3	4	
4	2016-17	46	35	0	7	0	4	11	
5	2017-18	52	24	0	13	2	13	28	
6	2018-19	31	06	10	10	0	5	25	
7	2019-20	39	02	18	3	0	16	37	
	<b>कुल</b>	<b>304</b>	<b>197</b>	<b>28</b>	<b>35</b>	<b>2</b>	<b>42</b>	<b>107</b>	

अनुलग्नक 2.1						
जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)						
जोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन		
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या	नाम	कोड
पूर्व रेलवे	2	3	4	5	6	7
	4	हावड़ा	एचडब्ल्यूएच	1	बर्द्धमान	बीडब्ल्यूएन
		सियालदह	एसडीएच			
		मालदा टाउन	एमएलडीटी			
भागलपुर		बीजीपी				
मध्य रेलवे	8	मुंबई छत्रपति शिवाजी	सीएसटीएम	3	दौंड	डीडी
		महाराज टर्मिनस				
		पुणे	पुणे			
		दादरी	डी आर			
		सोलापुर	एसयूआर			
		कलबुर्गी	केएलबीजी			
		नागापुर	एनजीपी			
		कल्याण जं.	केवाईएन			
		लोकमान्य तिलक टर्मिनस	एलटीटी			
					डब्ल्यूआर	

अनुलग्नक 2.1						
जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)						
ज़ोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन		
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या.	नाम	कोड
पूर्व मध्य रेलवे	2	3	4	5	6	7
	6	दरभंगा जं.	डीबीजी	3	दानापुर	डीएनआर
		गया जं.	गया		आरा	आरा
		धनबाद जं.	डीएचएन		राजेंद्र नगर	आरजेपीबी
		हाजीपुर जं.	एचजेपी			
		पटना	पीएनबीई			
दीन दयाल उपाध्याय जं.	डीडीयू					
पूर्व तटीय रेलवे	5	भुवनेश्वर	बीबीएस	2	जाजपुर क्यौंझर रोड	जेजेकेआर
		पुरी	पुरी		ढँकनाल	डीएनकेएल
		ब्रह्मपुर	बीएम			
		पलासा	पीएसए			
		विशाखापट्टनम	वीएसकेपी			



अनुलग्नक 2.1							
जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)							
ज़ोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन			
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या.	नाम	कोड	
उत्तर रेलवे	1	2	3	4	5	6	7
		14	बरेली	बीई	5	कोट कपूरा	केकेपी
			अमृतसर	एसएसआर		बरावा	आरएए
			लुधियाना	एलडीएच		साहिबाबाद	एसबीबी
			अंबाला कैंट जं.	यूएमबी		हापुड़	एचपीयू
			हरिद्वार	एचडब्ल्यू		सुल्तानपुर	एसएलएन
			देहरादून	डीडीएन			
			चंडीगढ़	सीडीजी			
			जम्मू तवी	जेएटी			
			नई दिल्ली	एनडीएलएस			
			दिल्ली (मुख्य)	डीएलआई			
			हज़रत निज़ामुद्दीन	एचएनजेडएम			
			आनंद विहार टर्मिनल	एएनवीटी			
			लखनऊ एन.आर	एलकेओ			
		वाराणसी कैंट	बीएसबी				

अनुलग्नक 2.1 जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)						
ज़ोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन		
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या	नाम	कोड
उत्तर मध्य रेलवे	2	3	4	5	6	7
	6	गवालियर	जीडब्ल्यूएल	2	राजा-की मंडी	आरकेएम
		कानपुर सेंट्रल	सीएनबी		ओरछा	ओआरसी
		झांसी	जेएचएस			
		आगरा कैंट	एजीसी			
		मथुरा	एमटीजे			
प्रयागराज		पीआरवाईजे				
पूर्वोत्तर रेलवे	4	गोरखपुर	जीकेपी	2	सिवान	एसवी
		लखनऊ पूर्वोत्तर	एलजेएन		बस्ती	बीएसटी
		छपरा जं.	सीपीआर			
		हल्दवानी	एचडीडब्ल्यू			
		कटिहार जं.	केआईआर			
पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे	4	अलीपुरद्वार जं.	एपीडीजे	2	कामाख्या	केवाईक्यू
		न्यू जलपाईगुड़ी	एनजेपी		लुमडिंग	एलएमजी
		गुवाहाटी	जीएच यू			

अनुलग्नक 2.1						
जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)						
ज़ोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन		
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या	नाम	कोड
1	2	3	4	5	6	7
उत्तर पश्चिम रेलवे	4	जोधपुर	जेयू	2	रेवाड़ी	आरई
		अजमेर	एएलएल		बांटीकुई	बीकेआई
		जयपुर	जेपी			
		बीकानेर	बीकेएन			
दक्षिण रेलवे	10	कोयंबटूर जं.	सीबीई	3	सेलम	एसए
		मदुरै जंक्शन	एमडीयू		तिरुपूर	टीयूपी
		तिरुवनंतपुरम सेंट्रल	टीवीसी		कोल्लम	क्यूएलएन
		एर्नाकुलम जं.	ईआएएस			
		त्रिशूर	टीसीआर			
		कोडिगोड	सीएलटी			
		इरोड जं.	ईडी			
		चेन्नई सेंट्रल	एमएएस			
		चेन्नई एग्मोर	एमएस			
		ताम्बरम	टीबीएम			

अनुलग्नक 2.1						
जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)						
ज़ोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन		
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या	नाम	कोड
दक्षिण मध्य रेलवे	2	3	4	5	6	7
	6	हैदराबाद/नामपल्ली	एचवाईडी	2	चार्नापल्ली	सीएचजेड
		काचीगुडा	केसीजी		कोंडापल्ली	केआई
		सिकंदराबाद	एससी			
		विजयवाड़ा	बीजेडए			
		तिरुपति	टीपीटीवाई			
बीदर		बीआईडीआर				
दक्षिण पूर्व रेलवे	4	टाटानगर जं.	टीएटीए	2	शालीमार	एसएचएम
		राउरकेला	आरओयू		शांत्रागाछी	एसआरसी
		रांची	आरएनसी			
		खड़गपुर	केजीपी			
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	2	रायपुर जं.	आर	1	चंपा	सीपीएच
		बिलासपुर जं.	बीएसपी			

अनुलग्नक 2.1						
जोनल रेलवे के चयनित एसओपी स्टेशनों और गैर-एसओपी स्टेशनों की सूची (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.4)						
ज़ोन का नाम	एसओपी स्टेशन			गैर-एसओपी स्टेशन		
	कुल संख्या	नाम	कोड	कुल संख्या	नाम	कोड
दक्षिण पश्चिम रेलवे	2	3	4	5	6	7
	3	यशवंतपुर	वाईपीआर	1	बंगलुरु कैंट	बीएनसी
		बंगलोर शहर	एसबीसी			
		हुबली जं.	यूबीएल			
पश्चिम रेलवे	8	आनंद जं.	आनंद	2	बोरीवली	बीवीआई
		बांद्रा टर्मिनस	बीडीटीएस			
		सूरत	एसटी			
		वडोदरा	बीआरसी			
		राजकोट	आरजेटी			
		मुंबई सेंट्रल	एमएमसीटी			
		रतलाम	आरटीएम			
		अहमदाबाद जं.	एडीआई			
पश्चिम मध्य रेलवे	3	जबलपुर	जेबीपी	1	कटनी	केटीई
		भोपाल जं.	बीपीएल			
		इटारसी	एटी			
<b>कुल</b>	<b>91</b>			<b>34</b>		

अनुलग्नक 2.2			
मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
1.	<p>किशोर न्याय अधिनियम, 2015 की धारा 2 (14) के अनुसार देखभाल और सुरक्षा की आवश्यकता वाले बच्चों की श्रेणी का दायरा बढ़ाया जा सकता है:- बच्चा जो कुछ समय के लिए श्रम कानूनों के उल्लंघन में काम करते हुए पाया जाता है या भीख मांगता या सड़क पर रहता पाया जाता है। बच्चा जो विवाह की आयु प्राप्त करने से पहले विवाह के आसन्न जोखिम में है और जिसके माता-पिता, परिवार के सदस्य, अभिभावक और कोई अन्य व्यक्ति ऐसे विवाहों के संपन्न कराने के लिए जिम्मेदार हो सकते हैं। वह बच्चा जो किसी व्यक्ति के साथ रहता है (चाहे वह बच्चे का अभिभावक हो या नहीं) और ऐसे व्यक्ति ने बच्चे को घायल, शोषण, दुर्व्यवहार या उपेक्षा की है या बच्चे की सुरक्षा के लिए लागू किए गए किसी अन्य कानून का उल्लंघन किया है।</p>	1.	<p>मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) 2015 के पैरा क (1) जिसमें जेजे अधिनियम, 2015 की धारा 2 (13) के संदर्भ में "कानून के उल्लंघन में बच्चे" की परिभाषा को निम्नानुसार संशोधित किया जा सकता है:- कानून का उल्लंघन करने वाले बच्चे का अर्थ है एक बच्चा जिसने कथित रूप से अपराध किया है या करता हुआ पाया जाता है और जिसने इस तरह के अपराध के करने की तारीख को 18 वर्ष की आयु पूरी नहीं की है।</p>

