

अध्याय 5 वित्तीयप्रबन्धन

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला-रेल सम्पर्क को वर्ष 1994-95 की पिक बुक में ₹1500 करोड़ की अनुमानित लागत पर शामिल किया गया। बाद में 1999-2000 में यह राशि बढ़ाकर ₹3077.23 करोड़ और वर्ष 2006-07 में ₹9341.44 करोड़ कर दी गई और तत्पश्चात जुलाई 2010 में बढ़ाकर ₹19565 करोड़ कर दी गई। राष्ट्रीय महत्ता की एवं वित्त मंत्रालय के द्वारा पोषित होने वाली इस परियोजना की अनुमानित लागत में संशोधन के लिए आधारीक मंत्रीमण्डलीय समिति (सीसीआई) का अनुमोदन अपेक्षित होता है। परियोजना की समस्त लागत आवधिक अन्तराल पर बढ़ती रही, समय-समय पर प्रत्येक चरण पर परियोजना की संशोधित अनुमानित लागत नीचे दी गई है:-

| | चरण-I | चरण- II कटरा-काजीगुंड | | | चरण- III |
|------------------------|----------------------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| | उधमपुर-कटरा एन.आर.सी.ओ. | कटरा-30 किमी. एन.आर.सी.ओ. | 30 - 100.868 किमी. के.आर.सी.एल. | 100.868 - 168 किमी. इरकॉन | काजीगुंड-बारामूला इरकॉन |
| मूल अनुमान | 189.42 सितम्बर 1996 | 68.78 अगस्त 2002 | 4959.65 फरवरी 2006 | 1622.84 मार्च 2006 | 661.99 1998-2001 |
| प्रथम संशोधित अनुमान | 540.16 जुलाई 2006 | 185.44 नवम्बर 2009 | - | - | 2103.67 सितम्बर 2006 |
| द्वितीय संशोधित अनुमान | 945.76* | 14960.33* | | | 3658.74* |
| प्रतिशतता वृद्धि | 399.29 | 139.32 | | | 452.69 |
| वास्तविक व्यय | 934.39 | 69.91 | 1769.29 | 2211.72 | 3071.86 |

*** मंत्रीमण्डलीय समिति (सी.सी.आई.) के द्वारा 4 जनवरी 2012 को अनुमोदित**

परियोजना की वर्तमान अनुमानित लागत ₹19,565 करोड़ आंकी गई और रेल प्रशासन अभी भी अंतिम लागत के संबंध में अनिश्चित था (जुलाई 2012)।

₹1500 करोड़ की प्रारम्भिक अनुमानित लागत किसी मापदंड पर आधारित नहीं थी। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को 1999 में ₹3,077.23 करोड़ की कुल लागत पर संस्वीकृति प्रदान की गई तथा सर्वेक्षण के लिए केवल ₹0.68 करोड़ की राशि आबंटित की गई जो कि मंत्रालय के द्वारा उपरोपित मूल्य कारक एवं गुंजाइश से संशोधित प्रस्तावों में बढ़कर ₹445 करोड़ हो गई। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में प्रमुख घटकों नामतः उपमार्गों के निर्माण की लागत, सुरंग पोर्टलों की संरक्षा हेतु प्रावधान इत्यादि, को छोड़ दिया गया जबकि इन कारकों पर बड़ा वित्त अन्तर्निहित था। जैसा कि पहले के अध्यायों में जोर दिया गया है कि आवश्यक भू-सर्वेक्षणों के आधार पर संरक्षण के चयन को दृढ़ किए बिना ही परियोजना के अनुमानों को तैयार किया गया। अतः यह अनुमान, लागत नियंत्रण एवं परियोजना के अनुवीक्षण के लिए एक विश्वसनीय आधार उपलब्ध नहीं करा पाए।

इस स्थिति को देखते हुए रेल प्रशासन के इस दावे का कोई आधार नहीं था कि उन्होंने संरक्षण के परिवर्तन करने पर ₹2000 करोड़ की बचत की। वास्तव में जैसा कि पहले भी बताया गया (पैरा 3.7), कि यह बचत संरक्षण में परिवर्तन के

कारण प्रमुख पुलों की संख्या के कार्य को छोड़ने के कारण हुए कार्य की कमी के कारण थी, जो प्रारम्भ में ही चयन करने की अवधि के दौरान हो जानी चाहिए थी।

सी.सी.आई.द्वारा अनुमोदित ₹19,565 करोड़ की नवीनतम अनुमानित लागतमें कुल मूल्य वृद्धि (₹9346 करोड़), कार्य की मात्रा में वृद्धि (₹3427 करोड़) और डी.पी.आर. में शामिल न की गई मर्दें (₹3715 करोड़)का प्रावधान था ,जिसमें के.आर. सी.एल. तथा इस्कॉनजिन्हें लागत जमा10 प्रतिशत आधार पर आंशिक निर्माण कार्य और अभिगम सड़कों का कार्य सौंपा गया था, को देय ₹1386 करोड़ के लाभ का तत्व शामिल था।यह दोनों निष्पादक एजेंसियां प्रतिपूर्ति के लिए एन.आर.सी.ओ. को एक मासिक विवरणी प्रस्तुत करती थीं।

