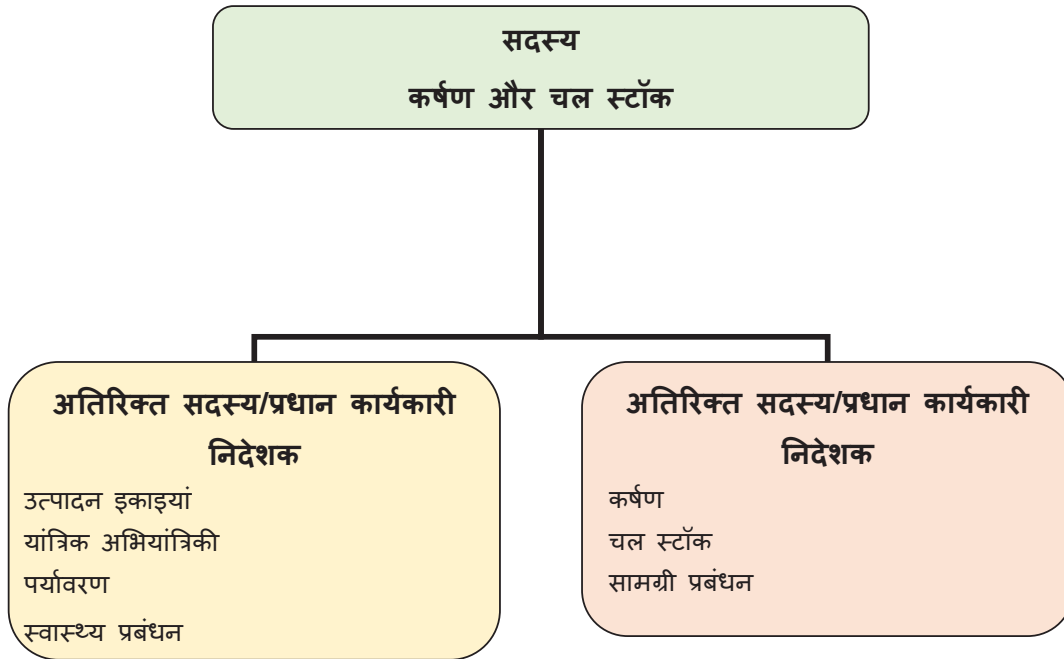


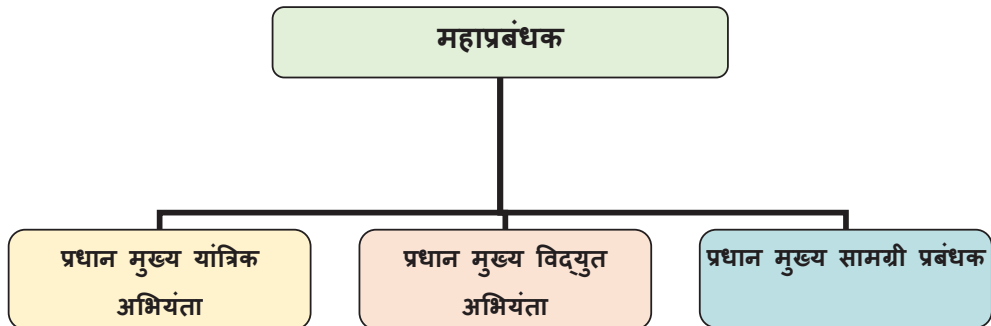
## अध्याय 4 - कर्षण और चल स्टॉक

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

### रेलवे बोर्ड स्तर



### जोनल स्तर



जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य यांत्रिकी अभियंता (पीसीएमई) सभी कोच, वैगन आदि के समग्र पर्यवेक्षण और रखरखाव के लिए उत्तरदायी है। मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई), कार्यशालाओं के समग्र प्रभारी हैं जो चल स्टॉक और संबंधित वस्तुओं का रखरखाव करते हैं। प्रधान मुख्य विद्युत अभियंता विद्युत चल स्टॉक जिसमें विद्युत रेल इंजन, इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट, विद्युत लोको शेड, विद्युत कार्यशालाओं, सामान्य सेवाओं और ओवरहेड कर्षण सेवाओं आदि के विद्युत रखरखाव का समग्र प्रभारी है।

2019-20 के दौरान कार्यशाला में चल स्टॉक<sup>173</sup> की मरम्मत और रखरखाव पर कुल राजस्व व्यय ₹ 17,368.21 करोड़<sup>174</sup> था। 2019-20 के दौरान, चल स्टॉक और उपकरणों पर परिचालन खर्च ₹ 17,830 करोड़<sup>175</sup> था। इसके अतिरिक्त, 2019-20 के दौरान उत्पादन इकाइयों<sup>176</sup> पर पूंजीगत व्यय ₹ 30,206 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं के नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त यांत्रिक विभाग के 745 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

सामग्री प्रबंधन विभाग, ट्रेनों के परिचालन और रखरखाव के लिए विभिन्न प्रकारों के आवश्यक स्टोर की योजना, खरीददारी के लिए उत्तरदायी है। इनमें उत्पादन इकाइयों, रखरखाव और निर्माण कार्यशालाओं को स्पेयर पार्ट्स, कंपोनेंट्स, फिटिंग की आपूर्ति शामिल है। विभाग सभी स्टोरों के कुल इनवेंटरी प्रबंधन, उनकी खरीद और परेषिती को वितरण के लिए भी उत्तरदायी है। इसके अतिरिक्त, सामग्री प्रबंधन विभाग, सार्वजनिक नीलामी और निविदाओं (चयनित मर्दों के लिए) के माध्यम से स्ट्रैप मर्दों का निपटान भी करता है।

<sup>173</sup> कैरिज और वैगन, संयंत्र और उपकरण सहित

<sup>174</sup> उपशीर्ष 3002-3003(4)-कैरिज और वैगन की मरम्मत और रखरखाव और लघु शीर्ष 300 का उप-शीर्ष 3002-3003(5)-संयंत्र और उपकरण की मरम्मत और रखरखाव-विनियोग लेखे-2019-20

<sup>175</sup> उप-शीर्ष 3002-3003(6)-परिचालन खर्च-रोलिंग स्टॉक और उपकरण-विनियोग लेखे-2019-20

<sup>176</sup> आईसीएफ/चेन्नई, आरसीएफ/कपूरथला, एमसीएफ/रायबरेली, आरडब्ल्यूपी/बेला, आरडब्ल्यूएफ/येलहांका, डीएमडब्ल्यू/पटियाला, डीएलडब्ल्यू/वाराणसी और सीएलडब्ल्यू/चित्तंजन- 2019-20 के लिए विनियोग लेखे