अनुलग्नक 2.2 मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
2.	<p>जेजे अधिनियम, 2015 की धारा 3 के संदर्भ में निम्नलिखित मौलिक सिद्धांतों को जोड़ा जा सकता है ताकि अधिनियम के प्रावधानों के कार्यान्वयन का मार्गदर्शन किया जा सके:-</p> <p>निर्दोषता की धारणा का सिद्धांत गरिमा और मूल्य का सिद्धांत सहभागिता का सिद्धांत सर्वोत्तम हित का सिद्धांत पारिवारिक उत्तरदायित्व का सिद्धांत सुरक्षा का सिद्धांत सकारात्मक उपाय गैर-कलंकित शब्दार्थ का सिद्धांत अधिकारों की छूट न देने का सिद्धांत समानता और गैर-भेदभाव का सिद्धांत निजता और गोपनीयता के अधिकार का सिद्धांत अंतिम युक्ति के उपाय के रूप में संस्थागतकरण का सिद्धांत प्रत्यावर्तन और बहाली का सिद्धांत नई शुरुआत का सिद्धांत विपथन का सिद्धांत प्राकृतिक न्याय का सिद्धांत</p>	2.	<p>जेजे अधिनियम 2015 की धारा 74 के अलावा एसओपी 2015 के पैरा ग (4.9) जिसमें 'खोया-पाया पोर्टल', 'ट्रैक चाइल्ड पोर्टल' और 'नेशनल ट्रेकिंग सिस्टम' पर बच्चे को लापता के रूप में पंजीकृत करने के लिए, केवल सीडब्ल्यूसी को यह तय करने का अधिकार है कि क्या यह निष्कर्ष निकलता है कि बच्चा लापता है या नहीं। महिला एवं बाल विकास मंत्रालय द्वारा गलियों में बच्चों की देखभाल और सुरक्षा के लिए एसओपी की धारा 5 (चरण -8) जारी की गई</p>

अनुलग्नक 2.2			
मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
3.	<p>धारा 32 के अनुसार गैर-अनिवार्य रिपोर्टिंग, धारा 33 में वर्णित अपराध है और धारा 33 के तहत अपराध करने वाले किसी भी व्यक्ति को धारा 34 के तहत छह महीने तक की कैद या दस हजार रुपये का जुर्माना या दोनों के हो सकते हैं।</p>	3.	<p>एनसीपीसीआर द्वारा तैयार मार्गदर्शक पुस्तिका के पैरा IV (5) में प्रावधान है कि रेलवे के संपर्क में आने वाले प्रत्येक बच्चे की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक, बाल सहायता समूह (सीएचजी) का गठन कर सकते हैं। सीएचजी में स्टेशन अधीक्षक (एसएम)/स्टेशन अधीक्षक (एसएस), निरीक्षक -आरपीएफ, स्टेशन हाउस ऑफिसर (एसएचओ) - जीआरपी और मुख्य टिकट निरीक्षक (सीटीआई) शामिल होने चाहिए। समूह में सीएचजी के नियमित सदस्य के रूप में स्वैच्छिक संगठन/एनजीओ का एक प्रतिनिधि भी हो सकता है।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे 2015 के लिए एसओपी के खंड ग के पैरा 1.2 के अनुसार, सीएचजी में एसएम/एसएस, एसएचओ-जीआरपी, निरीक्षक-आरपीएफ और एसएसई (डब्ल्यू) शामिल होंगे। मुख्य टिकट निरीक्षक (सीटीआई) को शामिल नहीं किया गया था। चलती गाड़ियों में टिकटों की जांच के दौरान लापता/तस्करी किए गए बच्चों का ऑन-बोर्ड पता लगाने में सीटीआई महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, इसलिए सीएचजी में सीटीआई को शामिल करना सबसे महत्वपूर्ण है।</p>



अनुलग्नक 2.2			
मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
4.	<p>बाल तस्करी को "18 वर्ष से कम आयु का कोई व्यक्ति, जिसे किसी देश के भीतर या बाहर शोषण के उद्देश्य से भर्ती, लाया-ले जाया, स्थानांतरित, आश्रय या प्राप्त किया जाता है; के रूप में परिभाषित किया गया था।</p> <p>(एनसीपीसीआर द्वारा जारी मार्गदर्शक पुस्तिका)</p>	3	<p>महिला एवं बाल विकास मंत्रालय द्वारा 'हितधारकों की भूमिकाएं और उत्तरदायित्व-पुलिस' शीर्षक के तहत जारी एसओपी के पैरा IV में यह प्रावधान है कि "गुमशुदा बच्चे के संबंध में शिकायत प्राप्त होने पर तस्करी या अपहरण के मामले के रूप में तत्काल प्राथमिकी दर्ज की जानी चाहिए" और पुलिस को बाल कल्याण पुलिस अधिकारी को सूचित करना चाहिए और बच्चे का पता लगाने के लिए तत्काल कार्रवाई के लिए विशेष किशोर पुलिस इकाई को प्राथमिकी भेजनी चाहिए।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि मुक्त कराए गए बच्चे के संबंध में जीआरपी और आरपीएफ के कर्तव्यों के लिए एसओपी (रेलवे) बनाया गया है, लेकिन रेलवे परिसर में लापता बच्चे के संबंध में जीआरपी और आरपीएफ के कार्यों के संबंध में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं था। इसके अलावा एसओपी में लापता बच्चे के लिए किसी विशिष्ट पोर्टल का उल्लेख नहीं किया गया था।</p>

अनुलग्नक 2.2			
मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
5.	<p>एनसीपीसीआर द्वारा जारी गाइडबुक के पैरा IV के अनुसार और-एसओपी स्टेशनों के लिए प्रावधान निम्नानुसार जोड़े जाएँ:-</p> <p>और-एसओपी स्टेशनों पर, एसओपी के कार्यान्वयन के लंबित रहने तक, स्टेशन मास्टर/स्टेशन अधीक्षक, आरपीएफ/जीआरपी या स्टेशन/आस-पास के क्षेत्र में पहले से कार्यरत या स्टेशन पर काम करने के इच्छुक एनजीओ की मदद से स्टेशन पर बच्चों को संरक्षण और सुरक्षा की सुविधा प्रदान करने पर विचार कर सकते हैं।</p>	5.	<p>रेलवे बोर्ड द्वारा जारी एसओपी 2015 के खंड 'ग' के अनुसार, प्रत्येक एसओपी स्टेशन पर बाल सहायता समूहों (सीएचजी) की बैठक स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर द्वारा आवश्यकतानुसार बुलाई जानी है। एसओपी में ऐसी बैठक आयोजित करने की विशिष्ट आवश्यकता, बैठक में चर्चा किए जाने वाले व्यापक क्षेत्रों और बैठक के परिणाम पर अनुवर्ती कार्रवाइयों का उल्लेख नहीं किया गया है। इसके अलावा, जब भी आवश्यक हो, बैठक बुलाना स्टेशन मास्टर के विवेक पर छोड़ दिया जाता है; सभी स्टेशन मास्टर समय-समय पर बैठक बुलाने की आवश्यकता महसूस नहीं कर सकते हैं। इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा प्रसारित एसओपी में सीएचजी बैठकों की प्रभावशीलता को सामने लाने पर कुछ नहीं कहा गया है और इसे संशोधन के माध्यम से एसओपी में शामिल किया जाना चाहिए था।</p>

अनुलग्नक 2.2 मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
6.	<p>किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) अधिनियम, 2015 (जेजे अधिनियम 2015) की धारा 10 में प्रावधान है कि जैसे ही कानून का कथित रूप से उल्लंघन करने वाले बच्चे को पुलिस द्वारा पकड़ा जाता है, ऐसे बच्चे को विशेष जुविनाइल पुलिस इकाई या नामित बाल कल्याण पुलिस अधिकारी के प्रभार में रखा जाएगा, जो बालक को, उस बालक को पकड़ने के चौबीस घंटे की अवधि के भीतर यात्रा के लिए आवश्यक समय को छोड़कर, उस स्थान से जहाँ ऐसे बालक को पकड़ा गया था बिना किसी समय की हानि के बोर्ड के समक्ष पेश करेगा।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि कानून का उल्लंघन करने वाले बच्चों के लिए उपरोक्त प्रावधान एसओपी (रेलवे) में शामिल नहीं किया गया था। एसओपी में इस प्रावधान को जोड़ा जाए।</p>	6.	<p>एसओपी के भाग ए के पैरा 1 में, 'रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चे' को जेजे अधिनियम, 2000 की धारा 2 (डी) में परिभाषित एक बच्चा बताया गया था, जिसे बाद में जेजे अधिनियम 2015 की धारा 2 (14) द्वारा प्रतिस्थापित किया गया है।</p>

अनुलग्नक 2.2 मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
7.	<p>किशोर न्याय नियमावली के नियम 92 में लापता बच्चे के मामले में जांच की प्रक्रिया का प्रावधान है। किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) मॉडल नियम, 2016 के नियम 92 (4) के उपखंड (viii) के अनुसार, पुलिस शहर/कस्बे के सभी निर्गम द्वार अर्थात् रेलवे स्टेशनों, बस अड्डों, हवाई अड्डों, क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालयों और अन्य प्रमुख स्थानों पर जागरूकता नोटिस वितरित करेगी।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे परिसरों में लापता बच्चों के संबंध में कोई प्रावधान एसओपी (रेलवे) में शामिल नहीं किया गया था। एसओपी में इस प्रावधान को जोड़ा जाए।</p>	7.	<p>एसओपी के भाग ख में रिट याचिका संख्या 5365/2012 में माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के निर्देशों के परिचालनात्मक भागों की सूचना दी गई थी। एसओपी के उक्त भाग के पैरा (viii) में, जेजे नियमावली, 2007 के नियम 27 के लिए एक संदर्भ मंगाया गया था, जो 'देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों' के संबंध में 'समिति के समक्ष बच्चे की प्रस्तुति' के पहलुओं से संबंधित है। इस नियम को तब से संशोधित किया गया है और जेजे नियमावली, 2016 में नियम 18 के रूप में पुनः क्रमांकित किया गया है। मुख्य परिवर्तन यह था कि, पूर्व में बच्चे को बचाए जाने के 24 घंटों के भीतर सीडब्ल्यूसी के समक्ष प्रस्तुत करना आवश्यक था, परंतु अब यह कहा गया है कि: 'देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले किसी भी बच्चे को कार्य-समय के दौरान समिति के समक्ष, उनके कार्य-स्थान पर प्रस्तुत किया जाना चाहिए और कार्य समय से परे, सदस्य के समक्ष, इयूटी रोस्टर के अनुसार, प्रस्तुत किया जाना चाहिए, बशर्ते कि जहां बच्चे को समिति के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया जा सकता, समिति उस बच्चे तक पहुंचेगी जहां बच्चा स्थित है।'</p>

