अध्याय 2 - यातायात

यातायात विभाग में चार प्रकार शामिल हैं अर्थात् वाणिज्यिक, यातायात, कोचिंग तथा कैटरिंग एवं पर्यटन। इन प्रकारों से संबंधित गतिविधियों का निष्पादन यातायात सदस्य के संपूर्ण नियंत्रण के तहत रेलवे बोर्ड में अतिरिक्त सदस्यों/कार्यकारी निदेशक की अध्यक्षता में उनके तत्संबंधी निदेशालयों द्वारा किया जाता है। इन निदेशालयों का प्रमुख उत्तरदायित्व निम्नानुसार है:

- *वाणिज्यिक निदेशालय* - विपणन, यातायात विकास, उपभोक्ताओं को प्रदान की गई सेवाओं की गुणवत्ता, यात्री/कोचिंग/मालभाड़ा दरों के विनियमन, संग्रहण की निगरानी, राजस्व के लेखांकन एवं प्रेषण आदि।
- *यातायात निदेशालय* - परिवहन सेवाओं की अल्पावधि और दीर्घावधि योजना, ट्रेन परिचालनों का प्रबंधन, समय-सारणी, रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता और ट्रेनों के सुरक्षित आवागमन को सुनिश्चित करना।
- *कोचिंग निदेशालय* - यात्री एवं पार्सल सेवाओं का प्रबंधन
- *कैटरिंग एवं पर्यटन निदेशालय* - कैटरिंग एवं पर्यटन संबंधी गतिविधियां।

जोनल स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग हैं, अर्थात् परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमश: मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के समग्र पर्यवेक्षण के अंतर्गत कार्य करते हैं। डिवीजनल स्तर पर, परिचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमश: वरिष्ठ डिवीजनल परिचालन प्रबंधक (वरिष्ठ डीओएम) और वरिष्ठ डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक (वरिष्ठ डीसीएम) द्वारा की जाती है जो अपने डिवीजन के डिवीजनल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को रिपोर्ट करते हैं।

वर्ष 2017-18 के दौरान कुल यातायात परिचालन व्यय ₹ 25,189.23 करोड़[8] था। वर्ष के दौरान, कुल सकल यातायात प्राप्तियाँ ₹ 1,78,725.31 करोड़[9] थी। 2017-18 के दौरान, यात्रियों की वार्षिक वृद्धि दर में पिछले वर्ष से 2.09

[8] उप मुख्यशीर्ष 3002-3003 (70) - परिचालन व्यय - 2017-18 के लिए यातायात

[9] यात्री आय ₹ 48,643.14 करोड़, मालभाड़ा आय ₹ 1,17,055.40 करोड़, अन्य कोचिंग आय ₹ 4314.43 करोड़ और विविध आय ₹ 8688.18 करोड़ को शामिल करते हुए।

प्रतिशत[10] तक सुधार हुआ था। 2017-18 में यात्री आय 5.11 *प्रतिशत*[11] तक बढ़ गई। 2017-18 में, माल-भाड़ा लोडिंग 4.75 *प्रतिशत*[12] तक बढ़ गई। पिछले वर्ष की तुलना में मालभाड़ा आय में 12.19 *प्रतिशत* तक की वृद्धि हुई।

वर्ष के दौरान, वाउचरों, निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा विभाग के 982 कार्यालयों की लेखापरीक्षा की गई थी। इस अध्याय में पैन-इंडिया लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर दो विषय अर्थात् 'निजी मालभाड़ा टर्मिनल' तथा 'स्वचालित टिकट वेंडिग मशीन' शामिल है। इसके अलावा, अध्याय में दस पृथक पैराग्राफ भी शामिल है। ये पैराग्राफ मुम्बई (मध्य रेल) में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का क्रियान्वयन, राष्ट्रीयकृत बैंको से पेनल ब्याज की वसूली न होना, सेवा कर, खाली ढुलाई प्रभार, विलम्ब शुल्क तथा साइडिंग प्रभार सहित विभिन्न देयों/प्रभारों की वसूली न होना/कम वसूली होना जैसे मामले दर्शाते हैं।

2.1 सभी जोनल रेलवे: भारतीय रेल में निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करना

2.1.1 प्रस्तावना

रेल मंत्रालय ने हाल ही में परिवहन क्षेत्र में भारतीय रेल की मालभाड़ा हिस्सेदारी को बढ़ाने के लिए कार्रवाई आरम्भ की तथा बहुआयामी कार्यनीतियां अपनाई। मई 2010 में, रेल मंत्रालय ने 'निजी मालभाड़ा टर्मिनलों' (पीएफटी) की स्थापना पर एक नीति आरम्भ की। इस नीति का उद्देश्य निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी में मालभाड़ा प्रबंधन टर्मिनलों के नेटवर्क का विकास करना था। नीति के लक्ष्य हैं।

- अत्यधिक यातायात को विपथित करना जिसे अभी तक मुख्यत: सड़क द्वारा रेल तक ले जाया जाता था।,
- उपयोगकर्त्ताओं को समेकित, सक्षम तथा लागत प्रभावी लॉजिस्टिक तथा वेयरहाउसिंग समाधान प्रदान करके बढ़े हुए रेल मालभाड़ा की मात्रा को प्राप्त करना, तथा
- सम्पूर्ण परिवहन श्रृंखला में रेलवे की हिस्सेदारी में वृद्धि करने के लिए।

---

[10] 8,198 मिलियन के अनुमानित यात्री की तुलना में, भारतीय रेल ने 8285.77 मिलियन यात्रियों को वहन किया।

[11] 2016-17 में ₹ 46,280.46 करोड़ और 2017-18 में ₹ 48,643.14 करोड़

[12] 2016-17 में 1106.15 *मिलियन टन* से 2017-18 *में* 1158.71 *मिलियन टन*

नीति के अन्तर्गत, टर्मिनल प्रबधन कम्पनियों (टीएमसी) के रूप में पहचानी जाने वाली निजी पार्टियां मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करने के लिए आगे आती है। उन्हें या तो नई अधिग्रहित (ग्रीनफील्ड परियोजनाएं) या वर्तमान निजी साइडिंग (ब्राउनफील्ड परियोजनाएं) पर उनकी स्वयं की भूमि पर पीएफटी स्थापित करना अपेक्षित था। उनके द्वारा टर्मिनल सुविधाओं को विकसित करना अपेक्षित था जहां से कोई निजी ग्राहक अपना मालभाड़ा यातायात बुक कर सकता है। वस्तुएं जिन्हें ले जाया जा सकता था, उनका निर्णय टीएमसी द्वारा किया गया था तथा रेलवे को सूचना दी गई थी। अवसंरचना को विकसित करने पर टीएमसी द्वारा संपूर्ण निवेश किया गया था। रेलवे को मालभाड़ा टर्मिनल के लिए सम्पर्कता प्रदान करनी थी तथा बुक किए गए रैको के आवगमन हेतु व्यवस्थाएं करनी थी।

रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण 2016-17 में **"मिशन हंडरेड"** की घोषणा की। इस मिशन का लक्ष्य 2016 से 2018 के दौरान 100 मिलियन टन (एमटी) मालभाड़ा यातायात सृजित करने के लिए कम से कम 100 साइडिंग (मालभाड़ा टर्मिनल) आरंभ करना था। इसे पीएफटी[13] के साथ-साथ निजी साइडिंग[14] की स्थापना के माध्यम से प्राप्त किया जाना था।

रेलवे बोर्ड ने टीएमसी हेतु योजना को अधिक आकर्षक बनाने के लिए कई बार पीएफटी नीति में संशोधन (अप्रैल 2012, जनवरी 2015, अप्रैल 2015 और मई 2015) किए। किए गए कुछ उपायों/कार्रवाइयों में शामिल है:

- आवेदन फीस ₹ 1 करोड़ से ₹ 10 लाख तक कम करना (अप्रैल 2015)।
- प्रतिभूति जमा ₹ 1 करोड़ से ₹ 10 लाख तक कम करना। इसे पीएफटी की स्थापना करने के लिए रेलवे द्वारा अनुमोदन जारी करने के एक माह के भीतर टीएमसी द्वारा जमा किया जाना था (अप्रैल 2015)।
- टीएमसी को अपने प्राधिकृत उपयोगकर्त्ताओं की सूची को परिवर्तित करने तथा इसके पीएफटी पर प्रबंधन किए जाने हेतु स्वीकृत वस्तुओं की सूची परिवर्तित करने का अधिकार दिया गया था। उन्हें रेल उपयोगकर्त्ताओं को दी गई सेवाओं

[13]निजी मालभाड़ा टर्मिनल पीएफटी नीति के तहत कंटेनरों सहित रेल आधारित कार्गों निपटान के लिए स्थापित/अधिसूचित टर्मिलन है। इस नीति के तहत पीएफटी को 'सी' प्राथमिकता के तहत कोयला तथा कोक को छोड़कर सारे यातायात को बुक तथा प्रबंधित करने की अनुमति दी जाएगी।

[14]निजी साइडिंग, एकल रेल एंड उपयोगकर्त्ताओं के लिए स्थापित/अधिसूचित निजी रूप से एक स्वामित्व वाला मालभाड़ा टर्मिनल है।

के लिए स्वतंत्र रूप से प्रभार निर्धारित करने का अधिकार भी दिया गया था (अप्रैल 2015)।

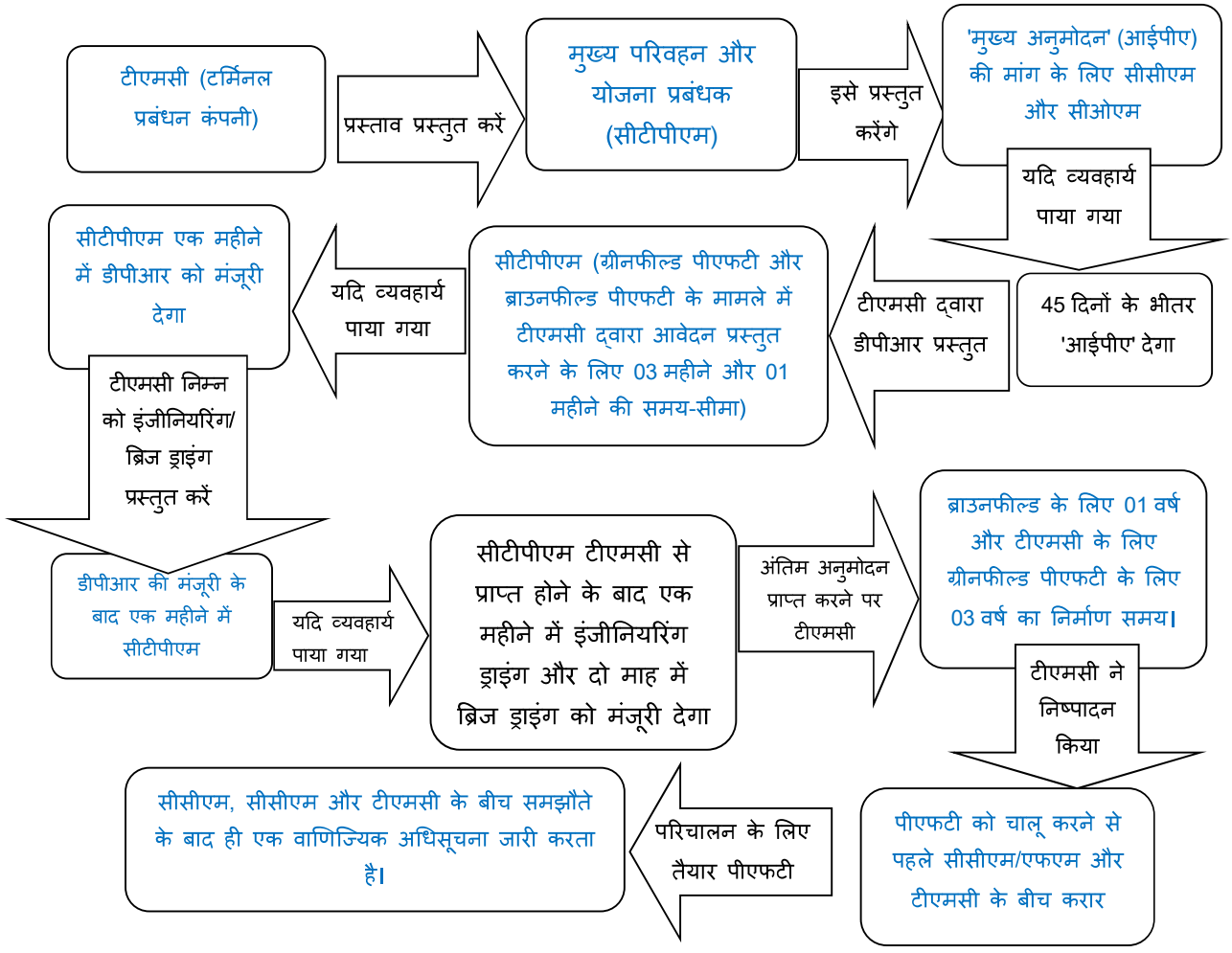
- लौह अयस्क या लौह अयस्क पेलेट यातायात के साथ-साथ पीएफटी से उद्भूत कोयला यातायात हेतु कुछ प्रोत्साहन राशि दी गई थी (अप्रैल 2015)।
- टीएमसी द्वारा सहभाजित राजस्व का आहरण (मई 2015)।

इसके अलावा, हाल ही में दिसम्बर 2018 में टीएमसी को उनके द्वारा लोड/अनलोड की गई सभी वस्तुओं (कंटेनर यातायात को छोड़कर) के लिए ₹ 20 प्रति टन लोड की दर पर प्रोत्साहन राशि स्वीकृति की गई है, जिसे रेलवे द्वारा मालभाड़ा अर्जित करने के लिए उन्हें दिया जाएगा।

2.1.2 निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना करने के लिए प्रक्रियाएं

10 अप्रैल 2015 से प्रभावी, प्रमुख परिवहन योजना प्रबंधक (सीटीपीएम) पीएफटी की स्थापना हेतु अनुमोदन प्राधिकारी है। पीएफटी की स्थापना हेतु प्रक्रियाओं को निम्नानुसार फ्लो चार्ट में दर्शाया गया है:

पीएफटी की स्थापना की प्रक्रिया हेतु फ्लो चार्ट



टीएमसी को पीएफटी की स्थापना करने की प्रक्रिया के दौरान कम से कम तीन बार अनुमोदन मांगने के लिए रेलवे से सम्पर्क करना अपेक्षित है।

टर्मिनल प्रबंधन कंपनियों (टीएमसी) की भूमिका में सम्मिलित है

- पीएफटी स्वामित्व की भूमि पर निजी स्वामित्व वाले मालभाड़ा टर्मिनलों का विकसित करना।
- अनुचित अवरोधन किए बिना अपने पीएफटी पर यातायात की संभावित संख्या का प्रबंधन करने की पर्याप्त सुविधाओं का विकसित करना।
- आने वाले और जाने वाले रैकों के मापन के लिए एक उपयुक्त स्थान पर चालू गतिवान इलेक्ट्रॉनिक तौल-सेतु प्रदान करना।
- कर्मीदल तथा गार्डों के लिए आराम कक्ष तथा स्टॉफ केंटीन सुविधाएं प्रदान करना।

रेलवे की भूमिका में निम्नलिखित शामिल है

- लाइसेंस फीस के भुगतान पर रेल भूमि के माध्यम से पीएफटी लाइन के साथ रेलवे लाइन की सम्पर्कता प्रदान करना।
- रेल नेटवर्क पर एक स्टेशन के साथ सम्पर्कता प्रदान करना, ऐसे स्टेशन को पीएफटी के लिए कार्यरत स्टेशन के रूप में परिभाषित किया जाएगा।
- टीएमसी द्वारा जब कभी रैक और लोकोमोटिव की मांगे की जाए, तब प्रदान करना।
- कार्गों की बुकिंग तथा सुपुर्दगी से संबंधित वाणिज्यिक कार्यों को करने के लिए पीएफटी पर रेलवे वाणिज्यिक स्टॉफ की नियुक्ति करना। वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की वसूली टीएमसी से की जाएगी।

2.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

इस समीक्षा को यह निर्धारित करने के लिए किया गया था कि क्या पीएफटी की स्थापना करने के उद्देश्यों को प्राप्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने यह भी निर्धारित किया कि क्या रेलवे ने पीएफटी की समय पर स्थापना करने की सुविधा के लिए अपने उत्तरदायित्व/जवाबदेहिता को पूरा किया है तथा क्या पीएफटी के परिचालनों की मॉनीटरिंग प्रभावी रूप से की जा रही है।

2.1.4 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र तथा कार्य-प्रणाली

समीक्षा में 2015-16 से 2017-18 तक की तीन वर्षों की अवधि को कवर किया गया। लेखापरीक्षा में पीएफटी नीति की समीक्षा हेतु रेलवे बोर्ड के अभिलेखों की जांच की गई थी। लेखापरीक्षा में जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के अनुपालन की जांच करने के लिए जोनल और डिवीजनल स्तर पर भी अभिलेखों की जांच की गई थी। रेलवे अधिकारियों की निरीक्षण टिप्पणियों और पीएफटी से संबंधी अन्य प्रासंगिक अभिलेखों की भी समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा दल ने पीएफटी के क्षेत्रीय दौरे और संयुक्त निरीक्षण भी किए थे।

मार्च 2018 तक, 58 पीएफटी (29 ब्राउनफील्ड[15] तथा 29 ग्रीनफील्ड[16]) को 13[17] जोनल रेलवे में अधिसूचित किया गया है। सभी पीएफटी का विस्तृत जांच हेतु चयन किया गया था।

सभी संबंधित जोनल रेलवे में एन्ट्री तथा एग्जिट कॉफ्रेंस आयोजित की गई थी। रेलवे बोर्ड में भी एग्जिट कॉफ्रेंस आयोजित किया गया था। उन्होंने इस विषय पर लेखापरीक्षा सिफारिशों पर भी प्रतिक्रिया दी थी। उनकी प्रतिक्रियाओं को प्रतिवेदन में उचित प्रकार से सम्मिलित किया गया है।

2.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा मानदण्ड के लिए प्रमुख साधन रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी नीति दिशा-निर्देश थे। भारतीय रेल की विभिन्न संहिता तथा नियम-पुस्तक से संबंधित प्रावधान भी संदर्भित किए गए थे।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.1.6 निजी मालभाड़ा टर्मिनलों की स्थापना

वर्णित नीति के अनुसार, योग्य टीएमसी को ग्रीनफील्ड/ब्राउनफील्ड पीएफटी की स्थापना के लिए निर्धारित फीस के साथ एक आवेदन प्रस्तुत करना अपेक्षित है। आवेदन को प्रस्तावित पीएफटी की व्यवहार्यता रिपोर्ट, पूर्वानुमानित व्यवसाय के

---

[15]ब्राउनफील्ड पीएफटी: मरे-6, पूरे-1, पूमरे-1, पूतरे-2, उरे-6, उमरे-2, उपरे-1, दमरे-2, दपूरे-1, दपूमरे-5, परे-2

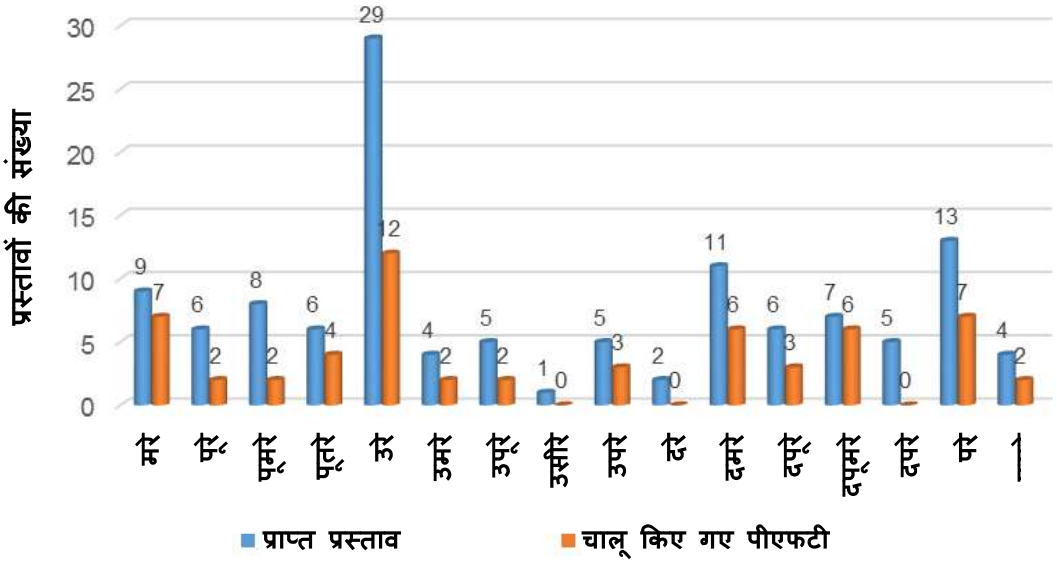
[16]ग्रीनफील्ड पीएफटी: मरे-1, पूरे-1, पूमरे-1, पूतरे-2, उरे-6, उपूरे-2, उपरे-2, दमरे-4, दपूरे-2, दपूमरे-1, परे-5, पमरे-2

[17] मरे-7, पूरे-2, पूमरे-2, पूतरे-4, उरे-12, उमरे-2, उपूरे - 2, उपरे - 3, दमरे - 6, दपूरे - 3, दपूमरे - 6, परे - 7 और पमरे - 2

अनुमानों तथा पीएफटी के प्राधिकृत उपयोगकर्त्ताओं की सूची के साथ प्रस्तुत किया जाना चाहिए था। रेल प्रशासन ग्रीनफील्ड/ब्राउनफील्ड पीएफटी की स्थापना के लिए प्रस्ताव की परिचालन व्यवहार्यता की जांच करता है। रेलवे आवेदन जमा करने के 45 दिनों के अन्दर 'प्रधान अनुमति' देती है। इसके पश्चात्, जोनल रेलवे तथा टीएमसी को सीटीपीएम द्वारा अंतिम अनुमोदन देने के लिए निर्धारित समय सारणी का अनुपालन करना चाहिए। ब्राउनफील्ड पीएफटी के लिए एक वर्ष का पूर्णता समय तथा ग्रीनफील्ड पीएफटी के लिए तीन वर्ष का पूर्णता समय स्वीकृत किया गया है जो सीटीपीएम द्वारा अंतिम अनुमोदन मिलने के बाद प्रारंभ होता है।

मार्च 2018 तक, 16 जोनल रेलवे द्वारा प्राप्त 121 प्रस्तावों के प्रति 13 जोनल रेलवे पर 58 पीएफटी स्थापित किए गए थे। 31 मार्च 2018 तक प्राप्त जोनल रेलवे वार प्रस्ताव तथा चालू किए गए पीएफटी को नीचे ***ग्राफ 2.1*** में देखा जा सकता है:

ग्राफ 2.1 जोनल रेलवे द्वारा पिछले आठ वर्षों में प्राप्त तथा अंतिम रूप दिए गए प्रस्ताव



लेखापरीक्षा में पाया गया

- पूसीरे, दरे तथा दपरे में, आठ आवेदनों की प्राप्ति के बावजूद एक भी पीएफटी चालू नहीं किया गया।

- 63 लम्बित प्रस्तावों में से 29 प्रस्तावों को तीन से अधिक वर्षों पूर्व 2014-15 से पहले प्राप्त किया गया था।
- तीन[18] जोन 50 *प्रतिशत* से अधिक प्रस्तावों को अंतिम रूप नहीं दे सके थे।
- रेलवे द्वारा अंतिम अनुमोदन के पश्चात् टर्मिनलों के निर्माण हेतु निर्धारित समय सीमा के अन्दर केवल चार[19] ग्रीनफील्ड तथा दो[20] ब्राउनफील्ड पीएफटी को स्थापित किया गया था।
- चालू किए गए 52 पीएफटी (25 ग्रीनफील्ड तथा 27 ब्राउनफील्ड पीएफटी) के संबंध में अनुमोदन देने में 1221 दिनों तक का विलम्ब हुआ। रेलवे द्वारा इन 52 मामलों में अनुमोदन देने में औसत विलम्ब 242 दिन का था।
- 23 ग्रीनफील्ड पीएफटी तथा 10 ब्राउनफील्ड पीएफटी में, अंतिम अनुमोदन देने में 100 से अधिक दिनों का विलम्ब हुआ था। इसमें से 12 ग्रीनफील्ड पीएफटी[21] तथा तीन ब्राउनफील्ड[22] पीएफटी में, एक वर्ष से अधिक का विलम्ब हुआ था।

लेखापरीक्षा ने 63 लंबित प्रस्तावों की समीक्षा की तथा उन्हें अंतिम रूप न दिए जाने के कारणों का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- टीएमसी को मुख्य अनुमोदन, डीपीआर का अनुमोदन तथा ईएसपी का अनुमोदन प्राप्त करने हेतु तीन बार रेलवे से सम्पर्क करना अपेक्षित होता है।
- विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर), इंजीनियरिंग स्केल योजना (ईएसपी) को अनुमोदन देने तथा विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा अंतिम अनुमोदन में भी विलम्ब हुआ।
- रेलवे द्वारा लागू भूमि लाइसेंस फीस को अंतिम रूप देने में विलम्ब से भी कई मामलों में विलम्ब हुआ। कुछ मामलों में रेलवे से मुख्य अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात् टीएमसी द्वारा डीपीआर (14 पीएफटी में) तथा ईएसपी (11