जोनल स्तर पर, प्रधान मुख्य सामग्री प्रबंधक, विभाग का प्रधान प्रमुख होता है जिसकी सहायता मुख्य सामग्री प्रबंधकों और उप मुख्य सामग्री प्रबंधकों द्वारा की जाती है। मंडल स्तर पर, वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक विभाग का प्रमुख होता है जो मंडल रेलवे प्रबंधक को रिपोर्ट करता है। 2019-20 के दौरान स्टोर विभाग का कुल व्यय ₹ 1,156.45<sup>177</sup> करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचर और निविदाओं आदि के नियमित लेखापरीक्षा के अलावा स्टोर विभाग के 281 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में पांच विविध पैराग्राफ शामिल हैं। ये पैराग्राफ चल स्टॉक और सामग्री प्रबंधन पर अनुपालन मामलों को कवर करते हैं।

#### 4.1 भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति परिहार्य व्यय: मध्य रेलवे और रेलवे बोर्ड

भारतीय रेल ने भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य व्यय किया। इस परिहार्य व्यय में निर्धारित क्षमता प्रभार ₹ 463.30 करोड़ और अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण टाटा विद्युत-वितरण के साथ विद्युत खरीद करार को बंद करने और उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 505.43 करोड़ शामिल हैं।

नवंबर 2007 में भारतीय रेल (भारे) ने नेशनल थर्मल पावर कॉरपोरेशन लिमिटेड (एनटीपीसी) के सहयोग से बिहार के नबीनगर में संयुक्त उद्यम कंपनी, भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) के रूप में 1000 मेगा वॉट (मेगावाट) कैप्टिव पावर प्लांट की स्थापना की थी। भारे की ओर से पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) ने दिसंबर 2010 में बीआरबीसीएल के साथ थोक विद्युत खरीद करार (बीपीपीए) निष्पादित किया। करार के अनुसार, भारे 25 वर्षों की अवधि के लिए विभिन्न राज्यों में स्थित भारे के विभिन्न कर्षण उप-स्टेशनों

<sup>177</sup> लघु शीर्ष 400 के उप शीर्ष 3002-3003(01)- सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं-भारतीय रेल विनियोग लेख-2019-20

(टीएसएस) के लिए खुली पहुंच के माध्यम से 900 मेगावाट तक की विद्युत आहरित करेगा।

बीआरबीसीएल ने 15 जनवरी 2017 से 250 मेगावाट की पहली इकाई की वाणिज्यिक संचालन तिथि (सीओडी) घोषित की। इस इकाई से 90 प्रतिशत विद्युत बिहार (50 मेगावाट), पश्चिम बंगाल (95 मेगावाट) और ओडिशा (60 मेगावाट) राज्यों में रेलवे के लिए निर्धारित की गई थी। तथापि, ये राज्य 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एनओसी) जारी करने के लिए सहमत नहीं थे। परिणामस्वरूप, भारे द्वारा बीआरबीसीएल की पहली इकाई से विद्युत आहरित नहीं की जा सकी। रेल मंत्रालय ने उन राज्यों के सक्षम अधिकारियों के साथ विभिन्न स्तरों पर इस मुद्दे को उठाया। बिहार ने बताया था कि लगभग दो वर्ष के समय में एनओसी जारी कर दिया जाएगा क्योंकि राज्य का ट्रांसमिशन नेटवर्क मजबूत किया जा रहा था। जबकि ओडिशा में मामला ओडिशा विद्युत नियामक आयोग के पास विचाराधीन था, पश्चिम बंगाल से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी।

उपरोक्त को देखते हुए भारे ने विद्युत योजना को पुनः अनुसूचित किया। मुंबई क्षेत्र (मध्य और पश्चिम रेलवे) को 130 मेगावाट और दामोदर घाटी निगम (डीवीसी) क्षेत्र<sup>178</sup> के लिए 75 मेगावाट आवंटित किया गया था। लेखापरीक्षा ने पाया कि मध्य रेलवे (मरे) ने मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में स्थित नौ टीएसएस से ₹ 4.70 प्रति किलोवाट घंटे (केडब्ल्यूएच) की दर से विद्युत की आपूर्ति के लिए 10 फरवरी 2017 तक टाटा पावर कंपनी-डिस्ट्रीब्यूशन (टीपीसी-डी) के साथ पीपीए किया था। संशोधित विद्युत योजना के कार्यान्वयन के लिए, टाटा पावर के साथ मौजूदा विद्युत खरीद करार (पीपीए) को फरवरी 2017 में इसके समाप्त होने के बाद बंद करने का निर्णय लिया गया था। हालांकि, चेयरमैन रेलवे बोर्ड, इस निर्णय पर इस आधार पर सहमत नहीं हुए (दिसंबर 2016) कि टाटा पावर को स्थानीय स्टैंडबाय डिस्ट्रीब्यूशन नेटवर्क और सस्ते टैरिफ का लाभ था। इसलिए,

<sup>178</sup>रेलवे आवंटन पहली इकाई की 250 मेगावाट क्षमता का 90 प्रतिशत था अर्थात् 225 मेगावाट एक्स बीयूएस (विद्युत उत्पादन बिंदु)। ट्रांसमिशन हानि के कारण यह 225 मेगावाट खपत बिंदु पर 205 मेगावाट तक कम हो जाता है।

टाटा के साथ विद्युत खरीद करार 01 अगस्त 2017 तक बढ़ाया गया था। टाटा पावर के साथ करार का आगे नवीनीकरण नहीं किया गया था। बीआरबीसीएल की पहली इकाई से विद्युत की आपूर्ति 02 अगस्त 2017 से शुरू हुई थी।

लेखापरीक्षा ने पाया कि दिसंबर 2010 में बीआरबीसीएल की स्थापना और जनवरी 2017 में संयंत्र की पहली इकाई के चालू करने के बीच लंबी उत्पादन पूर्व अवधि के दौरान विद्युत योजना के अनुसार विभिन्न राज्यों को विद्युत संचरण के लिए 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' (एनओसी) की सांविधिक जरूरत के अनुपालन में भारे विफल रहा। परिणामस्वरूप, भारे 15 जनवरी 2017 (सीओडी) से 01 अगस्त 2017 की अवधि के दौरान बीआरबीसीएल से विद्युत आहरित नहीं कर सका। 15 जनवरी 2017 (सीओडी) से 31 जुलाई 2017 की अवधि के दौरान जब यूनिट 1 से कोई विद्युत आहरित नहीं की गई, बीआरबीसीएल ने ₹ 200.89 करोड़ का क्षमता प्रभार निर्धारित किया। इसमें मरे का हिस्सा ₹ 127.71 करोड़ शामिल था। 15 जनवरी 2017 से 01 अगस्त 2017 की अवधि के दौरान विद्युत की खपत के लिए भुगतान किए गए ₹ 273.14 करोड़ में से मरे ने अगस्त 2017 से मार्च 2018 की अवधि के दौरान पूमरे द्वारा उठाए गए डेबिट के प्रति ₹ 59.81 करोड़ का समायोजन किया।