अनुलग्नक 2.2 मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी), 2015 में कमियों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.1)			
क्र. सं.	मामले जिन्हें जोड़ने की आवश्यकता है	क्र. सं.	मामले जिन्हें संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
8.	जेजे नियमावली, 2016 के अध्याय V की धारा 18 के प्रावधान, जो सीडब्ल्यूसी के समक्ष 'देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों की प्रस्तुति की प्रक्रिया' से संबंधित हैं, को एसओपी में सावधानीपूर्वक शामिल करने की आवश्यकता है, खासकर क्योंकि जेजे नियमावली, 2007 के नियम 27 में निर्धारित प्रपत्र को पुनः क्रमांकित किया गया है। इसके अलावा, 02 नए खंडों (खंड 4 और 6) को पूर्ववर्ती प्रपत्र संख्या: IX में शामिल किया गया है, जिसका शीर्षक है: "माता-पिता या उपयुक्त व्यक्ति जिसे बच्चा सौंपा गया है, के द्वारा लिया गया दायित्व" और प्रपत्र संख्या: 20 के रूप में पुनः क्रमांकित किया गया है, जिसका शीर्षक है: 'माता-पिता या अभिभावक या उपयुक्त व्यक्ति द्वारा लिया गया दायित्व'।	8.	एसओपी (रेलवे) किशोर न्याय अधिनियम (देखभाल और संरक्षण अधिनियम) 2000 के अनुसार मार्च 2015 में जारी किया गया था। जेजे (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) अधिनियम 2015 01.01.2016 को प्रकाशित किया गया था। इसलिए 'किशोर न्याय अधिनियम (देखभाल और संरक्षण अधिनियम) 2000 के प्रासंगिक प्रावधानों' का वर्णन करने वाले एसओपी के पैरा ए3 में नवीनतम जेजे अधिनियम 2015 के अनुपालन में कुछ संशोधन की आवश्यकता है।
	<b>रेलवे के लिए एसओपी में विसंगति - 2015</b> <b>बाल सहायता समूह (सीएचजी) के कर्तव्यों को इंगित करते समय, एसओपी खंड - ग, पैरा 2.4 यह प्रावधान करता है कि "अनुलग्नक-II के लिए गए प्रपत्र-II में एक मासिक समीक्षा रिपोर्ट एडीआरएम को प्रस्तुत की जाएगी"। परंतु अनुलग्नक-II के प्रपत्र-II के शीर्षक में यह उल्लेख किया गया था कि "बाल सहायता डेस्क के संयोजक की मासिक समीक्षा रिपोर्ट का प्रारूप एडीआरएम को प्रस्तुत किया जाना है"। इस प्रकार, मासिक समीक्षा रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए उत्तरदायी सीएचजी के रेलवे प्राधिकारी को एडीआरएम को मासिक रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए गुमराह और भूमित किया जा सकता है। इस मामले पर लेखापरीक्षा जापन के प्रत्युत्तर में पूर्व रेलवे प्रशासन ने इसे रेलवे बोर्ड को अग्रेषित कर दिया।</b>		

अनुलग्नक 2.3 संशोधित एसओपी 2021 में शामिल किए जाने से छूट गए मामलों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.13)			
क्र.सं.	मामले जिन्हें जोड़े जाने की आवश्यकता है	क्र.सं.	मामले जिनको संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
1.	<p>जेजे अधिनियम, 2015 की धारा 3 के संदर्भ में निम्नलिखित मौलिक सिद्धांत जोड़े जाएँ, ताकि इस अधिनियम के प्रावधानों के कार्यान्वयन का मार्गदर्शन किया जा सके:-</p> <p>निर्दोषता की धारणा का सिद्धांत गरिमा और महत्त्व का सिद्धांत सहभागिता का सिद्धांत सर्वोत्तम हित का सिद्धांत पारिवारिक उत्तरदायित्व का सिद्धांत सुरक्षा का सिद्धांत सकारात्मक उपाय गैर-कलंकित शब्दार्थ का सिद्धांत अधिकारों की छूट न देने का सिद्धांत समानता और गैर-भेदभाव का सिद्धांत निजता और गोपनीयता के अधिकार का सिद्धांत अंतिम उपाय के उपाय के रूप में संस्थागतकरण का सिद्धांत प्रत्यावर्तन और बहाली का सिद्धांत नई शुरुआत का सिद्धांत परिवर्तन का सिद्धांत प्राकृतिक न्याय का सिद्धांत</p>	1.	<p>एमडब्ल्यूसीडी द्वारा 'हितधारकों की भूमिकाएं और उत्तरदायित्व- पुलिस' शीर्षक के तहत जारी एसओपी के पैरा IV में यह प्रावधान है कि "लापता बच्चे के संबंध में शिकायत प्राप्त होने पर तत्कालीन या अपहरण के मामले के रूप में तत्काल प्राथमिकी दर्ज की जानी चाहिए और पुलिस को बाल कल्याण पुलिस अधिकारी को सूचित करना चाहिए और बच्चे का पता लगाने के लिए तत्काल कार्रवाई के लिए विशेष किशोर पुलिस इकाई को प्राथमिकी भेजनी चाहिए।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि बचाए गए बच्चे के संबंध में जीआरपी और आरपीएफ के कर्तव्यों के लिए एसओपी (रेलवे) प्रदान किया गया था, परंतु रेलवे परिसर में लापता बच्चे के संबंध में जीआरपी और आरपीएफ के कर्तव्यों के संबंध में कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं था। इसके अलावा, एसओपी में लापता बच्चे के लिए किसी विशिष्ट पोर्टल का उल्लेख नहीं किया गया था।</p>

अनुलग्नक 2.3			
संशोधित एसओपी 2021 में शामिल किए जाने से छूट गए मामलों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.13)			
क्र.सं.	मामले जिन्हें जोड़े जाने की आवश्यकता है	क्र.सं.	मामले जिनको संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
2.	धारा 32 के अनुसार गैर-अनिवार्य रिपोर्टिंग धारा 33 में वर्णित अपराध है और धारा 33 के तहत अपराध करने वाला कोई भी व्यक्ति धारा 34 के तहत छह महीने तक की कैद या दस हजार रुपये का जुर्माना या दोनों के लिए उत्तरदायी होगा। (जेजे अधिनियम, 2015 की धारा 32 से 34 तक)	2.	एसओपी के भाग ख में रिट याचिका संख्या 5365/2012 में माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के निदेशों के परिचालनात्मक भागों की सूचना दी गई थी। एसओपी के उक्त भाग के पैरा (viii) में, जेजे नियमावली, 2007 के नियम 27 के लिए एक संदर्भ मंगाया गया था, जो 'देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों' के संबंध में 'समिति के समक्ष बच्चे की प्रस्तुति' के पहलुओं से संबंधित है। इस नियम को तब से संशोधित किया गया है और जेजे नियमावली, 2016 में नियम 18 के रूप में पुनः क्रमांकित किया गया है। मुख्य परिवर्तन यह था कि, पूर्व में बच्चे को बचाए जाने के 24 घंटों के भीतर सीडब्ल्यूसी के समक्ष प्रस्तुत करना आवश्यक था, परंतु अब यह कहा गया है कि: देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले किसी भी बच्चे को कार्य-समय के दौरान समिति के समक्ष, उनके कार्य-स्थान पर प्रस्तुत किया जाना चाहिए और कार्य समय से परे, सदस्य के समक्ष, इयूटी रोस्टर के अनुसार, प्रस्तुत किया जाना चाहिए, बशर्ते कि जहां बच्चे को समिति के समक्ष प्रस्तुत नहीं किया जा सकता, समिति उस बच्चे तक पहुंचेगी जहां बच्चा स्थित है।'

अनुलग्नक 2.3 संशोधित एसओपी 2021 में शामिल किए जाने से छूट गए मामलों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.13)			
क्र.सं.	मामले जिन्हें जोड़े जाने की आवश्यकता है	क्र.सं.	मामले जिनको संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
3.	जेजे नियमावली के नियम 92 में लापता बच्चे के मामले में जांच की प्रक्रिया का प्रावधान है। किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) मॉडल नियम, 2016 के नियम 92 (4) के उपखंड (viii) के अनुसार, पुलिस शहर/कस्बे के सभी निर्गम द्वार अर्थात् रेलवे स्टेशनों, बस अड्डों, हवाई अड्डों, क्षेत्रीय पासपोर्ट कार्यालयों और अन्य प्रमुख स्थानों पर जागरूकता नोटिस वितरित करेगी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे परिसरों में लापता बच्चों के संबंध में कोई प्रावधान एसओपी (रेलवे) में शामिल नहीं किया गया था। एसओपी में इस प्रावधान को जोड़ा जा सकता है।		