---

[18] पूतरे-2, उपरे-2 और दपूमरे-1 पीएफटी

[19] पूरे- मै. पालोगिक्स इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रा. लिमिटेड/दुर्गापुर, पूतरे- मैसर्स कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लि.और मैसर्स पारादीप इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल प्रा. लि., दमरे- मैसर्स अनापरथी वेयरहाउसिंग कॉम्प्लेक्स प्रा. लि./अनपर्थी पीएफटी

[20] पूमरे-मैसर्स खलारी सीमेंट लिमिटेड (केसीएल) पीएफटी और पूतरे-मैसर्स जिंदल स्टेनलैस लिमिटेड पीएफटी

[21] मरे-1, पूमरे-1, उरे-3, उपूरे-2, दमरे-1, दपूरे-2, दपूमरे-1 और परे-1

[22] मरे-1, उरे-1 और परे-1

पीएफटी) में) की विलम्बित प्रस्तुति के कारण से प्रक्रियाओं में भी विलम्ब हुआ।

- तीन पीएफटी में, पीएफटी के निर्माण हेतु भूमि अधिग्रहित करने में टीएमसी की विफलता विलम्ब का प्रमुख कारण थी।

इस प्रकार, पीएफटी की स्थापना करने की गति बहुत धीमी थी। रेलवे को टीएमसी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावों की समय पर स्वीकृति सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। ऐसे मामले जहां टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण करने में समस्याएं हैं, वहां रेलवे लाइसेंस शुल्क भुगतान के आधार पर पीएफटी की स्थापना के लिए टीएमसी हेतु अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की व्यवहार्यता का पता लगा सकता है।

संलग्नक 2.1

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में कहा (26 मार्च 2019) कि पीएफटी के निर्माण हेतु समय पर अनुमोदन सुनिश्चित करने के लिए निरन्तर प्रयास किए जा रहे है। दिसम्बर 2017 से अगस्त 2018 तक के दौरान उनके द्वारा सामना की गई समस्याओं पर चर्चा करने के लिए रेलवे बोर्ड ने हितधारकों के साथ परस्पर बातचीत के लिए चार बैठक आयोजित की गई है। पीएफटी के अनुमोदन तथा निर्माण में विलम्ब हेतु कारणों को परस्पर बातचीत के दौरान भी सुनिश्चित किया गया था। इसके अलावा, पीएफटी परिचालकों से प्रतिनिधियों को शामिल करते हुए एक समिति का गठन नीति का संपूर्ण विस्तार करने तथा पीएफटी के मामलों के क्रियान्वयन करने के लिए किया गया था। प्रक्रियाओं तथा एकल विंडों क्लियरेंस सिस्टम को सरलीकृत करने के लिए संशोधित नीति अंतिम चरणों में थी।

पीएफटी की स्थापना हेतु अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने के संदर्भ में रेलवे बोर्ड ने यह कहा कि निजी पार्टियों को सरकारी भूमि के हस्तांतरण, बिक्री अथवा पट्टे पर देने पर कैबिनेट सचिवालय द्वारा प्रतिबंध लगाए गए थे (मार्च 2011)। लेखापरीक्षा ने पाया कि कैबिनेट सचिवालय के निर्देशों ने निजी पार्टियों को सरकारी भूमि के हस्तांतरण, बिक्री अथवा पट्टे पर देने को प्रतिबंधित नहीं किया गया परन्तु ऐसा करने के लिए अनुमोदन अपेक्षित था।

एग्जिट कॉफ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के बाद, रेलवे बोर्ड ने यह कहा (मई 2019) कि रेलवे कार्य से संबंधित गतिविधियों के लिए लाइसेंस आधार पर रेल भूमि को

निजी पार्टियों को दिया जा सकता है। ये गतिविधियां वाणिज्यिक भूखंड, स्टील यार्ड, साइडिंग, सिटी बुकिंग एजेंसियों[23] के लिए है। उन्होंने आगे कहा कि यदि निजी पार्टी को रेल भूमि पट्टे पर देने की आवश्यकता होती है तो रेलवे की महत्त्वपूर्ण कार्यकारिणी के साथ जुड़े कार्यों के लिए अनिवार्य है तो इसका पता लगाया जा सकता है। इसके लिए उपयुक्त औचित्यपूर्ण कारणों के साथ सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन मांगा जाएगा।

2.1.7 अनुमानित व्यवसाय की तुलना में उपलब्धि

पीएफटी नीति[24] के अनुसार, टीएमसी को पीएफटी चालू करने के पश्चात् विवरणों के साथ प्रत्याशित व्यवसाय के परिणामों का अनुमान प्रस्तुत करना अपेक्षित है।

लेखापरीक्षा ने संबंधित टीएमसी द्वारा किए गए अनुमान के प्रति वास्तविक व्यवसाय का विश्लेषण करने के लिए 58 चालू पीएफटी के अभिलेखों की समीक्षा की। 75,800 (लोडिंग तथा अनलोडिंग) रैको के प्रति, केवल 48,157 रैको को 36 *प्रतिशत* की कमी को छोड़कर इन 58 पीएफटी द्वारा प्रबंधित किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि केवल चार[25] जोनल रेलवे में, सम्पूर्ण अनुमानित व्यवसाय प्राप्त किया गया था। नौ[26] जोनल रेलवे में, सम्पूर्ण अनुमानित व्यवसाय में 20 *प्रतिशत* से 94 *प्रतिशत* के बीच कमी हुई थी। इनमें से चार जोनल रेलवे के नौ पीएफटी[27] में, अनुमानित व्यवसाय के प्रति 75 *प्रतिशत* से अधिक की गिरावट हुई।

संलग्नक 2.2

(i) 'मिशन हंड्रेड' के तहत निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्ति न होना

माननीय रेल मंत्री ने 2016-17 के अपने भाषण में 'मिशन हंड्रेड' की घोषणा की थी। उन्होंने कहा कि 400 से अधिक प्रस्ताव अनुमोदन के विभिन्न स्तरों के तहत थे। यह लक्ष्य निर्धारित किया गया कि अगले दो वर्षों (2016-18) में, 100 मिलियन टन (एमटी) मालभाड़ा यातायात सृजित करने के लिए कम से कम 100 साइडिंग (निजी टर्मिनल) चालू किए जाएंगे। यह कहा गया कि अधिक

---

[23] रेलवे बोर्ड की नीति संख्या 2005/एलएमएल/18/8 दिनांक 10.02.2005

[24] रेलवे बोर्ड का मास्टर परिपत्र सं. 2011/टीसी (एफएम)/14/14 दिनांक 02/01/2015

[25] पूमरे, उरे, उमरे और उपरे

[26] मरे, पूरे, पूतरे, उपूरे, दपूरे, दमरे, दपूमरे, परे और पमरे

[27] पूतरे-2(मेल और सीसीजेएस), दपूरे-2 (जीएफसीजे और जीएफएमके), दपूमरे-3 (एमआईवीबी, एमवीआईएस और एमएमबीडी) और पमरे-2 (केआईएचसी और केपीएफपी) पीएफटी.

टर्मिनलों का विकास करने की गति जारी रहेगी तथा इस प्रयोजन[28] हेतु टर्मिनल विकासकों को सहायता प्रदान करना जारी रहेगा। 2017-18 के अन्त तक भारतीय रेल में 100 निजी टर्मिनल बनाने का लक्ष्य था।

रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को अनुबंधित समय-सीमा के अन्दर लक्षित पूर्णता हेतु उनके द्वारा निर्धारित पीएफटी/निजी साइडिंग की पूर्णता/चालू करना सुनिश्चित करने का निर्देश दिया[29] (मार्च 2018)। लेखापरीक्षा ने पाया कि जोनल रेलवे केवल 67 निजी टर्मिनलों की स्थापना का लक्ष्य प्राप्त कर सका। इसके अलावा, 100 मिलियन टन (एमटी) मालभाड़ा यातायात के सृजन के लक्ष्य के प्रति, इस अवधि के दौरान केवल 29.40 प्रतिशत (29.393 मिलियन टन) प्राप्त किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- निर्धारित 113 मालभाड़ा टर्मिनलों (78 निजी साइडिंग तथा 35 पीएफटी) के प्रति, 67 मालभाड़ा टर्मिनल (42 निजी साइडिंग तथा 25 पीएफटी) चालू किए गए थे।
- पूरे तथा पमरे द्वारा कोई निजी टर्मिनल चालू नहीं किया गया था यद्यपि एक या दो को क्रमश: निर्धारित किया गया था।
- दमरे (6) तथा दपूमरे (11) ने सभी निर्धारित निजी टर्मिनलों को चालू किया।

अनुलग्नक 2.3

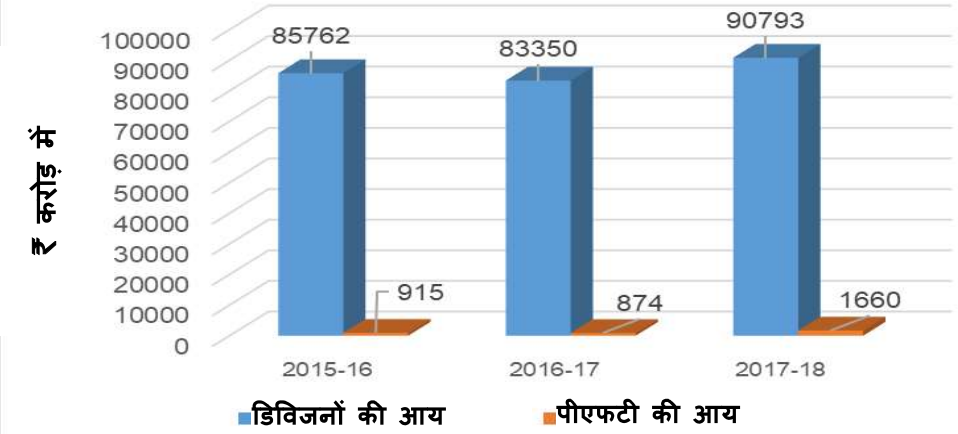
(ii) पीएफटी के माध्यम से मालभाड़ा लोडिंग तथा आय की हिस्सेदारी

इन डिवीजनों की कुल मालभाड़ा आय के संदर्भ में 26 डिवीजनों में चालू 58 पीएफटी के माध्यम से मालभाड़ा लोडिंग तथा आय की हिस्सेदारी को नीचे ग्राफ में देखा जा सकता है:

[28] व्यापार योजना 2017-18

[29] मई 2016 और जुलाई 2016

ग्राफ 2.2 डिविजनों की कुल आय के लिए पीएफटी से आय की हिस्सेदारी



जैसा देखा जा सकता है कि पिछले तीन वर्षों (2015-16 से 2017-18)[30] में चालू किए गए पीएफटी से लोडिंग/आय में वृद्धि हुई है। तथापि चालू किए गए 58 पीएफटी के माध्यम से लोडिंग की हिस्सेदारी उन 26 डिवीजनों जहां पीएफटी चालू किया गया है, के द्वारा सृजित कुल यातायात का 1.82 प्रतिशत था। इसी प्रकार, इन 58 पीएफटी के माध्यम से आय का हिस्सेदारी 26 डिवीजनों की कुल यातायात आय का केवल 1.33 प्रतिशत था। दूसरी ओर, दो जोनल रेलवे में संबंधित डिवीजनों की सकल आय में पीएफटी का महत्वपूर्ण योगदान था। समीक्षा अवधि के दौरान उपरे तथा उपूरे में ये क्रमश: 43 प्रतिशत तथा 22 प्रतिशत थे। इन पीएफटी ने प्रमुख रूप से कंटेनर यातायात तथा ऑटोमोबाइल जैसी अन्य वस्तुओं का वहन किया।

इस प्रकार, मालभाड़ा लोडिंग तथा उससे आय में संपूर्ण वृद्धि को मूर्त रूप नहीं दिया गया लिया। छ:[31] जोनल रेलवे में, जहां छ: से 12 पीएफटी को मार्च 2018 तक चालू किया गया था, वहां पीएफटी से आय में महत्वपूर्ण रूप से कमी हुई। संबंधित डिवीजनों की सकल मालभाड़ा आय में 0.46 प्रतिशत तथा 4.50 प्रतिशत के बीच थी।

अनुलग्नक 2.4 और 2.5

नमूना जांच के दौरान, लेखापरीक्षा ने पाया गया कि पांच जोनल रेलवे (उपूरे, पूतरे, मरे, दपूरे एवं पूरे) में नौ पीएफटी को कवर करते हुए, पीएफटी के माध्यम से की

[30] मार्च 2016 तक अधिसूचित 33 पीएफटी से आय - 23 डिवीजनों पर ₹ 915 करोड़ से बढ़कर मार्च 2018 तक 26 डिवीजनों में अधिसूचित 58 पीएफटी में ₹ 1660 करोड़ हो गई।

[31] मरे, उरे, दमरे, दपूमरे, पमरे और परे

गई बुकिंग, निकटवर्ती माल गोदाम की तुलना में कम थी। ये माल गोदाम और पीएफटी, कंटेनर यातायात, कोयला, उर्वरक, सीमेंट, खाद्यान्न आदि जैसी वस्तुओं का प्रबंधन करते हैं, जो रेलवे स्टेशन के पास स्थित हैं।

रेलवे स्टेशनों की निकटता और रेल नेटवर्क के निकट पहुंच के बावजूद, जिससे पीएफटी को अधिक यातायात को लाने में सक्षम होना चाहिए, ग्राहकों ने पीएफटी की तुलना में माल गोदाम का विकल्प चुना।

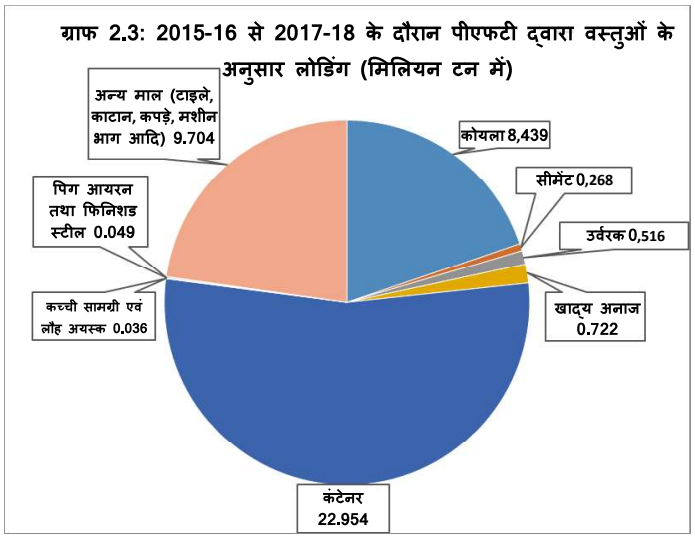
रेलवे, पीएफटी में यातायात के कम सृजन के कारणों का विश्लेषण करे, और यह भी आकलन करे कि क्या लॉजिस्टिक सुविधाओं के प्रावधान के लिए भूमि और अन्य अवसंरचना को प्राप्त किया जा सकता है और इसे लागत पर स्थापित किया जा सकता है जो पीएफटी को टर्मिनल प्रबंधन और प्रतिस्पर्धी मूल्य पर अन्य मूल्य वर्धित सेवाओं को प्रदान करने में सक्षम करेगा। कीमतों। दूसरे शब्दों में, पीएफटी की स्थापना की वित्तीय व्यवहार्यता की जांच की जाये।

टर्मिनल प्रबंधन कंपनियों द्वारा भूमि के अधिग्रहण में कठिनाई होने पर रेलवे पीएफटी की स्थापना के लिए अधिशेष रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की संभावना भी पता लगाया जा सकता है।

इस प्रकार, रेल प्रशासन मालभाड़े में पर्याप्त सुधार को सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं था क्योंकि कई टीएमसी यातायात की अनुमानित मात्रा प्राप्त नहीं कर सके। सृजित यातायात के साथ-साथ पीएफटी के माध्यम से आय की हिस्सेदारी संबंधित डिवीजनों की कुल मालभाड़ा आय की तुलना में नगण्य थी।

(iii) पीएफटी द्वारा मद वार मालभाड़ा लोडिंग

लेखापरीक्षा ने 13 जोनल रेलवे में चालू 58 पीएफटी द्वारा विभिन्न वस्तुओं से लोड किए गए यातायात की समीक्षा की। इन पीएफटी द्वारा 2015-16 से 2017-18 तक की समयावधि के दौरान लोड की गई वस्तुओं का विवरण ***ग्राफ 2.3*** में दर्शाया गया है।



लेखापरीक्षा ने पाया कि इन 58 पीएफटी द्वारा 42.688 मिलियन टन लोडिंग में से 22.954 मिलियन टन (54 प्रतिशत) कंटेनर यातायात था।

लेखापरीक्षा ने पीएफटी के माध्यम से विभिन्न वस्तुओं की लोडिंग की समीक्षा की। प्रमुख वस्तुओं की लोडिंग कोयले को छोड़कर (जहां लोडिंग में 61 प्रतिशत तक की कमी हुई थी) 2015-16 के दौरान लोडिंग की तुलना में 2017-18 के दौरान लगभग 67 प्रतिशत बढ़ी थी। हालांकि, पीएफटी के माध्यम से यातायात की हिस्सेदारी अभी भी काफी कम थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा गया कि पीएफटी के आसपास माल गोदामों द्वारा सृजित यातायात पीएफटी के परिचालन प्रारम्भ होने के पश्चात् अप्रभावी रहे। इसने यह दर्शाया कि पीएफटी द्वारा सृजित बढ़ा यातायात प्रमुख रूप से सड़क से विपथित था।

इस प्रकार, निजी भागीदारी के माध्यम से वृद्धिशील यातायात सृजित करने का रेलवे का उद्देश्य सीमित सीमा तक प्राप्त हुआ। हालांकि, पीएफटी नया यातायात आकर्षित करने में सक्षम है जिसे अभी तक सड़क से ले जाया जा रहा था तथा योजना में अन्य सड़क यातायात आकर्षित करने की क्षमता है।

एग्जिट कॉफ्रेंस (29 नवम्बर 2018) के दौरान, उरे ने कहा कि रेलवे माल गोदामों द्वारा वर्तमान में निपटान किए गए माल यातायात को पीएफटी को स्थानांतरित नहीं किया गया है। सीमेंट, क्लिंकर तथा कपड़े आदि जैसे नई वस्तुओं को पीएफटी के माध्यम से बुक किया जा रहा है।

एग्जिट कॉफ्रेंस (14 जनवरी 2019) के दौरान, उमरे ने कहा कि इस नीति को इस प्रतिवाद की जांच करनी चाहिए कि यह केवल एक शून्य निवेश का मामला है तथा प्राप्त किया गया कोई प्रतिफल रेलवे के लिए लाभकारी है। वे

सहमत हुए कि ऐसी नीति को सफल बनाने तथा मालभाड़ा क्षेत्र में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए, रेलवे में व्यवसाय प्रक्रियाओं की पुन: इंजीनियरिंग पीएफटी/साइडिंग स्थापित करने के लिए एक व्यवसायी को प्रेरित करने के लिए महत्वपूर्ण रूप से अपेक्षित है। इसे नियमों तथा विनियमों को सरलीकृत करके तथा सम्पूर्ण जोन के लिए एक एकल विंडो क्लियरेंस सिस्टम के सृजन से किया जा सकता है।

2.1.8 पीएफटी में विद्युतीय गतिवान तौल-सेतु का संस्थापन

वर्णित दिशा-निर्देशों[32] के अनुसार, टीएमसी को इस प्रकार से एक उपयुक्त स्थान पर विद्युतीय गतिवान तौल-सेतु (ईआईएमडब्ल्यूबी) उपलब्ध करना अपेक्षित है कि सभी आने वाले तथा जाने वाले रैकों की माप की जा सके। यदि तकनीकी कारणों से पीएफटी के अन्दर ईआईएमडब्ल्यूबी संस्थापित करना व्यवहार्य न हो तो टीएमसी की लागत पर ऐसे तौल-सेतु को कार्य स्टेशन या परिचालन रूप से सुविधाजनक किसी अन्य स्थान पर प्रदान किया जाना चाहिए यदि तकनीकी कारणों से पीएफटी में इसे संस्थापित करना व्यवहार्य न हो।

पीएफटी में माप सुविधा के अभाव से ओवरलोडिंग का जोखिम बढ़ा जिससे रालिंग स्टॉक तथा रेल परिसम्पत्तियों (पटरियों, स्लीपर आदि) को क्षति हो सकती है। 58 पीएफटी पर ईआईएमडब्ल्यूबी के प्रावधान, चालू होने तथा कार्य चालन की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि ईआईएमडब्ल्यूबी को या तो संस्थापित/चालू नहीं किया गया था या अधिकतर पीएफटी में कार्यचालन स्थिति नहीं पाया गया था।

- छ: जोनल रेलवे के आठ[33] पीएफटी में, ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान नहीं किया गया है।
- दो जोनल रेलवे के पांच[34] पीएफटी में, यद्यपि ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान किया गया था तथापि, इन्हें अभी चालू किया जाना था (मार्च 2018)।
- नौ जोनल रेलवे के 12[35] पीएफटी में, ईआईएमडब्ल्यूबी के बार-बार ब्रेकडाउन तथा गैर-कार्यचालन का पता चला।

---

[32] जनवरी 2015 के नीतिगत दिशानिर्देशों का पैरा 25

[33] मरे-2, पूरे-1, पूमरे-1, उरे-3, उमरे-1

[34] पूतरे-2 और उरे-3

[35] उरे-1, पूरे-1, उमरे-1, उपूरे-1, उपरे-1, दमरे-2, दपूमरे-3, पमरे-1 और परे-1

ईआईएमडब्ल्यूबी की अनुपलब्धता तथा गैर-कार्यचालन के परिणामस्वरूप वस्तुओं की ओवरलोडिंग पर नियंत्रण का कार्य विफल हुआ। ओवरलोडिंग से वैगन तथा ट्रैक को क्षति हो सकती है। रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर में यह कहा (26 मार्च 2019) कि नीति के अनुसार, जब भी आवश्यक हो तब गतिवान तौल-सेतु उपलब्ध करना टीएमसी का उत्तरदायित्व है।

लेखापरीक्षा का मत है कि यह सुनिश्चित करना रेलवे के हित में है कि ओवरलोडिड वैगन को उनके ट्रैक पर ढोया नहीं जाता। इसके लिए रेलवे को सभी पीएफटी पर ईआईएमडब्ल्यूबी चालू करने और उनकी कार्यप्रणाली की निगरानी करने के लिए ठेकागत दायित्व को लागू करने की आवश्यकता है। रेलवे को पट्टा/किराए आधार पर ईआईएमडब्ल्यूबी प्रदान करने की व्यवहार्यता का पता लगाना चाहिए, यदि यह टीएमसी द्वारा उपलब्ध नहीं कराई गई हो।

2.1.9 टीएमसी से विभिन्न प्रभारों की वसूली न होना

प्रावधानों के अनुसार, विभागीय भूमि लाइसेंस फीस, मरम्मत एवं अनुरक्षण, शंटिंग, स्टेब्लिंग प्रभार आदि जैसे विभिन्न प्रभारों को टीएमसी से वसूल किया जाना अपेक्षित है। इन प्रभारों के उद्ग्रहण तथा वसूली के लिए समय-समय पर दर तथा प्रक्रियाओं को निर्धारित किया गया है। इस संदर्भ में, लेखापरीक्षा ने पाया कि इन प्रभारों के कारण कुल ₹ 33.60 करोड़ की राशि बकाया थी तथा इसे अभी भी टीएमसी से वसूल किया जाना शेष था।

प्रेषणों की बुकिंग तथा सुपुर्दगी तथा मालभाड़ा और अन्य प्रभारों के संग्रहण से संबंधित वाणिज्यिक कार्यों को करने के लिए, रेलवे पीएफटी पर वाणिज्यिक स्टॉफ तैनात करता है। इन वाणिज्यिक स्टॉफ की लागत टीएमसी द्वारा वहन की जानी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि 13[36] जोनल रेलवे पर 29 पीएफटी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत हेतु ₹ 13.20 करोड़ की राशि 31 मार्च 2018 तक बकाया थी।

पीएफटी पर तैनात वाणिज्यिक स्टॉफ रेलवे की उन माल गोदामों के समान विभिन्न वाणिज्यिक कार्यों में संलग्न है। ये कार्य रेलवे के लिए उनकी मालभाड़ा

[36] मरे-4 (₹ 1.30 करोड़), पूरे-2 (₹ 2.46 करोड़), पूमरे-1 (₹0.21 करोड़), पूतरे-3 (₹ 0.65 करोड़), उरे-1 (₹0.36 करोड़), उमरे-1 (₹0.16 करोड़), उपूरे-1 (₹ 0.21 करोड़), उपरे-3 (₹ 1.12 करोड़), दमरे-5 (₹ 2.12 करोड़), दपूरे-3 (₹ 0.73 करोड़), दपूमरे-1 (₹ 0.69 करोड़), परे-3 (₹ 0.50 करोड़) और पमरे-1 पीएफटी (₹ 0.39 करोड़)