दूसरी इकाई के संबंध में सीओडी 10 सितंबर 2017 थी। सितंबर 2017 से नवंबर 2017 की अवधि के दौरान इकाई II से केवल 118.336 मेगावाट विद्युत की आपूर्ति की गई। इसके पश्चात, इकाई II से जून 2018 तक कोई विद्युत आहरित नहीं की गई जिसके परिणामस्वरूप दिसंबर 2017 से जून 2018 तक की अवधि के लिए निर्धारित क्षमता प्रभार के भुगतान के लिए लगभग ₹ 262.41 करोड़<sup>179</sup> का अतिरिक्त व्यय हुआ। इसके अलावा, उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत आहरित करने के लिए टाटा के साथ पीपीए को समाप्त करने के कारण अगस्त 2017 से मई 2021 की अवधि के लिए ₹ 505.43 करोड़ का अतिरिक्त व्यय भी हुआ जैसा कि **अनुलग्नक 4.1** में दर्शाया गया है।

<sup>179</sup>यूनिट 1 के लिए निर्धारित क्षमता प्रभार के कारण औसत व्यय के आधार पर लेखापरीक्षा में परिकलित।

बीआरबीसीएल से उच्च टैरिफ पर विद्युत की अधिप्राप्ति के कारण होने वाली हानि पर मार्च 2019 में जारी विशेष पत्र के उत्तर में मध्य रेल प्रशासन ने बताया (अप्रैल 2019) कि बीआरबीसीएल से आहरित की जा रही विद्युत पर ध्यान दिए बिना निर्धारित क्षमता प्रभार के भुगतान के प्रभाव को कम करने के लिए बीआरबीसीएल से विद्युत प्राप्त की गयी थी। यह भी बताया गया कि टाटा पावर कॉर्पोरेशन-डिस्ट्रीब्यूशन (टीपीसी-डी) से विद्युत प्राप्त करना मध्य रेलवे के लिए वित्तीय रूप से लाभप्रद नहीं था क्योंकि इसके परिणामस्वरूप बीआरबीसीएल के साथ पहले से सहमति की गयी क्षमता का उपयोग नहीं हो पाता और टीपीसी-डी और बीआरबीसीएल दोनों को क्षमता प्रभार का भुगतान किया जाता। रेल प्रशासन ने आगे बताया कि टीपीसी-डी से बीआरबीसीएल को विद्युत आपूर्ति की अधिप्राप्ति के अंतरण का निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा लिए गए नीतिगत निर्णय के अनुसार था।

रेल प्रशासन का तर्क मान्य नहीं था। बिहार, पश्चिम बंगाल और ओडिशा को विद्युत के संप्रेषण के लिए एनओसी प्राप्त करने में विफल रहने के कारण रेल प्रशासन बीआरबीसीएल से विद्युत आहरित नहीं कर सका। भारतीय रेल (भारे) को मुंबई क्षेत्र में विद्युत का पुनः आवंटन करने और बीआरबीसीएल के साथ पहले से की गयी सहमति क्षमता का उपयोग न करने के कारण निर्धारित प्रभार के भुगतान एवं वित्तीय दायित्व का मुकाबला करने के लिए टीपीसी-डी के साथ पीपीए को बंद करने के लिए बाध्य होना पड़ा।

इस प्रकार, भारतीय रेल ने निर्धारित क्षमता प्रभार और उच्च टैरिफ पर बीआरबीसीएल से विद्युत की अधिप्राप्ति के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय किया।

मामले को सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

#### 4.2 अतिरिक्त भार के लिए शास्ति के भुगतान के कारण परिहार्य व्यय: पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे

संविदा मांग की समीक्षा और इसके समय पर संशोधन के लिए रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे प्रशासन संविदा की मांग का वास्तविक रूप में निर्धारण करने और इसके संशोधन के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल हुआ। संविदा मांग के निर्धारण और समय पर संशोधन में विफलता के परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा ₹ 16.87 करोड़ और उत्तर रेलवे द्वारा ₹ 15.16 करोड़ की शास्ति का परिहार्य भुगतान किया गया।

एसी कर्षण अनुरक्षण और परिचालन की भारतीय रेलवे नियमावली के पैरा 20102 के अनुसार, प्रत्येक उप-स्टेशन की संविदा मांग (सीडी)<sup>180</sup> को अपेक्षित वास्तविक अधिकतम मांग<sup>181</sup> के संबंध में इस तरह से निर्धारित किया जाना चाहिए कि संविदा मांग से अधिक के लिए निष्फल भुगतान अर्थात् दंड प्रभारों से बचा जा सके। नियमावली में यह भी कहा गया है कि दंडात्मक प्रभारों से बचने के लिए संविदा मांग को सावधानीपूर्वक निर्धारित और आवधिक समीक्षा करनी होगी और यदि आवश्यक हो, तो संशोधित किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त, समझौते में संविदा मांग में परिवर्तन के लिए सूचना अवधि को यथासंभव कम रखा जाना चाहिए, अधिमानतः चार से छह सप्ताह तक।

राज्य विद्युत आपूर्तिकर्ताओं<sup>182</sup> की दर अनुसूची के अनुसार, संविदा मांग से अधिक के लिए शास्ति लगाई जाती है। यदि किसी माह में अधिकतम मांग संविदा मांग से अधिक हो जाती है, तो सामान्य दर के 200 प्रतिशत के बराबर अतिरिक्त मांग उद्ग्रहीत की जाएगी। यह मीटर द्वारा दर्ज अधिकतम लोड के अनुसार सामान्य मांग प्रभारों के अतिरिक्त होगी।

रेल मंत्रालय (रेम) ने संविदा मांग से अधिक होने पर शास्ति के भुगतान से बचने के लिए सभी जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को निर्देश दिया (फरवरी 2000<sup>183</sup>) कि वे नियमित आधार पर प्रत्येक आपूर्ति स्थल पर अधिकतम मांग

<sup>180</sup> संविदा मांग का अर्थ है अधिकतम केडब्ल्यू/केवीए मांग जिसकी आपूर्ति के लिए आपूर्तिकर्ता समय-समय पर उपभोक्ता को सुविधा प्रदान करने का कार्य करता है।

<sup>181</sup> अधिकतम मांग का अर्थ है उपभोक्ता की आपूर्ति के स्थल पर दिए गए केडब्ल्यू/केवीए की औसत और महीने में 15 मिनट की अवधि के दौरान अधिकतम उपयोग की दर्ज मात्रा।

<sup>182</sup> यूपीपीसीएल; एमवीवीएनएल और पीवीवीएनएल।

<sup>183</sup> रेल मंत्रालय का पत्र संख्या 2000/इलेक्ट/150/1 दिनांक 22 फरवरी 2000

की निगरानी करें। मंत्रालय ने आगे सलाह दी कि विद्युत आपूर्ति प्राधिकरणों के साथ लागू करारों और टैरिफ के आधार पर दो वर्षों में एक बार या उससे पहले इसमें वांछित स्तर तक संशोधन करें। रेल मंत्रालय ने अनुपालन के लिए सभी जोनल रेलवे को ये निर्देश दोहराए (जनवरी 2011)।