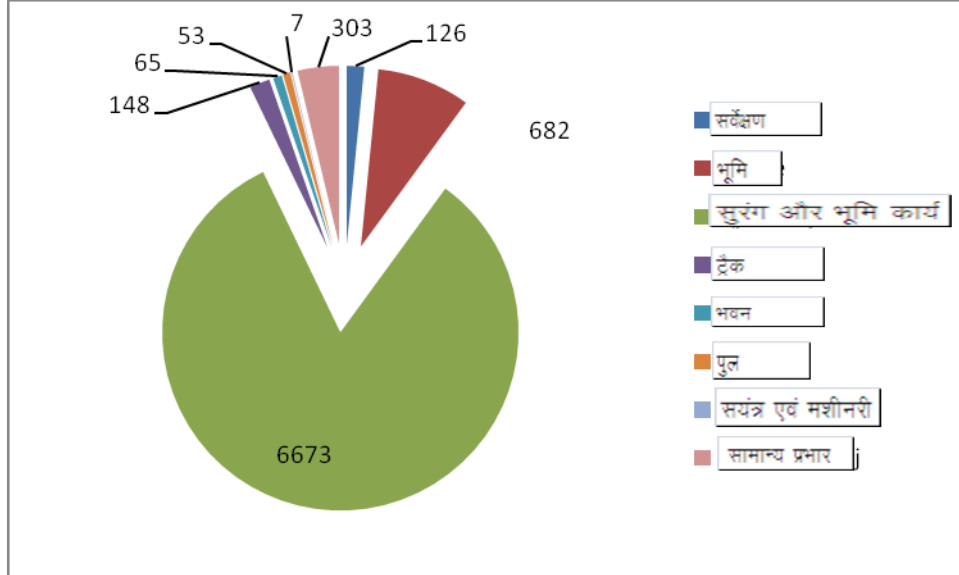
एन.आर. सी.ओ. का सहायक वित्त,एन.आर.सी.ओ. और इन कार्यान्वयन एजेंसियों के मध्य हुए करार की शर्तों के अनुसार दो कार्यान्वयन एजेंसियों द्वारा सौंपे गए ठेकों की लागत की 30 प्रतिशत के बराबर राशि सहित राशि की प्रतिपूर्ति की अनुमति प्रदान करता है। भारत सरकार के द्वारा विनियामक उपाय के तौर पर, स्थापना से संबंधित व्ययों की प्रतिपूर्ति हेतु वांछनीय एवं अवांछनीय मर्दों का निर्धारण किया गया है। लेकिन एन.आर.सी.ओ. द्वारा सहायक प्रलेखों के साथ लेखों की विस्तृत संवीक्षा नहीं की गई थी जिससे नियंत्रण जोखिम का समाधान नहीं हुआ। अभी तक भारत सरकार, अर्धवार्षिक रूप से रेलवे के माध्यम से एन.आर.सी.ओ. द्वारा लेखों की विवरणी के आधार पर निधि की संस्वीकृति प्रदान कर रही है। जुलाई 2012 तक, कश्मीर से रेल सम्पर्क पर कुल ₹8057.17 करोड़ का व्यय हुआ, जिसमें से ₹934.39 करोड़ का व्यय एन.आर.सी.ओ. के द्वारा उधमपुर-कटरा खण्ड पर, ₹4050.92 करोड़ का व्यय एन.आर.सी.ओ.,के.आर.सी.एल एवं इस्कॉन के द्वारा कटरा-काजीगुंड खण्ड और ₹3071.86 करोड़ का व्यय इस्कॉन द्वारा काजीगुंड-बारामूला खण्ड पर किया गया। जुलाई 2012 तक कटरा (30 किमी0)-बनिहाल (150 किमी0) भाग पर कुल वास्तविक प्रगति 12 से 14 प्रतिशत की सीमा में थी एवं यथा वास्तविक लागत कई गुना बढ़ेगी। प्रतिवर्ष बजट के अनुरूप आबंटन एवं व्यय निम्न रूप से उनके समक्ष दिया गया है :-

(₹ करोड़)

| वर्ष | बजट आबंटन | व्यय | संचयी व्यय |
|---------|-----------|--------|------------|
| 1994-95 | 0.2 | 0.2 | |
| 1995-96 | 1 | 1 | 1.20 |
| 1996-97 | 17.5 | 17.41 | 18.61 |
| 1997-98 | 60 | 59.81 | 78.42 |
| 1998-99 | 36 | 36.67 | 115.09 |
| 1999-00 | 77 | 76.73 | 191.82 |
| 2000-01 | 73 | 72.71 | 264.53 |
| 2001-02 | 175 | 174.59 | 439.12 |
| 2002-03 | 350 | 344.91 | 784.03 |
| 2003-04 | 500 | 502.37 | 1286.38 |
| 2004-05 | 700 | 697.49 | 1983.87 |
| 2005-06 | 1000 | 999.83 | 2983.70 |
| 2006-07 | 850 | 849.90 | 3833.60 |
| 2007-08 | 900 | 896.39 | 4729.99 |
| 2008-09 | 600 | 611.37 | 5741.36 |

| | | | |
|-----------------------|------|--------|---------|
| 2009-10 | 880 | 879.55 | 6220.91 |
| 2010-11 | 1000 | 896.55 | 7165.60 |
| 2011-12 | 751 | 751.29 | 7916.89 |
| 2012-13 जुलाई 2012 तक | 100 | 140.28 | 8057.17 |

जुलाई 2012 को परियोजना के विभिन्न घटकों पर हुए व्यय की विस्तृत स्थिति नीचे दी गई है (₹ करोड़)



परियोजना के लिए संस्वीकृत अनुमानों में से अधिक खर्च जिसका कार्यान्वयन अनुमोदन लम्बित है, को समायोजन खाते (तदर्थ व्यवस्था) के अंतर्गत लिया गया। जुलाई 2012 तक उत्तर रेलवे के लेखाओं में 'परियोजना शीर्ष' के अंतर्गत बुक की गई ₹4524.71 करोड़ और 'समायोजन शीर्ष' के अंतर्गत बुक की गई ₹3532.46 करोड़ की राशि भारत सरकार के अनुमोदन की शर्त पर लेखाओं के अंतिम शीर्ष के डैबिट की प्रतीक्षा में थी।