बुकिंग को प्रबंधित करने के लिए अनिवार्य है तथा टीएमसी द्वारा उनकी लागत वहन करना उन पर एक अतिरिक्त भार है। रेलवे पीएफटी पर स्वयं तैनात वाणिज्यिक स्टॉफ के लिए लागत वहन करके टीएमसी को बढ़ावा देने करने पर विचार करें।

रेलवे बोर्ड ने सिफारिशों को स्वीकार किया तथा यह कहा (26 मार्च 2019) कि टीएमसी द्वारा वाणिज्यिक स्टॉफ की लागत को वहन करना संशोधित नीति दिशा-निर्देशों में राहत देने के लिए प्रस्तावित किया गया है।

2.1.10 रेलवे अधिकारियों द्वारा मॉनीटरिंग

रेलवे बोर्ड के निर्देशों[37] के अनुसार, रेलवे अधिकारियों को तौल-सेतु, ट्रैक अनुरक्षण के साथ-साथ वाणिज्यिक कार्यों के उचित कार्यचालन की जांच तथा उन्हें मॉनीटर करने की आवश्यकता है। इसके अलावा, टीएमसी के साथ किया गया करार प्रत्येक छः माह में रेलवे अधिकारियों के साथ प्रबंधन प्रणाली की संयुक्त जांच का आदेश देता है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि संबंधित विभागों[38] के रेलवे अधिकारियों द्वारा 2015-16 से 2017-18 तक की समयावधि के दौरान निर्धारित आवधिक जांच नहीं की गई थी। इस अवधि के दौरान विभिन्न स्तर के अधिकारियों ने 3588 में से 2393 (67 प्रतिशत) निरीक्षण नहीं किए। लेखापरीक्षा ने विभिन्न विभागों[39] द्वारा निरीक्षण में कमी पाई।

निरीक्षणों में कमी के कारण, रेलवे तौल-सेतु की उचित कार्यप्रणाली ट्रैक अनुरक्षण और अन्य वाणिज्यिक गतिविधियों को सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

---

[37] रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या टीसीआई/2004/109/4 दिनांक 2/11/2004 के पैरा 5, रेलवे बोर्ड के पत्र दिनांक 08/04/2013 तथा भारतीय रेल वाणिज्यिक मैनुअल खण्ड II के अध्याय XXIX के द्वारा भारतीय रेलवे स्थाई मार्ग मैनुअल की अग्रिम सुधार स्लिप संख्या 132

[38] सिविल इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, वाणिज्यिक और परिचालन विभाग

[39] सिविल इंजीनियरिंग विभाग के अधिकारियों द्वारा 67 प्रतिशत, मैकेनिकल विभाग के अधिकारियों द्वारा 79 प्रतिशत, वाणिज्यिक विभाग के अधिकारियों द्वारा 76 प्रतिशत और परिचालन विभाग के अधिकारियों द्वारा 41 प्रतिशत

2.1.11 पर्यावरणीय मंजूरियों के संबंध में नियम और प्रावधानों का अनुपालन

पीएफटी की स्थापना के लिए, टीएमसी सभी सांविधिक अपेक्षाएं पूरी करने और सरकारी विभागों/सांविधिक निकायों[40] से आवश्यक मंजूरियां प्राप्त करने के लिए उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने अवलोकन किया कि

- 12 जोनल रेलवे में 28[41] पीएफटी संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से पीएफटी के संचालन हेतु सहमति प्राप्त नहीं की गई थी।
- 16 पीएफटी में, पेड़ों की कम से कम एक कतार की ग्रीन बैल्ट बाऊंडरी दीवार के साथ-साथ विकसित नहीं की गई थी।
- 22 पीएफटी में, डंपर्स/ट्रक के संचालन के कारण धूल रोकने के लिए संयोजक सड़क के साथ पेड़ नहीं लगाये गये थे।
- धूल को दबाने का प्रबंधन और आग रोकने के उपाय क्रमश: 15 और 8 पीएफटी में नहीं किये गये थे।

रेलवे द्वारा पर्यावरणीय मामलों से संबंधित सांविधिक अपेक्षाओं के अनुपालन की निगरानी की आवश्यकता है।

2.1.12 निष्कर्ष

रेल मंत्रालय द्वारा निजी मालभाड़ा टर्मीनल (पीएफटी) के स्थापित करने पर नीति को जारी किया गया था (मई 2010)। इस नीति का प्राथमिक उद्देश्य निजी क्षेत्र की भागीदारी द्वारा मालभाड़े में रेलवे की हिस्सेदारी को बढ़ाना था। पीएफटी की स्थापना के लिए प्राप्त 121 आवेदनों में से, 2010-18 के दौरान केवल 58 पीएफटी स्थापित किये जा सके। 63 पीएफटी के प्रस्ताव विभिन्न स्तरों पर लंबित/प्रक्रियाधीन थे। लंबित मामलों के लिए मुख्य कारण समय लेने वाली अनुमोदन प्रक्रिया तथा रेलवे की ओर से प्रस्तावों से निपटने के सक्रिय दृष्टिकोण की कमी थी। भूमि अधिग्रहण में समस्याएं पीएफटी शुरू न करने का एक महत्वपूर्ण कारण था। रेलवे को पीएफटी की संस्थापना हेतु अधिशेष रेलवे भूमि के पट्टे की व्यवहार्यता का पता लगाना चाहिए, जहां टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण में कठिनाई हो।

---

[40] पीएफटी नीति की सामान्य शर्तों के पैरा 15.2 और 2012 की एफएम परिपत्र संख्या 05

[41] मरे-4, पूरे-1, पूमरे-1, पूतरे-1, उरे-5, उमरे-1, उपूरे-1, उपरे-3, दमरे-5, दपूमरे-3, परे-2 और पमरे-1 पीएफटी

रेलवे पीएफटी द्वारा अनुमानित यातायात विस्तार प्राप्त न करने के कारण माल भाड़ा अर्जन में पर्याप्त बढ़त प्राप्त नहीं कर सका। 58 पीएफटी में से केवल आठ पीएफटी ही लाभ कमाने में सफल हो सकी जैसा कि डीपीआर में अनुमान लगाया गया था। कम यातायात के लिए कई कारणों में से एक कारण समय पर टीएससी को रेलवे द्वारा अपर्याप्त रैक और ईंजन का प्रावधान था। *'मिशन हंडरेड'* के अंतर्गत 100 निजी टर्मिनल की स्थापना तथा 100 मिलियन टन यातायात सृजित करने के लक्ष्य को प्राप्त नहीं किया जा सका।

रेलवे ने पीएफटी को उनकी ओर से बिना किसी निवेश के एक अतिरिक्त अर्जन के साधन के रूप में लिया। यद्यपि, रेलवे ने अनुमानों की तुलना में पीएफटी द्वारा किये गये यातायात में कमी के कारणों का सक्रिय रूप से विश्लेषण नहीं किया। ऐसा करके, नियंत्रण योग्य बाधाओं पर ध्यान दिया जा सकता था और इससे पीएफटी से मालभाड़ा अर्जन में वृद्धि प्राप्त करने में सहायता मिलती।

एग्जिट कॉफ्रेंस के दौरान (30 अप्रैल 2019), रेलवे बोर्ड ने कहा कि पीएफटी पर नीति को उपयोगकर्ता-अनुकूल बनाया जाना प्रक्रियाधीन है। दिसम्बर 2018 के बाद से, टीएमसी प्रबंधित किये गये यातायात के साथ आनुषांगिक टर्मिनल प्रभार का भुगतान करेगा। इससे टीएमसी के लिए यह योजना और अधिक बेहतर बनेगी। एक संशोधित नीति को शीघ्र ही जारी किये जाने की संभावना है।

2.1.13 सिफारिशें

1. ***रेलवे को पर्याप्त वित्तीय प्रोत्साहनों के साथ योजना को पुनः अभियंतीकरण की आवश्यकता है ताकि पीएफटी द्वारा लगाया जाने वाला टैरिफ रेलवे के माल गोदामों और साइडिंग की तुलना में प्रतिस्पर्धी हो। रेलवे को नियमों और विनियमों को आसान बनाने और संपूर्ण क्षेत्र के लिए एक सिंगल विंडो क्लीयरेंस सिस्टम बनाने की आवश्यकता है***

2. ***जहां भी टीएमसी द्वारा भूमि अधिग्रहण में समस्या आ रही है, वहां रेलवे पीएफटी की स्थापना के लिए अतिरिक्त रेल भूमि को पट्टे पर लेने के लिए संभाव्यता की तलाश करे।***

3. ***रेलवे पीएफटी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ के लिए लागत वहन करके टीएमसी को बढ़ावा देने पर विचार करे।***

4. *रेलवे द्वारा सभी पीएफटी को इलैक्ट्रोनिक गतिवान तौल-सेतु को आरंभ करने का संविदात्मक उत्तरदायित्व देने की आवश्यकता है। जहां टीमसी द्वारा यह उपलब्ध नहीं किया गया है, रेलवे को पट्टा/किराया आधार पर ईआईएमडब्ल्यूबी उपलब्ध कराने के लिए संभाव्यता तलाश करनी चाहिए।*

5. *रेलवे को मालभाड़ा लदान और अर्जन की आवधिक समीक्षा और सामना की गई बाधाओं पर ध्यान देने के लिए टीएमसी के साथ सक्रिय रूप से बात-चीत करनी चाहिए।*

2.2 सभी जोनल रेलवे: भारतीय रेल में ऑटोमैटिक टिकट वैंडिंग मशीन (एटीवीएम) की कार्य प्रणाली

2.2.1 प्रस्तावना

पश्चिम रेलवे (परे) में अक्टूबर 2007 में भारतीय रेल में पहली ऑटोमैटिक टिकट वैंडिंग मशीन (एटीवीएम) शुरू की गई। इसका मुख्य उद्देश्य अनारक्षित वर्ग के यात्रियों की भीड़ और टिकट काउंटर पर लंबी कतार को कम करना था। एटीवीएम स्मार्ट कार्ड से चालित टच स्क्रीन आधारित टिकटिंग कियोस्क है। स्मार्ट कार्ड नियमित टिकट काउंटरों से खरीदे और रिचार्ज किये जा सकते हैं। एटीवीएम से एक स्लॉट पर कार्ड को रखा जाता है और उपभोक्ता को टच स्क्रीन का प्रयोग करते हुए मार्ग और गतंव्य स्थल का चयन करना होता है। विवरण की पुष्टि के बाद टिकट प्रिंट और सुपुर्द की जाती है। जब एक बार टिकट जारी हो जाती है, स्मार्ट कार्ड से प्रभार डेबिट हो जाता है। कार्ड में शेष राशि जांचने की सुविधा भी उपलब्ध है। को-एटीवीएम टिकट वैंडिंग मशीन चालित नकद/स्मार्ट कार्ड हैं। ये मशीन करेंसी/सिक्के के साथ-साथ स्मार्ट कार्ड द्वारा अनारक्षित टिकट खरीदने के लिए स्वयं यात्रियों द्वारा प्रयुक्त की जा सकती है। एटीवीएम से एकल यात्रा टिकट, प्लेटफार्म टिकट आदि भी खरीदी जा सकती है। सीजन टिकटों का नवीनीकरण एटीवीएम से भी किया जा सकता है



चित्र 2.1: एटीवीएम और को-एटीवीएम

रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे में एटीवीएम के संस्थापन की योजना बनाने तथा अगस्त 2007 में कार्यान्वयन के लिए सह-समूह की नियुक्ति की। सह-समूह की रिपोर्ट के अनुसार औसत रूप से भारतीय रेल प्रतिदिन 16.5 मिलीयन टिकट बेचती है जिसमें अधिकतर संख्या अनारक्षित यात्रियों की है। रिपोर्ट के अनुसार, अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस) के संस्थापन के कारण, ऐसी टिकटों की बिक्री काफी सीमा तक सरल हुई है। तथापि, कई स्टेशनों पर लंबी कतार की समस्या काउंटर पर बनी रही। प्राय: परिणाम यह होता है कि विशेष रूप से व्यस्त उपनगरीय स्टेशनों पर संभावित यात्री टिकट नहीं खरीदते हैं।

माननीय रेल मंत्री ने 2015-16 के लिए रेल बजट में ***'ओपरेशन पांच मिनट'*** के आरंभ की घोषणा की। इसका उद्देश्य यह सुनिश्चित करना था कि अनारक्षित रूप से यात्रा कर रहे यात्री पांच मिनट के अंदर अपनी टिकट खरीदने में सक्षम हो।

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल में विभिन्न चयनित स्टेशनों पर संस्थापित एटीवीएम की कार्यप्रणाली की समीक्षा की। लेखापरीक्षा का उद्देश्य इस सीमा तक निर्धारण करना था कि ये अपने संस्थापन उद्देश्यों को प्राप्त करने में सक्षम रहे।

समीक्षा में 2015-16 से 2017-18 तक की अवधि को कवर किया गया है। विभिन्न श्रेणियों[42] जहां 974 एटीवीएम और 199 को-एटीवीएम संस्थापित किए गए थे, उनके विस्तृत अध्ययन के लिए 271 स्टेशनों के नमूने का चयन किया गया है। एटीवीएम के प्रयोग के संबंध में समीक्षा हेतु यात्रियों की प्रतिपुष्टि प्राप्त करने के लिए 146 ट्रेनों का भी चयन किया गया था। लेखापरीक्षा ने भी सभी चयनित स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की उपयोगिता के संबंध में उनकी प्रतिपुष्टि प्राप्त करने के लिए 8392 यात्रियों और ट्रेनों का सर्वेक्षण किया। चयनित स्टेशनों का विवरण ***परिशिष्ट 2.6*** में दिया गया है।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.2.2 एटीवीएम/को-एटीवीएम का संस्थापन

पायलट परियोजना के रूप में, 750[43] एटीवीएम का संस्थापन निर्माण कार्य कार्यक्रम 2006-07 के माध्यम से सात जोनल रेलवे में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत किया गया था। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे में 5964 एटीवीएम के विस्तार और संस्थापन की संस्वीकृति प्रदान (मई 2007) की। इसे 3964 एटीवीएम और 2000 को-एटीवीएम मशीनों के लिए संशोधित किया गया। इसके पश्चात को-एटीवीएम की स्थिरता अनुमत करने के उद्देश्य से, को-एटीवीएम की संख्या 450[44] तक घटा दी गई थी (मई 2014)। जुलाई 2017[45] में, रेलवे बोर्ड ने शेष 1550 को-एटीवीएम को एटीवीएम की संस्वीकृति से बदल दिया। इनमें से 10 *प्रतिशत* खरीद पीपीपी मोड के माध्यम से की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया गया कि 31 मार्च 2018 तक, 3851 एटीवीएम तथा 459 को-एटीवीएम जोनल रेलवे में संस्थापित कर दी गई थीं। एक एटीवीएम की औसत लागत - ₹ 1.71 लाख है (जनवरी 2016 में सीआरआईएस द्वारा जारी पीओ पर आधारित)।

---

[42] ए1-51 स्टेशन, ए-69 स्टेशन, बी-58 स्टेशन, सी-37 स्टेशन, डी स्टेशन। स्टेशन वर्गीकरण के लिए पहले का मानदंड केवल वार्षिक यात्री आय पर आधारित था। स्टेशनों ए-1, ए, बी, सी, डी, ई और एफ की 7 श्रेणियों में वर्गीकृत किया गया था। दिसंबर 2017 से, स्टेशनों के वर्गीकरण के लिए मानदंडों को संशोधित किया गया है ताकि स्टेशन पर फुटफॉल शामिल किए जा सके।

[43] मरे में 175, परे में 125, पूरे और दपूरे, दरे के लिए 100, उरे और उमरे के लिए 75

[44] मरे, परे, उरे, पूरे, दपूरे, दरे, दमरे और दपरे

[45] रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2005/सी एंड आई एस/डब्ल्यूपी/वेडिंग मशीन (एटीवीएम) दिनांक 19.07.2017

लेखापरीक्षा ने पाया कि कोई भी एटीवीएम पीपीपी मोड द्वारा खरीद और संस्थापित नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त, पूमरे[46] और उसीरे[47] में 510[48] एटीवीएम के लक्ष्य के प्रति कोई एटीवीएम अब तक संस्थापित नहीं की गई थी।

2.2.3 एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के लिए आवश्यकता और स्थान की पहचान का निर्धारण

किसी परियोजना/प्रस्ताव की सफलता इसके कार्यान्वयन से पहले उचित योजना/सर्वेक्षण पर आधारित होती है। यह इन मशीनों की ईष्टतम उपयोगिता के लिए स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता निर्धारण के लिए सर्वेक्षण/संभाव्यता का अध्ययन करना अनिवार्य था। इन मशीनों के संस्थापन का मुख्य उद्देश्य भीड़ तथा टिकट काउंटर की लंबी कतारों को कम करना था। इस प्रकार, टिकट काउंटर पर लंबी समयावधि तक प्रतीक्षा के लिए उत्तरदायी कारकों द्वारा इन मशीनों के लिए स्थान के निर्णय के लिए आधार तैयार किया जाना चाहिए। इसी प्रकार, सर्वेक्षण/संभाव्यता का अध्ययन अग्रलिखित पर आधारित होना चाहिए

- कोचिंग ट्रेन की बंचिंग के लिए समय,
- उपलब्ध यूटीएस काऊंटर्स की संख्या,
- विंडो काउंटर से यूटीएस टिकटों की बिक्री,
- व्यस्ततम-घंटों में लंबी कतार,
- अन्य विकल्प जैसे जेटीबीएस[49] आदि की उपलब्धता।

---

[46] रेलवे बोर्ड ने ईसीआर पर स्थापना के लिए 353 एटीवीएम (228-एटीवीएम +125-कोएटीवीएम) को मंजूरी दी (मई 2007)। मई 2014 में, रेलवे बोर्ड ने इसके लिए ₹ 18.40 करोड़ रुपये के विस्तृत अनुमान के लिए मंजूरी भेजी। मार्च 2018 तक ईसीआर में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापित नहीं किया गया है।

[47] उसीरे में कार्य शुरू नहीं हुआ क्योंकि एसोसिएटेड फाइनेंस ने उपनगरीय खंड की अनुपलब्धता और क्षेत्र में एटीवीएम की उपयुक्तता के संबंध में कुछ आपत्तियां उठाई थीं। हालांकि, मार्च 2018 में, क्रिस के अनुरोध पर कार्रवाई करते हुए, उसीरे ने 152 एटीवीएम, 60 स्मार्ट कार्ड प्रबंधन (एसएमसी), 60 आरएफआईडी रीडर्स, 152000 आरएफआईडी स्मार्ट कार्ड और 60 प्रिंटर सीआरआईएस, नई दिल्ली को उपलब्ध कराये गये। मार्च 2018 तक, उसीरे में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापित नहीं किया गया है।

[48] पूमरे-353 और एनईएफआर-157

[49] जन साधारण टिकट बुकिंग सेवक

यद्यपि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि परे, पमरे और दरे के एक डिवीजन को छोड़कर जोनल रेलवे द्वारा किसी संभाव्यता का अध्ययन नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, परे और पमरे में किये गये निर्धारणों में मौजूदा बुकिंग कांउटरों की संख्या को ध्यान में नहीं रखा गया था। परे में संस्थापित की गई एटीवीएम की संख्या उप-शहरी और गैर-उप शहरी स्टेशनों द्वारा प्रबंधित किये गये यात्रियों के साथ कोई सहसंबंध नहीं था।

सीआरआईएस के पास प्रबंधति किये गये यात्रियों के संबंध में डाटा उपलब्ध था। एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के लिए स्थानों की पहचान करने के लिए काउंटरों की मौजूदा संख्या के साथ इनपुट के रूप में इसे जोनल रेलवे द्वारा प्रयुक्त किया जाना चाहिए था।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के लिए स्थान का सर्वेक्षण उचित ढंग से नहीं किया गया था। दरे में, 22 एटीवीएम संस्थापित करने के बाद अन्य स्थानों पर स्थांनतरित किये गये थे। उपूरे में, पांच एटीवीएम स्टेशन, जहां गेज परिवर्तन निर्माण कार्य के कारण सेक्शन बंद कर दिये गये थे; पर संस्थापित किये गये थे।

किसी स्टेशन पर नई बुकिंग विंडो की खोलने के लिए, रेलवे बोर्ड ने 3000 टिकट प्रति दिन की बिक्री का मानदंड निर्दिष्ट (मार्च 2013) किया। यद्यपि, किसी स्टेशन पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता के निर्धारण के लिए, कोई विशिष्ट नियम तैयार नहीं किये गये थे। ऐसे नियमों के अभाव में, एटीवीएम/को-एटीवीएम डी श्रेणी स्टेशनों, जहां अनारक्षित टिकटों की बिक्री संख्या काफी कम थी; पर संस्थापित की गई थी। 2015-17[50] के दौरान चयनित डी श्रेणी स्टेशनों पर यूटीएस और एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री की नमूना जांच से पता चला कि टिकटों की ब्रिक्री केवल 216 से 2926 प्रतिदिन[51] के बीच थी।

यात्री सर्वेक्षण के दौरान, लेखापरीक्षा में पाया गया कि 32 *प्रतिशत* यात्रियों को एटीवीएम के बारे में जानकारी नहीं थी और 27 *प्रतिशत* यात्रियों को चयनित स्टेशनों पर एटीवीएम के संस्थापन की जानकारी नहीं थी।

इस प्रकार, स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम का संस्थापन उचित सर्वेक्षण/ संभाव्यता अध्ययन के बाद नहीं किया गया था।

---

[50] सितंबर, अक्टूबर, नवंबर और 2015 के दिसंबर, 2016 और 2017

[51] मध्य रेलवे के एक स्टेशन भिवंडी रोड़ को छोड़कर

एग्जिट कान्फ्रेंस (30 अप्रैल 2019) के दौरान, रेलवे बोर्ड सहमत हुआ कि एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन हेतु स्थान और स्टेशन का निर्णय करने के लिए कोई नियम नहीं बनाये गये थे।

2.2.4 एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री

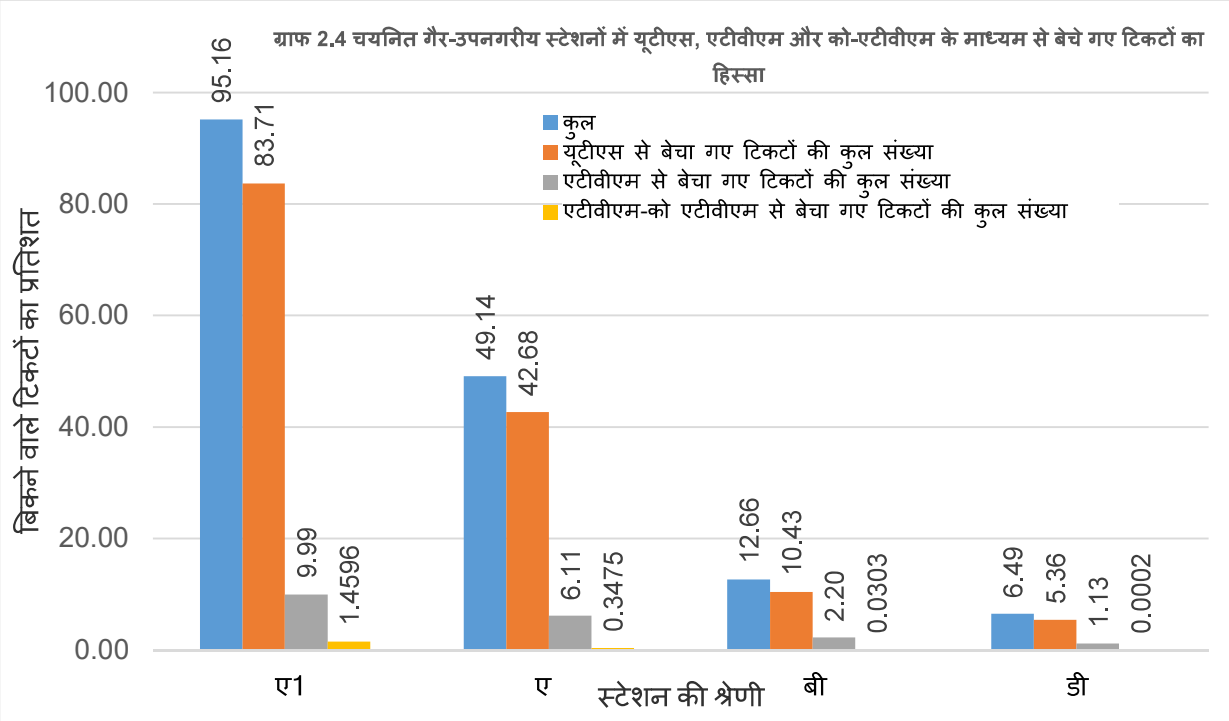
लेखापरीक्षा ने 271 चयनित स्टेशनों पर विंडों काउंटरों द्वारा टिकटों की बिक्री की तुलना में एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा यात्रियों को टिकटों की बिक्री का तुलनात्मक अध्ययन किया। लेखापरीक्षा ने पाया कि 2015-16 से 2017-18 के दौरान बेचे गए कुल टिकटों की तुलना में एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री की हिस्सेदारी केवल क्रमश: 16.52 *प्रतिशत* और 0.38 *प्रतिशत* था। टिकट वैडिंग मशीनों के इष्टतम उपयोग के कोई बैंचमार्क रेलवे बोर्ड में अभिलिखित नहीं पाए गए थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि

- उप-नगरीय स्टेशनों (ए1-51, ए-69, बी-58 और डी-56) में, केवल 12 *प्रतिशत*[52] टिकटें एटीवीएम और 1.12 *प्रतिशत* टिकटें को-एटीवीएम के माध्यम से बेची गई थी, जबकि 87 *प्रतिशत* टिकटें विंडों काउंटरों द्वारा बेची गई थी।
- 38[53] स्टेशनों पर, विंडों काउंटरों की अपेक्षा एटीवीएम टिकटों की बिक्री की हिस्सेदारी 2017-18 के दौरान पांच *प्रतिशत* से कम था। कुछ महत्वपूर्ण स्टेशन खड़गपुर, जयपुर, वास्को-दा-गामा, कोलकाता, लुधियाना, झांसी, सियालदह, चंडीगढ़, हावड़ा, ग्वालियर, नई दिल्ली, मथुरा, टुमाकुरू, गाजियाबाद, सहारनपुर, भुसावल और अहमदनगर थे।

---

[52] 1744999618 टिकटों की कुल बिक्री में से केवल 220697753 टिकट की बिक्री एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से की गई और 1524301865 टिकट टिकट काउंटरों के माध्यम से बेची गई।

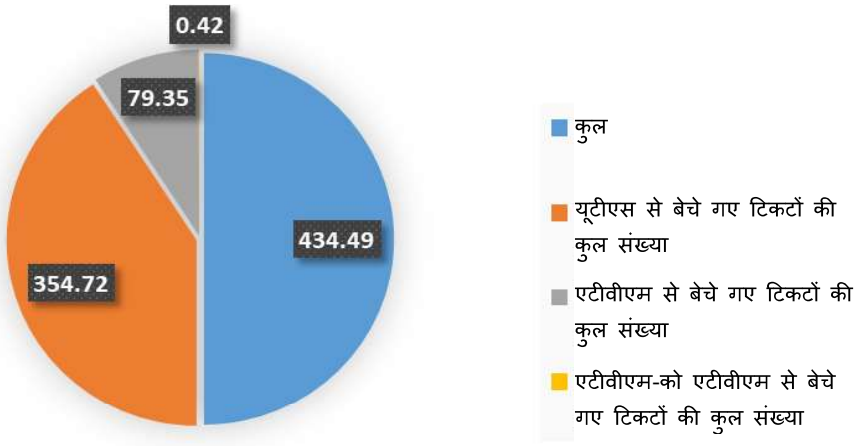
[53] खड़गपुर, टाटानगर, दीघा, शालीमार, मिदनापुर, जयपुर क्योझर रोड, वास्को-डा-गामा, बोलपुर शांतिनिकेतन, हरिपुर, फिल्लौर, दतिया, कोलकाता, बांदा, डाबरा, कलिलाबाद, महोबा, कोरबा, केम्पा, लुधियाना, झांसी, धुरी, सियालदह, चंडीगढ़, शहडोल, हावड़ा, ग्वालियर, नई दिल्ली, अनूपपुर, करूर, नैहाती, मथुरा, टुमाकुरू, बर्धमान, विंध्याचल, गाजियाबाद, सहारनपुर, भुसावल, अहमदनगर



- 37 चयनित उप-नगरीय स्टेशनों (सी श्रेणी), एटीवीएम द्वारा खरीदी गई टिकटों की हिस्सेदारी तुलनात्मक रूप से अधिक अर्थात 18 *प्रतिशत*[54] था। यद्यपि, उक्त भाग एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा बेची गई टिकटों के लिए केवल 0.1 *प्रतिशत* ही थी। विंडों काउंटरों से टिकटों की बिक्री कुल बुक गई टिकटों का 82 *प्रतिशत* थी।

[54] 1744999618 टिकटों की कुल बिक्री में से केवल 220697753 टिकट की बिक्री एटीवीएम/को-एटीवीएम के माध्यम से की गई और 1524301865 टिकट टिकट काउंटरों के माध्यम से बेची गई।

ग्राफ 2.5 चयनित उपनगरीय स्टेशन, एटीवीएम और को-एटीवीएम द्वारा यूटीएस के माध्यम से बेचे गए टिकट का हिस्सा



- 15 स्टेशनों में से 13[55] सी श्रेणी के स्टेशन, जहां एटीवीएम/एटीवीएम दोनों संस्थापित की गई थी, वहां को-एटीवीएम द्वारा टिकटों की बिक्री का हिस्सा एटीवीएम से काफी कम था।

अनुलग्नक 2.7

यात्री सर्वेक्षण के दौरान, 63 *प्रतिशत* यात्रियों का विचार था कि उन्होंने टिकटों की खरीद के लिए कभी एटीवीएम का प्रयोग नहीं किया है। इसके अतिरिक्त, 68 *प्रतिशत* यात्रियों को एटीवीएम स्मार्ट कार्ड की जानकारी नहीं थी और 89 *प्रतिशत* के पास एटीवीएम स्मार्ट कार्ड नहीं थे।

विगत तीन वर्षों के दौरान, 271 चयनित स्टेशनों पर एटीवीएम/सह-एटीवीएम अनारक्षित टिकटों की बिक्री कुल अनारक्षित टिकटों की बिक्री का केवल 16.90 प्रतिशत थी। उप-नगरीय स्टेशनों पर, को-एटीवीएम की तुलना में एटीवीएम अधिक प्रयोग की गई थी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एटीवीएम योजना को मशीनों की बार-बार खराबी, यात्रियों में जागरूकता का अभाव और अन्य कमियों का सामना करना पड़ा जिनका उल्लेख अगले पैराग्राफों में किया गया है। इन कमियों के परिणामस्वरूप स्वत: ही मशीनों का उपइष्टतम उपयोग होगा।

[55] घाटकोपर, कुर्ला, डोंबिवली, भांडुप, बैरकपुर, भरतनगर, हाई-टेक सिटी, अविदी, मामबलम, तांब्रम, वेलाचेरी, भयंदर, दादर

2.2.5 एटीवीएम/को-एटीवीएम की उपयोगिता

लेखापरीक्षा ने एटीवीएम/को-एटीवीएम चयनित स्टेशनों पर संस्थापित एटीवीएम/ को-एटीवीएम का विश्लेषण किया। लेखापरीक्षा निष्कर्ष नीचे दिये गये है:

(i) एटीवीएम/को-एटीवीएम का डाउनटाइम

विभिन्न स्टेशनों पर संस्थापित एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापन[56] की तिथि से तीन वर्ष की वारंटी के अंदर आती हैं। खंड के अनुसार, टिकट वेडिंग मशीन और इसके अन्य सहायक घटक शिकायत दर्ज करने की तिथि से 24 घंटे के अंदर ठीक किये जाने चाहिए। किसी भी खराबी को दो दिनों के अंदर सुधारा जाना चाहिए, और ऐसा न होने पर, जुर्माना लगाया जाएगा। शिकायत दूर न किये जाने के मामले में, सीआरआईएस द्वारा तिमाही आधार पर संगणित निविदा मूल्य के अधिकतम 10 *प्रतिशत* के अतंर्गत लागू जुर्माना प्रभार काट लिया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने सितम्बर 2017 से दिसम्बर 2017 तक की चार-महीने की अवधि के दौरान एटीवीएम और को-एटीवीएम के खराब होने की स्थिति की समीक्षा की लेखापरीक्षा ने पाया कि

- 13 जोनल रेलवे में, जहां 3755 एटीवीएम संस्थापित किये गये थे, वहां 2,16,425 घंटों तक एटीवीएम खराब होने की 5064 घटनाएं देखी गई।
- आठ जोनल रेलवे में, जहां 449 को-एटीवीएम संस्थापित किये गये थे, वहां 85,190 घंटों तक एटीवीएम खराब होने की 1847 घटनाएं देखी गई।
- चार महीने की अवधि के दौरान प्रति मशीन खराब होने की दर एटीवीएम के लिए 57.64 घंटे और को-एटीवीएम के लिए 189.73 घंटे थे।
- दपूरे में जहां पर 95 एटीवीएम और 10 को-एटीवीएम संस्थापित की गई थी; एटीवीएम/को-एटीवीएम की खराबी के संबंध में सूचना, अभिलेखित नहीं थी रिकॉर्ड की हुई नहीं पाई गई।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि जांच की अवधि के दौरान, को-एटीवीएम की खराबी की सबसे अधिक संख्या मरे में और उसके बाद परे में देखी गई थी दपमरे और दपरे में, खराबियों के दौरान खराबी की अवधि 19 और 23 क्रमश: 8970 घंटे और 4960 घंटे थी। एटीवीएम की खराबी के मुख्य कारणों में नेटवर्क, प्रिंटर, स्क्रीन की समस्याएं, कार्ड रीडर की कमी आदि शामिल थे। इसी प्रकार,

[56] क्रिस पीओ सं. 2016/क्रिस/1113619 दिनांक 0.01.2016

एटीवीएम/को-एटीवीएम के डाउनटाइम के लिए कारण मुख्यत: कैश डिवाईस का खराब होना, खराब कैश डोर, नेटवर्क और प्रिंटर समस्या आदि थी।

14 जोनल रेलवे में से, केवल चार जोनल रेलवे ने फर्म के प्रति ₹ 56.10 लाख का जुर्माना[57] उद्ग्रहित किया था और वसूली हेतु सीआरआईएस को अग्रेषित किया था। यद्यपि, फर्म से वसूली के विवरण अभिलेख से प्राप्त नहीं हुये थे।

इस प्रकार, जोनल रेलवे ने फर्म के साथ एटीवीएम/को-एटीवीएम के सुधार/मरम्मत के मामले को प्रभावी रूप से नहीं सुलझाया था। परिणामस्वरूप, मशीन लंबे समय तक खराब रही। इसके कारण भी यात्री उनके प्रयोग के लिए हतोत्साहित रहे।

(ii) सुविधाप्रदाता द्वारा एटीवीएम/को-एटीवीएम का प्रयोग करके टिकटों की बिक्री की तुलना में यात्रियों द्वारा स्वयं टिकट खरीदना

रेलवे बोर्ड ने निर्देश[58] दिया (नवम्बर 2011 और मई 2012) कि जोनल रेलवे को उन स्टेशनों पर जहां पर एटीवीएम संस्थापित की गई है, वहां सुविधा प्रदाता की नियुक्ति की जानी चाहिए। सुविधा प्रदाता को एटीवीएम द्वारा अनारक्षित टिकट जारी करने की सुविधा के उद्देश्य से स्मार्ट कार्ड जारी करने थे। रेलवे बोर्ड ने यह भी निर्देश दिया (अगस्त 2007)[59] कि एटीवीएम समझने, परिचालित करने में सरल होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त यह भी निर्देश दिये गये (नवम्बर 2011)[60] कि सुविधा प्रदाता द्वारा उपभोक्ता/यात्री (स्मार्ट कार्ड धारक) की एटीवीएम से स्वयं टिकट खरीदने में भी सहायता करनी चाहिए। सुविधाप्रदाता द्वारा उपभोक्ता/यात्री को पर्याप्त जानकारी दी जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा ने चयनित स्टेशनों पर यात्रियों द्वारा स्वयं टिकट खरीदने की तुलना में एटीवीएम के सुविधाप्रदाता द्वारा टिकटों की बिक्री का विश्लेषण किया। तीन वर्षों में (2015 से 2017) सितम्बर से दिसम्बर के दौरान बिक्री किए गए टिकटों के डाटा का विश्लेषण किया गया। परिणाम ***ग्राफ 2.6*** में नीचे देखे जा सकते हैं:

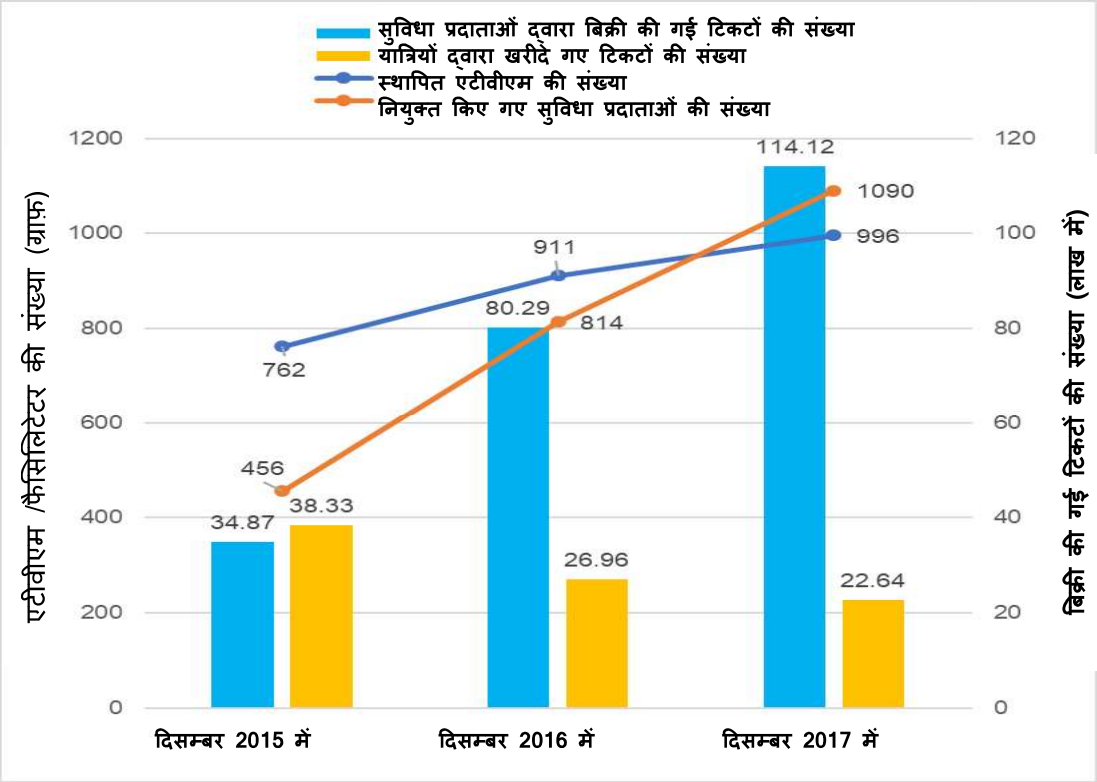
---

[57] पूतरे ₹ 6.95 लाख, उपूरे-₹ 6.15 लाख, दपूमरे- ₹ 1.00 लाख और परे-₹ 42 लाख (कुल ₹ 56.10 लाख)

[58] रेलवे बोर्ड वाणिज्यिक परिपत्र सं.2011/टीजी-I/10/एटीवी मै. सुविधा प्रदाता दिनांक 23.11.2011 और सं.2011/टीजी-I/10/एटीवीएम सुविधा प्रदाता दिनांक 18.05.2012

[59] सं. 2005/सी और आईएस/वेंडिंग मशीन/पीटी-I। पीपीपी नई दिल्ली, दिनांक 31.8.2007

[60] 2011 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 60



ग्राफ 2.6: 2015, 2016 और 2017 में सितम्बर से दिसम्बर अवधि हेतु चयनित स्टेशनों पर बेची गई टिकटें, नियुक्त किये गये सुविधा प्रदाता और संस्थापित एटीवीएम

यह देखा जा सकता है कि संस्थापित एटीवीएम की संख्या और नियुक्त किये गये सुविधा प्रदाताओं की संख्या में क्रमश: 33 *प्रतिशत* और 149 *प्रतिशत* तक वृद्धि हुई थी। सुविधा प्रदाताओं की संख्या में वृद्धि के परिणामस्वरूप सुविधा प्रदाताओं द्वारा बिक्री की गई टिकटों की संख्या में 255 *प्रतिशत* की वृद्धि हुई। यद्यपि, यह देखा गया कि यात्रियों द्वारा स्वयं खरीदी गई टिकटों की संख्या का *प्रतिशत* 41 *प्रतिशत* तक कम हुआ था।

यात्री सर्वेक्षण के दौरान, 58 *प्रतिशत* यात्रियों का मानना था कि सुविधा प्रदाताओं ने; एटीवीएम को कैसे प्रयोग करें, के संबंध में यात्रियों को नहीं सिखाया। इसके अतिरिक्त, 32 *प्रतिशत* यात्रियों का मानना था कि एटीवीएम उपयोगकर्ता के अनुकूल नहीं थे।

इस प्रकार, जहां सुविधा प्रदाताओं को नियुक्त किया गया था वहां एटीवीएम टिकटों की बिक्री की स्थिति में सुधार हुआ था इसके अतिरिक्त यात्रियों द्वारा स्वयं टिकटों की खरीद में कमी यात्रियों को सिखाये जाने और जागरूकता कार्यक्रम को अधिक प्रभावी बनाने की आवश्यकता को इंगित करती है।

2.2.6 यात्रियों के लिए जागरूकता कार्यक्रम

(i) चयनित स्टेशनों पर जागरूकता कार्यक्रम

रेलवे बोर्ड ने एटीवीएम के संबंध में यात्रियों के बीच जागरूकता फैलाने के लिए समय-समय पर निर्देश जारी किये थे। जागरूकता फैलाने के लिए जोनल रेलवे द्वारा अपेक्षित मुख्य पहल में निम्नलिखित शामिल हैं:

i) उचित स्थानों पर यात्रियों के लिए "एटीवीएम का प्रयोग कैसे करें" जैसे निर्देश बोर्ड लगाना;

ii) प्लेटफार्म पर संस्थापित सीसीटीवी पर एटीवीएम प्रयोग करते हुए यात्रियों को डेमो पर वीडियों दर्शाना ताकि यात्रियों को सिखाया जा सके;

iii) एटीवीएम को बढ़ावा देने और एटीवीएम के बारे में यात्रियों को शिक्षित करने के लिए सम्मिलित प्रयास।

iv) लघु नाटिका/निरूपण मुहिम आदि।

v) क्षेत्रीय समाचार-पत्रों में एटीवीएम के प्रयोग के संबंध में सूचना प्रकाशित करना,

vi) एटीवीएम के बारे में जागरूकता फैलाने के लिए निगमित कार्यालयों/मुख्य शैक्षिक संस्थानों से बात करके रेलवे की सांस्कृतिक टीमों का सृजन करना।

लेखापरीक्षा ने 271 चयनित स्टेशनों पर जोनल रेलवे द्वारा आरम्भ किये गये जागरूकता कार्यक्रम की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि



चित्र 2.2: लखनऊ, उपूरे-कोने में संस्थापित निर्देश बोर्ड, जो यात्रियों के लिए दृष्टव्य नहीं

- केवल 142 स्टेशनों पर यात्रियों के लिए 'एटीवीएम का प्रयोग कैसे करें' जैसे निर्देश बोर्ड उचित स्थानों पर पाये गये। उपूरे में, सात एटीवीएम लखनऊ



चित्र 2.3: उपूरे - गोरखपुर स्टेशन पर प्रथम श्रेणी गेट पर संस्थापित दो एटीवीएम; दरे-आरक्षण काउंटर से आगे स्थित तिरूर में स्थित एटीवीएम और दपरे - सीसीएम कार्यालय में लगाया गया एटीवीएम

जंक्शन पर संस्थापित किये गये थे। यद्यपि, केवल एक निर्देश बोर्ड ऐसे स्थान पर लगाया गया था जहां से वह यात्रियों द्वारा सरलता से दृष्टव्य नहीं था।

- 10 स्टेशनों[61] पर, उचित स्थानों पर एटीवीएम संस्थापित नहीं किये गये थे। सीसीएम कार्यालय में एटीवीएम प्रथम श्रेणी प्रवेश द्वार पर आरक्षण काउंटर के पास संस्थापित थे। इस संबंध में यात्रियों को सिखाने हेतु केवल नौ स्टेशनों[62] पर, एटीवीएम का प्रयोग करते हुए यात्रियों को डेमो पर विडियो दर्शाये गये थे।



चित्र 2.4: अनुदेश बोर्ड सिकंदराबाद स्टेशनों पर एटीवीएम से टिकट खरीदने के लिए सात आसान चरणों का प्रदर्शन (एससीआर)

- दमरे ने एटीवीएम से टिकट खरीदने के साथ आसान चरण तैयार किये

[61]उपरे (लखनऊ उपू, गोरखपुर, बस्ती), दपूमरे (रायपुर, कैम्पटी), दपूरे (दमदम कैंट), दरे (चेन्नई एग्मोर, तिरूर), परे (अहमदाबाद, सांता क्रूज़)

[62] लखनऊ उपू-उपूरे, मदुरै-दरे, बेंगलुरु, यसवन्तपुर, बैंगलोर कैंट, श्री सत्य साईं प्रशांति निलयम, तुमकुर, बैंगलोर पूर्व, वाइटफील्ड-दपूरे

थे और उन्हें यात्रियों के लिए स्टेशनों पर दर्शाया गया था। यह एक उत्तम पद्धति है जिसे यात्रियों के बीच जागरूकता फैलाने के लिए अन्य जोनल रेलवे द्वारा भी अपनाया जा सकता है।

- दपरे में, सभी चयनित स्टेशनों पर विडियो क्लीपिंग दर्शाई गई थी और सभी एटीवीएम स्थानों पर दर्शाई गई थी। बैंगलुरू स्टेशन पर डिस्पले सीसीटीवी और बड़ी स्क्रीन पर भी दर्शाये गये थे।

(ii) डिवीजनल स्तर पर जागरूकता कार्यक्रम

एटीवीएम के संबंध में यात्रियों के बीच जागरूकता फैलाने के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन डिवीजनल स्तर पर भी विश्लेषित किया गया था। लेखापरीक्षा ने इस संबंध में 14 जोनल रेलवे के 56 डिवीजनों के अभिलेखों जांच की तथा पाया कि

- 28 डिवीजनों में (छः रेलवे[63]), एटीवीएम के बारे में बढ़ावा देने और यात्रियों को सिखाने के लिए कोई सम्मिलित प्रयास नहीं किये गये थे।
- 38 डिवीजनों में (11 रेलवे[64]), कोई लघु नाटिका/ ड्राईव आदि आयोजित नहीं किये गये।
- 30 डिवीजनों में (11 रेलवे[65]), एटीवीएम के प्रयोग के संदर्भ में कोई सूचना क्षेत्रीय समाचार-पत्रों में प्रकाशित की गई थी।
- 53 डिवीजनों में (13 रेलवे[66]), एटीवीएम का प्रयोग करते समय यात्रियों को डेमो एटीवीएम दर्शाने वाले विडियो यात्रियों को शिक्षित करने के लिए प्लेटफार्म पर संस्थापित सीसीटीवी पर नहीं दर्शाये गये थे।
- मरे के दो डिवीजनों को छोड़कर, किसी जोनल रेलवे ने एटीवीएम के संबंध में जागरूकता फैलाने के लिए निगमित कार्यालयों/मुख्य शैक्षिक संस्थानों से बात-चीत करके कोई सांस्कृतिक टीम तैयार नहीं की गई थी।

---

[63] पूतरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दरे (सभी डिवीजन) और परे में (5 में से 3 डिवीजनों)।

[64] पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे, दरे, दपरे और पमरे (सभी डिवीजन) और उपूरे में (तीन में से दो डिवीजन), दपूरे (4 में से 3 डिवीजनों) परे (5 में से 4 डिवीजन), मरे का सोलापुर विभाजन।

[65] पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे, पमरे और परे (सभी डिवीजन) और दमरे में (6 में से 5 डिवीजन) उरे (5 में से 3 डिवीजनों) उपूरे (3 में से 01 डिवीजन), दपूरे (4 में से 3 डिवीजनों) और दरे (6 में से 3 डिवीजन)

[66] पूतरे, उमरे, उपरे, दपूमरे, पमरे और परे (सभी डिवीजन) और दमरे में (6 में से 5 डिवीजन) उरे (5 में से 3 डिवीजनों) उपूरे (3 में से 01 डिवीजन), दपूरे (4 में से 3 डिवीजनों) और दरे (6 में से 3 डिवीजन)

यात्री सर्वेक्षण के दौरान ज्ञात हुआ कि 87 *प्रतिशत* यात्रियों को रेलवे द्वारा आयोजित जागरूकता कार्यक्रम के बारे में कोई जानकारी नहीं थी।

इस प्रकार, जोनल रेलवे द्वारा संवेदनशीलता के साथ और एटीवीएम/को-एटीवीएम के सरलतम उपयोग के लिए यात्रियों को जागरूक करने के लिए उठाए गए कदम अपर्याप्त थे। एटीवीएम/को-एटीवीएम की कम उपयोगिता के मुख्य कारणों में यह एक कारण था।

(iii) एटीवीएम से टिकटों की खरीद में लिया गया समय

एटीवीएम की प्रभाविकारिता और टिकटों की बिक्री के लिए लिये गये समय के निर्धारण के लिए, उपूरे और मरे के पांच स्टेशनों[67] में जनवरी 2019 के व्यस्तमतम घंटों के दौरान लेखापरीक्षा ने एक सर्वेक्षण किया। उपूरे और मरे के स्टेशनों पर सर्वेक्षण के दौरान लेखापरीक्षा निष्कर्षों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 2.1 - टिकट विंडों और एटीवीएम पर टिकटों की बुकिंग हेतु लिया गया औसत समय