#### 4.2.1 पूर्वोत्तर रेलवे

पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ तथा वाराणसी मंडलों के वरिष्ठ मंडलीय विद्युत अभियंता/कर्षण वितरण के अभिलेखों की जाँच से पता चला कि चार कर्षण उप स्टेशनों (टीएसएस)<sup>184</sup> के मामले में विद्युत की वास्तविक खपत संविदा मांग से बहुत अधिक थी। परिणामस्वरूप, उपरे पर अगस्त 2016 से जुलाई 2018 की अवधि के दौरान ₹ 16.87 करोड़ की राशि के शास्ति प्रभार लगाए गए थे। विवरण **अनुलग्नक 4.2** में दर्शाया गया है।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि दो चरणों अर्थात: चार टीएसएस के लिए संविदात्मक माँग में 5000 से 10,000 केवीए की वृद्धि के लिए निर्धारण व अनुरोध करने और संविदा माँग में वृद्धि को लागू करवाने के लिए आपूर्तिकर्ताओं के साथ अनुवर्ती कार्रवाई करने में विलम्ब हुआ। विवरण **तालिका 4.1** में दर्शाया गया है।

तालिका 4.1		
टीएसएस	5000 से 10000 केवीए तक संविदा माँग में वृद्धि करने के लिए अनुरोध की तिथि	टिप्पणियाँ
बरुआचक	जुलाई/अगस्त 2016	12 माह के बाद नवंबर 2017 में वृद्धि की गई।
गोरखपुर	अगस्त 2016	जुलाई 2018 तक वृद्धि नहीं की गई अर्थात जब तक टीएसएस ओपन एक्सेस (खुली पहुँच) <sup>185</sup> के अन्तर्गत नहीं आ गया।
गोविंद नगर	जनवरी 2017	7 माह के बाद सितंबर 2017 में वृद्धि की गई।
नुनखर	कोई अनुरोध नहीं किया गया।	जुलाई 2018 तक वृद्धि नहीं की गई अर्थात जब तक टीएसएस खुली पहुँच के अन्तर्गत नहीं आ गया।

<sup>184</sup> बरुआचक, गोरखपुर, गोविंद नगर और नुनखर।

<sup>185</sup> खुली पहुँच प्रणाली के अन्तर्गत किसी विशिष्ट टीएसएस के लिए अधिकतम माँग की आवश्यकता नहीं थी।



लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि उपरे प्रशासन ने नियमावली का उल्लंघन करते हुए विद्युत आपूर्तिकर्ताओं के साथ किए गए करारों में 'नोटिस अवधि खंड' को शामिल नहीं किया। इस खंड के अभाव में उपरे प्रशासन 4 से 6 सप्ताह की अवधि के अन्दर संविदा मांग में समय पर बदलाव को लागू करने, जैसाकि भारतीय रेल की कर्षण नियमावली में प्रावधान किया गया है, में विफल रहा।

इस प्रकार, यदि उपरे प्रशासन ने इन सभी चार टीएसएस की संविदा मांग की समीक्षा के लिए प्रभावी कदम उठाए होते तो, आपूर्तिकर्ताओं को भुगतान किए गये ₹ 16.87 करोड़ की शास्ति से बचा जा सकता था।

#### 4.2.2 उत्तर रेलवे

मई 2013 से जून 2018 की अवधि के लिए सात टीएसएस के विद्युत ऊर्जा बिलों की समीक्षा से पता चला कि सभी टीएसएस<sup>186</sup> में अधिकतम मांग संविदा मांग से अधिक हो गई थी। संविदा मांग की तुलना में अधिकतम मांग में वृद्धि 2,100 केवीए (संविदा मांग का 70 प्रतिशत)<sup>187</sup> से लेकर 5,056 केवीए (संविदा मांग का 101 प्रतिशत)<sup>188</sup> के बीच थी। मांग में संशोधन के बाद भी, अधिकतम मांग संशोधित संविदा मांग से अधिक हो गई थी। संशोधित संविदा मांग की तुलना में अधिकतम मांग में वृद्धि 954 केवीए (संशोधित संविदा मांग का 19 प्रतिशत)<sup>189</sup> से लेकर 2,722 केवीए (संशोधित संविदा मांग का 45 प्रतिशत)<sup>190</sup> के बीच थी। इस प्रकार, संविदा मांग का निर्धारण और उसका संशोधन सही ढंग से नहीं किया गया था।

<sup>186</sup> टीएसएस/अमौसी (एएमएस), टीएसएस/सुल्तानपुर (एसएलएन), टीएसएस/सिंदूरवा (एसवाईडब्ल्यू), टीएसएस/सराय चंडी (एसवाईसी), टीएसएस/गढ़ी माणिकपुर (जीआरएमआर), टीएसएस/भदोही (बीओवाई) और टीएसएस/सराय हरखु (एसवीजेड)

<sup>187</sup> जीआरएमआर में टीएसएस

<sup>188</sup> एसवाईडब्ल्यू में टीएसएस

<sup>189</sup> जीआरएमआर में टीएसएस

<sup>190</sup> एसवाईसी में टीएसएस

पांच टीएसएस में संविदा मांग के निर्धारण और वृद्धि के लिए अनुरोध जैसे चरणों और संविदा मांग को बढ़ाने के लिए विद्युत आपूर्ति कंपनियों के साथ अनुवर्ती कार्रवाई में भी विलम्ब हुआ। विवरण तालिका 4.2 में दिए गए हैं।

तालिका 4.2		
टीएसएस	विद्युत आपूर्ति कंपनियों को संविदा मांग में संशोधन/वृद्धि के लिए भेजे गए अनुरोध की तिथि	टिप्पणियाँ
एसवाईसी	06 मार्च 2016 (3000 केवीए से 6000 केवीए)	संविदा मांग फरवरी 2017 (11 महीने) में संशोधित (बढ़ाई) गई
जीआरएमआर	05 अप्रैल 2016 (3000 केवीए से 5000 केवीए)	संविदा मांग मार्च 2017 (11 महीने) में बढ़ाई गई
एसवाईडब्लू	18 नवंबर 2013 (5000 केवीए से 8000 केवीए)	संविदा मांग जून 2015 (19 महीने) में बढ़ाई गई
	12 दिसंबर 2015 (8000 केवीए से 10000 केवीए)	संविदा मांग मार्च 2017 (15 महीने) में बढ़ाई गई
एसएलएन	18 नवंबर 2013 (5000 केवीए से 8000 केवीए)	संविदा मांग जून 2015 (19 महीने) में बढ़ाई गई
एसवीजेड	19 नवंबर 2013 (5000 केवीए से 8000 केवीए)	संविदा मांग जून 2015 (19 महीने) में बढ़ाई गई
बीओवाई	संविदा मांग संशोधित नहीं की गई, खुली पहुंच के लिए संसाधित किया गया	
एएमएस	संविदा मांग को अप्रैल 2007 में अंतिम रूप से संशोधित किया गया	