अनुलग्नक 2.3			
संशोधित एसओपी 2021 में शामिल किए जाने से छूट गए मामलों का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.1.5.13)			
क्र.सं.	मामले जिन्हें जोड़े जाने की आवश्यकता है	क्र.सं.	मामले जिनको संशोधित करने की आवश्यकता है
1	2	3	4
4.	जेजे नियमावली, 2016 के अध्याय V की धारा 18 के प्रावधान, जो सीडब्ल्यूसी के समक्ष 'देखभाल और संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों की प्रस्तुति की प्रक्रिया' से संबंधित हैं, को एसओपी में सावधानीपूर्वक शामिल करने की आवश्यकता है, खासकर क्योंकि जेजे नियमावली, 2007 के नियम 27 में निर्धारित प्रपत्र को पुनः क्रमांकित किया गया है। इसके अलावा, 02 नए खंडों (खंड 4 और 6) को पूर्ववर्ती प्रपत्र संख्या: IX में शामिल किया गया है, जिसका शीर्षक है: "माता-पिता या उपयुक्त व्यक्ति जिसे बच्चा सौंपा गया है, के द्वारा लिया गया दायित्व" और प्रपत्र संख्या: 20 के रूप में पुनः क्रमांकित किया गया है, जिसका शीर्षक है: 'माता-पिता या अभिभावक या उपयुक्त व्यक्ति द्वारा लिया गया दायित्व'।		

अनुलग्नक 2.4 अतिरिक्त माल-भाड़ा अर्जित करने के अवसर को खोना (संदर्भ पैराग्राफ 2.2)						
वर्ष	उपयोग किए गए रेक/वैगन	टनभार	कुल माल-भाड़ा (₹)	प्रति टन औसत माल भाड़ा (₹)	अतिरिक्त टन भार जो एचए वैगनों के साथ ले जाया जा सकता है (कॉलम 2, वैगन x 6 टन)	अतिरिक्त माल-भाड़ा जो अर्जित किया जा सकता था (कॉलम 5 x कॉलम 6) (₹)
1	2	3	4	5	6	7
2013-14	928/53858	3681078	437721915	118.91	323148	38425528.68
2014-15	1051/59785	4098466	980260058	239.17	358710	85792670.70
2015-16	1222/70411	4831251	1331121757	275.12	422466	16228845.90
2016-17	1217/70648	4815207	911440965	189.28	420288	79552112.64
2017-18	1295/74850	5151837	972876423	188.84	449100	84808044.00
2020-21	573/33278	2296196	595424979	258.26	199668	51566257.68
अप्रैल 2021 से सितंबर 2021	301/16820	1163507	307094418	258.26	100920	26063599.20
			<b>कुल</b>			<b>482437058.80</b>
						अर्थात् ₹ 48.24 करोड़

अनुलग्नक 2.5 रेकों की ढुलाई पर अधिक मात्रा में किया गया अतिरिक्त व्यय (संदर्भ पैराग्राफ 2.2)							
वर्ष	रेक/वैगन का उपयोग किया गया	टन भार	प्रति रेक/वैगन द्वारा ढोया जाने वाला टन भार	प्रति वैगन 76 टन ले जाने वाले उच्च एक्सल लोड द्वारा समान टन भार के लिए आवश्यक रेकों (59 वैगनों के) की संख्या	उपयोग किए गए अतिरिक्त रेक [(कॉलम 2 में रेकों की संख्या) - (कॉलम 6 में रेकों की संख्या)]	ढुलाई पर अतिरिक्त व्यय जिसे बचाया जा सकता था (₹) [अतिरिक्त उपयोग किए गए रेकों की संख्या * दूरी * प्रति किमी ढुलाई शुल्क]	
1	2	3	4	6	7	8	
2013-14	928/53858	3681078	3967.68/68.35	821	107	107 * 23 * 2607.54 = 6417155.94	
2014-15	1051/59785	4098416	3899.54/68.55	914	137	137 * 23 * 2771.16 = 8731925.16	
2015-16	1222/70411	4831251	3953.56/68.62	1077	145	145 * 23 * 2483.63 = 8282906.05	
2016-17	1217/70048	4815207	3956.62/68.74	1074	143	143 * 23 * 2620.35 = 8618331.15	
2017-18	1295/74850	5151837	3978.25/68.83	1149	146	146 * 23 * 3311.29 = 11119311.82	

अनुलग्नक 2.5 रेकों की दुलाई पर अधिक मात्रा में किया गया अतिरिक्त व्यय (संदर्भ पैराग्राफ 2.2)								
वर्ष	रेक/वैगन का उपयोग किया गया	टन भार	प्रति रेक/वैगन द्वारा ढोया जाने वाला टन भार	प्रति वैगन 76 टन ले जाने वाले उच्च एक्सल लोड द्वारा समान टन भार के लिए आवश्यक रेकों (59 वैगनों के) की संख्या	उपयोग किए गए अतिरिक्त रेक [(कॉलम 2 में रेकों की संख्या) - (कॉलम 6 में रेकों की संख्या)]	दुलाई पर अतिरिक्त व्यय जिसे बचाया जा सकता था (₹) [अतिरिक्त उपयोग किए गए रेकों की संख्या * दूरी * प्रति किमी दुलाई शुल्क]		
1	2	3	4	6	7	8		
2020-21#	573/33278	2296196	4007.32/69.00	512	61	61 * 23 * 3821.75 = 5361915.25		
अप्रैल 2021 से सितंबर 2021	301/16820	1163507	3865.47/69.17	259	42	42 * 23 * 3821.75 = 3691810.5		
<b>कुल</b>							<b>5,22,23,356</b>	<b>अर्थात ₹ 5.22 करोड़</b>

# वर्ष 2020-21 और 2021-22 के लिए भारतीय रेलवे का वार्षिक सांख्यिकीय विवरण मुद्रित नहीं किया गया है। इसलिए दफ्तरे में, वर्ष 2019-20 के लिए प्रति एक किलोमीटर मालगाड़ी ढोने की लागत को अपनाया गया है।

अनुलग्नक 2.6 निकटतम स्थान के उच्च भूमि मूल्य को न अपनाने के कारण राजस्व की हानि (संदर्भ पैराग्राफ 2.3)										
अवधि	से	तक	मूल्य /वर्गमीटर अपनाया जाना	मैसर्स मारुति बिल्डर्स को पट्टे पर दी गई भूमि का क्षेत्रफल		पट्टे पर दी गई भूमि का बाजार मूल्य [कॉलम 3 X कॉलम 5] ₹	एलएलएफ के लिए अपनाया जाने वाला मूल्य [कॉलम 6 X 6%] ₹	एसबीसी द्वारा एलएलएफ के लिए अपनाया गया मूल्य ₹	अंतर [कॉलम 7 - कॉलम 8] ₹	
				एकड़ में	वर्गमीटर में [वर्गमीटर में कॉलम 4 X 4046.86]					
1	01.04.2006	31.03.2007	24,111	3.92	15863.69	38,24,89,459	2,29,49,368	3,52,436	2,25,96,932	
	01.04.2007	18.04.2007	25,799	3.92	15863.69	40,92,63,721	2,45,55,823	3,77,106	2,41,78,717	
	19.04.2007	31.03.2008								
	01.04.2008	31.03.2009	27,605	3.92	15863.69	43,79,12,181	2,62,74,731	4,03,505	2,58,71,226	
	01.04.2009	31.03.2010	29,537	3.92	15863.69	46,85,66,034	2,81,13,962	4,31,749	2,76,82,213	
	01.04.2010	31.03.2011	31,605	3.92	15863.69	50,13,65,656	3,00,81,939	4,61,972	2,96,19,967	
	01.04.2011	25.09.2011	31,345	3.92	15863.69	49,72,47,401	2,98,34,844	37,63,200	2,60,71,644	
	26.09.2011	31.03.2012	33,539	3.92	15863.69	53,20,54,719	3,19,23,283	40,26,624	2,78,96,659	
	01.04.2012	31.03.2013								
	01.04.2013	11.08.2013	35,887	3.92	15863.69	56,92,98,549	3,41,57,913	43,08,488	2,98,49,425	
	12.08.2013	31.03.2014								

अनुलग्नक 2.6									
निकटतम स्थान के उच्च भूमि मूल्य को न अपनाने के कारण राजस्व की हानि (संदर्भ पैराग्राफ 2.3)									
अवधि	मूल्य /वर्गमीटर अपनाया जाना	मैसर्स मारुति बिल्डर्स को पट्टे पर दी गई भूमि का क्षेत्रफल		पट्टे पर दी गई भूमि का बाजार मूल्य [कॉलम 3 X कॉलम 5] ₹	एलएलएफ के लिए अपनाया जाने वाला मूल्य [कॉलम 6 X 6%] ₹	एलएलएफ के लिए अपनाया गया मूल्य ₹	अंतर [कॉलम 7- कॉलम 8] ₹	से	तक
		एकड़ में	वर्गमीटर में [वर्गमीटर में कॉलम 4 X 4046.86]						
1	3	4	5	6	7	8	9		
01.04.2014		3.92	15863.69	45,68,62,086	2,74,11,725	34,57,561	1,79,65,623		
13.11.2014	38,399								
01.01.2015		3.50	14164.01	13,59,70,859	81,58,252	10,29,036	17,82,304		
01.04.2015		3.50	14164.01	58,19,55,276	3,49,17,317	44,04,275	3,05,13,042		
01.04.2016		3.50	14164.01	64,03,40,728	3,84,20,444	57,62,602	3,26,57,842		
01.04.2017		3.50	14164.01	68,51,64,579	4,11,09,875	61,65,984	3,49,43,891		
01.04.2018		3.50	14164.01	73,31,26,100	4,39,87,566	65,97,603	3,73,89,963		
01.01.2019		3.50	14164.01	78,44,44,927	4,70,66,696	70,59,436	4,00,07,260		
01.04.2019		3.50	14164.01	83,93,56,071	5,03,61,364	75,53,596	4,28,07,768		
01.04.2020		3.50	14164.01						
						<b>कुल</b>	<b>45,18,34,476</b>		
							<b>अर्थात् ₹ 45.18 करोड़</b>		

नोट: 1 दिनांक 01-04-2006 के लिए कॉलम 3 के अंतर्गत अपनाया जाने वाला प्रति वर्गमीटर मूल्य राजस्व विभाग, कर्नाटक सरकार से प्राप्त कर लिया गया है।

- 2 कॉलम 3 के तहत अपनाए जाने वाले प्रति वर्गमीटर मूल्य का निर्धारण सर्वेक्षण संख्या 23 के लिए कॉलम 7 में लेखापरीक्षा द्वारा किया जाता है। जबकि, कॉलम 8 के तहत रेलवे द्वारा एलएलएफ के लिए अपनाया गया मूल्य सर्वेक्षण संख्या 67 के लिए है।
- 3 यद्यपि रेलवे बोर्ड के फरवरी 2005 के आदेशों में कहा गया है कि 01.04.1985 को भूमि मूल्य स्थानीय राजस्व प्राधिकरणों से प्राप्त किया जाना है और 31.03.2004 तक 10 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि और प्राप्त मूल्य पर 01.04.2004 से 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि, राजस्व विभाग से यह पता लगाया गया है कि 01.04.1985 से 31.03.2006 के दौरान सर्वेक्षण संख्या 22 और 23 के तहत कोई लेनदेन नहीं हुआ था। अतः 01-04-2006 की स्थिति के अनुसार नई दरें प्राप्त की गईं और संशोधित एलएलएफ का मूल्यांकन किया गया।
- 4 चूंकि मध्यस्थता अधिनिर्णय के अनुसार रेलवे को 01-04-2006 से एलएलएफ निर्धारित करने की स्वतंत्रता है, इसलिए वर्ष 2010-11 तक 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ एलएलएफ तैयार करने के लिए 2006-07 को आधार वर्ष माना गया है। 2011-12 से और फिर 2016-17 से, पांच साल के प्रत्येक ब्लॉक के लिए 7 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ नई भूमि दरों को अपनाया जाता है।

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	आर एल कदम	राज मिस्त्री	5.05.89	5	6	7	8	9	10	11
1				कार्यालय आदेश संख्या 106/1989 एवं पत्र संख्या एचपीबी/629/टी/डी /जी दिनांक 5.5.1989	विद्युत/निर्माण	सीपीओ (टी) पत्र संख्या एचपीबी/629/टी/डी /जी दिनांक 2.8.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डीएआर/आएल के दिनांक 10.9.2001	10.12.10	08.07.21	08.07.21
2	सी.सोलोमन	मोटर वाहन चालक (तदर्थ)	12.09.89	कार्यालय आदेश संख्या 106/1989 एवं पत्र संख्या एचपीबी/629/टी/डी /जी दिनांक 5.5.1989	विद्युत / निर्माण	सीपीओ(टी) पत्र संख्या एचपीबी/629/टी/डी /जी दिनांक 2.8.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डीएआर/सी.सोल दिनांक 10.09.2001	10.12.10	08.07.21	08.07.21



अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	गजानन आर. तलेले	खलासी, डीवाई सीईई (सी) दादर	24.04.92	स. एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमसीडी दिनांक। 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत/निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डीएआर/जीआर टी दिनांक 10.09.2001	10.12.10	08.07.21	08.07.21

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	एच.डी. चौधरी	खलासी, डीवाई सीईई (सी) दादर	29.04.92	सं. एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमसीडी दिनांक 29.4.92. कार्यालय आदेश सं. 53/1992 और पत्र सं. एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमओडी दिनांक 29.4.92	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी.1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट सं. एमटी/ई/050/डीएआर/एचडी सी दिनांक 10.9.2001	10.12.10	08.07.21	08.07.21
5	विजय एस. आंबेकर	खलासी	18.03.91	एलपीसी सं. एचपीबी/797/डी/एसटी /टीएफआर दिनांक 18.03.1991	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एसएंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएनएम-1870/1939 दिनांक 5.9.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डीएआर/एवीए स दिनांक 10.9.2001	10.12.10	29.09.21	29.09.21

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
6	उल्हास आर. पाटिल	खलासी, उप-सीईई/सी / डीआर	19.03.91	एलपीसी सं. एचपीबी/797/डी/एसटी /टीएफआर दिनांक 19.03.1991	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएनएम -1870/1939 दिनांक 5.9.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/ डीएआर/यूआर पी दिनांक 19.9.2001	10.12.10	26.04.18	26.04.18

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7	गोपाल वी. पाटिल	खलासी	18.03.91	एमटीपी (आर) एलपीसी संख्या. एचपीबी/797/डी/एसटी/टीएफआर दिनांक 18.3.91 सीपीओ (एस एंड टी) के हस्ताक्षर के तहत जारी किया गया	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	चार्जशीट सं. एमटी/ई/050/डी एआर/जीवीपी दि. 10.9.2001	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	विलास डी. तलेले	खलासी, डीवाई सीईई/सी / डीआर	18.03.91	एमटीपी (आर) एलपीसी संख्या. एचपीबी/797/डी/ए सटी/टीएफआर दिनांक 18.3.91 सीपीओ (एस एंड टी) के हस्ताक्षर के तहत जारी किया गया	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी /एस एंड टी/सीएल.IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	चार्जशीट पत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/टीवीडी दिनांक 10.9.2001	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	आर कृष्णा रेड्डी	खलासी, उप-सीईई/सी/ठाणे	18.3.91	5	6	7	8	9	10	11
9				एमटीपी (आर) एलपीसी संख्या. एचपीबी/797/डी/एसटी/टीएफआर दिनांक 18.3.91 सीपीओ (एस एंड टी) के हस्ताक्षर के तहत जारी किया गया	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	चार्जशीट पत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/आरकेआर दिनांक 10.9.2001	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	विजय एस. जावीरकर	खलासी, डीईई/सी/दादर	27.12.90	5	6	7	8	9	10	11
10				एमटीपी (आर) मुंबई के कार्यालय आदेश संख्या 72/1990 पत्र संख्या एचपीबी/पी/204डी/एसटी/सीएल.IV के तहत जारी दिनांक 27.12.90 और सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी/204/डी/एसटी/जीएल.IV दिनांक 31.12.90	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/वीएसजे दिनांक 10.9.2001	10.12.10	20.10.21	20.10.21

अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	यशवंत ई. पाटिल	3	4	5	6	7	8	9	10	11
11		खलासी, डीईई/सी/ डीआर	27.12.90	एमटीपी (आर) मुंबई के कार्यालय आदेश संख्या- 72/1990 पत्र संख्या- एचपीबी/पी/204डी/एस टी/सीएल. IV के तहत जारी दिनांक 27.12.90 और सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी/204/डी/एसटी/जीएल. IV दिनांक 31.12.90	उप सीईई/सी/एम टीपी/डीआर	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी /एस एंड टी/सीएल. IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	चार्जशीट संख्या. एमटी/ई/050/डी एआर/वाईपी दि. 10.9.2001	10.12.10	28.09.21	28.09.21



अनुलग्नक - 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हटाने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	12	प्रदीप एम. नारायण	29.04.92	5	6	7	8	9	10	11
				सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमसीडी दिनांक 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत/निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी-IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/पीएमएन दिनांक: 10.09.2021	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	पाटिल तुकाराम रंगू	खलासी	29.04.92	5	6	7	8	9	10	11
13				सं., एचपीबी/706/एम/डी/सी- IV/एमसीडी दिनांक 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी- IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत्/निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/टीआरपी दि. 10.9.2001	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	14	वसंत एम. खचाने	24.04.92	5	6	7	8	9	10	11
		खलासी, डीवाई। सीईई/सी/ डीआर		कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत्/निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट पत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/वीएमके दिनांक 10.4.2001	10.12.10	25.10.19	27.05.19

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	15	अब्दुल आर शेख	29.04.92	5	6	7	8	9	10	11
		खलासी, डीईई/सी/ एमटीपी- आर/ दादर		सं. एचपीबी/706/ए म/डी/सी- IV/एमसीडी दिनांक 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/ए म/डी/सी- IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/ डी/सी 1.IV दिनांक 29.08.2000	चार्जशीट पत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/एआरएस दिनांक 10.9.2001	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11
16	सुनील विचारे	खलासी, डीईई/सी/दादर	15.06.90	सीपीएचई/टीएच के पत्र संख्या ई/ईपीएच/टीएच के/सीआईवी/टीए फआर/88 दिनांक 15.6.90	विद्युत / निर्माण	एपीओ/सीडब्ल्यूएम कार्यालय, एमटीएन का पत्र संख्या पीजी/एमटीएन/एपी ओ/विविध दिनांक 20.8.04	डीएआर फ़ाइल	10.12.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17	नेहाते प्रल्हाद जगन्नाथ (नाम बदलकर पुरुषोत्तम सीताराम नेहेते)	खलासी, डीईई/सी/ दादर	29.04.92	सं. एचपीबी/706/ए म/डी/सी- IV/एमसीडी दिनांक 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/ए म/डी/सी- IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/ डी/सी.1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/एनपी दिनांक 19.9.2001	22.09.10	23.10.19	23.10.19

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	18	तलेले गिवन हीरामन	29.04.92	5	6	7	8	9	10	11
		खलासी		सं. एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमसीडी दिनांक 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी.1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	चार्जशीट संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/जेएचटी दिनांक 19.9.2001	22.09.10	28.09.21	28.09.21

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	महादेव विट्ठल डांगे	खलासी	29.4.92	5	6	7	8	9	10	11
19				एमटीपी (आर) मुंबई का कार्यालय पत्र संख्या, एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमसीडी दि. 29.4.92. कार्यालय आदेश संख्या 53/1992 और पत्र संख्या एचपीबी/706/एम/डी/सी-IV/एमओडी दि. 29.4.92	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एमईसीएच) पत्र संख्या एचपीबी/100/एम4/डी/सी1.IV दिनांक 29.8.2000 और 17.1.2001	आरोप पत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/एमवीडी दि. 19.9.2001	22.09.10	28.09.21	28.09.21



अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)											
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि	
1	20	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	एसकिमुथु एम	खलासी, डीईई/सी/दादर	27.12.90	एमटीपी (आर) मुंबई के कार्यालय आदेश संख्या 72/1990 पत्र संख्या एचपीबी/पी/204डी/एसटी/सीएल.IV के तहत जारी दिनांक 27.12.90 और सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी/204/डी/एस टी/जीएल.IV दिनांक 31.12.90	विद्युत / निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	आरोप पत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/ईएम दिनांक 19.9.2001	22.09.10	20.10.21	20.10.21	

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/प्रमुख दंड	हताने/सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21	डी पाकिरिस्वामी (सेवानिवृत्त 31.03.19)	खलासी, डीवाई.सी ई/सी/जी सी	22.02.90	एमटीपी (आर) मुंबई के डी.ओ. पत्र संख्या ई/केपीएच/सीएलआईवी/टीएफआर/88 दिनांक 22-02-1990	अभियांत्रिकी की निर्माण	एपीओ/सीडब्ल्यूएम कार्यालय, एमटीएन का डीओ.ओ. पत्र संख्या. पीजी/एमटीएन/एपीओ/विविध दिनांक 20.8.2004	आरोप पत्र संख्या एसएमएम/एम टीपी-आर/एमएम/डीएआर/डीपीएस दिनांक 25.10.2004	17.12.05	31.03.19 (सेवानिवृत्त)	31.03.19

अनुलग्नक- 2.7 फर्जी दस्तावेजों पर की गई नियुक्तियों का विवरण दर्शाने वाला विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 2.11)										
क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	नियुक्ति की तिथि	नियुक्ति पत्र सं.	कर्मचारी का विभाग	पत्र संख्या यह सूचित करते हुए कि कर्मचारी का दस्तावेज फर्जी है	आरोपपत्र जारी होने की तिथि	अनुशासनिक प्राधिकारी की जांच/ नामांकन की तिथि	सकारण आदेश की तिथि/ प्रमुख दंड	हटाने/ सेवानिवृत्ति की तिथि
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
22	जंगली लीलाधार ओंकार	खलासी, डीईई/सी/दादरी	27.12.90	एमटीपी (आर) मुंबई के कार्यालय आदेश संख्या 72/1990 पत्र संख्या एचपीबी/पी/204डी/एसटी /सीएल.IV के तहत जारी दिनांक 27.12.90 और सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी/204/डी/एस टी/जीएल.IV दिनांक 31.12.90	विद्युत/निर्माण	सीपीओ (एस एंड टी) पत्र संख्या एचपीबी/पी.797/डी/एस एंड टी/सीएल.IV/पीएन एम-1870/1939 दिनांक 05.09.2001	आरोपपत्र संख्या एमटी/ई/050/डी एआर/जेएलओ दि. 19.9.2001	22.09.10	29.09.21	29.09.21

अनुलग्नक- 3.1 संविदाकारों से परिसमापन क्षति की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)												
सीए सं. और तिथि	संविदाकार का नाम	सीए मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का विषय	सप्ताहों की सं.	एलडी होने चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के ½ की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि कुल या अधिकतम के अधीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और संविदा के शेष मूल्य का 5% (₹)	विस्तार के दौरान संविदाकार को पीवीसी का भुगतान (₹)	लगाया गया जुर्माना (₹)
				से	तक							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
सीएओ/कॉन/जीकेपी/187 1 दिनांक 26.12.18	डीएचबी नरेंद्र कंस्ट्रक्शन (जेवी) बरेली	202947873.5	15.8.19	16-08-19	31-12-19	17(ख) संविदाकार के कारण	20	20294787.35	21309526.72	10157393.68	1371448.00	0
			01.1.20	01-01-20	15-03-20 (सीए को 2.1.20 को समाप्त किया गया)	17(ख) संविदाकार के कारण	1	1014739.37				
सीएओ/कॉन/जीकेपी/176 5 दिनांक 11.12.17	पवनसुत कंस्ट्रक्शन गाजीपुर	153233878.45	30.10.18	12-10-18	31-01-19	17 क (ii) रेलवे के कारण	कोई एलडी नहीं	0	23751251.16	7671693.90	1387002.00	0
			5.2.19	01-02-19	30-04-19	17(ख) संविदाकार के कारण	13	9960202.1				
			30.4.19	01-05-19	31-08-19	17(ख) संविदाकार के कारण	18	13791049.06				

अनुलग्नक- 3.1 संविदाकारों से निर्णित हर्जाना की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)												
सीए सं. और तिथि	संविदाकार का नाम	सीए मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का विषय	सप्ताहों की सं.	एलडी होनी चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के 1/2 की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि कुल या अधिकतम के अधीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और संविदा के शेष मूल्य का 5% (₹)	विस्तार के दौरान संविदाकार को पीवीसी का भुगतान (₹)	लगाया गया जुर्माना (₹)
				से	तक							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
सीएओ/कॉन/जीकेपी/17 20 दिनांक 10.04.17	मेसर्स एनएआर कंस्ट्रक्शन (जेवी) बरेली	182125903.8	30.3.17	9.9.17	31.3.18	17 क (iii) रेलवे के कारण	कोई एलडी नहीं	0	2731888.56	2731888.56	2161162.00	0
			24.4.17	1.4.18	31.8.18	17 क (iii) रेलवे के कारण	कोई एलडी नहीं	0				
			22.12.18	1.9.18	31.12.18	17 क (iii) रेलवे के कारण	कोई एलडी नहीं	0				
			16.1.19	1.1.19	31.3.19	17 क (iii) रेलवे के कारण	कोई एलडी नहीं	0				
			26.3.19	1.4.19	30.6.19 (सीए 15.4.19 की समाप्ति तक)	17(ख) संविदाकार के कारण	3 सप्ताह	2731888.56				

अनुलग्नक 3.1 संविदाकारों से निर्णीत हर्जानों की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)												
सीए सं. एवं तिथि	संविदाकार के नाम	सीए का मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का आधार	सप्ताह की सं.	एलडी हनी चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के 1/2 की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि कुल या अधिकतम के अधीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और करार के शेष मूल्य का 5% (₹)	विस्तार के संविदाकारों को पीवीसी का भुगतान किया (₹)	जुर्माना लगाया (₹)
				से	तक							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
सीएओ/ निर्माण/ जीकेपी/191 8 दिनांक 16.05.19	मेसर्स नारायण कंस्ट्रक्शन, गोरखपुर	39269742.07	22.7.19	22.7.19	31.12.19	17 क (iii) रेलवे के कारण	कोई एलडी नहीं	0	5890461.31	1973487.104	0.00	0
			1.1.20	1.1.20	30.4.20	17 (ख) पीवीसी के बिना संविदाकार के कारण	18	3534276.79				
			1.5.20	1.5.20	30.9.20 (सीए की समाप्ति तक 22.7.20)	17 (ख) पीवीसी के बिना संविदाकार के कारण	12	2356184.52				

अनुलग्नक 3.1 संविदाकारों से निर्णित हर्जानों की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)													
सीए सं. एवं तिथि	संविदाकार के नाम	सीए का मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का आधार	सप्ताह की सं.	एलडी होनी चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के ½ की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि		विस्तार के दौरान संविदाकारों को पीवीसी का भुगतान किया (₹)	जुर्माना लगाया (₹)
				से	तक					कुल या अधिकतम के अधीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और करार के शेष मूल्य का 5% (₹)	11		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
सीएओ/ निर्माण/ जीकेपी/174 2 दिनांक 01.09.17	मेसर्स एकेएस- एचसीआईएल (जेवी), गोमतीनगर, लखनऊ	186831139.8 0	15-06- 18 31-12- 18	19-05- 18 01-01- 19	31-12- 18 31-03- 19	17 क (iii) रेलवे के कारण 17 क (iii) पीवीसी के बिना रेलवे के कारण 17 (ख) पीवीसी के बिना संविदाकार के कारण	कोई एलडी नहीं कोई एलडी नहीं 8	0 0 7473245.59	7473245.59	7473245.59	3739065.00	0	

अनुलग्नक 3.1 संविदाकारों से निर्णीत हर्जानों की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)													
सीए एवं तिथि	संविदाकार के नाम	सीए का मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का आधार	सप्ताह की सं.	एलडी होनी चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के ½ की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि		विस्तार के संविदाकारों को पीवीसी का भुगतान किया (₹)	जुर्माना लगाया (₹)
				से	तक					कुल या अधिकतम के अर्धीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और करार के शेष मूल्य का 5% (₹)	11		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
सीएओ/ निर्माण/ जीकेपी/143 6 दिनांक 05.03.14	श्री बाबू राम प्रसाद, गाँव- चफवा, सिवान	37079046.98	09.07.19	01.07.19	30.10.19	17 (ख) संविदाकार के कारण	18	3337114	4078694	1863952.349	2112918.00	50000	
			13.11.19	02.11.19	30.11.19	17 (ख) संविदाकार के कारण	4	741580					
सीएओ/ निर्माण/ जीकेपी/168 4 दिनांक 20.10.16	मेसर्स आवलेश कुमार सिंह, विवेक खंड, गोमती नगर, लखनऊ	141395901.9 1	17.05.18	16.12.17	30.09.18	17 (ख) संविदाकार के कारण	43 सप्ताह	30400118	30400118	7079795.096	0.00	0	