क्र. सं.	स्टेशन का नाम	सर्वेक्षण किये गये यात्रियों की संख्या	बुकिंग विंडो पर लिया गया औसत समय (मिनट में)	एटीवीएम पर लिया गया औसत समय (सेकेंड में)
1.	गोरखपुर	43	7 से 8	30 से 120
2.	लखनऊ	32	6	30 से 120
3.	सीवान जंक्शन	35	12	30 से 120
4.	डोम्बीवली	20	1.5	30
5.	थाने	20	1.0	30

लेखापरीक्षा में पाया गया कि बुकिंग विंडों पर लिया गया औसत समय एटीवीएम की अपेक्षा काफी अधिक था। यद्यपि, यात्री सर्वेक्षण के दौरान लेखापरीक्षा में पाया गया कि 63 *प्रतिशत* यात्रियों ने टिकटों की खरीद के लिए एटीवीएम का कभी प्रयोग नहीं किया था। एटीवीएम के संबंध में यात्रियों के बीच जागरूकता की कमी के कारण ऐसा था। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया गया किया कि लेखापरीक्षा में सर्वेक्षण किये गये स्टेशनों पर टिक्टों की खरीद के लिए एटीवीएम की उपलब्धता के संबंध में कोई जानकारी/डिस्पले नहीं था।

[67] उपूरे – गोरखपुर (15 जनवरी 2019), लखनऊ एनई (21 जनवरी 2019) और सिवान (28 जनवरी 2019); मरे – डोंबीवली (22 जनवरी 2019) और ठाणे (22 जनवरी 2019)

2.2.7 निष्कर्ष

एटीवीएम/को-एटीवीएम को अनारक्षित श्रेणी यात्रियों की भीड़ और टिकट काउंटर पर लंबी कतार को कम करने के लिए आरंभ किया गया था। 31 मार्च 2018 तक, 14 जोनल रेलवे में 5144 एटीवीएम तथा 450 को-एटीवीएम की संस्वीकृति के प्रति 3851 एटीवीएम तथा 459 को-एटीवीएम संस्थापित किये गये थे। पूमरे और उपूसीरे में कोई एटीवीएम/को-एटीवीएम संस्थापित नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि स्टेशनों पर एटीवीएम/को-एटीवीएम की आवश्यकता निर्धारण के लिए जोनल रेलवे द्वारा कोई संभाव्यता अध्ययन नहीं किया गया। चयनित 271 स्टेशनों पर अनारक्षित टिकटों की कुल ब्रिक्री की तुलना में एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा बेची गई टिकटों का हिस्सा केवल 16.90 *प्रतिशत* था। लेखापरीक्षा में देखा गया कि एटीवीएम योजना को मशीनों की बार-बार खराबी, यात्री जागरूकता की कमी और अन्य कमियों का सामना करना पड़ा। इन कमियों के परिणामस्वरूप स्वत: मशीनों का उप-इष्टतम उपयोग होगा। जोनल रेलवे ने फर्मो के साथ एटीवीएम/को-एटीवीएम को सुधार/मरम्मत के मामले के विषय को प्रभावी रूप से नहीं उठाया। लेखापरीक्षा द्वारा किये गये यात्री सर्वेक्षण से पता चला कि 32 *प्रतिशत* यात्री एटीवीएम के बारे में जानकारी नहीं रखते थे, 87 *प्रतिशत* यात्रियों ने कहा कि रेलवे द्वारा कोई जागरूकता कार्यक्रम आयोजित नहीं किये, सर्वेक्षण किये गये 58 *प्रतिशत* यात्रियों ने कहा कि सुविधा प्रदाताओं ने एटीवीएम को कैसे प्रयोग करें, के लिए यात्रियों को शिक्षित नहीं किया।

एग्जिट कान्फ्रेंस के दौरान (30 अप्रैल 2019), रेलवे बोर्ड ने लेखापरीक्षा टिप्पणियों को स्वीकार किया और सिफारिशों को नोट कर किया।

2.2.8 सिफारिशें

1. ***रेलवे को एटीवीएम/को-एटीवीएम के संस्थापन के स्थानों के साथ-साथ स्टेशनों की पहचान करने के लिए सर्वेक्षण/संभाव्यता अध्ययन करने की आवश्यकता है।***
2. ***एटीवीएम/को-एटीवीएम पर नियुक्त किये गये सुविधाप्रदाताओं से एटीवीएम/को-एटीवीएम द्वारा टिकट खरीद को सरल बनाने के संबंध में यात्रियों को शिक्षित करने के लिए प्रभावी रूप से कार्य लिया जा सकता है। सुविधाप्रदाताओं के प्रोत्साहन स्वयं यात्रियों द्वारा खरीदे गये टिकटों की संख्या से जोड़ा जा सकता है।***

3. *एटीवीएम/को-एटीवीएम के लिए डाऊनटाइम कमियों/समस्याओं का समय पर सुधार कार्य करना सुनिश्चित करके कम किया जा सकता है।*
4. *यात्रियों के बीच एटीवीएम/को-एटीवीएम के प्रयोग को सुपरिचित कराने तथा प्रसिद्ध करने के लिए प्रभावी और विस्तृत जागरूकता पहल की जा सकती है।*
5. *एटीवीएम/को-एटीवीएम की प्रभावी उपयोगिता के लिए यात्रियों में व्यवहारिक परिवर्तन अपेक्षित हैं। रेलवे पहचाने गये स्टेशनों पर चरणबद्ध रूप में एटीवीएम/को-एटीवीएम के साथ बुकिंग काऊंटर को प्रतिस्थापित करने की योजना बना सकता है।*

2.3 मध्य रेलवे (मरे): मुंबई उप-नगरीय प्रणाली में ट्रेन प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन

मुंबई डिवीजन के सभी भागों में टीएमएस कार्यान्वित नहीं की गई थी। इसके कारण मध्य रेलवे की मुंबई उप-नगरीय प्रणाली के लिए प्रणाली के पूर्ण लाभ की उपलब्धता सीमित हो गई। विभिन्न महत्वपूर्ण कार्य मैन्यूअल रूप से किये जा रहे थे। आधारभूत इनपुट डाटा की अननुपालना, संविदा के कार्यक्षेत्र में कमी और टीएमएस परिचालन में रेलवे स्टाफ के अपर्याप्त ज्ञान के कारण प्रणाली अप्रभावी रही। दिसम्बर 2013 से ₹ 24.23 करोड़ के व्यय के बावजूद परिकल्पित उद्देश्य प्राप्त नहीं किये जा सके थे।

2.3.1 प्रस्तावना

मरे का उप-नगरीय रेल नेटवर्क मुंबई छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) से मेन लाईन पर कल्याण से होते हुए करजत, कसारा और खपोली तक फैला है। यह मुंबई सीएसएमटी से पनवेल, हार्बर लाईन पर मुबई सीएसएमटी से गौरगांव और ट्रांस हार्बर लाईन पर थाने से वाशी/नेरूल/पनवेल तक भी फैला है। मुंबई सीएसएमटी से कल्याण, 54 किमी. तक फैला है तथा इसमें 26 स्टेशन आते हैं। यह भाग 800 से अधिक उप-नगरीय ट्रेन का प्रबंधन करता है तथा प्रतिदिन 3.5 मिलीयन यात्रियों को वहन करता है।

कार्य की पारंपरिक प्रणाली में, नियंत्रकों ने महत्वपूर्ण नामित स्टेशनों से प्रत्येक ट्रेन के वास्तविक प्रस्थान के संबंध में ट्रेन आवागमन की सूचना फोन पर एकत्र की। इस स्टेशन पर उप-नगरीय ट्रेन की अधिक गहनता ने सभी स्टेशनों से समय की जानकारी लेना अव्यवहारिक बना दिया। इसलिए, मरे ने कंप्यूटर

आधारित सूचना भंडारण-सह-पुनर्प्राप्ति प्रणाली अर्थात् ट्रेन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) आरंभ करने का निर्णय लिया। प्रणाली को वास्तविक समय में चलाना और सूचना दर्शाना था। मुंबई डिवीजन के सीएसएमटी - कल्याण उप-नगरीय खंड में टीएमएस के डिजाइन, आपूर्ति संस्थापन, जांच और चालू करने के लिए एक ठेका मै. बांबर्डियर ट्रांसपोर्ट्रशन इंडिया लिमिटेड, वड़ोदरा को दिया गया (जून 2008)। टीएमएस ₹ 24.23 करोड़ की लागत पर दिसम्बर 2013 में आरंभ की गई थी।

टीएमएस को उनके आवागमन की निगरानी द्वारा ट्रेनों को नियमित करने की एक प्रभावी प्रणाली प्रदान करना था। प्रणाली का उद्देश्य सभी स्टेशनों/अन्य स्थानों पर सार्वजनिक संबोधन प्रणाली पर डिस्प्ले बोर्ड और अन्य घोषणाओं से प्रतिदिन आने-जाने वाले यात्रियों को समय पर सूचना प्रदान करना था। प्रणाली को केन्द्रीय नियंत्रण कार्यालय/सीएसएमटी के ट्रेन आवागमन के नियंत्रण के लिए इनपुट प्रदान करना था। इसके अतिरिक्त, यह समय पालन रिपोर्ट, रेक और क्रु लिंक तथा अन्य एमआईएस संबंधी रिपोर्ट तैयार/बनाने के लिए थी। इस प्रणाली का उद्देश्य ट्रेन के विपथन, रेक अनुगम/वापसी, रेक की वापसी योजना के लिए समय पर निर्णय उपलब्ध कराना था। लेखापरीक्षा ने आरंभ से ही सीएसटीएम-कल्याण खंड में प्रतिदिन के परिचालनों में टीएमएस की सार्थकता और उपयोग की समीक्षा की।

लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.3.2 प्रणाली में अपूर्ण डाटा प्रविष्टि

प्रणाली में ट्रेन पहचान (ट्रेन आईडी) सूचना को हाथ से भरने की जिम्मेदारी मूल स्टेशन के स्टेशन मास्टर की है। इस सूचना में ट्रेन संख्या, रेक संख्या, गंतव्य स्थल, प्लेटफार्म संख्या सं., ट्रेन की श्रेणी (अर्थात्, तीव्र/धीमी/अर्द्धतीव्र) आदि की सूचना शामिल होती है। इसे हर बार दोहराया जाता है जब भी शेड/साइडिंग आदि से प्रणाली में रेक प्रवेश करते हैं। यह इसके अंतर्गत आने वाली ट्रेन की सभी यात्राओं के लिए स्क्रीन पर स्वचालित प्रणाली द्वारा ब्यौरे को दर्शाने में सहायता करता है। यह गतिविधि टीएमएस के सफलतापूर्वक परिचालन हेतु महत्वपूर्ण है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि विशिष्ट ट्रेन आईडी संख्या केवल एक रेक पर लागू होगी जब तक कि यह बिना किसी ब्रेक के विभिन्न मूल तथा गंतव्य स्टेशनों के बीच यात्रा करती है। सेवाओं की आवश्यकताओं के आधार पर, कुछ रेकों को यात्रा से हटा लिया जाता है, गैर-व्यस्तम घंटों के दौरान कार शेड में रखे जाते हैं तथा

दिन के व्यस्ततम घंटों के दौरान सेवा में पुन: लाये जाते है। जब भी कोई ट्रेन दिन के किसी भी समय के दौरान अपनी चल रही यात्राओं के लिए बाहर निकाली जाती है और खड़ी की जाती है, इसको पूर्व में दी गई विशिष्ट ट्रेन आईडी संख्या की मान्यता समाप्त हो जाती है। इस प्रकार, यह आवश्यक है कि जब किसी विशेष दिन के दौरान कार शेड से ट्रेन को सेवा में लाया जाता है, इसे पुन: एक विशिष्ट ट्रेन आईडी प्रदान की जाती है। इससे टीएमएस में इसके विवरण स्वचालित रूप से दिखाई देते हैं।

मुंबई उपनगरीय मुख्य लाईन खंडों में 856 ट्रेनें चलती हैं। इनमें से, 836 उपनगरीय ट्रेने[68] मुंबई सीएसएमटी और कल्याण के बीच[69] चलती है। टीएमएस के डाटा के विश्लेषण से पता चला कि ट्रेन आईडी सूचना 836[70] में से केवल 800 ट्रेन के लिए ही डाली गई थी। इन में से, 173 ट्रेनों में वास्तविक प्रस्थान समय नहीं लिखा गया था, 161 ट्रेनों में, वास्तविक आगमन समय नहीं लिखा गया था; 232 ट्रेनों में वास्तविक आगमन समय और वास्तविक प्रस्थान समय दोनों ही नहीं लिखे गये थे। डिजीटल लिंक खराब होने के कारण ट्रेन आईडी नहीं लिए जाने के कारण यह घटित हुआ।

मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया (जुलाई 2019) कि सीएसएमटी कल्याण खंड, जहां टीएमएस चालू की गई है, में ट्रेनों की कुल संख्या में वैध प्रविष्टियों की औसत प्रतिशतता 97.79 प्रतिशत थी। तथापि, अनिरंतर और लगातार खराबी और स्टाफ की कमी के कारण ट्रेनों के प्रस्थान/आगमन को टीएमएस में नहीं लिया गया।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा ने पाया कि दिसम्बर 2018 में टीएमएस में ट्रेन आईडी प्रविष्टि की स्थिति और खराब हो गई है। लेखापरीक्षा ने 19 दिसम्बर 2018 के लिए टीएमएस नियंत्रण कार्यालय की नियंत्रक की डायरी की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि 836 ट्रेनों में से, टीएमएस में केवल 449 ट्रेनों (52 *प्रतिशत*) के संबंध में ट्रेन आईडी दर्ज की गई थी। इनमें से 10 ट्रेनों का वास्तविक प्रस्थान समय नहीं लिखा गया था। 48 ट्रेनों का वास्तविक आगमन समय नहीं लिखा गया था। 65 ट्रेनों का वास्तविक आगमन और वास्तविक

---

[68]टीएमएस के अधिकार क्षेत्र से बाहर 20 ट्रेन सेवाएं (18 रेल सेवाएं कर्जत-खपोली खंड में और कल्याण-आसनसोल खंड में 02 रेल सेवाएं)

[69] कल्याण से परे गंतव्य स्थलों के लिए ट्रेन सहित

[70] 13 जनवरी 2017 को जाँच के अनुसार

प्रस्थान समय नहीं लिखा गया था। टीएमएस में ट्रेनों की कवरेज की प्रतिशतता में कमी के लिए कारण अभिलेख में नहीं पाये गये थे। इस प्रकार, स्वचालित रियल टाईम सूचना का लाभ प्रतिदिन आने जाने वालों यात्रियों को उपलब्ध नहीं हो सके।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि लेखापरीक्षा में केवल गैर व्यस्ततम घंटों में चलने वाली ट्रेनों (449 ट्रेने) का ही डेटा लिया गया है। तथापि, 19 मार्च 2019 के लिए ट्रेन नियंत्रण चार्ट (टीसीसी) की नमूना जांच के दौरान डाऊन ट्रेनों के लिए वैध प्रविष्टियों 92.3 प्रतिशत और अप-ट्रेनों के लिए 72.60 प्रतिशत थी। वैध ट्रेन संख्या की कम प्रतिशतता का कारण तकनीकी खराबी (लाइन इंटरफेस यूनिट, का खराब होना, आदि राउटर का हैंग होना) और कुछ तिथियों और पारियों में स्टाफ की कमी था।

अत:, तकनीकी खराबी टीएमएस को चालू करने के पांच वर्षों के बाद भी टीएमएस की दक्षता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती रही।

प्रणाली में ट्रेन आईडी दर्ज नहीं करने से इनके आवागमन की निगरानी द्वारा ट्रेनों को नियमित करने के लिए प्रणाली की कार्यक्षमता भी प्रभावित हुई। ऐसी ट्रेनों का "मिनट में संभावित आगमन (ईएआईएम)" प्लेटफार्म संकेतक पर नहीं दर्शाया गया था। इसके अतिरिक्त, स्टेशन पर ट्रेन आने की स्वचालित उदघोषणा भी नहीं की जा सकी। यह प्रणाली स्वचालित समयबद्धता रिपोर्ट और अन्य एमआईएस संबंधित रिपोर्ट तैयार नहीं कर सकी।

मध्य रेल प्रशासन इससे सहमत था और कहा (जनवरी 2018) कि नियंत्रकों को टीएमएस में ट्रेन यात्रा और उचित पहचान (आईडी) दर्ज करने के लिए सुझाव दिये गये थे।

2.3.3 रिकॉर्डों का मैन्यूअल अनुरक्षण

टीएमएस ने मध्य रेलवे के संपूर्ण उप-शहरी भाग को कवर नहीं किया। यह मुंबई सीएसएमटी-कल्याण भाग के लिए लागू किया गया था। कल्याण से (मुख्य लाईन पर) दूर के भाग को तथा संपूर्ण हार्बर तथा ट्रांस हार्बर लाईन कवर नहीं की गई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ट्रेन का आरंभ और यात्रा समाप्ति, समयबद्धता आकड़े ट्रेन रजिस्टर बुक से मैन्यूअल रूप से संगणित किये गये थे। ट्रेन रिजिस्टर बुक

में मैन्यूअल रूप से ट्रेन के प्रस्थान के समय रिकार्ड करने वाले सेंट्रल केबिन[71] में ट्रेन क्लर्क नियुक्त किये गये। इसके अतिरिक्त, टीएमएस कार्य स्टेशनों के परिचालन के लिए केंद्रीय केबिनों में भी स्टाफ की नियुक्ति की गई थी। यह कार्य का दोहरीकरण था, जिसे पूर्णत: प्रणाली द्वारा किया जा सकता था, यदि टीएमएस को पूरे भाग में लागू किया गया होता। मुंबई डिवीजनल नियंत्रण कार्यालय में सीएसएमटी-कुर्ला और कुर्ला-कल्याण खंडों के लिए नियंत्रक डायरी और मुख्य आयुक्त डायरी (उप-शहरी) मैन्यूअल रूप से अनुरक्षित की गई थी। परिचालन विभाग ने भी टीएमएस से कोई रिपोर्ट तैयार नहीं की थी और रिपोर्ट मैन्यूअल रूप से तैयार नहीं की गई थी। इस प्रकार, वास्तविक समय आधार पर स्वचालित रिपोर्टें बनाने में टीएमएस के परिकल्पित लाभ प्राप्त नहीं किये जा सके।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि सीएसएमटी-कुर्ला और कुर्ला-कल्याण खंडों के लिए समयबद्धता की गणना मौजूदा प्रणाली से की जा सकती है बशर्ते कि सभी ट्रेन आईडी को प्रणाली में आवंटित और दर्ज किया गया हो। तथापि, समस्त उपनगरीय खंड, जो कल्याण सीएसएमटी (हार्बर लाइन) और थाणे (ट्रास हार्बर) से आगे विस्तारित है, के लिए समग्र समयबद्धता की गणना हेतु मैन्युअल रूप से गणना करना अपरिहार्य है।

इसके अतिरिक्त, ट्रेन नियंत्रण चार्ट, ट्रेन ग्राफ, समयबद्धता रिपोर्ट, अज्ञात विलंबित ट्रेन, नियंत्रक की डायरी आदि टीएमएस के माध्यम से सृजित किये जा सकते हैं। यद्यपि, टीएमएस में प्राप्त ट्रेन आवागमन की कम संख्या और टीएमएस के आंशिक कार्यान्वयन के कारण, विभिन्न एमआईएस रिपोर्टें सृजित नहीं हो रही थी।

मध्य रेल ने स्वीकार (मार्च और सितम्बर 2017) किया कि टीएमएस में केवल सीएसएमटी-कल्याण खंड कवर किया गया था और कल्याण से आगे जाने वाली ट्रेन का समय टीएमएस में उपलब्ध नहीं था। उन्होंने कहा कि विभिन्न मानक एमआईएस रिपोर्टें भी मुंबई सीएसएमटी से कल्याण तक सीमित थी। इस प्रकार, केवल एक भाग में टीएमएस कार्यान्वयन द्वारा नियत उद्देश्य के लिए प्रभावी रूप से टीएमएस का उपयोग करने में सक्षम नहीं था।

[71] ट्रेन के प्रस्थान की अभिलेखित करने के लिए

2.3.4 स्टेशनों के भू-लेआऊट के साथ संकेतकों, पॉइंट आदि के लाईव संकेतक

टीएमएस द्वारा स्टेशनों के भू-लेआऊट के साथ संकेतकों, पॉइटों और क्रासिंग के लाईव संकेतक, ट्रेन विवरण के साथ ट्रेन आवागमन के ऑन लाईन डिस्प्ले प्रदान करने के लिए थे। इसमें ट्रेन आईडी, रेक और नियंत्रकों के कार्यस्टेशनों पर और ट्रेन के यात्रा समाप्ति/यात्रा आरंभ होने वाले स्टेशनों पर मिमिक इंडीकेशन पैनल[72] (बार्को पैनल[73]) पर मार्ग निर्धारण शामिल थे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि, अक्टूबर 2016 में विभागीय रूप से मुंबई डिवीजनल नियंत्रण में बार्को पैनल की जाचं[74] की गयी थी बार्को पैनल में ट्रेन आवागमन, पाईंट आदि की दृश्यता खराब रही।



चित्र 2.5 कल्याण में बार्को पैनल

मध्य रेलवे ने कहा (जनवरी 2018) कि उपरोक्त निर्दिष्ट पैनल टीएमएस के प्रारंभ से काफी पहले अर्थात दिसम्बर 2013 से प्रयुक्त किया जा रहा है। पैनल ने अपनी जीवतकाल के सात वर्ष पूरे कर लिया था तथा 2018-19 में इसे प्रतिस्थिापित करने की योजना थी। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि प्रतिस्थापन प्रस्ताव 2018-19 के निर्माणकार्य कार्यक्रम में शामिल नहीं किया गया था।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि बार्को इलैक्ट्रानिक सिस्टम (प्रा.) लिमिटेड[75] ने मार्च 2012 में इस उत्पाद शृंखला का उत्पादन बंद कर दिया था।

---

[72]अनुबंध करार की धारा VI की तकनीकी विशिष्टता संख्या 7

[73] बार्को पैनल के बनाने को निर्दिष्ट करता है जो डिजिटल डिस्प्ले इकाइयों-प्रत्येक आठ पैनलों की दो पंक्तियों की एक श्रृंखला है- बार्को वीडियो दीवार स्टेशनों के भू लेआउट के साथ उपनगरीय खंड के संकेतों, प्वाईंट, ट्रैक सर्किट आदि के लाइव संकेत प्रदर्शित करता है. बार्को पैनल ट्रेन आवागमन के प्रबंधन के लिए नियंत्रकों के लिए एक दृश्य साधन प्रदान करता है।

[74] जांचने की प्रक्रिया स्टेशन लेआउट में परिवर्तन के आधार पर टीएमएस डेटाबेस का अद्यतन करना शामिल है। अंशांकन के बाद, अद्यतित लेआउट वीडियो दीवार पर प्रदर्शित किया जाता है।

[75] बारको पैनल के ओईएम

उन्होंने दिसम्बर 2013 से रेल प्रशासन को अपनी तकनीकी सहायता देनी भी बंद कर दी थी। तद्नुसार, टीएमएस के ठेकेदार मै. बांबर्डियर ने मरे को यह सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न विकल्प प्रदान किये (अक्टूबर और नवम्बर 2015) कि टीएमएस में संस्थापित बार्को पैनल की दक्षता पुर्जों आदि की कमी के कारण प्रभावित नहीं हुई थी; यद्यपि, इस संबंध में मध्य रेल प्रशासन द्वारा समय पर कार्यवाही/निर्णय नहीं लिया गया।

इस प्रकार, अपनी जीवनकाल के पूरा होने के बावजूद बार्को पैनल के प्रतिस्थापन न किये जाने के कारण बार्को पैनल में दृश्यता कम होने की समस्या बनी रही जिसके कारण पैनल नियंत्रकों को समस्याएं हुई।

मंत्रालय ने अपने उत्तर (जुलाई 2019) में बताया कि दृश्यता में बार्को पेनल के खराब पेनल/क्यूबों को बदलकर पर्याप्त रूप से सुधारा जा सकता है। तथापि, पूर्ण प्रतिस्थापन का प्रस्ताव निर्माण कार्य कार्यक्रम 2019-20 में किया गया। बढ़ते जीवनकाल के कारण समग्र दृश्यता में धीरे-धीरे कमी आ रही है।

2.3.5 यात्री सूचना प्रणाली के टीएमएस का अंतर्संबंध

टीएमएस संकेतकों, दृश्य डिस्प्ले इकाई (वीडीयू) और यात्री उद्घोषणा प्रणाली (पीएएस) के साथ अंतर्संबंध था। लेखापरीक्षा ने पाया कि संकेतक में ट्रेन का आगमन, वीडीयू और पीएएस में उद्घोषणा प्रणाली द्वारा स्वचालित रूप से नहीं की जा रही थी। उदघोषक अर्थात् टीएमएस संचालन करने वाले व्यक्ति द्वारा संकेतक में अगली ट्रेन के आगमन डिस्पले में प्रणाली को निर्देश/आदेश दिये जा रहे थे। सीएसएमटी मुंबई में, उपनगरीय ट्रेन प्रस्थान की घोषणा और उपनगरीय ट्रेन समय का डिस्प्ले मैन्यूअल रूप से किया गया था। ऐसा इसलिए हुआ क्योंकि मरे ने केंद्रीय नियंत्रण कार्यालय[76] में टीएमएस के साथ केंद्रीय उदघोषणा प्रणाली (सीएएस)[77] की इंटरफेसिंग के लिए उपकरण/मोड्यूल की खरीद नहीं की थी। खरीद न करने के कारण अभिलेखित में नहीं थे।