विद्युत की वास्तविक खपत संविदा मांग से कहीं अधिक थी। इसके परिणामस्वरूप, मई 2013 से जून 2018<sup>191</sup> की अवधि के दौरान ₹ 15.16 करोड़

<sup>191</sup> जुलाई 2018 से खुली पहुंच के माध्यम से कर्षण विद्युत खरीदी जा रही है और यूपीपीसीएल से लिए गए सभी टीएसएस कनेक्शन काट दिए गए हैं।

के शास्ति प्रभारों का उदग्रहण किया गया। विवरण **अनुलग्नक 4.2** में दर्शाया गया है।

उत्तर रेलवे प्रशासन ने कहा (दिसंबर 2020) कि अधिकतम मांग की प्रवृत्ति का विश्लेषण किया गया और यदि अधिकतम मांग वृद्धि नियमित रूप से देखी जाती थी तो अधिकतम मांग बढ़ाने के लिए आवेदन किया जाता था। आगे बताया गया कि लेखा से मामले का सत्यापन सहित सक्षम प्राधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए मंडलीय और मुख्यालय दोनों स्तरों पर एक मानक प्रक्रिया का पालन किया जाना आवश्यक है। इसमें साधारणतः समय लगता है क्योंकि मामले की जांच सभी चरणों पर की जाती है। इसके अतिरिक्त, सिंगल लाइन विद्युतीकरण के दौरान, किसी भी टीएसएस की प्रारंभिक मांग का सटीक निर्धारण करना मुश्किल है क्योंकि लोड विभिन्न टीएसएस द्वारा साझा किया जाता है।

उत्तर रेलवे प्रशासन का उत्तर स्वीकार्य नहीं था। रेलवे प्राधिकारियों ने प्रारंभिक संविदा मांग का और संविदा मांग को बढ़ाने का अनुरोध करते हुए सही निर्धारण नहीं किया था। लेखापरीक्षा में जांचे गए सभी टीएसएस में अधिकतम मांग संविदा मांग से अधिक हो गई थी।

इन मामलों को अगस्त/सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया था। उपरे के मामले में रेल मंत्रालय ने कहा (नवम्बर 2021) कि रेल प्रशासन ने सभी चार टीएसएस की संविदा मांग बढ़ाने के सम्बन्ध में न केवल समय पर सभी कदम उठाए बल्कि गोरखपुर और बरुआचक टीएसएस के सम्बन्ध में विद्युत आपूर्तिकर्ताओं के संविदा मांग अपग्रेड करने के संशोधित अनुमान को स्वीकार न करके ₹ 18.42 करोड़ की बचत की।

रेल मंत्रालय का उत्तर स्वीकार्य नहीं था क्योंकि उपरे प्रशासन ने बरुआचक और गोविंद नगर टीएसएस की संविदा मांग को 5000 से बढ़ाकर 10,000 केवीए करवाने में एक वर्ष से अधिक समय लिया और शास्ति प्रभारों का भुगतान जारी रखा। गोरखपुर और बरुआचक टीएसएस के सम्बन्ध में, रेल मंत्रालय द्वारा दावा की गई बचत राशि में वापसी योग्य सुरक्षा जमा प्रभार भी शामिल हैं। इसके अलावा, विद्युत आपूर्तिकर्ताओं के साथ किए गए करारों में सूचना अवधि खंड को

शामिल न करने पर रेल मंत्रालय का उत्तर मौन है। उत्तर रेलवे के सम्बन्ध में मंत्रालय से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (नवम्बर 2021)।

#### 4.3 पैसेंजर इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के लिए उच्च दर पर पैंटोग्राफों की अधिप्राप्ति: चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स

सीएलडब्ल्यू ने नियमित रूप से अधिप्राप्त एएम 92 प्रकार के पैंटोग्राफ की दरों की तुलना में अत्यधिक उच्च दरों पर उच्च गति वाले यात्री लोकोमोटिव के लिए 400 डायरेक्ट एयर रेज़ड पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति की, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 7.65 करोड़ की हानि हुई।

पैंटोग्राफ एक चल उपकरण है जो एक ओवरहेड टेंशन तार के संपर्क के माध्यम से बिजली एकत्र करने के लिए इलेक्ट्रिक ट्रेन की छत पर लगाया जाता है। चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) ने यात्री और माल ढुलाई वाले इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव के विनिर्माण के लिए अनुमोदित विक्रेताओं<sup>192</sup> से पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति की।

नई मर्दों की स्टॉकिंग के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार (अक्टूबर 2015), वार्षिक अनुबंध के आधार पर प्रारंभिक खरीद के बजाय आवश्यकता की आंशिक मात्रा में नई मर्दों की खरीद करने की सिफारिश की गई थी। इसके अलावा, अनावश्यक निर्मित मालसूची से बचने के लिए पूर्वानुमान तकनीकों का उपयोग किया जाना चाहिए।

उत्पादन अवधि 2015-19 के लिए, सीएलडब्ल्यू ने दो स्रोतों अर्थात् मेसर्स कॉन्ट्रान्सिस प्राइवेट लिमिटेड, कोलकाता (905 संख्या) और मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड, कोलकाता (100 संख्या) से 1005 एएम-92 टाइप पैंटोग्राफ<sup>193</sup> के लिए आदेश दिए। इन चार वर्षों की अवधि के दौरान एएम-92 प्रकार के पैंटोग्राफ के लिए कुल इकाई दर (टीयूआर) ₹ 93,975 से ₹ 1,28,419 के बीच थी।

<sup>192</sup> अक्टूबर 2017 में यात्री लोकोमोटिवों की खरीद के लिए तीन फर्म अर्थात् मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड; मेसर्स कॉन्ट्रान्सिस प्राइवेट लिमिटेड; मेसर्स शंक मेटल एंड कार्बन (आई) प्राइवेट लिमिटेड।

<sup>193</sup> सीएलडब्ल्यू- सीएलडब्ल्यू/ईएस/पी-5/एफ के विनिर्देश के अनुसार।

लेखापरीक्षा ने पाया कि उत्पादन वर्ष 2018-19 के लिए सीएलडब्ल्यू ने एक नई मद के रूप में 400 डायरेक्ट एयर रेजड टाइप पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति के लिए निविदा जारी करने का निर्णय लिया (अक्टूबर 2017)। तत्पश्चात, निविदा समिति की सिफारिश के आधार पर सीएलडब्ल्यू ने मेसर्स शुंक मेटल एंड कार्बन प्राइवेट लिमिटेड (इस नई मद के लिए एकल अनुमोदित विक्रेता) से 400 नए प्रकार के पैंटोग्राफ का थोक खरीद आदेश एक टीयूआर ₹ 3,19,683 पर दिया (अप्रैल 2018)। यह कीमत प्रति पैंटोग्राफ ₹ 1,91,264 अधिक थी अथवा नवंबर 2017 में की गई पिछली खरीद दर की दोगुने से अधिक थी।