अनुलग्नक 3.1 संविदाकारों से निर्णीत हर्जानों की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)													
सीए सं. एवं तिथि	संविदाकार के नाम	सीए का मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का आधार	सप्ताह की सं.	एलडी होनी चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के ½ की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि		विस्तार के दौरान संविदाकारों को पीवीसी का भुगतान किया (₹)	जुर्माना लगाया (₹)
				से	तक					कुल या अधिकतम के अधीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और करार के शेष मूल्य का 5% (₹)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
सीएओ/निर्माण/जीकेपी/162 1 दिनांक 31.03.16	मेसर्स आवलेश कुमार सिंह, विवेक खंड, गोमती नगर, लखनऊ	225936119.2 4	15.02.19	01.01.19	30.06.19	17 (ख) संविदाकार के कारण	26 सप्ताह	29371695	29371695	11306805.96	2426292.00	0	
सीएओ/निर्माण/जीकेपी/140 1 दिनांक 01.08.13	मेसर्स आवलेश कुमार सिंह, विवेक खंड, गोमती नगर, लखनऊ	193102806.1 8	21.01.20	01.05.19	29.02.20	17 (ख) संविदाकार के कारण	43 सप्ताह	41517103.33	41517103.33	9665140	0.00	5000	

अनुलग्नक 3.1 संविदाकारों से निर्णीत हर्जानों की वसूली न करना (संदर्भ पैराग्राफ 3.9)												
सीए सं. एवं तिथि	संविदाकार के नाम	सीए का मूल्य	विस्तार की तिथि	विस्तार की अवधि		विस्तार का आधार	सप्ताह की सं.	एलडी होनी चाहिए (प्रत्येक सप्ताह या उसके भाग पर सीए मूल्य के 1 प्रतिशत के ½ की दर से)	कुल	एलडी की वसूली योग्य राशि कुल या अधिकतम के अधीन, पहले ₹ 2 लाख का 10% और करार के शेष मूल्य का 5% (₹)	विस्तार के दौरान संविदाकारों को पीवीसी का भुगतान किया (₹)	जुमाना लगाया (₹)
				से	तक							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
सीएओ/ निर्माण/ जीकेपी/168 2 दिनांक 20.10.16	मेसर्स आवलेश कुमार सिंह, विवेक खंड, गोमती नगर, लखनऊ	41696437.71	08.01.19	01.01.19	31.01.19	17 (ख) संविदाकार के कारण	5	1042410	3752678	2094821	3032683.87	50000
			11.03.19	01.02.19	30.04.19	17 (ख) संविदाकार के कारण	13	2710268				
<b>कुल</b>										<b>62018223.26</b>	<b>16230570.87</b>	<b>105000</b>
												<b>अर्थात ₹ 6.20 करोड़</b>

अनुलग्नक 4.1 संभावित आय और राजस्व की हानि की तुलना में वास्तविक आय का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)						
वर्ष	ट्रेन सं.	वास्तविक आय (₹)	सुविधा ट्रेनों के अनुसार संभावित आय (₹)	राजस्व की हानि (₹) (कॉलम 4- कॉलम 3)	संभावित आय के लिए वास्तविक आय का प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6 [(कॉलम 3/कॉलम 4)(x)100]	
2016	82653	22997148	63016380	40019232		
2017	82653	71564871	186371744	114806873		
2018	82653	76478682	190210800	113732118		
2019	82653	77737527	182895000	105157473		
जनवरी 2020 से मार्च 2020 तक	82653	18002259	43894800	25892541		
दिसंबर 2020 से मई 2021 तक	06521	31059422	91447500	60388078		
<b>कुल</b>		<b>297839909</b>	<b>757836224</b>	<b>459996315</b>	<b>39.30</b>	
2016	82654	31234868	63016380	31781512		
2017	82654	97512579	186371744	88859165		
2018	82654	110828708	190210800	79382092		

अनुलग्नक 4.1 संभावित आय और राजस्व की हानि की तुलना में वास्तविक आय का विवरण (संदर्भ पैराग्राफ 4.1)						
वर्ष	ट्रेन सं.	वास्तविक आय (₹)	सुविधा ट्रेनों के अनुसार संभावित आय (₹)	राजस्व की हानि (₹) (कॉलम 4- कॉलम 3)	संभावित आय के लिए वास्तविक आय का प्रतिशत	
1	2	3	4	5	6	
2019	82654	112727875	186552900	73825025	[(कॉलम 3/कॉलम 4)(x)100]	
जनवरी 2020 से मार्च 2020 तक	82654	24947845	43894800	18946955		
दिसंबर 2020 से मई 2021 तक	06522	37817880	92444500	54626620		
<b>कुल</b>		<b>415069755</b>	<b>762491124</b>	<b>347421369</b>	<b>54.44</b>	
<b>कुल योग</b>		<b>712909664</b>	<b>1520327348</b>	<b>807417684</b>	<b>46.89</b>	
				<b>अर्थात् ₹ 80.74 करोड़</b>		

अनुलग्नक 4.2 लोको किराया प्रभारों का कम संग्रहण (संदर्भ पैराग्राफ 4.3)										
करार का वर्ष	अवधि	दिनों की संख्या	घंटों की सं.	आरबी की यांत्रिक शाखा के निर्देशानुसार तैयार किए गए बिल की राशि	वाणिज्यिक एआरएन सं.	एआरएन दर	निम्नलिखित से प्रभावी	संशोधन की अवधि	आरबी की यातायात वाणिज्यिक शाखा के निर्देशानुसार तैयार किए जाने वाले बिल की राशि (₹ में)	राजस्व में कमी (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 (कॉलम 10- कॉलम 5)
2017-18	16.04.17 से 30.06.17	76	24	6760716	2016 का 6 दिनांक 02.06.2016	9050	01.07.16	01.07.16 - 30.06.17	16507200	9746484
	01.07.17 से 30.09.17	92	24	7674389	2017 का 5 दिनांक 17.05.2017	9430	01.07.17	01.07.17 - 14.07.18	20821440	13147051
	01.10.17 से 31.03.18	182	24	15243576	2017 का 5 दिनांक 17.05.2017	9430	01.07.17	01.07.17 - 14.07.18	41190240	25946664
	01.04.18 से 15.04.18	15	24	1360752	2017 का 5 दिनांक 17.05.2017	9430	01.07.17	01.07.17 - 14.07.18	3394800	2034048

अनुलग्नक 4.2 लोको किराया प्रभारों का कम संग्रहण (संदर्भ पैराग्राफ 4.3)										
करार का वर्ष	अवधि	दिनों की संख्या	घंटों की सं.	आरबी की यांत्रिक शाखा के निर्देशानुसार तैयार किए गए बिल की राशि	वाणिज्यिक एआरएन सं.	एआरएन दर	निम्नलिखित से प्रभावी	संशोधन की अवधि	आरबी की यातायात वाणिज्यिक शाखा के निर्देशानुसार तैयार किए जाने वाले बिल की राशि (₹ में)	राजस्व में कमी (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 (कॉलम 10- कॉलम 5)
2018 -19	16.04.18 से 14.07.18	90	24	23917529	2017 का 5 दिनांक 17.05.2017	9430	01.07.17	01.07.17 - 14.07.18	20368800	36680071
	15.07.18 से 31.12.18	170	24		2018 का 6 दिनांक 14.06.2018	9860	15.07.18	15.07.18 - 31.05.19	40228800	
	01.01.19 से 15.04.19	105	24	9871204	2018 का 6 दिनांक 14.06.2018	9860	15.07.18	15.07.18 - 31.05.19	24847200	14975996

अनुलग्नक 4.2 लोको किराया प्रभारों का कम संग्रहण (संदर्भ पैराग्राफ 4.3)										
करार का वर्ष	अवधि	दिनों की संख्या	घंटों की सं.	आरबी की यांत्रिक शाखा के निर्देशानुसार तैयार किए गए बिल की राशि	वाणिज्यिक एआरएन सं.	एआरएन दर	निम्नलिखित से प्रभावी	संशोधन की अवधि	आरबी की यातायात वाणिज्यिक शाखा के निर्देशानुसार तैयार किए जाने वाले बिल की राशि (₹ में)	राजस्व में कमी (₹ में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 (कॉलम 10- कॉलम 5)
2019 -20	16.04.19 से 31.05.19	46	24	31041343	2018 का 6 दिनांक 14.06.2018	9860	15.07.18	15.07.18 - 31.05.19	10885440	57104897
	01.06.19 से 15.04.20	320	24		2019 का 4 दिनांक 23.04.2019	10060	01.06.19	01.06.19 - 17.07.20	77260800	
2020 -21	16.04.20 से 17.07.20	93	24	8107681.75	2019 का 4 दिनांक 23.04.2019	10060	01.06.19	01.06.19 - 17.07.20	22453920	14346238.25
	18.07.20 से 31.07.20	14	24	1510021.69	2020 का 6 18.06.2020	10490	18.07.20	18.07.20	3524640	2014618.31
<b>कुल</b>				<b>105487212.40</b>					<b>281483280</b>	<b>175996067.60</b>
										<b>अर्थात् ₹ 17.60 करोड़</b>







संकेताक्षर



## संकेताक्षर

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एबीटी	उपलब्धता आधारित टैरिफ
एडीआई	अहमदाबाद जंक्शन
एडीआरएम	अतिरिक्त मंडल रेल प्रबंधक
एजीसी	आगरा कैंट
एजीएम	अतिरिक्त महाप्रबंधक
एआईआई	अजमेर जंक्शन
एएनवीटी	आनंद विहार टर्मिनस
एपीडीजे	अलीपुर द्वार जंक्शन
एएसआर	अमृतसर जंक्शन
बीएम	ब्रह्मपुर
बीबीएस	भुवनेश्वर
बीसीएल	मैसर्स ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड
बीडीटीएस	बांद्रा टर्मिनस
बीई	बरेली
बीजी	बड़ी लाइन (ब्रॉड गेज़)
बीजीपी	भागलपुर
बीआईडीआर	बीदर
बीकेआई	बांदीकुई जंक्शन
बीकेएन	बीकानेर जंक्शन
बीएलडब्ल्यू	बनारस लोकोमोटिव वर्क्स
बीपीएल	भोपाल जंक्शन
बीपीसीएल	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड
बीआरसी	वडोदरा जंक्शन
बीएसबी	वाराणसी जंक्शन
बीएसपी	बिलासपुर जंक्शन
बीएसटी	बस्ती
बीटीपीएस	बरौनी थर्मल पावर स्टेशन
बीजेडए	विजयवाड़ा जंक्शन
सीबीई	कोयंबटूर जंक्शन

संकेताक्षर	पूर्णरूप
सीसीटीवी	क्लोज़्ड सर्किट टेलीविज़न
सीडीजी	चंडीगढ़
सीईआरसी	केंद्रीय विद्युत नियामक आयोग
सीएचडी	बाल सहायता डेस्क
सीएचडीके	बाल सहायता डेस्क कियोस्क
सीएचजी	बाल सहायता समूह
सीआईएफ	चाइल्डलाइन इंडिया फाउंडेशन
सीएलटी	कोझिकोड जंक्शन
सीएनबी	कानपुर सेंट्रल जंक्शन
सीओएफएमओडब्ल्यू	कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिए केंद्रीय संगठन
सीपीसी	केंद्रीय वेतन आयोग
सीपीआर	छपरा
मरे	मध्य रेलवे
सीआरबी- सीईओ	अध्यक्ष रेलवे बोर्ड और मुख्य कार्यकारी अधिकारी
सीआरपीएफ	केंद्रीय रिजर्व पुलिस बल
सीएसटीएम	छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस, मुंबई
सीटी	करंट ट्रांसफॉर्मर
सीटीपीएम	मुख्य परिवहन योजना प्रबंधक
सीडब्ल्यूसी	बाल कल्याण समिति
सीडब्ल्यूएम	मुख्य कार्यशाला प्रबंधक
डीबीजी	दरभंगा जंक्शन
डीडीएन	देहरादून
डीडीयू	दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन
डीएचएन	धनबाद जंक्शन
डीएलआई	दिल्ली
डीएनकेएल	ढेंकनाल
डीओपी	डाक विभाग
डीपीसी	कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें
डीआर	दादरी
डीएसटीई	मंडल संकेत और दूरसंचार अभियंता
ईबीआर-आईएफ	अतिरिक्त बजटीय संसाधन- संस्थागत वित्तपोषण

संकेताक्षर	पूर्णरूप
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
ईडी	इरोड जंक्शन
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
ईडीपीएम	इलेक्ट्रॉनिक डाटा प्रोसेसिंग मैनेजर
ईओएल	इंजन-ऑन-लोड
पूरे	पूर्व रेलवे
ईआरएस	एर्नाकुलम जंक्शन
ईएसपी	इंजीनियरिंग स्केल योजना
ईटी	इटारसी जंक्शन
एफए एंड सीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी
एफसीआई	भारतीय खाद्य निगम
जीएडी	सामान्य व्यवस्था की रूपरेखा
जीसीसी	संविदा की सामान्य शर्तें
जीएचवाई	गुवाहाटी
जीकेपी	गोरखपुर जंक्शन
जीएम	महाप्रबंधक
जीआरपी	सरकारी रेलवे पुलिस
जीडब्ल्यूएल	ग्वालियर
एचडीडब्लू	हल्द्वानी
एचएनजेडएम	हज़रत निजामुद्दीन
एचजेपी	हाजीपुर
एचपीयू	हापुड़
एचडब्ल्यू	हरिद्वार जं.
एचडब्ल्यूएच	हावड़ा जं.
एचवाईबी	हैदराबाद डेकन
आईओसी	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन
भारे	भारतीय रेल
जेएटी	जम्मू तवी
जेबीपी	जबलपुर
जेएचएस	झांसी
जेआईटीपीएल	जिंदल इंडिया थर्मल पावर लिमिटेड

संकेताक्षर	पूर्णरूप
जेजे एकट	किशोर न्याय (बच्चों की देखभाल और संरक्षण) अधिनियम
जेपी	जयपुर
जेपीओ	संयुक्त प्रक्रिया आदेश
जेएसडब्ल्यूटी	जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड
जेयु	जोधपुर जंक्शन
केसीजी	काचीगुडा
केआई	कोंडापल्ली
केआईआर	कटिहार जंक्शन
केएलबीजी	कलबुर्गी
केएम	किलोमीटर
केवाईएन	कल्याण जंक्शन
केवाईक्यू	कामाख्या
एलसी	लेवल क्रॉसिंग
एलडी	परिसमापन हर्जाना
एलजेएन	लखनऊ जंक्शन
एलकेओ	लखनऊ
एलएलएफ	भूमि लाइसेंस शुल्क
एलएमजी	लुमडिंग जंक्शन
एलओए	स्वीकृति पत्र
एलटीटी	लोकमान्यतिलक टर्मिनस
एमएजीपी	न्यूनतम वार्षिक प्रत्याभूति भुगतान
एमएएस	एमजीआर चेन्नई सेंट्रल
एमबीएमबी	मेरामंडली में मैसर्स भूषण स्टील लिमिटेड
एमसीएल	मैसर्स महानंदी कोल फील्ड्स लिमिटेड
एमडीयू	मदुरै जंक्शन
एमजी	मीटर गेज
एमएलडीटी	मालदा टाउन
एमएलआर	मध्य जीवन पुनर्वास
एमएमसीटी	मुंबई सेंट्रल
रेम	रेल मंत्रालय

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एमओयू	समझौता जापन
एमएस	चेन्नई एगमोर
एमटीजे	मथुरा जंक्शन
एमडब्ल्यूसीडी	महिला एवं बाल विकास मंत्रालय
एनसीपीसीआर	बाल अधिकार संरक्षण के लिए राष्ट्रीय आयोग
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
एनसीटीपीएस	उत्तर चेन्नई थर्मल पावर स्टेशन
नई दिल्ली	नई दिल्ली
उपूरे	पूर्वोत्तर रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
एनजी	छोटी लाइन (नैरो गेज़)
एनजीओ	गैर सरकारी संगठन
एनजीपी	नागपुर
एनआइएल	नीलांबर रोड
एनजेपी	न्यू जलपाईगुड़ी
एनओसी	अनापत्ति प्रमाण पत्र
उरे	उत्तर रेलवे
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओएचई	उपरि उपस्कर
ओआरसी	ओरछा
पीएसी	लोक लेखा समिति
पीसीसी	अनुमेय वहन क्षमता
पीसीएमई	प्रधान मुख्य यांत्रिक अभियंता
पीएलडब्ल्यू	पटियाला रेलइंजन कारखाना
पीएनबीई	पटना जंक्शन
पीओएच	आवधिक ओवरहालिंग
पीटी	संभावित ट्रांसफार्मर
पीएसए	पलासा
पीआरवाईजे	प्रयागराज
पीवीसी	मूल्य भिन्नता खंड
पीडब्ल्यूडी	लोक निर्माण विभाग



संकेताक्षर	पूर्णरूप
आर	रायपुर
आरएए	बरारा
आरबी	रेलवे बोर्ड
आरडीएसओ	अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन
आरईएमसीएल	रेलवे एनर्जी मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड
आरजेटी	राजकोट जंक्शन
आरएमएस	रेलवे मेल सेवाएं
आरएनसी	रांची
आरएनजेपी	रंजीतपुरा
आरओबी	रोड ओवर ब्रिज
आरपीएफ	रेलवे सुरक्षा बल
आरटीएम	रतलाम जंक्शन
आरयूबी	रोड अंडर ब्रिज
आरवीपीएन	राजस्थान राज्य विद्युत प्रसार निगम लिमिटेड
एसएडटी	संकेत और दूरसंचार
एसबीबी	साहिबाबाद
एसबीसी	केएसआर बेंगलुरु
एससी	सिकंदराबाद
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
एसडीएएच	सियालदह
दपूरे	दक्षिण पूर्व रेलवे
दपूमरे	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे
एसआइपी	सिग्नल इंटरलॉकिंग योजना
एसएम	स्टेशन मास्टर
एसओपी	मानक संचालन प्रक्रिया
एसपीजे	समस्तीपुर
दरे	दक्षिण रेलवे
सीनियर डीएसटीई	वरिष्ठ मंडल संकेत और दूरसंचार अभियंता
एसएस	स्टेशन अधीक्षक
एसएसई	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
एसटी	सूरत

संकेताक्षर	पूर्णरूप
एसटीयू	स्टेट ट्रांसमिशन यूटिलिटीज
एसयूआर	सोलापुर जंक्शन
एसयूएनआर	सुरेंद्र नगर
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टाटा	टाटानगर जंक्शन
टीसीआर	त्रिशूर
टीईएल	मैसर्स तुमान इंजीनियरिंग लिमिटेड
टीएलएसबी	तालचेर-दक्षिण बालांडा कोलियरी साइडिंग
टीएनजीएल	तोरंगुल्लू
टीपीटीवाई	तिरुपति
टीएसएलजे	जखापुरा में मैसर्स टाटा स्टील लिमिटेड
टीएसएस	कर्षण सब स्टेशन
टीवीसी	त्रिवेंद्रम सेंट्रल
यूएमबी	अंबाला कैंट जंक्शन
यूएनसीबी	अल्ट्राटेक नाथद्वारा सीमेंट लिमिटेड
वीएसकेपी	विशाखापट्टनम
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे
परे	पश्चिम रेलवे
वाईपीआर	यशवंतपुर जंक्शन
जेडआर	जोनल रेलवे



© भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)