मध्य रेल ने कहा (मार्च 2017) कि यह सुविधा प्रयुक्त नहीं की गई थी क्योंकि इसमें चल रही ट्रेन की उचित आइडी बनाये रखना अपेक्षित था अन्यथा आने जाने वाले यात्रियों को गलत सूचना प्रेषित होती जिसके कारण यात्रियों को शिकायत होती। उन्होंने यह भी कहा कि मुंबई सीएसएमटी में मौजूदा पीआईएस

[76] पीसी आधारित सीए प्रणाली की आपूर्ति, संस्थापना, परीक्षण और कमीशन के लिए अनुबंध में प्रदान की गई अनुसूची मद (संख्या 41) और एफआरएस की मद संख्या 13.5

[77] यात्री सूचना प्रणाली का एक हिस्सा

के साथ टीएमएस का एकीकरण लागू नहीं किया गया था क्योंकि मुंबई सीएसएमटी यात्रा आरंभ होने का स्टेशन था, जहां इएआईएम और वीडीयू यात्री के दृष्टिकोण से प्रसंगिक नहीं था (जनवरी, 2018) ।

यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि सीएसएमटी स्टेशन पर स्वचालित मार्ग सेटिंग (एआरएस), ट्रेन आवागमन का आनलाईन डिस्प्ले, नियंत्रकों से संदेश निर्देश फ्लैश करना और प्रत्येक लाईन पर दो अगली ट्रेनों के ईएआईएम के बारे में सूचना उपलब्ध कराने वाली प्रणाली, उपलब्ध कराना था। अन्य स्टेशनों पर इन सुविधाओं को एआरएस के साथ सीएसएमटी मार्ग रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) केबिन में उपलब्ध कराना था। लेखापरीक्षा ने पाया कि एआरएस[78] का प्रावधान निविदा के निष्पादन के दौरान भी नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि विभिन्न कारणों से आईडी के माध्यम से टीएमएस पर लॉग-ऑन न की गई ट्रेनों के आधार पर सार्वजनिक क्षेत्र में गलत सूचना देने से बचने के लिए मानवीय हस्तक्षेप आवश्यक था। सीएसएमटी में, मौजूदा पीआईएस प्रणाली के टीएमएस के समेकन को कार्यान्वित नहीं किया गया था क्योंकि यह उदगम स्टेशन नहीं है और ईएआईएम और वीडीयू का यात्री के दृष्टिकोण से कोई संबंध नहीं है। इसके अलावा सीएसएमटी को उपनगरीय यातायात के लिए टीएमएस शुरू करने से पूर्व आधुनिक ट्रेन सूचना प्रणाली के साथ पहले ही उपलब्ध कराया गया था और यह संतोषजनक रूप से कार्यशील है और इसलिए पीआईएस के साथ इसके टीएमएस एकीकृत करने की कोई आवश्यकता महसूस नहीं की गई थी। सीएएस का उद्देश्य केंद्रीय स्थान से सभी स्टेशनों को एक समय पर सामूहिक रूप से सामाजिक/सुरक्षा संबंधी संदेशों के साथ-साथ आकस्मिक संदेश उपलब्ध कराने है।

मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं है। एफआरएस और जीसीसी के अनुसार इन विशेषताओं को कार्यक्षेत्र में शामिल किया गया था। टीएमएस के साथ सीएएस की इंटरफेसिंग को छोड़ने के कारण प्रस्तुत नहीं किए गए। टीएमएस चालू करने के पांच वर्षों के बाद भी मानवीय हस्तक्षेप जारी रहा। चूँकि उपनगरीय यातायात के लिए आधुनिक ट्रेन सूचना प्रणाली पहले ही उपलब्ध करा दी गई थी। मंत्रालय द्वारा पीआईएस के साथ एकीकृत टीएमएस के कार्य के सम्मिलन हेतु कारण नहीं बताए गए।

[78] निविदा अनुसूची की मद संख्या-34

2.3.6 वार्षिक अनुरक्षण का गैर-निष्पादन

ठेके के अंतर्गत मै. बोंबर्डियर द्वारा आपूर्त टीएमएस के हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर की वारंटी दो वर्ष अर्थात 5 दिसंम्बर 2015 तक थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि वारंटी अवधि समाप्त होने के बाद, वार्षिक अनुरक्षण ठेका (एएमसी) मरे प्रशासन द्वारा सौंपी गई थी। हार्डवेयर परिसंपत्तियां संकेतक विभाग द्वारा विभागीय रूप से अनुरक्षित की गई थी।

मध्य रेलवे ने कहा (जनवरी 2018) कि एएमसी में प्रवेश करने के प्रयास चल रहे थे। फर्म से केवल व्यावसायिक वस्तुओं को कवर करने के लिए मै. बोंबर्डियर से एएमसी निविदा पुन: आमंत्रित की जाएगी। अन्य मदों के लिए, आगे की कार्रवाई हेतु पुन: निविदा की प्रतिक्रिया के आधार पर निर्णय लिया जाएगा।

मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि मूल उपस्कर विनिर्माता (ओईएम) मै. बॉम्बर्डियर ट्रांसपोर्टेशन इंडिया लिमिटेड ने सितम्बर और नवम्बर 2017 में दो खुली निविदाओं में भाग नहीं लिया था। तथापि ओईएम से व्यावसायिक वस्तुओं और भंडार खुली निविदा से अन्य वस्तुओं की खरीद के माध्यम से विभागीय रूप से प्रणाली का रख-रखाव किया जा रहा है।

2.3.7 निष्कर्ष

मुंबई डिवीजन के सभी खंडों में टीएमएस कार्यान्वित नहीं किया गया था। इसने मरे की संपूर्ण मुंबई उपनगरीय व्यवस्था के लिए प्रणाली के पूर्ण लाभ की उपलब्धता को प्रतिबंधित कर दिया। खंड जहां पर टीएमएस को लागू किया गया था, वहां चल रही सभी ट्रेनों के आवागमन के विवरण भी एकत्र नहीं किये गये थे। ट्रेन रजिस्टर में ट्रेन आवागमन, को अभिलेखित करना टीएमएस में ट्रेन के ब्यौरें, नियंत्रक द्वारा प्रस्थान सूचना एकत्र करना और प्रकटन जैसे कार्य मैन्यूअल रूप से किये गये थे। कार्यान्वयन के बाद, सेंट्रल केबिनों के कार्यभार में वृद्धि हुई चूंकि उन्होंने ट्रेन आवागमन को मैन्यूअल रूप से अभिलेखित किया था। अवसंरचना इनपुट डाटा प्राप्त न होने और टीएमएस परिचालन में रेल कर्मियों के अपर्याप्त ज्ञान के कारण प्रणाली अप्रभावी रही। दिसम्बर 2013 से ₹ 24.23 करोड़ के व्यय के बावजूद भी परिकल्पित लक्ष्य प्राप्त नहीं हुए थे।

2.3.8 सिफारिशें

1. *टीएमएस को अभिप्रेत हिलाभ प्राप्त करने के लिए मरे की मुंबई डिवीजन में उप-नगरीय रेल नेटवर्क के सभी उप-नगरीय खंडों पर कार्यान्वित किया जाना आवश्यक है।*
2. *उप-नगरीय ट्रेनों की गतिविधि के विषय में वास्तविक समय आधार पर पूर्ण सूचना प्लेटफार्म पर ट्रेन की प्रतीक्षा कर रहे यात्रियों को उपलब्ध कराई जानी चाहिए।*
3. *चल रही सभी ट्रेनों के आवागमन के ब्यौरे सही एमआईएस रिपोर्टें तैयार करने के लिए प्राप्त करने चाहिए।*
4. *मैन्यूअल हस्तक्षेप तथा समयबद्धता आंकडों की संभावित छेड़छाड से बचने के लिए टीएमएस द्वारा समयबद्धता की गणना की जानी चाहिए।*
5. *वार्षिक अनुरक्षण ठेका उचित कार्यप्रणाली परिस्थिति में टीएमएस अनुरक्षण के लिए समय पर आरंभ किया जाना चाहिए।*

2.4 दक्षिण रेलवे (दरे): घरेलू कंटेनर टर्मिनल के कंटेनर रेल टर्मिनल में अविवेकपूर्ण परिवर्तन के कारण राजस्व की हानि

दरे प्रशासन ने कॉनकोर घरेलू कंटेनर टर्मिनल (डीसीटी), सेलम बाजार को कंटेनर रेल टर्मिनल (सीआरटी) में परिवर्तित करने का निर्णय लिया गया। कंटेनर या कार्गो भंडारण की उपलब्धता के बिना जो सफलतापूर्वक सीआरटी के प्रचालन के लिए आवश्यक था, सुनिश्चित किया गया। डीसीटी कॉनकोर द्वारा विशेष रूप से प्रयुक्त किया गया था, जबकि सीआरटी सभी कंटेनर ट्रेन परिचालकों द्वारा प्रयुक्त करने के लिए थे। यद्यपि, दरे ने सेलम बाजार स्टेशन पर जहां रेलवे सीआरटी पहले ही मौजूद था वहां अन्य सीआरटी तैयार करने की मांग का निर्धारण नहीं किया गया था। सीआरटी के रूप में डीसीआर के संपरिवर्तन के बाद, 2016-17 और 2017-18 के दौरान कोई बाह्य लदान नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, दरे ने कॉनकोर से मालभाड़ा ढुलाई प्रभार एवं लाइसेंस शुल्क के रूप में राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

रेल मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम के रूप में कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर) को मार्च 1988 में सम्मिलित किया गया था। इस कॉर्पोरेशन का मुख्य उद्देश्य आधुनिक बहुविध परिवहन लॉजिस्टिक्स और आधारभूत अवसंरचना विकसित करना था। कॉनकोर देश की बढ़ती हुई घरेलू और

अंतर्राष्ट्रीय कंटेनरकृत कार्गो और कारोबार को सहायता प्रदान करता है। जहां भी रेलवे भूमि कंटेनर टर्मिनल के परिचालन के लिए उनको पट्टे पर दी गई है, वहां यह रेलवे को लाइसेंस शुल्क का भुगतान[79] करता है। लाइसेंस शुल्क कंटेनर (टीईयू-बीस फुट के बराबर वाली इकाई) की संख्या के आधारित है।

दरे ने एक डीसीटी की स्थापना के लिए 2001 में कॉनकोर को सेलम बाजार में 7.311 एकड़ रेल भूमि सौंपी। डीसीटी जुलाई 2001 के दौरान परिचालित हो गया था। भूमि लाइसेंस करार पांच वर्षों की अवधि हेतु जुलाई 2004 में लागू किया गया था और बाद में जुलाई 2014 तक आगे बढ़ाया गया था। कॉनकोर द्वारा प्रबंधित किये गये टीइयू के आधार पर रेलवे बोर्ड ओदशों[80] के अनुसार पट्टा प्रभार देय थे। इस टर्मिनल पर, शालीमार और तुगलकाबाद से आने वाला यातायात सफेद सीमेंट था और बाहर जाने वाला स्टार्च लैंड, ओलीवाइन रेत, हल्दी, मैग्नीशियम पाउडर आदि था। बाहर जाने वाले यातायात कॉनकोर, तोंडीयारपेट हब (आईसीडीटी) मार्ग के माध्यम से जाते थे।

भूमि लाइसेंस करार के समाप्त होने पर, कॉनकोर ने जुलाई 2014 से आगे दस वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस नवीकरण के लिए दरे प्रशासन से संपर्क किया था। दरे प्रशासन लाइसेंस की अवधि को बढ़ाने के लिए सहमत नहीं हुआ तथा अप्रैल 2015 तक कॉनकोर को भूमि खाली करने के लिए कहा गया। दरे ने इस आधार पर निर्णय लिया कि यातायात में कमी आई थी और कॉनकोर मामूली लाइसेंस शुल्क का भुगतान करके मुख्य भूमि पर कब्जा किया हुआ था। उन्होंने यह भी पाया कि वे सुविधा को सीआरटी में परिवर्तित कर सकते थे और सभी कंटेनर ट्रेन चालकों द्वारा प्रयोग करने के लिए परिचालित किये जा सकते थे।

लेखापरीक्षा ने पाया कि मई 2015 में सेलम बाजार में सीआरटी के रूप में डीसीटी को अधिसूचित[81] करने के बाद, बाहर जाने वाला यातायात शून्य हो गया। मई 2015 से पहले सेलम बाजार डीसीटी में प्रति माह 135 कंटेनर इकाई तक का औसत कॉनकॉर द्वारा संभाला गया था। इसके अतिरिक्त, आने वाला यातायात सीआरटी से डीसीटी परिवर्तन के बाद आंशिक रूप से भी कम हो गया था, जैसा कि नीचे तालिका में देखा जा सकता है:

---

[79] रेलवे बोर्ड पत्र सं.2001/एलएमएल/13/55/सस्क. दिनांक 24.1.2008, समय-समय पर संशोधित

[80] रेलवे बोर्ड पत्र सं.2001/एलएमएम/13/55 दिनांक 24.09.2003

[81] 2015 की अग्रिम दर अधिसूचना 5

तालिका 2.2 - 2012-13 से टर्मिनल पर प्रबंधित किया गया यातायात					
जब टर्मिनल इन रूप में कार्य कर रहा था	वर्ष	आवक		जावक	
		रेक	लोड की गई इकाई की संख्या	रेक	लोड की गई इकाई की संख्या
डीसीटी (कॉनकोर द्वारा प्रबंधित किया गया)	2012-13	45	3212	45	1962
	2013-14	38	3036	38	1544
	2014-15	35	2770	35	1450
	2015-16 (मई 2015 तक)	6	412	6	186
सीआर (दरे प्रशासन द्वारा प्रबंधित किया गया)	2015-16 (जून से मार्च 2016 तक)	20	1510	20	74
	2016-17	31	2528	31	0
	2017-18	31	2484	31	0

यह भी देखा जा सकता है कि 2015-16 के दौरान केवल 74 कंटेनर ही लोड कराये गये। 2016-17 और 2017-18 में, कोई लोड किया गया जावक यातायात टर्मिनल से बुक नहीं किया गया था। इस प्रकार, दरे ने सीआरटी के रूप में डीसीटी के संपरिवर्तन के बाद मालभाड़ा ढुलाई प्रभार के संबंध में अतिरिक्त राजस्व अर्जित करने का अवसर गंवा दिया।

लेखापरीक्षा ने पाया गया कि बाद में कॉनकोर ने सेलम बाजार में डीसीटी की पुन: प्राप्ति के लिए दरे प्रशासन से अनुरोध[82] किया। उन्होंने औसतन आवक की 240 कंटेनर इकाई तथा जावक यातायात की 120 कंटेनर इकाई प्रति मास तक प्रबंधित करने का आश्वासन दिया। यद्यपि, दरे प्रशासन द्वारा प्रस्ताव पर विचार नहीं किया गया था। सेलम डिवीजन के डिवीजनल रेलवे प्रंबधक ने भी डीसीटी से सीआरडी पर वापस जाने का सुझाव दिया (जून 2016)। यद्यपि, जोनल मुख्यालय इससे सहमत नहीं हुआ।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि सेलम बाजार डीसीटी से सीआरटी में संपरिवर्तन (मई 2015) करते समय, 2013-14 और 2014-15 के दौरान मौजूदा सीआरटी[83] द्वारा वहन किया गया यातायात शून्य था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

[82] जून और अगस्त 2016

[83] 24 में से केवल तीन सीआरटी (मेलपक्कम, मिलाविटन और पानंबूर) ने यातायात किया गया था

- रेलवे के सेलम बाजार माल गोदाम में सीआरटी भी कॉनकोर के डीसीटी के समीप स्थित था। दरे प्रशासन द्वारा इसे सीआरटी में संपरिवर्तित किया गया था। यह माल गोदाम सेलम बाजार रेलवे स्टेशन से अन्य दिशा में स्थित था। इसने 2010-11 से 2014-15 के दौरान कोई यातायात वहन नहीं किया। इस तथ्य को सीआरटी से डीसीटी को अधिसूचित करते समय ध्यान में नहीं रखा गया था।
- नई अधिसूचित सीआरटी (कॉनकोर के आईसीडी या डीसीटी के संबंध में) में कोई कंटेनर या कार्गो के भंडारण की सुविधा नहीं है। इस स्थान पर खाली कंटेनर की उपलब्धता उपभोक्ताओं के लिए बड़ी समस्या थी।
- दरे प्रशासन ने सेलम बाजार डीसीटी से हब और स्पोक प्रणाली[84] के तहत तोंडीयारपेट हब से शालीमार और तुगलकाबाद तक कंटेनरों के आवागमन से होने वाले उर्पाजन पर ध्यान नहीं दिया।
- कॉनकॉर ने तीन वर्षों की अवधि के बाद भी सेलम बाजार नई अधिसूचित सीआरटी में एकमात्र उपभोक्ता बना रहा। किसी अन्य निजी कंटेनर आपरेटर को यातायात प्रदान नहीं किया गया।
- 2016-17 और 2017-18 के दौरान इस नई सीआरटी से कोई लदान नहीं हुआ था। संभावना यह है कि यातायात सड़क माध्यम से चल रहा था।

अपने उत्तर में रेलवे बोर्ड ने कहा (24 जनवरी 2019) कि सेलम बाजार डीसीटी को सीआरटी के रूप में अधिसूचित करने का निर्णय नई व्यवस्था के सिद्धांतों के अनुसार नहीं किया गया था। उन्होंने कहा कि अन्य सीटीओ ने सेलम बाजार डीसीटी से संचालन के लिए अभिरूचि प्रकट नहीं की। इसलिए, यह बिना मूल्य समान अवसर का सृजन करना उनका कर्तव्य था ताकि सभी सीटीओ का परिचालन किया जा सकें। कॉनकॉर के निम्न निष्पादन को ध्यान में रखते हुए, दरे ने इसे सीआरटी के रूप में अधिसूचित करने का निर्णय लिया। यद्यपि, उन्होंने स्वीकार किया कि सेलम बाजार डीसीटी में कंटेनर/कार्गो के लिए स्टेकिंग सुविधा की कमी के कारण लोड किये गये कंटेनरों की बुकिंग प्रभावित हुई। उन्होंने यह भी कहा कि सीटीओ के लिए सेलम बाजार डीसीटी में अप्रयुक्त रेल

[84] हब और स्पोक सिस्टम के तहत, एक टर्मिनल को हब के रूप में माना जाता है और कॉनकॉर द्वारा सड़क और रेल शटल सेवाओं का उपयोग करके दीर्घावधि यातायात संग्रहण के माध्यम से लघुअवधि सेवाओं को सक्षम बनाता है। उक्त सुविधा रेलवे द्वारा सीआरटी का प्रचालन करने के लिए उपलब्ध नहीं है।

भूमि के आवंटन की अनुमति का अनुरोध संबंधी दरे का प्रस्ताव विचाराधीन था। इससे सीटीओ को अतिरिक्त लागत के बिना जावक लदान सुविधा प्राप्त होगी।

अत: दक्षिण रेलवे द्वारा सेलम मार्केट में कॉनकॉर डीसीटी को आरसीटी में, कंटेनर या कार्गो भंडारण की उपलब्धता को सुनिश्चित किए बिना, जो सीआरटी के सफल संचालन के लिए महत्वपूर्ण था, में परिवर्तित करने का निर्णय अविवेकपूर्ण था ।

दक्षिण रेलवे ने कॉनकोर से ढुलाई प्रभार और लाइसेंस शुल्क से राजस्व अर्जित करने का अवसर भी खो दिया, जो कि सीआरटी में संपरिवर्तन से पहले उनके पास प्रोद्भूत हो रहा था ।

2.5 बारह जोनल रेलवे[85]: लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों से शास्ति ब्याज की गैर-वसूली

जोनल रेलवे ने स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों के साथ करार किया। हालांकि, वे लाइसेंस शुल्क के भुगतान में देरी के लिए समझौते में उपयुक्त शास्ति खंड को शामिल करने में विफल रहे। फलस्वरूप, बारह जोनल रेलवे ने 2012-13 से 2017-18 तक की अवधि के लिए ₹ 7.81 करोड़ के दंडस्वरूप ब्याज की वसूली नहीं कर सकें। तीन जोनल रेलवे ने रेलवे स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए ₹ 94 लाख के लाइसेंस शुल्क की वसूली नहीं की।

रेलवे बोर्ड ने विभिन्न श्रेणियों के स्टेशनों में राष्ट्रीयकृत बैंकों द्वारा स्वचालित टेलर मशीन (एटीएम) की स्थापना की अनुमति देने के लिए जोनल रेलवे को निर्देश[86] दिए। रेलवे एटीएम की स्थापना के लिए प्रदान की गई भूमि के लिए बैंक से लाइसेंस शुल्क लेता है। लाइसेंसधारी (बैंकों) 10 दिनों तक रेलवे को बकाया के देरी से भुगतान के लिए ₹ 5,000 प्रति चूक तक क्षतिपूर्ति भुगतान के लिए उत्तरदायी है।, इसके अलावा, निर्देशों[87] में स्पष्ट रूप से लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान के मामले में 18 प्रतिशत प्रति वर्ष की समान दर से दंडस्वरूप ब्याज लगाया गया है।

---

[85] दपरे, दमरे., पूतरे, परे, उपूरे, दरे, उमरे, दपूरे, मरे, उरे, पूमरे और उसीरे

[86] जनवरी 2001 के वाणिज्यिक परिपत्र 3 के पैरा 29

[87] 2012 के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 39

लेखापरीक्षा ने 12 जोनल रेलवे में 36 मंडलों के रिकॉर्डों को समीक्षा की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि रेलवे ने लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान करने के लिए दंडस्वरूप ब्याज[88] के उद्ग्रहण के लिए बैंकों के साथ करार में उपयुक्त शास्ति खंड शामिल नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप 2012-13 से 2017-18 (अगस्त 2018 तक) की अवधि के लिए ₹ 7.81 करोड़[89] के दंडस्वरूप ब्याज की वसूली नहीं हुई। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि तीन जोनल रेलवे[90] ने विभिन्न श्रेणियों के रेलवे स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए ₹94 लाख की लाइसेंस शुल्क की भी वसूली नहीं की।

इसके प्रत्युत्तर में, दक्षिण पश्चिम रेलवे ने कहा कि लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान के लिए 18 प्रतिशत दंडस्वरूप ब्याज के उद्ग्रहण और प्रेषण के लिए करार में कोई प्रावधान नहीं था। उन्होंने कहा कि देर से भुगतान के लिए ब्याज प्रेषण को संबंधित बैंक प्रबंधकों को एक पत्र भेजा जाएगा। हालांकि, अन्य जोनल रेलवे से जवाब प्रतीक्षित था।

लेखापरीक्षा का विचार है कि करार में इस तरह के प्रावधान के अभाव में बैंक कानूनी रूप से पूर्वव्यापी प्रभाव के साथ दंडस्वरूप ब्याज का भुगतान करने के लिए बाध्य नहीं होंगे। इसलिए बैंकों द्वारा ₹ 7.81 करोड़ के दंडस्वरूप ब्याज के प्रेषण की संभावना कम है।

इसके अलावा, एटीएम के संचालन के लिए करार पांच वर्षों की अवधि के लिए बना रहेगा और पारस्परिक रूप से सहमत शर्तों पर आगे की अवधि के लिए विस्तार योग्य होगा। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एटीएम के संचालन के लिए वैधता अवधि के विस्तार के लिए जोनल रेलवे के द्वारा बैंकों के साथ करार के कार्यान्वयन में अत्याधिक देरी हुई थी। रेलवे ने करार का विस्तार करते समय शास्ति खंड को भी नहीं जोड़ा।

इस प्रकार, जोनल रेलवे का वाणिज्यिक विभाग स्टेशनों पर एटीएम की स्थापना के लिए करार में उपयुक्त शास्ति खंड को जोडने में विफल रहा। परिणामस्वरूप,

---

[88] 18 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से

[89] दपरे – ₹ 59.11 लाख, दमरे – ₹ 5.09 लाख, पूतरे– ₹ 14.60 लाख, परे – ₹ 17.58 लाख, उपूरे ₹ 53.44 लाख और ₹ 21.80 लाख (लाइसेंस शुल्क), द.रे. – ₹ 61.12 लाख, उमरे – ₹ 68.34 लाख और ₹ 7.16 लाख (लाइसेंस शुल्क), दपूरे – ₹ 11.73 लाख और ₹ 64.61 लाख (लाइसेंस शुल्क), मरे – ₹ 83.36 लाख, उरे – ₹ 342.14 लाख, पूमरे – ₹ 12.35 लाख और उसीरे – ₹ 52.21 लाख.

[90] उपूरे, उमरे और दपूरे

बैंको द्वारा देरी से भुगतान के लिए ₹ 7.81 करोड़ की शास्ति को वसूल नहीं किया जा सकता।

लाइसेंस शुल्क के देरी से भुगतान के लिए करार में शास्ति खंड को शामिल करने में विफलता के लिए जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड को 4 जनवरी 2019 मामले को संदर्भित किया गया, उनका जवाब प्राप्त नहीं हुआ (30 सितम्बर 2019)।

2.6 पश्चिम मध्य रेलवे (प.म.रे): श्रेणी एलआर1 की सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर) से कम माल भाडा प्रभारित करने के कारण राजस्व की हानि

रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार, मिश्रित वस्तुओं के मामले में, वस्तुओं की उच्च श्रेणी के लिए लागू दर पर माल भाडा वसूल किया जाना चाहिए। इसके अलावा, सभी आवश्यक योग्य रियायतें देने के बाद रेक का 'न्यूनतम प्रभार्य माल भाडा श्रेणी एलआर1 के सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर) से कम नहीं होना चाहिए। लेखापरीक्षा में पाया गया कि प.म.रे के गुड्स शेड्स/ कोटा में, मिश्रित वस्तुओं के मामले में माल भाडा श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर की तुलना में कम दर पर लगाया जा रहा है। इसके कारण जुलाई 2015 से जून 2018 के दौरान ₹ 8.49 करोड़ के माल भाडा प्रभार की कम वसूली हुई।

जून 2014 में, रेलवे बोर्ड ने माल भाडा अग्रेषकों के लिए प्रोत्साहन योजना (आईएसएफएफ) सहित विभिन्न माल भाडा प्रोत्साहन योजनाओं के संचालन के लिए निर्देश[91] जारी किए। इस योजना का उद्देश्य कार्गो एकत्रीकरण और रेलवे वस्तु बास्केट के विस्तार की सुविधा प्रदान करना था। योजना को कुछ आशोधन के साथ जून 2015[92] में संशोधित किया गया था। प्रावधानों[93] के अनुसार, श्रेणी एलआर 1 (सभी रियायतों पर विचार करने के बाद) की सामान्य टैरिफ दर (एनटीआर)[94] न्यूनतम प्रभार्य माल भाडा दर से कम नहीं होना चाहिए। इस योजना के तहत, माल भाडा की वसूली के लिए निर्धारित शर्तें निम्नानुसार हैं।

---

[91] मुख्य दर परिपत्र सं. टीसीआर/1078/2014/02 दिनांक 13 जून 2014 मुख्य दर (मुख्य दर परिपत्र एफआईएस/2014/0)

[92] पत्र सं. टीसीआर/1078/2014/02 दिनांक 16 जून 2015 (मुख्य दर परिपत्र 2015)

[93] मुख्य दर परिपत्र 2015 की पैरा 2.3 (फ्लोर दरे)

[94] एनटीआर वस्तु टैरिफ में प्रकाशित आधार दर के साथ-साथ व्यस्त सत्र प्रभार, संकुलन प्रभार और विभिन्न परिवहन उत्पादों पर लागू अनुपूरक प्रभार जैसे मांग प्रबंधन प्रभारों सहित किसी वस्तु के लिए परिवहन के लिए कुल प्रभारों को निर्दिष्ट करता है।

तालिका 2.3- माल भाडे की वसूली के लिए शर्तें			
विवरण		वैगनों की संख्या	माल भाडे की दर
क	एक वस्तु के साथ अलग अलग वैगनों को लोड किया गया	जितने भी वैगन हो	लोड की गई वस्तु के लिए प्रत्येक वैगन की ट्रेन लोड दर
ख	दों वस्तुओं के साथ अलग-अलग वैगनों को लोड किया गया	जितने भी वैगन हो	लोड की गई दो वस्तुओं के उच्च वर्ग के लिए प्रत्येक वैगन हेतु ट्रेन लोड दर
ग	दो से अधिक वस्तुओं के साथ अलग-अलग वैगनों को लोड किया गया	10 वैगनों से अधिक नहीं	120 की मिश्रित श्रेणी दर

लेखापरीक्षा ने वस्तुओं के, शेड़ कोटा के रिकॉर्ड की समीक्षा की। जुलाई 2015 और जून 2018[95] के दौरान, आईएसएफएफ के तहत चांगसारी गुड्स शेड और बिहता गुड्स शेड में विभिन्न वस्तुओं[96] के लिए 120 रेकों को बुक किया गया था। लेखापरीक्षा में पाया गया कि कोटा गुड्स शेड में लोड किए गए 120 रेकों में से 104, का श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर से कम दर पर माल भाडा का शुल्क लिया गया था। यह जून 2015 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुरूप नहीं था, क्योंकि रेकों को मिश्रित वस्तुओं से भरा गया था। लेखापरीक्षा ने डब्ल्यूसीआर में वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक/कोटा द्वारा एनटीआर से कम माल भाडे की गलत वसूली के कारण ₹ 8.49 करोड़ के माल भाडे के कम संग्रहण का आंकलन किया।

मामले को सितम्बर 2018 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया; उन्होने बताया (05 सितम्बर 2019) कि:

(i) रेलवे ने भाड़ा रेलवे बोर्ड के नवम्बर 2014 के दिशानिर्देशों के अनुसार प्रभारित किया है। इस दिशा निर्देश के अनुसार श्रेणी अनुसार एलआर 1 का भाड़ा श्रेणी एलआर 2, एलआर 3 और एलआर 4 के अंतर्गत वस्तुओं के लिए प्रभारित नहीं होगा सिवाय उन मामलों के जहां वैगन में एक वस्तु से अधिक लोड़ की गई हो।

(ii) श्रेणी एलआर 1 से नीचे कोई वस्तु किसी स्कीम के अंतर्गत उच्चतर श्रेणी पर प्रभारित नहीं की जानी चाहिए जब तक कि वैगन एक/ एकल वस्तु से अधिक लोड़ हो।

---

[95] 19 जून 2018 तक

[96] लिग्नाइट पाउडर, मक्का, कार्बोक्सी मिथाइल सेलूलोज़, सिरेमिक टाइल्स, कोटा स्टोन, पुट्टी, पीवीसी पाउडर, चीनी कैंडी, सोडियम सल्फेट, डी.ओ.सी,स्नैक्स, ग्राम भूसी, ग्रोसरी

(iii) संबंधित पक्षकार को वर्तमान आईएसएफएफ स्कीम के साथ-साथ अप्रैल 2015 से अप्रैल 2016 की अवधि के लिए आईएसआईटी (इंक्रीमेंन्टल ट्रैफिक के लिए इंसेटिव स्कीम) करार के अंतर्गत छूट की स्वीकृति दी गई। रेलवे बोर्ड ने पमरे को अधिसूचना भी जारी (अगस्त 2019) करते हुए बताया कि जोनल रेलवे द्वारा उनके ग्राहकों के साथ मुख्य दर परिपत्र 2014 पर आधारित निष्पादित करार उनकी अवधि तक वैध बने रहेगें।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने सूचित किया कि मुख्य दर परिपत्र 2014 ने स्वत: अनुबंधित किया कि सभी छूट के पश्चात प्रभार्य भाड़ा श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर से कम नही होना चाहिए। यह दोनों स्कीमों अर्थात आईएसआईटी और आईएसएफएफ के लिए उल्लिखित था। वही अनुच्छेद संशोधित मुख्य दर परिपत्र/ 2015 में दोहराया गया, जिसमें आईएसएफएफ के सिवाय सभी वर्तमान छूट स्कीमों को बंद कर दिया गया था। इसके अतिरिक्त रेलवे ने स्वयं बताया कि आईएसआईटी स्कीम के अंतर्गत छूट के लिए करार मार्च 2016 तक वैध थे।

इस प्रकार, मुख्य दर परिपत्र 2014 और 2015 के अनुसार श्रेणी एलआर 1 के एनटीआर के नीचे भाड़े का प्रभारण सही नहीं था।

2.7 पूर्व मध्य रेल (पू.म.रे): उच्च आयतनी बीटीपीएन वैगनों में कास्टिक सोडा लाई की कम लदाई

बीटीपीएन वैगनों में बीटीसीएम से 1.82 गुना की आयतनी क्षमता है ईसीआर में बीटीपीएन वैगनों को लगभग एक टन प्रति वैगन कम भारित किया गया। ये बीटीपीएन वैगन की स्टैंसिल ले जाने की क्षमता के अनुसार वसूल किए गए थे जो कि पीओएल यातायात के लिए था। हालांकि, बीटीपीएन वैगनों में अधिक कास्टिक सोडा ले जाने की गुंजाइश है, गैर-पीओएल उत्पाद जिसमें उच्च आयतनी क्षमता है। बीटीपीएन वैगनों की वहन क्षमता को संशोधित करने की आवश्यकता हैं, जो कास्टिक सोडा लाई ले जाने और तदनुसार माल भाडे को प्रभारित करने के लिए उपयोग किया जाता है।

पू.म.रे में, मुरी में दो साइडिंगस[97] में ग्रेसिम इंडस्ट्रीज लिमिटेड साइडिंग[98] /गारवा रोड़ द्वारा कास्टिक सोडा लाइ के परिवहन की नियमित मांग है। कास्टिक सोडा

[97] आदित्य बिरला कंपनी लिमिटेड द्वारा स्वामित्व

[98] हिंडाल्कों इंडस्ट्रीज लिमिटेड और मैसर्स उत्कल एल्युमिना इंटरनेशनल लिमिटेड

लाई को ढोने के लिए, साइडिंग मालिक ने बीटीसीएस[99] वैगनों का प्रयोग किया है। इसके अतिरिक्त, साइडिंग मालिक भी कास्टिक सोडा लाई के परिवहन के लिए बीटीपीएन[100] वैगनों के लिए रेलवे को प्रेरित कर रहा है। बीटीपीएन वैगन केवल पेट्रोलियम उत्पादों को ले जाने के लिए होता है, जो अत्यधिक ज्वलनशील होता है और इसमें कास्टिक सोडा की तुलना में कम विशिष्ट गुरूत्व होता है। इसके अलावा, बीटीपीएन वैगनों में पीओएल उत्पादों को ले जाने के लिए वैगनों की क्षमता का पांच प्रतिशत से कम स्थान वायु के लिए छोडना[101] आवश्यक नहीं है।

जून 2014 से, साइडिंग मालिक के अनुरोध के अनुसार, रेलवे द्वारा गारवा रोड और मुरी के बीच कास्टिक सोडा लाई ले जाने के लिए 30 से 36 बीटीपीएन वैगनों की एक रेक प्रदान की गई थी। बीटीसीएन वैगन की 38.75 सीयूएम की आयतनी क्षमता है और कास्टिक सोडा लाई 55.28 टन तक लोड किया जा रहा था। दूसरी ओर, बीटीपीएन वैगन की 70.40 सीयूएम की आयतनी क्षमता है, जो बीटीसीएम वैगन की आयतनी क्षमता का 182 प्रतिशत था हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि बीटीपीएन वैगनों में केवल[102] 54.28 टन तक कास्टिक सोडा लोड किया गया था। ऐसा इसलिए था क्योंकि बीटीपीएन वैगन की 54.28 टन स्टेंसिलड ले जाने की क्षमता (सीसी) थी। इसलिए, बीटीपीएन वैगनों के लिए माल भाडा बीटीपीएन वैगन के स्टैंसिल सीसी (54.28 टी) पर वसूला जा रहा है। इसके अलावा, इन वैगनों में लदाई के वजन की जांच करने के लिए रेलवे द्वारा कोई निरीक्षण नहीं किया और भेजने वाले द्वारा घोषित भार को स्वीकृत कर लिया था।

इस प्रकार, बीटीपीएन वैगनों, जिसमें बीटीसीएम वैगनों से 1.82 गुणा अधिक की आपतनी क्षमता है जिसे प्रति वैगन एक टन कम लोड किया जा रहा था। हालांकि, बीटीपीएन वैगनों में अधिक कास्टिक सोडा ले जाने की गुंजाइश है, एक गैर-पीओएल उत्पाद उच्च आयतनिक क्षमता रखता है।

---

[99] बोगिस टैंक कास्टिक सोडा वैगन का अर्थ कास्टिक सोडा लाई ले जाने हेतु

[100] पेट्रोल, नाफ्था और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों की लोडिंग के लिए बोगी टैंक वैगन

[101] 16 अगस्त, 2000 से प्रभावी आईआरसीए रेड टैरिफ संख्या 20 के अनुसार पेट्रोलियम अत्यधिक ज्वलनशील होने के कारण टैंक वैगन की क्षमता के 5 प्रतिशत से कम एयर स्पेयर को ले जाने के लिए छोड़ दिया जाना अपेक्षित है।

[102] कास्टिक सोडा लाइ के लोड करने के लिए प्रेषक के घोषित वजन के अनुसार।

सितम्बर 2018 में मामले को रेलवे बोर्ड को संदर्भित करने पर, उन्हों बताया (फरवरी 2019) कि रोडवेज से लेकर रेलवे तक कास्टिक सोडा लाई यातायात से साथ ले जाने के लिए गरवा रोड-मुरी सेक्शन में बीटीपीएन वैगनों को शामिल किया गया है। उन्होंने आगे कहा कि जैसा कि कोई भी रेलवे कर्मचारी, साइडिंग में तैनात नहीं किया गया है, रेलवे कर्मचारियों द्वारा लोडिंग की निगरानी करना संभव नहीं है और पूरे भारतीय रेलवे में, बीटीपीएन वैगनों को लोड किया जाता है और केवल माल भाडा भेजने वाले के वजन पर ही शुल्क लिया जाता है।

हालांकि, रेलवे बोर्ड का जवाब बीटीसीएस के साथ-साथ बीटीपीएन की विशाल क्षमता के बारे में मूक है। बीटीपीएन वैगनों को स्टैंसिलड सीसी के अनुसार वसूल करने के लिए उन्होंने कोई कारण प्रस्तुत नहीं किया है, जो पीओएल यातायात को ले जाने के लिए था। लेखापरीक्षा का विचार है कि लोड किए जाने और चार्ज किए जाने की तुलना में अधिक कास्टिक सोडा ले जाने की गुंजाइश है।

यह सिफारिश की जाती है कि रेलवे बोर्ड इस मुद्दे की जांच करें और बीटीपीएन वैगनों के सीसी को संशोधित करें जो कास्टिक सोडा लाई ले जाने के लिए उपयोग किए जाते हैं। यह बीटीपीएन वैगनों का इष्टतम उपयोग और तदनुसार माल भाडा का शुल्क सुनिश्चित करेगा।

2.8 पूर्व मध्य रेल (पूमरे): शंटिंग, विलंब-शुल्क और अवरोधन प्रभार का गैर-उद्ग्रहण/संग्रहण

ईसीआर तीन कोयला साइडिंग पर ₹ 8.08 करोड़ के शंटिंग प्रभार के उद्ग्रहण में विफल हो गया। इन साइडिंगस से ₹ 21.51 करोड़ का विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभार अभी तक वसूल नहीं किया गया है।

नवम्बर 2004 में, रेलवे बोर्ड ने निर्णय किया कि वैगन जिसे लोडिंग प्वाइंट पर अनुमेय सीमा से अधिक लोड किया गया है, रेलवे रसीद (आरआर) जारी होने से पहले प्रेषकों द्वारा समायोजित किया जाएगा और विलंब शुल्क प्रभार तद्नुसार लगाए जाएंगे जब तक कि भार समायोजित नहीं किया जाता है।

रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश (मार्च 2007) दिया कि जहां लोड समायोजन/पृथकता का सहारा लिया जाना था, भार के पूरा होने के समय से अवरोधन प्रभारों के पूरा होने समय लोड समायोजन/पृथकता, विलंब शुल्क प्रभारों के अतिरिक्त वसूल किया जाएगा। रेलवे बोर्ड ने मूल बिंदू पर ओवर लोडिंग का पता लगाने के मामले

में प्रति ओवरलोडेड वैगन अवरोधन प्रभार के रूप में ₹ 5000 की शास्ति (सितम्बर 2011) तय की गई।

इसके अलावा, रेलवे बोर्ड के जुलाई 2014 के मुख्य दरों के परिपत्र के अनुसार, यदि एक रेलवे लोकोमोटिव को लोड समायोजन के लिए उपयोग किया जाता है, तो शंटिंग प्रभार विस्तारित दिशानिर्देशों के अनुसार आरोप्य भी किए जाएगें।

सेन्ट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (सीसीएल) और मोनेट डेनियल कोल वाशरी प्राइवेट लिमिटेड (एमडीसीडब्ल्यू) में पू.म.रे के धनबाद डिविजन के खलारी स्टेशन के तीन कोयला साइडिंग के संबंध में लेखापरीक्षा में निम्नलिखित को पाया गया :

- फरवरी 2014 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान 1281 रेकों का संभालने के लिए लोड समायोजन किया गया था। नवंम्बर 2016 में स्टेशन अधीक्षक, खलारी (पू.म.रे) से सीसीएल और एमडीसीडब्ल्यू द्वारा विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभारों के प्रति ₹ 14.56 करोड़ के बिल को वरीयता दी गई थी। यह राशि पू.म.रे द्वारा प्राप्त की जानी थी।
- अप्रैल 2016 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान 846 रेकों को संभालने के लिए लोड समायोजन किया गया था। हालांकि, सीसीएल और एमडीसीडब्ल्यू पर पू.म.रे द्वारा विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभारों के लिए ₹ 6.95 करोड़ का बिल प्रस्तुत नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने पर, स्टेशन अधीक्षक, खलारी (पू.म.रे) ने सितंबर 2018 में ₹ 6.95 करोड़ के बिल उठाया; और
- फरवरी 2014 से मार्च 2018 की अवधि के लिए रेकों का लोड समायोजन करने के लिए दो बहु विद्युत इंजन का उपयोग किया गया है। सीसीएल और एमडीसीडब्ल्यू पर पू.म.रे द्वारा शंटिंग प्रभारों के लिए ₹ 8.08 करोड़ के बिल को भी प्रस्तुत नहीं किया गया था।

इस प्रकार, मई 2018 में पू.म.रे की ₹ 21.51 करोड़ की राशि के विलंब शुल्क और अवरोधन प्रभार को अभी वसूल नहीं किया गया। इसके अलावा, फरवरी 2014 से मार्च 2018 की अवधि के लिए शंटिंग प्रभारों के लिए ₹ 8.08 करोड़ के बिल को पू.म.रे द्वारा अभी तक प्रस्तुत नहीं किया जा सका है।

विलंब शुल्क/अवरोधन और शंटिंग प्रभारों के बिलो के विलंबित/गैर-रैसिंग के लिए जिम्मेदार अधिकारियों पर जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। रेलवे को इस खाते पर बकाया की वसूली का प्रक्रिया में तेजी लाने की आवश्यकता है।

इस मामले को 18 सितंबर 2018 को रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया था. उनका प्रतिउत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019) ।

2.9 उत्तर रेलवे (उरे) कॉनकोर के स्वामित्व वाले फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभारों और स्थायी प्रभारों की गैर-प्राप्ति के कारण राजस्व की हानि

उरे ने कंटेनर संचालकों के फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभारों और स्थायी प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के अनुदेशों का अनुसरण नहीं किया। परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 5.72 करोड़ के राजस्व की हानि उठानी पड़ी।

रेलवे बार्ड द्वारा निजी स्वामित्व वाले वैगनों में कंटेनरों की आवाजाही के लिए कॉनकोर (कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया) सहित सभी संचालकों से निर्धारित दरों पर ढुलाई प्रभारों की वसूली के निर्देश[103] (जुलाई 2008) जारी किए गए। खाली फ्लैट वैगनों[104] के लिए ढुलाई प्रभार भी तय है और समय-समय[105] पर रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधित किए जाते है। इसके अलावा, जब कोई पार्टी अनुमत अवधि से परे अपनी साइडिंग में निजी स्वामित्व वाले स्टॉक को प्राप्त करने में असमर्थ होता है या इस तरह के स्टॉक को अपनी साइडिंग में स्वीकार करने से इंकार करता है, तो स्थायी प्रभार उद्ग्रहित किया जाता है। यह चार घंटे[106] से अधिक रेलवे परिसर में निजी स्वामित्व वाले स्टॉकों के अवरोधन के लिए उदग्रहित किया जाता है। स्थायी प्रभार की वसूली के लिए दरे समय समय[107] पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की जाती है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि कॉनकोर के स्वामित्व वाले 4,050 फ्लैट वैगन अक्टूबर 2008 और सितम्बर 2014 के बीच खानआलमपुरा गुड्स यार्ड/

---

[103]रेलवे बोर्ड के पत्र सं. 2008/टीटी-III/73/8 दिनांक 01.07.2008

[104] फ्लैट वैगन ऐसे वैगन हैं जिन पर कंटेनर ले जाया जाता है। एक बार कंटेनर उतार दिए जाते हैं, फ्लैट वैगनों को खाली लौटा दिया जाता है।

[105]मालभाड़ा दर परिपत्र संख्या. 37 को 2009 से प्रभावी 01.07.2009, 2010 के 32 से प्रभावी 01.01.2011, 2012 के 34 से प्रभावी 01.12.2012 और 2013 के 03 से प्रभावी 01.04.2013

[106] स्टेब्लिंग प्रभार केवल तभी लगाया जाएगा जहां रोलिंग स्टॉक को चार घंटे से अधिक की अवधि के लिए स्थिर किया जाता है। [रेलवे प्रशासन और रियायतदाता (2006) और रेलवे प्रशासन और विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर (2012) के बीच रियायत करार के 7.12.1 के बीच रियायत करार का पैरा 7.6.1 देखें]

[107]01.12.2006 से प्रभावी 2006 के माल भाड़ा दर परिपत्र संख्या 97 2006 के मालभाड़ा दर परिपत्र संख्या 97 के लिए शुद्धिपत्र 01.02.2008 और रेलवे बोर्ड के पत्र सं. टीसी-I/2005/201/2/पीटी. दिनांक 22.03.2013 और 01.04.2013 से प्रभावी

सहारनपुर/ उत्तरी रेलवे में प्राप्त किए गए थे। ये फ्लैट वैगन तीन जोनल रेलवे[108] के 91 स्टेशनों से बिना रेलवे की रसीदों (आरआर) को जारी किए ढोए गए थे। अग्रेषित[109] (मूल) स्टेशनों द्वारा खाली ढुलाई प्रभार भी एकत्रित नहीं किए गए थे। आरआर तैयार किए बिना फ्लैट वैगनों के प्रेषण के कारणों को रिकॉर्ड नहीं किया गया था। जब 'अग्रेषण स्टेशनों' ने खाली ढुलाई प्रभार वसूल नहीं किए है, तो प्राप्त करने वाले (गंतव्य) स्टेशन (अर्थात खानआलमपुरा गुड्स यार्ड) को इन फ्लैट वैगनों के लिए खाली ढुलाई प्रभार वसूल करने चाहिए। हालांकि, खानआलमपुरा गुड्स यार्ड के अधिकारियों ने अक्टूबर 2008 और सितम्बर 2014 के दौरान फ्लैट वैगनों की ढुलाई के लिए कॉनकोर से खाली ढुलाई प्रभार की वसूली को डेबिट नहीं किया।

अग्रेषण और गतंव्य दोनों स्टेशनों द्वारा खाली ढुलाई प्रभार की वसूली नहीं करने के परिणामस्वरूप ₹ 3.27 करोड़ के राजस्व की हानि हुई। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि अक्टूबर 2008 से पहले और सितम्बर 2014 के बाद की अवधि के दौरान कॉनकोर से खाली ढुलाई प्रभारों का उद्ग्रहण और वसूली की गई थी।

इसके अलावा, यह भी पाया गया कि कॉनकोर के स्वामित्व वाले 2810 फ्लैट वैगन[110] खानआलमपुरा गुड्स यार्ड/सहारनपुर/उत्तरी रेलवे के रेलवे परिसर में स्थित थे। ये जनवरी 2008 से अप्रैल 2011 और जुलाई 2013 से जनवरी 2014 के दौरान चार घंटे के मुफ्त समय से अधिक एक से 307 दिनों के लिए स्थित थे। हालांकि, कॉनकोर के प्रति वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक/अम्बाला छावनी द्वारा फ्लैट वैगनों (मुक्त समय से अधिक) के लिए स्थायी प्रभार के बिल्स प्रस्तुत नहीं किए गए थे। उरे को ₹ 2.45 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ क्योंकि ये बिल प्रस्तुत नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि जनवरी 2014 के बाद स्थायी प्रभारों को कॉनकोर से वसूल किया जा रहा था।

प्रतिउत्तर में, यातायात लेखा/उत्तरी रेलवे ने बताया (जून 2014 और मई 2017) कि मूल (बुकिंग) स्टेशन, जहां रेकों को बिना आरआर के स्थान परिवर्तन की अनुमति दी गई थी, खाली ढुलाई प्रभारों के उदग्रहण के लिए जिम्मेदार थे। स्थायी प्रभारों के संबंध में, वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक/अम्बाला छावनी ने बताया (नवम्बर 2016) कि स्थायी प्रभारों की वसूली के लिए सहारनपुर गुडस

[108] उत्तर रेलवे-87 स्टेशन, उत्तर मध्य रेलवे-03 स्टेशन और पश्चिम रेलवे-एक स्टेशन