निविदा समिति (टीसी) ने उच्च दरों पर डायरेक्ट एयर पैंटोग्राफ की अधिप्राप्ति को इस आधार पर उचित ठहराया कि एएम-92 पैंटोग्राफ की उपलब्धता कम थी क्योंकि एक आपूर्तिकर्ता को आंतरिक समस्याएं थीं और अन्य में सीमित क्षमता की बाधा थी। टीसी ने यह भी कहा कि नई मद पारंपरिक प्रकार के पैंटोग्राफ से बेहतर थी क्योंकि इसने न केवल संचालन में वायुगतिकीय स्थिर व्यवहार दिया बल्कि धारा संग्रह में भी सुधार किया। टीसी ने यह भी दर्ज किया कि दुनिया में पारंपरिक प्रकार के पैंटोग्राफ का उपयोग बंद कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 400 संख्या की थोक मात्रा को बहुत अधिक दर पर खरीद करने के लिए निविदा समिति का औचित्य सही नहीं था। तथ्य यह है कि पिछले तीन वर्षों<sup>194</sup> के दौरान खरीदी गई कुल वार्षिक मात्रा 230 इकाइयों से अधिक नहीं थी और साथ ही, उत्पादन योजना में कोई उल्लेखनीय वृद्धि नहीं हुई थी, जो यह दर्शाता था कि एक महंगे पैंटोग्राफ के थोक खरीद के निर्णय में विवेक का अभाव था। यह रेलवे बोर्ड के अक्टूबर 2015 के निर्देशों का भी उल्लंघन था।

वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान यात्री लोकोमोटिव के विनिर्माण का उत्पादन लक्ष्य क्रमशः 115 और 100 था। इस प्रकार, 2017-18 के लिए वार्षिक आवश्यकता 230 (प्रति इंजन दो) से अधिक नहीं थी। जुलाई 2021 में, 84

<sup>194</sup> 2015-16, 2016-17 और 2017-18

डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ (21 प्रतिशत) की एक मालसूची अभी तक स्टॉक में अप्रयुक्त पड़ी थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि फरवरी 2019 में, सीएलडब्ल्यू एएम 92 पेंटोग्राफ की खरीद पर वापस लौट आया। सीएलडब्ल्यू ने मेसर्स कॉन्ट्रासिस प्रा. लि. को 461 एएम 92 पेंटोग्राफ की अधिप्राप्ति के लिए ₹ 1,57,605 की इकाई दर पर क्रय आदेश जारी किए (डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की दर का केवल 51 प्रतिशत)।

डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ अधिप्राप्त करने के लाभ को स्थापित नहीं किया जा सका, क्योंकि सीएलडब्ल्यू द्वारा बाद में, डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की अधिप्राप्ति बंद कर दी गई और डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की 21 प्रतिशत मालसूची अभी भी अप्रयुक्त पड़ी हुई थी।

इस प्रकार, नई मद के रूप में, एक विक्रेता से बड़ी मात्रा में (400 संख्या) डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ अधिप्राप्त करने के सीएलडब्ल्यू के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 7.65 करोड़ (400 सेट x ₹ 1,91,264) की अधिक कीमत पर मद की अधिप्राप्ति हुई।

मामले को सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया था। रेल मंत्रालय ने उत्तर दिया (नवंबर 2021) कि मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड के बंद होने के कारण यात्री पेंटोग्राफ की उपलब्धता बहुत गंभीर हो गई है। सामग्री की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए उस समय अतिरिक्त स्रोत को आदेश देना आवश्यक था। मेसर्स स्टोन इंडिया लिमिटेड के बंद होने के बाद अकेले स्रोत पर निर्भर रहना बुद्धिमता नहीं थी। इसके अलावा, चूंकि दो प्रकार के पेंटोग्राफ अलग-अलग डिज़ाइन के होते हैं, इसलिए स्प्रिंग ऑपरेटेड पेंटोग्राफ की लागत की तुलना डायरेक्ट एयर रेज़ड पेंटोग्राफ की लागत से करना उचित नहीं होगा। रेल मंत्रालय ने आगे बताया कि एकमुश्त उपाय के रूप में निर्णय लिया गया था।

रेल मंत्रालय का यह उत्तर कि यात्री पेंटोग्राफ की उपलब्धता बहुत गंभीर हो गई थी इस तथ्य के विपरीत था कि उसने गंभीर स्तरों तक माल-सूची से बचने के लिए बफर स्टॉक बनाए रखने के लिए मात्रा की अधिप्राप्ति के बजाय थोक में अधिप्राप्ति के आदेश दिए थे। बिन कार्ड की संवीक्षा से पता चला कि नवंबर

2017 को एएम 92 पेंटोग्राफ का उपलब्ध स्टॉक 36 था जो कम से कम तीन महीने में होने वाले यात्री लोकोमोटिव के उत्पादन के बराबर था।

इसके अलावा, टीसी ने प्रत्यक्ष एयर पेंटोग्राफ के न तो एकमुश्त उपाय के रूप में निर्णय के बारे में विचार विमर्श किया और न ही कोई लागत लाभ विश्लेषण किया। जुलाई 2021 तक, लोकोमोटिव उत्पादन के लिए सीएलडब्ल्यू द्वारा अधिप्राप्त किए गए 400 डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ में से 84 स्टॉक में अप्रयुक्त पड़े थे और 144 अन्य जोनल रेलवे को जारी किए गए थे, जो कि जोनल रेलवे से डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की किसी विशेष मांग के बिना जारी किए गए थे। सीएलडब्ल्यू ने बाद में डायरेक्ट एयर पेंटोग्राफ की बजाय 461 नियमित पेंटोग्राफ (एएम 92) की थोक मात्रा का भी आदेश दिया है।

#### 4.4 संविदाकार से स्रोत पर आयकर की कम कटौती और संविदाकार को भुगतान में विसंगतियां: पूर्व मध्य रेलवे

एक संविदाकार को एक अन्य फर्म के पैन संख्या पर जिसने रेल प्रशासन के साथ कोई करार नहीं किया था, ₹ 18.66 करोड़ का भुगतान किया गया था। परिणामस्वरूप, ₹ 3.24 करोड़ के आयकर की कम कटौती की गई।

आयकर अधिनियम<sup>195</sup> के अनुसार उन मामलों में जहाँ, कर कटौतीकर्ता को प्रदान किया गया स्थायी खाता संख्या (पैन) अमान्य है या कर कटौती कराने वाले से संबंधित नहीं है, यह समझा जाएगा कि कटौती कराने वाले ने अपना पैन प्रस्तुत नहीं किया है। ऐसे मामलों में स्रोत पर कर 20 प्रतिशत की दर पर काटा जाएगा।