[109] वाणिज्यिक विभाग (खंड द्वितीय) के लिए भारतीय रेलवे मैनुअल के पैरा 1811

[110] उत्तर रेलवे के 84 स्टेशनों और उत्तर मध्य रेलवे के तीन स्टेशनों से प्राप्त किया

शेड से कोई स्पष्ट निर्देश नहीं दिए गए थे। हालांकि, उन्होंने स्वीकार किया कि जनवरी 2010 से अप्रैल 2011 तक की अवधि से संबंधित कुछ मामलों में ₹ 0.81 करोड़ के स्थायी प्रभारों की उगाही नहीं की गई थी।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि खाली ढुलाई प्रभारों से वसूली के लिए रेलवे बोर्ड के स्पष्ट निर्देश थे। जब मूल (बुकिंग) स्टेशन खाली ढुलाई प्रभारों के उद्ग्रहण में विफल रहें। तक कम वसूली को वसूल करने के लिए गंतव्य स्टेशनों की जिम्मेदारी थी, इस प्रकार, यातायात प्राधिकारियों द्वारा रेलवे बोर्ड के निर्देशों का अनुपालन नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप खाली ढुलाई प्रभारों और कॉनकोर से स्थायी प्रभारों के लिए ₹ 5.72 करोड़ के राजस्व का नुकसान हुआ।

मामले को 12 सितंबर 2018 को रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया था; उनका प्रतिउत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

2.10 उत्तर पूर्वी रेल (उपूरे) : साइडिंग मालिकों से स्टॉफ लागत की प्राप्ति न होना

उ.पू.रे प्रशासन रेलवे बोर्ड के निर्देशो और संविदात्मक प्रावधानों के उल्लंघन में सात साइडिंग मालिकों के खिलाफ बिलों को प्रस्तुत करने में विफल रहा था। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2014 से जून 2018 तक की अवधि के लिए साइडिंग मालिकों से स्टॉफ लागत के लिए ₹ 6.91 करोड़ की प्राप्ति नहीं हुई।

प्रावधानों के अनुसार[111], साइडिंग मालिकों से रेलवे को स्टाफ लागत की वसूली अपेक्षित है। इसके अलावा, जनवरी 2012 में, साइडिंग नियमों के उदारीकरण में प्रावधान किया गया कि "इंजन ऑन लोड" के अलावा सभी निजी साइडिंग में, प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक स्टॉफ की लागत को छोडकर, रेलवे अन्य सभी रेलवे स्टाफ[112] की लागत वहन करेगा।

अगस्त 2016 में, रेलवे बोर्ड ने दोहराया[113] कि पार्टी (साइडिंग मालिक) प्रति शिफ्ट एक वाणिज्यिक स्टाफ की लागत वहन करेगा या जैसा कि रेलवे ने निर्णय किया, जो कार्य भार पर निर्भर करेगा। रेलवे द्वारा साइडिंग की अधिसूचना के बाद, डिवीजनल अधिकारियों द्वारा पार्टी को 10 वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित वाणिज्यिक स्टाफ लागत जमा करने की सलाह दी जाएगी। इससे निजी साइडिंग के वाणिज्यिक कार्य में आसानी होगी।

---

[111] रेलवे बोर्ड परिपत्र संख्या.99 / टीसी (एफएम) / 26/1 दिनांक 20 सितंबर 2000

[112] रेलवे बोर्ड परिपत्र संख्या. 99 / टीसी (एफएम) / 26/1 पीटी II दिनांक 30 जनवरी 2012

[113] 2016 की रेलवे बोर्ड परिपत्र संख्या. 11 दिनांक 22 अगस्त 2016

साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की लागत की वसूली में कमियों के मुद्दे को पहले की लेखापरीक्षा रिपोर्ट[114] में उठाया गया था। रेलवे मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई की टिप्पणी में, बताया (जुलाई 2017) कि बिलों को नियमित रूप से प्रस्तुत किया गया और जोनल रेलवे को प्रावधानों के अनुसार सभी बकाया देयों की वसूली की सलाह दी गई थी। हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि बिलों को प्रस्तुत न करने/स्टाफ की लागत के लिए साइडिंग मालिकों से बकाया की वसूली न करने के संबंध में अनियमितताएं जारी है।

लेखापरीक्षा ने उ.पू.रे की सात साइडिंग के रिकॉर्डों की समीक्षा (मई 2017) की। लेखापरीक्षा में पाया गया कि डिवीजन में संबंधित वाणिज्यिक विभाग के नियमों के अनुसार वाणिज्यिक स्टाफ की लागत के लिए बिलों को प्रस्तुत नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप इन साइडिंग मालिकों से ₹ 6.91 करोड़ की स्टाफ लागत की गैर-वसूली का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.4 उ.पू.रे में सात साइडिंग के प्रति बकाया राशि का विवरण

क्र.सं.	साइडिंग का नाम	सेवारत स्टेशन/डिवीजन	अवधि	वसूली के लिए देय राशि (₹ करोड़ में)
1	सेन्चुरी पल्प एंड पेपर (सीपीपी) साइडिंग	लाल कुंआ	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	1.28
2	इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसी) साइडिंग	लाल कुंआ	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.93
3	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) साइडिंग	बैतालपुर	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	1.28
4	भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) साइडिंग,	गोंडा-कटचेहेरी	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.97
5	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीजी) साइडिंग	गोंडा-कटचेहेरी	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.97
6	भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) साइडिंग,	गोरखपुर कैंट	अप्रैल, 2014 से जून, 2018	0.97
7	बजाज हिंदुस्तान लिमिटेड	पलियाकलां	अप्रैल, 2014 से दिसंबर, 2016	0.51
			कुल	**6.91**

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि बीपीसीएल, बैतलपुर से 2007 से 2015 की अवधि के लिए स्टाफ लागत के प्रति ₹ 1.23 करोड़ की राशि बकाया थी।

[114] 2015 (रेलवे) खंड 1 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 24 के अध्याय 2 में

हालांकि, उ.पू.रे में वाणिज्यिक विभाग ने साइडिंग मालिक से कुल स्टाफ लागत के प्रति केवल ₹ 22.69 लाख की वसूली[115] की। आगे, स्टाफ लागत के लिए प्रस्तुत किया गया बिल आंशिक था। रेलवे ने स्टाफ लागत[116] के सभी घटकों को ध्यान में रखने के बजाय, केवल वेतन और भत्तों और वाणिज्यिक स्टाफ की दो शिफ्टों को ध्यान में रखा था।

इसके प्रतिउत्तर में, सि. डीसीएम, इज्जत नगर मंडल ने सूचित किया कि साइडिंग परिसरों के अन्दर कोई वाणिज्यिक स्टाफ तैनात नहीं था और इसलिए वसूली का सवाल ही नहीं उठता है।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि वाणिज्यिक विभाग ने नियमित रूप से साइडिंगस में विभिन्न वाणिज्यिक गतिविधियों को कार्यान्वित किया है। यह वाणिज्यिक गतिविधियां[117] संबंधित सेवारत स्टेशनों पर तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की सहायता से की जा रही है। जैसेकि, सि. डीसीएम को बिल प्रस्तुत करना चाहिए और साइडिंग मालिकों से प्रति शिफ्ट में कम से कम एक वाणिज्यिक स्टाफ लागत की राशि वसूल करनी चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा इसे इंगित किये जाने (अगस्त 2018) पर मंत्रालय ने बताया (जुलाई 2019) कि रेलवे द्वारा 2007-15 की अवधि के लिए स्टाफ लागत हेतु बिलों का प्रस्तुत किया गया और बीपीसीएल बैतलपुर, बगल वाली लाईन के मालिक से ₹ 1.38 करोड़ की राशि की वसूली की गई थी। रेलवे द्वारा वर्ष 2016-18 के लिए बिलों को प्रस्तुत भी किया गया है और पार्टी को उन्हें जमा कराने को कहा गया है। मंत्रालय ने आगे बताया कि नीति दिशा निर्देशों और करार के प्रावधानों को ध्यान में रखते हुए उपूरे द्वारा स्टाफ लागत की वसूली हेतु बिलों को प्रस्तुत करने के लिए संबंधित डिवीजनों को अनुदेश जारी किया गए हैं। हालांकि, वसूली ब्यौरें के सत्यापन से यह देखा गया कि वर्ष 2007-15 की अवधि के लिए बीपीसीएल, बैतलपुर साईडिंग से ₹ 1.38 करोड़ के प्रति ₹ 99.88 लाख की राशि वसूली की गई।

---

[115] सितंबर 2010 और जून 2013

[116] जैसे वेतन और भत्ता, छुट्टी वेतन, भविष्य निधि, ग्रेच्युटी आदि में योगदान ।

[117] रेलवे रसीद का संग्रहण, मालभाड़ा की जांच, दूरी, भार (वैगनों की संख्या और उनका वास्तविक भार), लागू प्रभारों की वसूली, माल की उतराई की व्यवस्था, लागू विलंब शुल्कों की वसूली आदि।

2.11 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) और उत्तर रेलवे (उरे) साइडिंग मालिकों पर साइडिंग प्रभारों का अनुद्ग्रहण

रेलवे बोर्ड के निदेशों/परिपत्रों के अनुसार, पूमरे और उरे में दो साइडिंग्स दूरी के आधार[118] पर माल भाड़े को वसूली के लिए अर्हक नहीं है। हालांकि, दो साइडिंग्स पर जोनल रेलवे द्वारा साइडिंग प्रभार की उगाही नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप जुलाई 2013 से मार्च 2018 तक की अवधि के लिए ₹ 19.74 करोड़ की हानि हुई।

रेलवे बोर्ड ने निम्नलिखित मानदंड निर्धारित (जून 2010) किए जिन पर साइडिंग्स को दूरी के आधार पर माल भाड़ा वसूलने के लिए अधिसूचित किया जाना था:

(i) यातायात ट्रेन लोड होना चाहिए,

(ii) यातायात को इंजन को खींचने या धकेलने के साथ प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से साइडिंग में जाना चाहिए,

(iii) इंजन के परिवर्तन को छोडकर इंजनों का कोई अवरोधन नहीं होना चाहिए, और

(iv) विशेष रूप से इस उद्देश्य के लिए किसी अलग शंटिंग स्टाफ की आवश्यकता नहीं है।

बोकारो थर्मल पॉवर साइडिंग (बीटीपीएस) पू.म.रे के धनबाद डिवीजन के जारंगडीह स्टेशन द्वारा संचालित दामोदर घाटी निगम (डीवीसी) की एक निजी साइडिंग है। लेखापरीक्षा में पाया गया कि

- बीटीपीएस साइडिंग में, रेकों को शंटिंग स्टाफ की सहायता से लगाया/हटाया गया है। बोकारों थर्मल स्टेशन की मस्टर रोल (उपस्थिति नामावली) के अनुसार चार शंट मैन रेकों को लगाने/हटाने के लिए रखे गए है।
- रेकों को दो रेलवे इंजनों की मदद से रखा जाता है और साइडिंग में रेक लगाने के बाद एक इंजन को वापस सेवारत स्टेशन (जारंगडीह) पर लौटा दिया जाता है। एक अन्य इंजन को अनलोडिंग के लिए हॉपर की जगह पर

[118] रेक द्वारा यात्रा की गई दूरी के अनुसार साइडिंग्स को भाड़ा दिया जाता है। साइडिंग मालिकों को दूरदर्शी दरों का लाभ तब मिलता है जब उसे दूरी के आधार पर भाड़ा वसूला जाता है अर्थात मूल बिंदु से साइडिंग में गंतव्य तक, न कि सेवारत स्टेशन।

रेक को लगाने के लिए साइडिंग में लोड के साथ रेंक को संलग्न किया गया है।

- उपरोक्त साइडिंग में अनलोडिंग हॉपर पर की जाती है, जहां एक बार में केवल 11 वैगनों को ही अनलोड किया जा सकता है। एक बार जब 11 वैगन खाली हो जाते हैं, तो अन्य 11 लोडेड वैगन हॉपर में धकेल दिए जाते है। एक बार अनलोडिंग पूरी होने के बाद, इसे साइडिंग यार्ड की अन्य लाइन में धकेल दिया जाता है। रेक का बाकी एक तिहाई हिस्सा हॉपर में लाया जाता है और अनलोड किया जाता हैं। इस हिस्से को भी उसी लाइन पर धकेला जाता है जहां पिछले खाली वैगन खडे होते है। तत्पश्चात, साइडिंग से पूरा खाली रेक निकाला जाता है।

उपरोक्त प्रक्रिया में, रेक की स्थापना से शुरू होकर, साइडिंग के अंदर शंटिंग का कार्य और रेक को बाहर निकालने के लिए एक शंटिंग स्टाफ की सेवा का विशेष रूप से उपयोग किया जा रहा है। इसलिए, बीटीपीएस साइडिंग को दूरी के आधार पर माल भाडा के प्रभार के लिए अर्हता प्राप्त नहीं है और साइडिंग प्रभार उद्ग्रहण योग्य है। हालांकि, माल भाडा प्रभार दूरी के आधार पर वसूल किया जा रहा था और वरि. डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक, धनबाद द्वारा साइडिंग प्रभार उद्ग्रहित नहीं किया जा रहा था। लेखापरीक्षा ने जुलाई 2013 से मार्च 2018 की अवधि के लिए साइडिंग प्रभार के उद्ग्रहण न होने के कारण ₹ 8.99 करोड़ के नुकसान का आंकलन किया गया है।

पूमरे प्रशासन ने अपने उत्तर में बताया (नवम्बर 2018) कि बोकारों थर्मल पावर स्टेशन पर शंटिंग स्टाफ, स्टेशन की आवश्यकता हेतु था। उसी समय उनको लोको अटैचमैंट/डीअटैचमेंट हेतु उपयोग में लागया गया, परन्तु उनको साइडिंग में विशेष रूप से केवल संटिंग प्रयोजन हेतु तैनात नहीं किया गया। उन्होनें आगे बताया साइडिंग प्राधिकरण के पास कोई इंजीनियर नहीं है और अनुरोध पर शंटिंग प्रभारों के भुगतान पर शंटिंग प्रयोजन हेतु रेलवे इंजीनियर का उपयोग किया। उसी रूप में, इस साइडिंग के लिए दूरी आधार माध्यम से माल भाड़ा शुल्य लागू नहीं था।

हालांकि, लेखापरीक्षा ने देखा कि साइडिंग के ले आउट के अनुसार रेक को शंटमैन की सहायता के बिना लगाया नहीं जा सकता। शंटिंग इंजिन का उपयोग साइडिंग लगाने जोडने हटाने, निकासी और वस्तुओं की अनलोडिंग के लिए भी हो

रहा था। उसी रूप में, जून 2010 के रेलवे बोर्ड के आदेशों में दूरी के आधार पर माल भाड़े का शुल्क लगाने की आवश्यकता है।

उ.रे. में अन्य मामले में, गेटवे रेल फ्रेट लिमिटेड (जीआरएफएल) साइडिंग के लिए कंटेनर यातायात फिरोजपुर डिवीजन के सनावाल स्टेशन (साइडिंग का सेवारत स्टेशन) पर प्राप्त होता है। लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेकों को साइडिंग में लगाने से पहले अनुमये समय के बाद सेवारत स्टेशन में रोका गया था। सेवारत स्टेशन से साइडिंग तक रेक की आवाजाही के लिए अलग से स्टाफ शंटिंग शामिल है। छोर के परिवर्तन के कारण अवरोधन के अलावा इंजन को रोक दिया गया था। जैसे कि, निर्धारित मानदंडों के अनुसार, साइडिंग दूरी के आधार पर माल भाडा प्रभार करने के योग्य नहीं है और साइडिंग प्रभार उद्ग्रहण करना चाहिए। हालांकि, जीआरएफएल साइडिंग से यातायात को नियमित रूप से दूरी के आधार पर बुक किया गया और वरि.डिवीजनल वाणिज्यिक प्रबंधक, फिरोजपुर (उ.रे) द्वारा कोई साइडिंग प्रभार वसूल नहीं किया गया हैं।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि साइडिंग प्रभार के उद्ग्रहण के मामले पर विचार करने के लिए उ.रे प्रशासन द्वारा एक समिति का गठन किया गया था (फरवरी 2013)। इस समिति ने साइडिंग/शंटिंग प्रभार के उद्ग्रहण के लिए आधार की सिफारिश (मार्च 2013) की। उन्होंने सुझाव दिया कि साइडिंग/शंटिंग प्रभार साइडिंग में उद्ग्रहित होंगे जहां

- साइडिंग से/तक कोई प्रत्यक्ष प्राप्ति या प्रेषण नहीं है, और
- साइडिंग से/तक रेकों के लगाने/हटाने के लिए विशेषत: शटिंग स्टाफ अपेक्षित है।

हालांकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि उ.रे प्रशासन द्वारा इस मामले में कोई कार्रवाई नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने जुलाई 2013 से मार्च 2018 की अवधि के लिए साइडिंग प्रभार के गैर-उद्ग्रहण के कारण ₹ 10.75 करोड़ के नुकसान का आकलन किया है।

इस प्रकार, पू.म.रे और उ.रे ने दो साइडिंग्स में जुलाई 2013 मे मार्च 2018 तक की अवधि के दौरान ₹ 19.74 करोड़ के साइडिंग प्रभार के परिहार्य नुकसान को वहन किया। साइडिंग प्रभारों हेतु बिल न बनाने के लिए जिम्मेदार अधिकारियों की जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता है। रेलवे को साइडिंग प्रभारों के उद्ग्रहण तथा वसूली के लिए तत्काल कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड को 30 अक्टूबर 2018 को मामला संदर्भित किया गया था, उनका प्रतिउत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (30 सितम्बर 2019)।

2.12 दक्षिण मध्य रेलवे (दमरे)*:* कर योग्य सहायक सेवाओं पर सेवा कर का गैर-उद्ग्रहण और कम उद्ग्रहण

सितम्बर 2012 में रेलवे बोर्ड ने वस्तुओं के परिवहन, यात्रियों और सहायक सेवाओं पर सेवा कर के उद्ग्रहण और संग्रहण के मुद्दे पर निर्देश जारी किए। हालांकि, द.म.रे प्रशासन स्टेशनों पर पार्किंग ठेकों, कैटरिंग विभाग के पट्टे, स्टेशनों में स्टालों के वाणिज्यक पट्टे आदि को उनके द्वारा जारी किए गए संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश में पहचानी गई सहायक सेवाओं की सूची में शामिल करने में विफल हो गया। द.म.रे 'पार्सल वैनों में जगह के पट्टे' पर पूरा सेवा कर उद्ग्रहण करने में भी विफल हो गया। इसके परिणामस्वरूप अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 की अवधि के लिए ₹ 41.85 करोड़ के सेवा कर का उदग्रहण नहीं हुआ/कम उद्ग्रहण हुआ।

सेवा कर धारा 66डी के तहत निषेधात्मक सूची निर्दिष्ट में सेवाओं के अलावा अन्य सभी सेवाओं पर देय[119] है। तद्नुसार, रेलवे बोर्ड ने वस्तुओं, यात्रियों और रेलवे द्वारा प्रदान की जाने वाली सहायक सेवाओं[120] के परिवहन पर सेवा कर के उद्ग्रहण और संग्रहण के मुद्दे पर निर्देश (सितम्बर 2012) जारी किए। द.म.रे ने सहायक सेवाओं की पहचान करने के लिए अक्टूबर 2013 में एक संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश (2013 की संख्या 1) जारी किया जिन पर सेवा कर लगाया जाना था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि द.म.रे प्रशासन स्टेशनों पर पार्किंग ठेकों, कैटरिंग विभाग के पट्टे, स्टेशनों में स्टालों के वाणिज्यिक पट्टे आदि को उनके द्वारा जारी किए गए संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश में पहचानी गई सहायक सेवाओं की सूची में शामिल करने में विफल हो गया। ये सेवाएं दिनांक 20 जून 2012 की

---

[119]वित्त अधिनियम की धारा 66ख (1994 संशोधित) 1 जुलाई 2012 से प्रभावी

[120] विज्ञापनों के लिए स्थान या समय स्लॉट की बिक्री, आम जनता के लिए मोटर वाहन पार्किंग के माध्यम से सेवाओं, सार्वजनिक सुविधाओं के माध्यम से सेवाएं जैसे बाथरूम की सुविधाओं का प्रावधान, शौचालय, सार्वजनिक मूत्रालय या शौचालय, एक होटल, सराय, गेस्ट हाउस, क्लब, कैम्पिंग या आवासीय या आवास प्रयोजनों के लिए बने अन्य वाणिज्यिक स्थानों, के माध्यम से सेवाओं को किराए पर लेने, एक हजार रुपये प्रति दिन या समकक्ष से कम आवास की एक इकाई के टैरिफ की घोषणा की है।

अधिसूचना संख्या 25/2012- सेवा कर के अनुसार सेवा श्रेणी 'अचल सम्पत्ति के किराये अर्थात जगह के पट्टे' के तहत कर योग्य थी। इसके अलावा, यद्यपि जेपीओ के अनुसार ब्याज और अनुरक्षण कर योग्य थे, द.म.रे प्रशासन द्वारा सेवा कर नहीं लगाया गया था। लेखापरीक्षा ने अक्टूबर 2012 से मार्च 2017 तक की अवधि के लिए इन सेवाओं के संबंध में ₹ 30.24 करोड़ के सेवा कर के गैर-उद्ग्रहण का आकलन किया गया।

इसके अतिरिक्त, 'पार्सल वैन में जगह के पट्टे' जो घोषित[121] सेवाओं का गठन करती है अर्थात मूर्त वस्तुओं की आपूर्ति को 'पार्सल के परिवहन' के रूप में गलत तरीके से लिया गया था। इसके परिणामस्वरूप 'पार्सलों के परिवहन' के लिए कम अनुमति प्रदान करने के कारण ₹ 11.61 करोड़ के सेवा कर का कम उद्ग्रहण हुआ।

इस प्रकार, वरि. डिवीजनल वित्त प्रबंधक/द.म.रे कर योग्य सहायक सेवाओं पर ₹ 41.85 करोड़ की सेवा कर राशि को एकत्रित करने में विफल रहा।

रेलवे बोर्ड ने प्रतिउत्तर में बताया (जनवरी 2019) कि पार्किंग ठेके लाइसेंसधारी को लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर, रेल उपयोगकर्ता को निर्धारित पार्किंग प्रभार के भुगतान पर पार्किंग सुविधाएं प्रदान करने हेतु दिए जाते हैं। जेपीओ 01/2013 के अनुसार पार्किंग ठेकों के लिए सेवा कर लागू नहीं है। इसलिए सेवा कर के उद्ग्रहण का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

हालांकि लेखापरीक्षा ने सूचित किया कि सेवा कर अधिनियम[122] की शर्तों में, अचल संपत्ति के किराए को सेवा के रूप में घोषित किया जाएगा। इसलिए रेलवे से संबंधित अचल संपत्ति का विभिन्न व्यक्तियों को पार्किंग केटरिंग बुक स्टॉल, एटीएम, एसटीडी-पीसीओ, प्लॉट के पट्टे पर देने और भवनों को किराए पर देने हेतु किराए/पट्टे/अनुबंध करना, अचल संपत्ति सेवा कर किराया' श्रेणी के अंतर्गत् आते है तथा वे सेवा कर के भुगतान हेतु उत्तरदायी है।

'पार्सल वैन में जगह के पट्टे' के संबंध में, रेलवे बोर्ड ने बताया (जनवरी 2019) कि पार्सल पट्टे स्कीम से संबंद्ध किसी भी अवसंरचना का कोई 'अधिकार का स्थानांतरण' अथवा पट्टा नहीं था। बल्कि, एक निजी प्रचालक द्वारा 'पार्सल के

---

[121]वित्त अधिनियम, 1994 की धारा 65 ख के अनुसार, घोषित सेवाओं का अर्थ किसी व्यक्ति द्वारा किसी अन्य व्यक्ति के लिए किए गए किसी भी कार्यकलाप से होता है और धारा 66ई के अंतर्गत इस प्रकार घोषित किया जाता है।

[122] वित्त अधिनियम 1994, धारा, 66ई का अध्याय IV

परिवहन' के लिए केवल पार्सल क्षमता को आरक्षित रखा गया। उसी रूप में, रेलवे की 'पार्सल के पट्टा पर परिवहन' आधार पर निजी प्रचालक को पार्सल स्थान प्रदान करने संबंधी गतिविधियों सेवा कर के दायरे में नहीं आती है हालांकि लेखापरीक्षा में पाया गया कि इस प्रभार को 'पार्सल के परिवहन' के रूप में मानना सही नहीं है। 'पार्सल के परिवहन' अथवा सेवा पट्टे धारक द्वारा प्रदान की जाती है, रेलवे द्वारा नहीं। अत: रेलवे द्वारा संग्रहित राशि पट्टा प्रभार थे। दी गई छूट वित्त मंत्रालय द्वारा जारी किसी भी आदेश पर आधारित नहीं थी। लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क आयुक्तालय के आदेशों के अनुसार, पश्चिमी रेलवे के राजकोट मंडल की विभिन्न ट्रेनों में पार्स वैन और एसएलआर के लिए स्थान की बिक्री को 'मूर्त वस्तुओं की आपूर्ति' के तहत सही ढंग से वर्गीकृत किया गया था और सेवा कर लगाया गया था।