आईटी अधिनियम में यह भी निर्धारित किया गया है कि कर कटौती कराने वाला अपना पैन कर कटौतीकर्ता को देगा और दोनों इसे एक-दूसरे को भेजे जाने वाले सभी पत्राचार, बिल, वाउचर और अन्य दस्तावेजों में दर्शाएंगे।

पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) के रेल प्रशासन ने मैसर्स यंग बंगाल को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसाइटी लिमिटेड, कोलकाता (संविदाकार) के साथ करार किया। यह करार 2014-15 से 2018-19 तक प. दीन दयाल उपाध्याय मंडल के विभिन्न

<sup>195</sup> धारा 206 ए (1)

स्थानों पर कोचों की मशीनीकृत सफाई, कोचों में पानी भरने, स्टेशन व परिसंचारी क्षेत्र की सफाई, पूरे रेलवे स्टेशन की हाउसकीपिंग आदि से संबंधित छह कार्यों के लिए किया गया था।

लेखापरीक्षा ने देखा कि संविदाकार को दिए गए सभी छह कार्यों के लिए पैन 'एक्स' के माध्यम से भुगतान किया गया। तथापि लेखापरीक्षा ने पाया कि भुगतान के लिए इस्तेमाल किया गया पैन आयकर विभाग द्वारा एक अन्य फर्म मेसर्स यंग बंगाली को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसायटी लिमिटेड, चंदौली के नाम में जारी किया गया था। अवैध पैन 'एक्स', जो किसी अन्य फर्म के नाम पर पंजीकृत था, का उपयोग करके हुए नवंबर 2014 से अप्रैल 2019 के दौरान संविदाकार को कुल ₹ 18.66 करोड़ का भुगतान किया गया था।

इस प्रकार, कर कटौती कराने वाले (संविदाकार) से आयकर की कटौती करने के लिए कर कटौतीकर्ता (रेल प्रशासन) द्वारा प्रयुक्त पैन कर कटौती कराने वाले से संबंधित नहीं था। रेल प्रशासन ने कर कटौती कराने वाले को किए गए भुगतान से केवल 2 प्रतिशत आयकर काटा था, जबकि ऐसे मामलों में आयकर अधिनियम के प्रावधान के अनुसार टीडीएस 20 प्रतिशत की दर पर काटा जाना चाहिए था। परिणामस्वरूप, संविदाकार के बिलों से ₹ 3.24 करोड़ के आयकर की कम कटौती की गई।

लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि आईपीएस (रेलवे आईटी एप्लीकेशन) के माध्यम से सृजित डेटा के अनुसार, पैन 'एक्स' (अन्य फर्म का पैन अर्थात् मेसर्स यंग बंगाली को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसायटी लिमिटेड, चंदौली) के साथ मेसर्स यंग बंगाल को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसाइटी लिमिटेड, कोलकाता को भुगतान किया गया था। जबकि रेल प्रशासन द्वारा मेसर्स यंग बंगाली को-ऑपरेटिव लेबर कॉन्ट्रैक्ट सोसाइटी लिमिटेड, चंदौली को फॉर्म 16ए जारी किया गया था जिसने रेल प्रशासन के साथ कोई करार नहीं किया था।

मामले को सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया था। रेल मंत्रालय ने अपने उत्तर में बताया कि पूरे प्रशासन ने विस्तृत जाँच और अनुवर्ती कार्रवाई के लिए विजिलेंस को सौंपने का निर्णय लिया है (नवम्बर 2021)।

इस प्रकार, अन्य फर्म की पैन के माध्यम से ₹ 18.66 करोड़ के भुगतान और 206ए के नियम (i) के प्रावधान के आधार पर रेल प्रशासन ने संविदाकार के बिलों से ₹ 3.24 करोड़ के स्रोत पर आय कर की कम कटौती की थी।



**4.5 रेल मंत्रालय द्वारा पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश जारी करने के बाद भी पोशाक सामग्रियों की खरीद: पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे**

7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय ने अक्टूबर 2017 में कर्मचारियों को पोशाक सामग्री के बदले पोशाक भत्ते के भुगतान के निर्देश जारी किए थे। तथापि, रेल मंत्रालय के अक्टूबर 2017 के निर्देशों के बावजूद जोनल रेलवे प्रशासन ने ₹ 2.16 करोड़ के मौजूदा पोशाक सामग्री खरीद आदेशों को रद्द/शार्ट क्लोज नहीं किया। उन्होंने अक्टूबर 2017 के बाद फर्मों को ₹ 1.15 करोड़ के पोशाक सामग्री हेतु नए खरीद आदेश जारी किए। रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद ₹ 3.31 करोड़ की पोशाक सामग्री की अधिप्राप्ति अनियमित थी। कुछ मामलों में, कर्मचारियों को दोहरे लाभ (अर्थात् पोशाक सामग्री के साथ-साथ पोशाक भत्ता) दिए गए थे।

अक्टूबर 2017 से पहले, रेल मंत्रालय (रेम) द्वारा जारी मौजूदा निर्देशों के अनुसार रेलवे कर्मचारियों को वर्दी और संबंधित भत्ते जैसे किट रखरखाव भत्ता, जूता भत्ता, वर्दी भत्ता, धुलाई भत्ता आदि जारी किया जाता था। 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के परिणामस्वरूप, वर्दी से संबंधित भत्तों को एक ही पोशाक भत्ते में शामिल किया गया। तदनुसार, अक्टूबर 2017 में, रेल मंत्रालय ने 01 जुलाई 2017 से प्रत्येक वर्ष जुलाई में विभिन्न श्रेणी के कर्मचारियों को पोशाक भत्ता<sup>196</sup> देने के निर्देश<sup>197</sup> जारी किए।

स्टाफ की उस श्रेणी के लिए ₹ 5,000 प्रति वर्ष का पोशाक भत्ता निर्धारित किया गया था, जिन्हें नियमित वर्दी पहनना आवश्यक था जैसे ट्रैकमैन, रनिंग स्टाफ, स्टाफ कार ड्राइवर, एमटीएस, कैंटीन स्टाफ आदि जिसे प्रत्येक वर्ष जुलाई महीने में वेतन में क्रेडिट किया जाना है।

<sup>196</sup> गर्मियों और सर्दियों दोनों की सभी प्रकार की पोशाक और संबंधित भत्तों को कवर करते हुए

<sup>197</sup> परिपत्र संख्या आरबीई 141/2017 दिनांक 3 अक्टूबर 2017

लेखापरीक्षा ने पश्चिम मध्य रेलवे के कोटा, भोपाल (बीपीएल) और जबलपुर (जेबीपी) मंडलों के भंडार डिपो के अभिलेखों<sup>198</sup> की समीक्षा की और निम्नलिखित को पाया:

रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद, पोशाक सामग्री की अधिप्राप्ति के लिए ₹ 0.34 करोड़ के चार खरीद आदेश फरवरी 2018, मार्च 2018 और जून 2018 में दिए गए थे। पोशाक सामग्री की खरीद के लिए जोनल रेलवे मुख्यालय/जबलपुर द्वारा खरीद आदेश का देना और वितरण अवधि बढ़ाया जाना सही नहीं था। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद भी आपूर्तिकर्ताओं से अगस्त 2018 तक ₹ 1.41 करोड़<sup>199</sup> (₹ 0.34 करोड़ के नए आदेशों सहित) के मूल्य वाली पोशाक/पोशाक सामग्री प्राप्त हुई।

वरिष्ठ मंडल सामग्री प्रबंधक/कोटा ने मौजूदा खरीद आदेशों को रद्द करने के लिए और प्राप्त वर्दी सामग्री के निपटान के लिए दिशा-निर्देश जारी करने के लिए जोनल रेलवे मुख्यालय/पमरे से अनुरोध किया था (नवंबर 2017 से सितंबर 2018)। हालांकि जोनल रेलवे मुख्यालय द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई।

लेखापरीक्षा ने भोपाल मंडल में 924 कर्मचारियों और जबलपुर मंडल में 610 कर्मचारियों के संबंध में अक्टूबर 2017 से जून 2018 तक की अवधि के लिए अभिलेखों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि भोपाल मंडल में सभी 924 मामलों<sup>200</sup> (100 प्रतिशत) और जबलपुर मंडल में 292 मामलों (47 प्रतिशत) में कर्मचारियों को पोशाक भत्ते और पोशाक सामग्री दोनों जारी किए गए। इस तरह, जबलपुर और भोपाल मंडल में कर्मचारियों को दोहरे लाभ अर्थात् पोशाक सामग्री और ₹ 0.61 करोड़<sup>201</sup> के पोशाक भत्ते दिए गए। कोटा मंडल में कर्मचारियों को मात्र पोशाक भत्ते दिए गए और ₹ 0.39 करोड़ की पोशाक सामग्री स्टॉक में पड़ी है।

<sup>198</sup> भंडार डिपो में अनुरक्षित टैली बुक/लेजर बुक्स

<sup>199</sup> कोटा मंडल - ₹ 0.39 करोड़, बीपीएल मंडल - ₹ 0.54 करोड़, जेबीपी मंडल - ₹ 0.48 करोड़

<sup>200</sup> 2017-18 के लिए 223 कर्मचारियों को पोशाक भत्ते के साथ पोशाक सामग्री प्राप्त हुई, 2018-19 के लिए 701 कर्मचारियों को पोशाक भत्ते के साथ-साथ पोशाक सामग्री प्राप्त हुई

<sup>201</sup> 1,216 कर्मचारी (बीपीएल में 924 कर्मचारी + जेबीपी में 292 कर्मचारी) \* ₹ 5,000 = ₹ 60.80 लाख (₹ 0.61 करोड़)

वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएंडबी)/पमरे ने मंडलीय लेखा कार्यालयों को निर्देश जारी किए थे (दिसंबर 2017) कि चूंकि 2017-18 और 2018-19 (गर्मी) के लिए पोशाक सामग्री की अधिप्राप्ति को पूरा किया गया है; इसलिए 2017-18 और 2018-19 (गर्मी) के लिए पोशाक भत्ता नहीं दिया जाना है। मंडलीय प्राधिकारी/भोपाल ने बताया (नवंबर 2020) कि कर्मचारी संघ/श्रमिक संघों के अभ्यावेदनों को देखते हुए आखिरकार कोई वसूली नहीं की गयी है।

मामला नवंबर 2020 में पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन के साथ उठाया गया था। उत्तर में उन्होंने बताया (जून 2021) कि रेल प्रशासन ने 2017 की सर्दी की और 2018 की गर्मी की वर्दी अधिप्राप्ति और वितरित करने और जुलाई 2018 से पोशाक भत्ते के भुगतान को लागू करने का निर्णय लिया था। विभिन्न पीएनएम<sup>202</sup> में श्रमिक संघों द्वारा मामला उठाए जाने के बाद रेल मंत्रालय के निर्देशों के अनुरूप मंडलों/क्षेत्रीय इकाइयों द्वारा भुगतान किया गया है। इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने बताया है (फरवरी 2018<sup>203</sup>) कि पोशाक भत्ते पर 7वें सीपीसी की सिफारिशों में पोशाक भत्ते के भुगतान से पहले अधिप्राप्त/कम अधिप्राप्त वर्दी के स्टॉक के परिसमापन पर टिप्पणी नहीं की गई।

उत्तर स्वीकार्य नहीं था। रेल मंत्रालय के निर्देशों के पैरा 4 में स्पष्ट रूप से यह निर्धारित किया गया है कि 'पोशाक भत्ते के भुगतान के साथ, कर्मचारियों की वो श्रेणियां जिन्हें पहले वर्दी प्रदान की जा रही थीं, उन्हें अब से वर्दी प्रदान नहीं की जाएगी।' इसलिए कर्मचारी को 1 जुलाई 2017 से केवल पोशाक भत्ता दिया जाना था। रेल मंत्रालय, निर्देश जारी करते समय, पहले से अधिप्राप्त/भंडार डिपो में स्टॉक में रखी हुई पोशाक सामग्री और पोशाक सामग्री की आपूर्ति के लिए फर्मों को पहले से दिए गए खरीद आदेशों के निपटान के लिए जोनल रेलवे को निर्देश जारी करने में विफल रहा।

लेखापरीक्षा ने दक्षिण मध्य रेलवे में रेल मंत्रालय के निर्देशों के कार्यान्वयन की जांच की। नवंबर 2017 में ₹ 0.81 करोड़ की पोशाक सामग्री के लिए तीन खरीद आदेश दिए गए थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि ₹ 1.90 करोड़ (₹ 0.81 करोड़ के नए आदेशों सहित) की पोशाक सामग्री अक्टूबर 2017 के बाद प्राप्त हुई थी।

<sup>202</sup> स्थायी वार्ता तंत्र

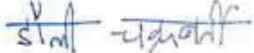
<sup>203</sup> रेल मंत्रालय का पत्र सं. पीसीवी॥/2018/1/7/5/1 दिनांक 15 फरवरी 2018

इस प्रकार, कर्मचारियों को पोशाक भत्ते भुगतान करने के लिए रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद नए खरीद आदेशों के माध्यम से ₹ 1.15 करोड़ की पोशाक सामग्रियों की अधिप्राप्ति अनियमित थी।

मामला सितम्बर 2021 में रेल मंत्रालय के साथ उठाया गया; कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (नवम्बर 2021)।

नई दिल्ली

दिनांक: 21 दिसम्बर 2021


  
(डौली चक्रवर्ती)

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

नई दिल्ली

दिनांक: 27 जनवरी 2022

  
(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक