

अध्याय 3 - अभियांत्रिकी - ओपन लाईन एवं निर्माण

भारतीय रेलवे के अभियांत्रिकी विभाग के दो विभिन्न संगठन नामतः ओपन लाईन एवं निर्माण हैं। जबकि ओपन लाईन भारतीय रेलवे की सभी अचल परिसम्पत्तियों जैसे रेल पथ, पुलों, भवनों, सड़कों, जलापूर्ति इत्यादि के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है, वहीं निर्माण संगठन नई परिसम्पत्तियों जैसे नई लाइनों, गेज रूपांतरण, दोहरीकरण एवं अन्य विस्तारण तथा रेलवे में विकासात्मक कार्यों के निर्माण के लिए जिम्मेदार है।

अभियांत्रिकी विभाग के मुख्य नीति निर्णय सदस्य अभियांत्रिकी की अध्यक्षता वाले रेलवे बोर्ड द्वारा लिये जाते हैं जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल अभियांत्रिकी) एवं अतिरिक्त सदस्य (निर्माण कार्य) द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर, विभाग का अध्यक्ष प्रधान मुख्य इंजीनियर (पीसीई) होता है जिसकी सहायता विभिन्न रेलपथ, पुल, योजना, रेलपथ मशीन, सामान्य मसलों इत्यादि के लिए विभिन्न मुख्य इंजीनियर द्वारा की जाती हैं। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक जोनल रेलवे में मुख्य प्रशासनिक अधिकारी की अध्यक्षता वाली एक निर्माण इकाई होती है जो मुख्य निर्माण कार्यों जैसे नई लाइनों, दोहरीकरण, गेज रूपांतरण इत्यादि के लिए उत्तदायी होती है एवं विभिन्न मुख्य इंजीनियर (निर्माण) उसके सहायक होते हैं।

वर्ष 2011-12 के दौरान सिविल अभियांत्रिकी विभाग का कुल व्यय ₹ 39,269 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों एवं निविदाओं इत्यादि की नियमित लेखापरीक्षा से अलग, रेलवे के निर्माण संगठन सहित सिविल अभियांत्रिकी के 1907 कार्यालयों का लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में सभी जोनल रेलवे में की गई "भारतीय रेलवे में स्थायी पथ सामग्री की खरीद और उपयोग" पर एक विषयक लेखापरीक्षा शामिल है। इस विषयक में, लेखापरीक्षा ने स्थायी पथ सामग्री अर्थात् सामान्य रूप से प्रयोग की जाने वाली ट्रैक मर्दों (पटरियों, स्लीपरों, रोड़ी, फास्टनिंग्स इत्यादि) की खरीद की प्रक्रिया की समीक्षा की। लेखापरीक्षा ने पाया कि पटरियों की खरीद के लिए एकल स्रोत रेलवे की आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर पा रहा था। तथापि, मंत्रालय ने नए स्रोतों को विकसित करने के लिए कोई कदम नहीं उठाए। लेखापरीक्षा ने इन मर्दों की खरीद के लिए निविदाओं की प्रोसेसिंग, क्रय आदेश जारी करने इत्यादि में विलम्बों पर भी टिप्पणी की थी।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में तीन पैराग्राफ सम्मिलित है जो भूमि और परिसम्पत्तियों की खरीद, महत्वपूर्ण परिवर्तन, रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अननुपालन इत्यादि से संबंधित प्रत्येक अनियमितताओं के मामलों को उजागर करते हैं।

3.1 भारतीय रेलवे में स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोगिता

कार्यकारी सार

भारतीय रेलवे स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद पर हर वर्ष पर्याप्त व्यय करती है। स्थायी रेलपथ सामग्री (रेलपथ सामग्री) की खरीद एक सतत प्रक्रिया है क्योंकि यह रेल नेटवर्क के विस्तार और विद्यमान रेलपथ के अनुरक्षण/नवीकरण हेतु अनिवार्य रूप से अपेक्षित है। वर्तमान रेलपथ के अनुरक्षण/नवीकरण में कोई बकाया/चूक एक सम्भावित सुरक्षा जोखिम है। पटरियां और स्लीपर रेलवे बोर्ड द्वारा खरीदे जाते हैं और अन्य स्थायी रेलपथ सामग्री ज़ोनल रेलवे/निर्माण संगठन द्वारा खरीदी जाती हैं।

लेखापरीक्षा ने चयनित चालू/पूरे किए गए कार्यों के लिए 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान अधिप्राप्त कुछ सामान्य रूप से प्रयुक्त होने वाली रेलपथ मदों की जांच की (2012-13)। यह देखा गया कि भारतीय रेलवे ने एक ही स्रोत अर्थात् मै. सेल से ही पटरियां खरीदीं। इसके अतिरिक्त मै. सेल भारतीय रेलवे की वार्षिक अपेक्षाओं को पूरा करने में सक्षम नहीं थी; 2011-12 के दौरान लगभग 13 प्रतिशत की कमी थी। मंत्रालय ने आपूर्ति को बढ़ाने अथवा आपूर्ति के नए स्रोत विकसित करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की थी।

पटरियों का उत्पादन भिलाई इस्पात संयंत्र द्वारा किया जाता है। उनकी गुणवत्ता की जांच मै. राईट्स द्वारा की जाती है। मै. राईट्स ने औसतन 10 प्रतिशत पटरियां रद्द कीं। यह भिलाई इस्पात संयंत्र पर ही गुणवत्ता नियंत्रण की प्रणालियों में सुधार की आवश्यकता का सूचक है।

रेलवे बोर्ड तथा ज़ोनल रेलवे दोनों स्तरों पर निविदाओं के निस्तारण में विलम्ब हुए। ज़ोनल रेलवे पर, लगभग 60 प्रतिशत निविदाओं को लगभग 31 दिनों के औसत विलम्ब सहित उनके खोलने के लिए 90 दिनों की निर्धारित समय सीमा के अन्दर अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका। इसके अतिरिक्त, खरीद की प्रक्रिया दक्ष नहीं थी क्योंकि मांगपत्रों की प्राप्ति के पश्चात् रेलवे ने क्रय आदेश जारी करने के लिए औसतन 490 दिन का और आपूर्तियां प्राप्त करने में 666 दिन का समय लिया। सुपर्दगी अवधियों में अधिकतर विस्तार रेलवे के कारण ही दिए गए थे जिनके कारण शास्ति उद्ग्राह्य नहीं थी। इसके अतिरिक्त, 38 आपूर्ति आदेशों में जहां मूल्य में अन्तर का खण्ड लागू नहीं था, वहाँ रेलवे को मूल्य निहितार्थ के रूप में ₹ 6.83 करोड़ का भुगतान करना पड़ा। इसके अतिरिक्त, रेलपथ सामग्री की खरीद कार्यों की आवश्यकता के अनुरूप नहीं थी क्योंकि ₹ 443.28 करोड़ की लागत की सामग्री निर्माण कार्य पूरा होने के पश्चात् अप्रयुक्त रही जिसे अन्य निर्माण कार्यों के स्थलों पर अन्तरित किया जाना अपेक्षित था जिसमें भाड़े और अन्य आकास्मिक प्रभारों पर ₹ 31.03 करोड़ की राशि का अतिरिक्त व्यय शामिल था।

3.1.1 प्रस्तावना

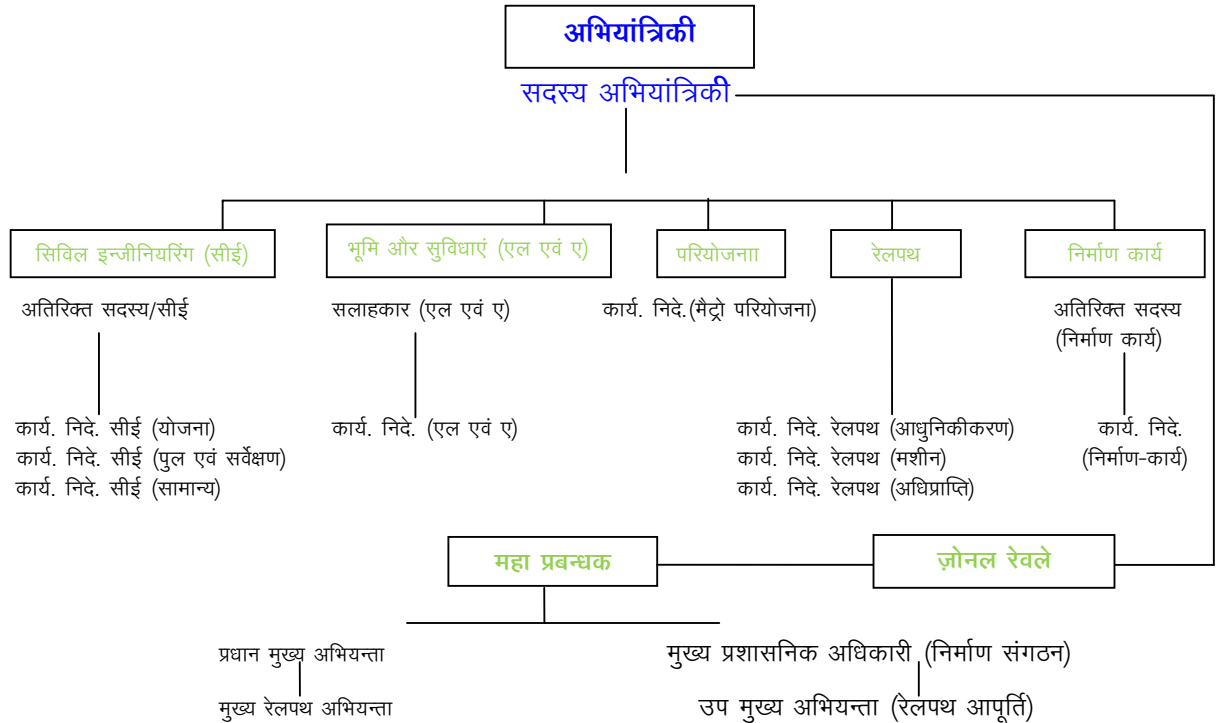
भारतीय रेलवे (आईआर) 64,600 रूट किलोमीटर (आरकेएम) में फैली हुई है। रेलवे पथ (स्थायी रेलपथ) जो रेलगाड़ियों की ढुलाई के लिए आवश्यक है रेल नेटवर्क की मुख्य बुनियादी संरचनाओं में से एक है। स्थायी रेलपथ (पी.वे.) पटरियों, स्लीपरों, रोडी,

फास्टनिंग्स इत्यादि से बनता है। नयी रेल लाइनों के जुड़ने/लाइनों के दोहरीकरण के द्वारा रेल नेटवर्क के सतत फैलाव व रेल पथ अनुसंधान/टूटफूट के कारण नवीकरण के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद भारतीय रेल पर एक लगातार चलने वाली प्रक्रिया है। गाड़ियों के दक्ष व प्रभावी चालन से थ्रुपुट²⁰ बढ़ता है जिसके लिए विद्यमान रेलपथ का रखरखाव अनिवार्य है। इसके अतिरिक्त, इसके कारण कोई बकाया/चूक संभावित सुरक्षा जोखिम है।

नई परिसम्पत्तियों के सृजन अर्थात् गेज परिवर्तन, दोहरीकरण, नई लाइनों और रेलपथ नवीकरण के माध्यम से रेलपथ के अनुसंधान के लिए प्रति वर्ष ₹ 14,000 करोड़ की सीमा तक का पूंजीगत व्यय किया जाता है। उपरोक्त राशि का एक बड़ा हिस्सा स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद पर व्यय किया जाता है। चूंकि स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद पूंजी प्रधान है, इसलिए यह महत्वपूर्ण है कि सामग्री की खरीद मितव्ययिता से की जाए और इसका उपयोग दक्ष रूप से किया जाए।

3.1.2 संगठनात्मक संरचना

रेलवे बोर्ड के सदस्य अभियांत्रिकी सिविल इंजीनियरिंग कार्यकलापों के लिए रेलवे बोर्ड के सर्वोच्च प्राधिकारी है। ये कार्यकलाप पाँच निदेशालयों में निष्पादित किए जाते हैं जैसा कि नीचे फ्लोचार्ट में वर्णन किया गया है:



²⁰ रेलपथ का समग्र उपयोग

सिविल इंजीनियरिंग और रेलपथ निदेशालय स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग से सम्बद्ध हैं। स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद और उपयोग से संबंधित मामलों पर नीतिगत निर्णय सिविल इंजीनियरिंग निदेशालय लेता है और पटरियों और कंकरीट स्लीपरों की खरीद का कार्य रेलपथ निदेशालय करता है। कंकरीट स्लीपरों के विनिर्माण में उपयोग होने वाले विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद रेलपथ निदेशालय द्वारा अंतिम रूप दिए गए चालू ठेकों के माध्यम से स्लीपर विनिर्माताओं द्वारा की जाती है।

सिविल इंजीनियरिंग निदेशालय द्वारा जारी किए गए नीतियों और निर्देशों को प्रधान मुख्य अभियन्ता और मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण संगठन) द्वारा लागू किया जाता है। ओपन लाइन में मुख्य रेलपथ अभियन्ता द्वारा और निर्माण-संगठन में उप मुख्य इंजीनियर/रेलपथ आपूर्ति द्वारा स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद की जाती है।

यद्यपि रोड़ी एक स्थायी रेलपथ सामग्री है, इसकी खरीद निर्माण कार्य कार्यकारी प्राधिकारियों द्वारा निर्माण-कार्य ठेकों के माध्यम से की जाती है। अनुसंधान और डिजाइन से संबंधित मुद्दे कार्यकारी निदेशक/आरडीएसओ में सिविल इंजीनियरिंग द्वारा निपटाए जाते हैं।

3.1.3 लेखापरीक्षा उद्देश्य

यह अध्ययन निम्नलिखित के निर्धारण को दृष्टिगत रखकर किया गया: -

- स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद के लिए नियोजन प्रक्रिया की प्रभावकारिता;
- क्या खरीद सबसे अच्छी कीमतों पर पारदर्शी तरीके से की गई और क्या सुपुर्दगी प्रणाली कुशल थी;
- क्या खरीदी गई सामग्री का प्रभावी रूप से उपयोग किया गया।

3.1.4 कार्यक्षेत्र, कवरेज और नमूना चयन

लेखापरीक्षा ने 2009-12 की अवधि के लिए चयनित चल रहे/ पूर्ण हुए 24 (53 में से) गेज परिवर्तन (जीसी) कार्यों, 24 (72 में से) नई लाइन (एनएल) कार्यों, 43 (115 में से) दोहरीकरण (डीएल) कार्यों और 287 (1954 में से) रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद की संवीक्षा की। जाँच के परिमाण और कार्यों के ब्यौरे अनुबंध XII में दिए गए हैं।

निर्माण कार्यों की योजना और औचित्य, बजट आबंटन, निधियों के उपयोग, खरीद के लिए ठेके और सामग्री की प्राप्ति और जारी होने की मॉनिटरिंग इत्यादि का अध्ययन रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे में किया गया। अध्ययन चयनित ब्रोड गेज स्थायी रेलपथ मर्दों की खरीद और उपयोग तक सीमित रखा गया जिसका विवरण नीचे बताया गया है:

- 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. की पटरियाँ
- 65 एमएम/50 एमएम की रोड़ी
- 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. टी-2496 के प्री-स्ट्रेसड कंकरीट स्लीपर
- 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. के ग्लूड ज्वाइंट

- (v) टी-3738, 3740, 3741 एवं 3742 के मेटल लाइनर
- (vi) टी-3702, 3706, 3707, 3708 (जीएफएन) के ग्लास फिल्ड नाइलान लाइनर
- (vii) टी-3703, 3711 (जीआरएसपी) के गुवड खबर सोल प्लेट
- (viii) टी-3701 (ईआरसी) के एलास्टिक रेल क्लिप
- (ix) 60 कि.ग्रा./52 कि.ग्रा. के लिए 12 में (सीएसएस क्रॉसिंग) के कास्ट मेंगनीज़ स्टील क्रॉसिंग 1

इसके अतिरिक्त, कंकरीट स्लीपर निर्माताओं के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद की भी जांच की गई थी।

3.1.5 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.1.5.1 योजना

(i) वित्तीय योजना-निधियों की उपलब्धता और उपयोग

स्थायी रेलपथ सामग्री का उपयोग मुख्य रूप से परिसम्पत्तियों के सृजन के लिए किया जाता है जिसमें मुख्यतः नई लाइनों का निर्माण, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण कार्य सम्मिलित हैं। स्थायी रेलपथ सामग्री का उपयोग परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण के लिए भी किया जाता है जो कि रेलपथ नवीकरण के माध्यम से किया जाता है। स्थायी रेलपथ सामग्री का मूल्य ऐसी परिसम्पत्ति के सृजन और अनुरक्षण की लागत का लगभग 70 प्रतिशत होता है।

2009-12 के दौरान ऊपर उल्लिखित चार कार्यकलापों के लिए निधियों की कुल आवश्यकता ₹ 47,646.89 करोड़ अनुमानित थी जिसके प्रति, कुल ₹ 42,170.16 करोड़ की निधियाँ उपलब्ध करवाई गई। किया गया वास्तविक व्यय ₹ 42,774.14 करोड़ था। पृथक घटक के संबंध में स्थिति निम्नानुसार थी:-

तालिका 3.1

(₹ करोड़ में)

परिसम्पत्ति सृजन	आवश्यकता ²¹	अंतिम अनुदान	आवश्यकता के आवंटन का %	वास्तविक व्यय	अंतिम अनुदान के व्यय का %
गेज परिवर्तन	10043.40	9363.88	93.23	9692.34	103.51
नई लाइन	15618.04	11480.77	73.51	12800.22	111.49
दोहरीकरण	7604.53	7708.02	101.36	6253.73	81.13
जोड़	33265.97	28552.67	85.83	28746.29	100.68
रेलपथ नवीकरण	14380.92	13617.56	94.69	14027.85	103.01
कुल जोड़	47646.89	42170.23	88.51	42774.14	101.43

²¹ बीई 2009-10 + {बीई 2010-11 - (बीई 2009-10 - एई 2009-10)} + {बीई 2011-12 - (बीई 2010-11 - एई 2010-11)}

समग्र निधियों का आवंटन आवश्यकता का 88.51 प्रतिशत था और किया गया व्यय आवंटन के लगभग बराबर था। जबकि गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए पृथक रूप से निधियों का आबंटन आवश्यकता के 93 प्रतिशत से अधिक था, नई लाईनों के मामले में यह केवल 73.51 प्रतिशत था। तथापि, दोहरीकरण कार्यों के मामले में 18.87 प्रतिशत की सीमा तक का आबंटन अव्ययित रहा। सभी चार कार्यकलापों के लिए निधियों के आबंटन में समग्र कमी ₹ 5,476.66 करोड़ (11.49 प्रतिशत) थी और इसने परिसम्पत्ति संवर्धन और वर्तमान रेलपथों के अनुरक्षण को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

(ii) सामग्री योजना

किसी भी परियोजना के कार्यक्रम में विभिन्न कार्यकलापों को शुरू करने और पूरा करने के लिए एक समय सीमा निर्धारित होता है। सबसे पहले भूखण्ड का अधिग्रहण किया जाता है और उसके बाद भू कार्य और पुलों का निर्माण किया जाता है। इसी के साथ साथ माँग की जाने वाली रेलपथ सामग्री की आवश्यकता का निर्धारण किया जाता है। रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद विभिन्न कार्यों की संस्वीकृत मदों की मात्रा को मिला कर की जाती है। लेखापरीक्षा में कई कमियाँ पाई गई थीं जिनकी चर्चा नीचे की गई है।

पटरियाँ स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद का एक महत्वपूर्ण घटक हैं और अधिप्राप्त कुल स्थायी रेलपथ सामग्री का 57 प्रतिशत हैं। पटरियों की खरीद के लिए भारतीय रेलवे और मैसर्स स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (मैसर्स सेल) के मध्य समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर फरवरी 2003 में हस्ताक्षर किए गए थे। प्रत्येक वर्ष के प्रारंभ में प्रत्येक जोनल रेलवे के लिए पटरियों की वार्षिक आवश्यकता माँगवाई जाती है और रेलपथ नवीकरण के साथ साथ निर्माण-कार्य परियोजनाओं के लिए रेलवे बोर्ड प्रत्येक जोनल रेलवे की आवश्यकता का ब्यौरा देते हुए एक थोक मांगपत्र मैसर्स सेल को देता है। लम्बाई और मात्रा के अनुसार पटरियों के प्रेषण की प्राथमिकता भी सूचित की जाती है।

2009-10 से 2011-12 के दौरान पटरियों की मात्रा जिसके लिए माँग-पत्र मैसर्स सेल को भेजा गया और उनके द्वारा प्रेषित पटरियाँ निम्नानुसार थीं:

तालिका 3.2

(मी.ट. में मात्रा)

मात्रा	पटरियाँ	2009-10	2010-11	2011-12
माँग पत्र	60 कि.ग्रा.	405509	379767	419396
	52 कि.ग्रा.	279744	312621	355406
	जोड़	685253	692388	774802
प्रेषित		675948	674439	670890
कमी		9305	17949	103912
प्रतिशतता के संदर्भ में कमी		1.36	2.59	13.41

यह दिखाई देता है कि सम्पूर्ण भारतीय रेलवे के लिए पटरियों की वार्षिक आवश्यकता में प्रति वर्ष वृद्धि हो रही थी किन्तु जोनल रेलवे को मै. सेल द्वारा प्रेषित पटरियों की मात्रा लगभग स्थिर बनी रही और वास्तव में मामूली गिरावट का रुझान था। कमी में 2009-10 में लगभग एक प्रतिशत से लेकर 2011-12 में लगभग 13 प्रतिशत तक की पर्याप्त रूप से वृद्धि हुई।

भारतीय रेलवे का पटरियों की आपूर्ति के लिए मैसर्स सेल के साथ एक एकाधिकृत करार है। आपूर्ति में निरंतर कमी के बावजूद मंत्रालय द्वारा कोई पारदर्शी खरीद प्रक्रिया अपना करके और/या आपूर्ति के नए स्रोतों के विकास को अपनाते हुए मामले का समाधान करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।

3.1.5.2 स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद

(i) निविदाओं की प्रोसेसिंग

पटरियों को छोड़कर सभी स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद सीमित/खुली निविदाओं²² के माध्यम से की जाती है। ग्री स्ट्रेस्ड कंक्रीट स्लीपरों और विशेष ग्रेड सीमेंट के लिए सीमित निविदाओं को रेलवे बोर्ड स्तर पर अन्तिम रूप दिया जाता है और अन्य स्थायी रेलपथ पदों के लिए जोनल स्तर पर अन्तिम रूप दिया जाता है।

कार्यकारी अभियन्ता से मांग पत्र के प्राप्त होने के बाद, अधिप्राप्ति प्राधिकारी द्वारा निविदा आमंत्रित की जाती है। इन पर उपयुक्त स्तर (खरीद के अनुमानित मूल्य के आधार पर) की निविदा समिति (टीसी) द्वारा विचार विमर्श किया जाता है जो अपनी सिफारिशें देते हैं जिन्हें अनुमोदन के लिए प्राधिकारी को प्रस्तुत किया जाता है। अनुमोदन के बाद आपूर्ति आदेश जारी किया जाता है।

चूंकि स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद या तो लाइन क्षमता संवर्धन के लिए आवश्यक नई परिसम्पत्तियों के सृजन हेतु या वर्तमान रेलपथों के अनुरक्षण के लिए, निर्माण कार्यों के निष्पादन के लिए की जाती है इसलिए निविदाओं को अन्तिम रूप देने में और आपूर्ति आदेश के प्रस्तुतीकरण में शीघ्रता पूर्णतया आवश्यक है। रेल मंत्री ने बोलियाँ/प्रस्ताव खोलने (जून 2000) के बाद निविदाओं के अन्तिम रूप देने में विलम्ब को गंभीरता से लिया। तत्पश्चात, सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए गए (अगस्त 2000) कि सभी निविदाओं को प्रस्तावों²³ की प्राप्ति के तीन माह के अन्दर अन्तिम रूप देना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे दोनों स्तर पर स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद के लिए निविदाओं के निस्तारण की जाँच की और जाँच के परिणाम नीचे दिए गए हैं:-

रेलवे बोर्ड में निविदाओं की प्रोसेसिंग - प्रत्येक जोनल रेलवे प्रति वर्ष पटरियों और कंक्रीट स्लीपरों की खरीद के लिए रेलवे बोर्ड को मांगपत्र प्रस्तुत करते हैं। इन

²² सामान्यतः खुली निविदा प्रक्रिया अपनाई जाती है। सीमित निविदा प्रणाली साफारणतया तब अपनाई जा सकती है जब यह लाभदायक मानी जाए। खुली निविदा प्रणाली के बजाए, सीमित निविदा प्रणाली को अपवादात्मक मामलों में महा प्रबन्धक की संस्वीकृति से अपनाया जा सकता है। (भंडार विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता खण्ड-I का पैराग्राफ सं. 324, 328 और 331)

²³ रेलवे बोर्ड के दिनांक 24.08.2000 का पत्र सं. 2000/सीई- I/सीटी/भाग 1

मांगपत्रों को रेलपथ निदेशालय में समेकित किया जाता है। पटरियों की समेकित माँग की खरीद आपूर्ति के एकमात्र स्रोत, मै. स्टील अथारिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (मै. सेल) से एकल निविदा आमंत्रित करके की जाती है। तथापि कंकरीट स्लीपरों और विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद के लिए सीमित निविदाएं अनुमोदित स्रोतों से आमंत्रित की जाती हैं और चालू ठेके दिए जाते हैं।

स्लीपरों और विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद के कई मामलों में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा आमंत्रित की गई निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब हुआ था। स्लीपरों की खरीद के लिए एक सीमित निविदा को अन्तिम रूप देने में भारत के चुनाव आयुक्त की अनुमति के बावजूद सक्षम प्राधिकारी का समय से अनुमोदन प्राप्त करने में रेल मंत्रालय की निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 38.44 करोड़ की हानि हुई जिसे भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की 2011-12 की रिपोर्ट सं. 32 (रेलवे) के पैराग्राफ सं. 6.3 में सम्मिलित किया गया था। इसके अतिरिक्त, विशेष ग्रेड सीमेंट की खरीद के लिए सीमित निविदा²⁴ को अन्तिम रूप देने में लगभग 10 माह के विलम्ब के कारण, स्लीपर विनिर्माता विद्यमान चालू ठेको के प्रति उच्चतर दरों पर सीमेंट की खरीद निरन्तर करते रहे जिसके परिणामस्वरूप स्लीपरों की लागत में वृद्धि के रूप में ₹ 3.91 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

जोनल रेलवे में निविदाओं की प्रोसेसिंग - लेखापरीक्षा ने चयनित कार्यों के निष्पादन के लिए विभिन्न स्थायी रेलपथ मदों की खरीद के लिए सभी जोनों में आमंत्रित की गई 634 निविदाओं के विवरण की जाँच की। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया:

(क) बोली/प्रस्तावों की प्राप्ति के बाद इन 634 निविदाओं के निस्तारण में लिए गए समय की भी जाँच की गई। विश्लेषण के परिणाम निम्नानुसार थे:-

तालिका 3.3

कार्यकलाप का ब्यौरा	संख्या	%	दिन
कुल निविदाएं	634		
निविदाओं को खोलने के बाद 90 दिनों के अन्दर उनका निस्तारण किया गया	246	39	
निविदाओं को खोलने के बाद 90 से 180 दिनों के अन्दर उनका निस्तारण किया गया	295	46	
निविदाओं को खोलने के बाद 180 से 365 दिनों के अन्दर उनका निस्तारण किया गया	86	14	
निविदाओं को खोलने के बाद 365 से अधिक दिनों के बाद उनका निस्तारण किया गया	7	1	
निविदाओं को खोलने के बाद उनके निस्तारण में लिया गया अधिकतम समय			690
निविदाओं को खोलने के बाद उनके निस्तारण में लिया गया औसत समय			121

²⁴ निविदा सं. सीएस-164

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि केवल 39 प्रतिशत निविदाओं को उनके खोलने के 90 दिनों की निर्धारित सीमा के अन्दर अन्तिम रूप दिया गया था। सभी ज़ोनल रेलवे में निविदाओं को खोलने के बाद उन्हें अन्तिम रूप देने के लिए लिया गया औसत समय लगभग चार महीने (121 दिन) था। इस प्रकार, 31 दिनों के औसत विलम्ब सहित औसतन 60 प्रतिशत निविदाओं को विलम्ब से निसतारण किया गया।

(ख) रेलवे बोर्ड ने निदेश (मार्च 2007)²⁵ दिया था कि ओपन लाइन और निर्माण दोनो के यहाँ उपयुक्त होने वाले घटकों/फिटिंगों की वार्षिक मांग की खरीद संयुक्त रूप से होनी चाहिए जिसके लिए या तो खुली लाइन द्वारा या निर्माण विंग द्वारा निविदा आमंत्रित की जानी चाहिए ताकी विलम्ब और निविदा के निस्तारण में लिप्त दोहरे प्रयासों से बचा जा सके।

लेखापरीक्षा ने 2010-11 के दौरान सामान्य स्थायी रेलपथ मदों के लिए की गई खरीद की नमूना जाँच की और पाया कि ज़ोनल रेलवे द्वारा इन अनुदेशों का अनुपालन नहीं किया गया था और दोनो एजेंसियां अपनी आवश्यकताओं के लिए अलग से क्रय आदेश (पीओज़) प्रस्तुत करती रहीं। नौ ज़ोनल रेलवे में 44 मामलों में रेलवे बोर्ड के आदेशों के अननुपालन के कारण उच्चतर दरों पर खरीद हुई जिसमें 2010-11 के दौरान ₹ 3.93 करोड़ का परिहार्य व्यय सम्मिलित था जैसा कि अनुबंध - XIII में ब्यौरा दिया गया है।

(ग) लेखापरीक्षा द्वारा की गई एक नमूना जाँच से पता लगा कि रेल प्रशासन (एसईआर) ने समेकित मात्राओं के लिए एक निविदा आमंत्रित करने के बजाय उसी वित्तीय वर्ष में अलग अलग निविदाएं आमंत्रित करते हुए भागों में रोडी की खरीद की जैसा कि नीचे दर्शाया गया है-

तालिका 3.4

निविदा संख्या एवं तारीख	स्वीकृत दर (₹) - प्रति क्यूबिक मीटर	निविदा संख्या एवं तारीख	स्वीकृत दर (₹) - प्रति क्यूबिक मीटर	उच्चतर दर पर खरीदी गई मात्रा (क्यूबिक मीटर में)	अतिरिक्त व्यय (करोड़ ₹ में)-(दर अन्तर X उच्च दर पर खरीदी गई मात्रा)
वर्क्स/स्पे/ओडीसी/वरि.डीईएन/08/2010 दिनांक 9.2.2010	487	डब्ल्यूए/डब्ल्यू/एसडीएस/27/09-10 दिनांक 9.12.09	500	100000	0.13
डब्ल्यूए/डब्ल्यू/एमएसडीएस/36/2010-11 दिनांक 30.8.2010	525	वर्क्स/स्पे/एसआरडी/वरि.डीईएन/2010 दिनांक 4.5.10	564	80000	0.31
वर्क्स/स्पे/बालास्ट/पकुर/ओडीसी/26/2011 दिनांक 5.4.11	525	24/एस/केजीपी/10-11/ दिनांक 3.5.11	629	45000	0.47
एडीए/बालास्ट/जीज़ेड/271/2011 दिनांक 26.12.2011	564	डब्ल्यूए/एस/ओडीसी/15/2011-12 दिनांक 11.11.2011	604	67620	0.27

²⁵ एएम/सीई का म.प्र. को दिनांक 09.03.2007 का डीओ पत्र सं. ट्रेक/21/2007/0401/7/सीएमएस क्रॉसिंग

रेल प्रशासन की कार्रवाई के परिणामस्वरूप ₹ 1.18 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय हुआ।

(ii) क्रय आदेश जारी करना और मूर्त रूप देना

सामग्री की खरीद के लिए मांगपत्र की प्राप्ति के बाद, रेल प्रशासन को क्रय आदेश (पीओज़) जारी करने की प्रक्रिया जल्दी पूरी करने की आवश्यकता होती है। किसी भी स्तर पर किसी असाधारण विलम्ब से बचना होता है ताकी आपूर्ति समय पर और मूल कार्यक्रम के अन्दर प्राप्त हो सके।

लेखापरीक्षा ने सभी ज़ोनों के चयनित कार्यों के निष्पादन के लिए अपेक्षित स्थायी रेलपथ सामग्री की आपूर्ति के लिए जारी 693 पीओज़ की नमूना जाँच की। लेखापरीक्षा ने पाया कि पीओज़ जारी करने और उसके प्रति आपूर्तियों की प्राप्ति में काफी विलम्ब हुआ था जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 3.5

ज़ोन	पीओज़ की संख्या	मांगपत्र की प्राप्ति के बाद पीओ जारी करने में लिया गया समय			मूल कार्यक्रम के प्रति आपूर्ति में लिया गया अत्यधिक समय			मांगपत्र से आपूर्ति तक लिया गया कुल समय		
		न्यूनतम	अधिकतम	औसत	न्यूनतम	अधिकतम	औसत	न्यूनतम	अधिकतम	औसत
सीआर	21	55	1539	694	0	409	35	647	1464	712
ईआर	8	359	744	569	0	563	82	460	1245	795
ईसीआर	20	333	2359	804	0	221	41	454	2534	629
ईसीओआर	87	31	1144	397	0	816	136	211	1817	520
एनआर	2	248	458	353	0	0	0	487	493	490
एनसीआर	30	124	1900	555	0	752	183	186	2036	874
एनईआर	142	22	1847	679	0	465	10	232	1881	934
एनएफआर	54	6	1101	230	0	536	48	159	1223	334
एनडब्ल्यूआर	54	53	1070	333	0	1193	241	168	1494	711
एसआर	48	131	1635	685	0	526	17	429	1815	630
एससीआर	62	59	1087	275	0	831	235	318	1802	651
एसईआर	23	32	749	249	0	871	113	158	983	425
एसईसीआर	31	141	1697	507	0	424	70	267	1288	575
एसडब्ल्यूआर	66	66	1716	404	0	376	57	250	1824	528
डब्ल्यूआर	37	330	1028	615	0	123	17	440	1207	736
डब्ल्यूसीआर	8	39	1173	564	0	11	1	633	1302	738
औसत				490			88			666

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि रेलवे को मांग-पत्रों की प्राप्ति के पश्चात् क्रय आदेश जारी करने में औसतन 490 दिन अर्थात् एक वर्ष से भी अधिक का समय लगा। इसके अतिरिक्त मांग पत्र की प्राप्ति के पश्चात् आपूर्ति प्राप्त करने में औसतन 666 दिन लगे। 243 क्रय आदेशों (35 प्रतिशत) में सामग्री की आपूर्ति उसकी मूल निर्धारित तिथि के पश्चात् की गई थी और आपूर्तियों की प्राप्ति (प्राप्ति की निर्धारित तिथि के पश्चात्) की तिथि में औसत विलम्ब 88 दिन था। अधिकतर मामलों

में आपूर्ति में विलम्ब के कारण अभिलेख में उपलब्ध नहीं थे। कुछ मामलों में विलम्ब सड़क परमिट जारी न होने, मजदूरों /स्थल की अनुपलब्धता, परिवहन हड़ताल, खदानों में वर्षा का पानी भर जाने आदि के कारण था।

(iii) ई-खरीद प्रणाली का कार्यान्वयन

पारदर्शिता लाने तथा घटे हुए खरीद चक्र के द्वारा खरीद क्रियाकलापों में दक्षता सुधारने व आपूर्तिकारों को शीघ्र भुगतान के लिए रेलवे बोर्ड ने ई-खरीद प्रणाली के माध्यम से भण्डार और कार्य सामग्री की खरीद का निर्णय लिया (अक्टूबर 2003)। ई-खरीद प्रक्रिया सुरक्षित वेबसाइट का प्रयोग करके एक ऐसा संयुक्त प्लेटफॉर्म प्रदान करती है जहाँ क्रेता और विक्रेता खरीद प्रक्रिया में सही और पारदर्शी ढंग में भाग ले सकते हैं। वित्त मंत्रालय के निदेशों (10 जनवरी 2007) के अनुसार भी, केन्द्रीय सरकार के सभी मंत्रालयों से 01 जुलाई 2007 से इलेक्ट्रॉनिक खरीद प्रणाली के लिए स्विच ओवर करना अपेक्षित था।

रेलवे बोर्ड²⁶ ने भण्डार नियंत्रक (सीओएस) द्वारा भण्डार मदों तथा प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा ट्रैक अपूर्ति मदों की ऑन लाईन खरीद प्रबन्धन के लिए 15 जूनल रेलवे पर ई-खरीद प्रणाली कार्यान्वित की (सितम्बर 2006 तथा जनवरी 2009)।

तथापि, यह देखा गया था कि ज़ोनल रेलवे के प्रधान मुख्य अभियंता तथा निर्माण संगठन के कार्यालयों में ई-खरीद प्रणाली विकसित नहीं की गई हैं/पूर्णतः चालू नहीं की गई है तथा निविदाओं की हस्त्य प्रोसेसिंग अभी चल रही थी यद्यपि उसे 1 अप्रैल 2007 से समाप्त किया जाना था। इससे ई-खरीद प्रणाली शुरू करने के उद्देश्य विफल हो गए।

(iv) ठेका प्रबंधन

एक दक्ष ठेका प्रबंधन प्रणाली में यह अपेक्षित है कि पीओज़ में उल्लिखित सुपुर्दगी अवधि का आपूर्तिकारों द्वारा पालन किया जाए। स्थायी मार्ग सामग्री की खरीद के लिए आपूर्ति की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि कई ठेकेदारों ने निर्धारित सुपुर्दगी अवधि के दौरान आपूर्ति पूरी नहीं की। उन्होंने विभिन्न कारण जैसे मजदूरों की कमी, खदानों में वर्षा जल के भरने, रोड़ी के ढेर हेतु स्थल की अनुपलब्धता आदि बताते हुए सुपुर्दगी अवधि को बढ़ाने की मांग की।

लेखापरीक्षा में पीओज़ के 693 मामलों की नमूना जाँच से निम्नलिखित बातों का पता चला:-

- 135 क्रय आदेशों के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा सुपुर्दगी अवधियों में 140 विस्तारों की अनुमति प्रदान की गई थी तथा विस्तार की अवधि एक और 1366 दिन (औसत 305 दिन) के बीच थी।
- 45 खरीद आदेशों में (32 प्रतिशत) एक वर्ष से अधिक की बढ़त दी गई थी।
- सुपुर्दगी अवधियों में कुल 140 विस्तारों में से 101 विस्तार (72 प्रतिशत) रेलवे की जिम्मेदारी पर दिए गए थे और किसी परिसमापन हानि (एलडी) उदग्रहित नहीं की गई थी। शेष 39 विस्तार (28 प्रतिशत) ₹ 2.87 करोड़ की परिसमापन हानि

²⁶ पत्र सं. 2004/सीएण्डआईएस/एपी/2004-05/ई-खरीद, दिनांक 12/9/06

(एलडी) उदग्रहित करके आपूर्तिकर्ता की जिम्मेदारी पर दिए गए थे। इसमें से केवल ₹ 2.06 करोड़ की वसूली की गई थी और शेष ₹ 0.81 करोड़ बकाया थे (अनुबंध XIV)।

- जब ठेके, ठेकेदारों के जोखिम और लागत पर समाप्त कर दिए जाते हैं तथा नए ठेके प्रदान किए जाते हैं तो इससे रेलवे द्वारा वहन अधिक व्यय की वसूली चूककर्ता ठेकेदार से जोखिम एवं लागत के रूप में की जाती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि चार²⁷ जोनल रेलवे पर सात मामलों में चूककर्ता आपूर्तिकर्ताओं के प्रति ₹ 0.92 करोड़ के जोखिम एवं लागत की वसूली बकाया थी। इन मामलों में से दो, ईसीओआर और एससीआर प्रत्येक पर एक में मुकदमा चल रहा था (अनुबंध XV)।

उपरोक्त भण्डारों की सुपुर्दगी में अति विलम्ब को दर्शाता है। इसके अतिरिक्त, आपूर्तियों में विलम्ब के लिए एलडी के अनुदग्रहण में स्वनिर्णय के उपयोग ने आपूर्तिकर्ताओं द्वारा अननुपालन को बढ़ावा दिया। साथ ही साथ मांग सामग्री की प्राप्ति में विलम्ब ने एक यूनिट से दूसरी यूनिट को सामग्री के स्थानांतरण को आवश्यक बना दिया जिससे परिहार्य दुलाई खर्च प्रभाविता हुआ।

3.1.5.3 गुणवत्ता आश्वासन

आरडीएसओ सभी स्थायी रेलपथ सामग्री के डिजाइन, संरचना और गुणवत्ता को विनिर्दिष्ट करता है। गुणवत्ता जाँचों के लिए यह कारखाना परिसर में उत्पादों की जाँच करता है। रेल प्रशासन रोडी जैसी रेलपथ सामग्री की गुणवत्ता जाँच के लिए प्रतिष्ठित प्रयोगशालाओं की नियुक्ति करता है।

(क) पटरियों के लिए गुणवत्ता आश्वासन

पटरियां स्थायी रेलपथ सामग्री का एक प्रमुख हिस्सा हैं। पटरियों की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, पटरियों की गुणवत्ता जाँच करने के लिए मै. रेल इण्डिया टैक्निकल सर्विसेज लिमिटेड, (मै. राइट्स) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) हस्ताक्षरित किया गया था (मई 2010)। एमओयू के अनुच्छेद 2.2 के अनुसार, रेलवे भिलाई इस्पात संयंत्र (बीएसपी) पर निरीक्षण के लिए राइट्स को क्रय आदेश, विनिर्देशन, ड्राइंग एवं अनुमोदित गुणवत्ता आश्वासन योजना की प्रति उपलब्ध कराएगा। इस प्रकार, परीक्षण/जाँच करने के लिए प्रक्रिया को परिभाषित करने एवं मै. राइट्स को उपलब्ध कराने की आवश्यकता थी। तथापि, रेलवे बोर्ड के रेलपथ निदेशालय ने लेखापरीक्षा को उनके द्वारा विकसित ऐसी किसी प्रक्रिया को उपलब्ध नहीं कराया था। लेखापरीक्षा ने देखा कि जुलाई 2004 में आरडीएसओ द्वारा अस्थायी रूप से अनुमोदित गुणवत्ता आश्वासन कार्यक्रम के अनुसार मै. राइट्स द्वारा पटरियों की जाँच की जा रही थी।

इसके अतिरिक्त एमओयू के अनुच्छेद 2.3 के प्रावधानों के अन्तर्गत मै. राइट्स रेलवे द्वारा उपयोग के लिए बीएसपी द्वारा उत्पादित और भेजी गई पटरियों की गुणवत्ता के लिए पूरी तरह से उत्तरदायी होगा। वे पटरियों की उपयुक्त गुणवत्ता सुनिश्चित करने के

²⁷ पूर्व तटीय रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, उत्तर पूर्व रेलवे एवं दक्षिण मध्य रेलवे

लिए निरीक्षण करेंगे, निरीक्षण किए गए प्रत्येक खेप की जाँच रिपोर्ट सहित प्रमाण पत्र जारी करेंगे, रेलवे/ आरडीएसओ को मासिक स्थिति/प्रगति रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे और प्रेषण आदि के लिए केवल पारित एवं स्वीकृत पटरियों के उचित लदान को सुनिश्चित करेंगे।

निरीक्षण रिपोर्टों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जाँच करने से निम्नलिखित का पता चला:-

- (i) एमओयू के अनुच्छेद 2.3 के अनुपालन में मै. राइट्स से रेलमार्ग निदेशालय में मासिक निरीक्षण रिपोर्ट प्राप्त की जा रही थीं। तथापि, रिपोर्टों की न तो संवीक्षा की जा रही थी न ही डाटा की तुलना विनिर्देशों के साथ की जा रही थी। सक्षम प्राधिकारी से कोई फाइलिंग आदेश नहीं लिया जा रहा था। इसके अतिरिक्त, रिपोर्टों में निहित डाटा के विश्लेषण के लिए कोई गुणवत्ता आश्वासन योजना तैयार नहीं की गई थी।
- (ii) रिपोर्टों की यादृच्छिक संवीक्षा से पता चला कि राइट्स द्वारा संगणित औसत शील्ड क्षमता (वाईएस) निर्दिष्ट 460 एमपीए के प्रति 529 एवं 548 एमपीए²⁸ के बीच रही। इसी प्रकार अन्तिम खिंचाव शक्ति (यूटीएस) भी निर्दिष्ट 880 एमपीए के प्रति 929 तथा 945 के बीच रही। रेलवे निदेशालय ने इस मामले को नवम्बर 2009 में केवल एक बार उठाया और पटरियों की मजबूती पर अधिक वाईएस/यूटीएस के प्रभाव की जाँच के लिए आरडीएसओ को निदेश दिया। आरडीएसओ ने अपने मासिक औसत और मानक विचलन मूल्यों के लिए अप्रैल 2009 से अगस्त 2012 की अवधि के लिए वाईएस एवं यूटीएस के डाटा का विश्लेषण किया और बताया (अक्टूबर 2012) कि वाईएस/यूटीएस अनुपात में वृद्धि दीर्घाकरण प्रतिशतता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित नहीं करती जैसाकि विनिर्देशों में अनुबद्धित है और वाईएस एवं यूटीएस में उनके न्यूनतम अनुबद्ध मूल्य से अधिक वृद्धि को हानिकारक नहीं माना गया। तथापि, लेखापरीक्ष का मत है कि यदि वाईएस/यूटीएस का एक अर्थपूर्ण उच्चतर मूल्य स्वीकार्य है तो मानकों को तदनुसार निर्दिष्ट किया जाना चाहिए।
- (iii) राइट्स द्वारा जाँची गई पारित पटरियों की मात्रा, अस्वीकृति की प्रतिशतता और रेलवे को प्रेषित मात्रा निम्नानुसार थी:-

तालिका 3.6

(मात्रा एमटी में)

वर्ष	निरीक्षित	पारित	अस्वीकृति का %	रेलवे को प्रेषित	पारित एवं प्रेषित में अन्तर	पारित लेकिन भारतीय रेलवे को न भेजी गई पटरियां (%)
2009-10	802259	712211	11.22	675948	36263	5.09
2010-11	794866	706607	11.10	674439	32168	4.55
2011-12	807754	712635	11.78	670890	41745	5.86
जोड़	2404879	2131453	11.37	2021277	110176	5.17

²⁸ मेगा पास्कल-क्षमता मापने की एक इकाई

आंकड़े दर्शाते हैं कि:

- पटरियों की अस्वीकृति दर 10 प्रतिशत से अधिक थी। पटरियों की अस्वीकृति दर की प्रतिशतता काफी अधिक थी जो कि स्वयं बीएसपी में गुणवत्ता नियंत्रण की प्रणाली में सुधार की आवश्यकता दर्शाती है। अस्वीकृति की उच्च दर का मुख्य कारण रोलिंग में कमियां थीं।
- विद्यमान मांग पत्रों के प्रति पारित सभी पटरियाँ भारतीय रेलों को नहीं भेजी गयी। पारित पटरियों का लगभग पाँच प्रतिशत भारतीय रेल को नहीं भेजा गया और निजी साइडिंग स्वामियों या दूसरे संगठनों को भेज दिया गया। आपूर्ति के इस विपथन के कारण भारतीय रेलवे को पटरियों की कम आपूर्ति हुई।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि 2009-12 की अवधि के दौरान निरीक्षण के लिए प्रस्तुत पटरियों की मात्रा, मै. राइट्स द्वारा पारित पटरियाँ और भारतीय रेलवे को भेजी गई पटरियाँ लगभग एक सी थी और मांगी गई मात्रा से संबद्ध नहीं थी। इसके अतिरिक्त, मै. राइट्स से प्राप्त की गई रिपोर्टें गुणवत्ता या मात्रा पर किसी आश्वासन को पाने के लिए जाँची नहीं जा रही थी। मामला प्रभावी रूप से मै. राइट्स को सौंपा गया लगा क्योंकि रेलवे बोर्ड का रेलपथ निदेशालय, संबंधित जोखिमों के प्रति गुणवत्ता आश्वासन के मामले को नहीं देख रहा था।

(ख) अन्य स्थायी पथ सामग्री के लिए गुणवत्ता आश्वासन

लेखापरीक्षा ने देखा कि अन्य स्थायी पथ सामग्रियों पर गुणवत्ता नियंत्रण भी पर्याप्त नहीं था। उदाहरणार्थ, ईसीओआर ने दो परियोजनाओं²⁹ के लिए ठेकेदार से ₹ 11.10 करोड़ की रोड़ी खरीदी (2009-10)। ठेका करार की शर्तों एवं निबंधों के अनुसार रोड़ी के विनिर्देशों की जाँच रेलवे की मान्यता प्राप्त प्रयोगशालाओं में की गई और उन्हें उचित पाया गया। तदनुसार, ठेकेदार को भुगतान किया गया। तत्पश्चात्, रेलवे सतर्कता ने भी रोड़ी की गुणवत्ता की नमूना जाँच करवाई और लगभग ₹ 2.21 करोड़ की रोड़ी को अस्वीकृत कर दिया। न तो रोड़ी की अस्वीकृत मात्रा को आपूर्तिकर्ता द्वारा बदला गया, न ही राशि की वसूली की गई। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन ने अभी तक यह निर्णय नहीं लिया था कि समान खदान से निकाले और आपूर्ति किए गए अप्रयुक्त रोड़ी और रेलपथ पर उपयोग की जा चुकी रोड़ी का प्रयोग कैसे किया जाए।

उपरोक्त भारतीय रेलवे की गुणवत्ता नियंत्रण प्रणाली में चूक को दर्शाता है। इस प्रकार रेलवे को स्थायी रेलपथ सामग्री के लिए गुणवत्ता आश्वासन की प्रणाली को सशक्त करने की आवश्यकता है क्योंकि इसमें सुरक्षा निहित है।

3.1.5.4 स्थायी रेलपथ सामग्री की प्राप्ति

(i) मूल्य भिन्नता खण्ड के तहत भुगतान

आधार तारीख के संदर्भ में सामग्री, मजदूरी एवं ईंधन आदि की दर में बदलाव के कारण मूल्य भिन्नता के प्रति भुगतान करने के लिए खरीद आदेशों में एक मूल्य भिन्नता खण्ड

²⁹ मै. एआरएसएस इन्फ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स लिमिटेड भुवनेश्वर ने खुर्दा रोड की बोलंगीर एण्ड लंजिगढ़-जूनागढ़ न्यू बीजी लाइन परियोजना के लिए आपूर्ति

(पीवीसी) शामिल किया गया है। यह विस्तारित सुपुर्दगी अवधियों के साथ-साथ सुपुर्दगी अवधि के दौरान आपूर्तिकर्ता को देय है। यदि सुपुर्दगी अवधि का विस्तार रेलवे के कारण है तो मूल्य भिन्नता सामान्यतः आधार तारीख के संदर्भ में अनुमत है। तथापि, सुपुर्दगी अवधि का विस्तार आपूर्तिकर्ता के कारण है तो पीवीसी रेलवे की जवाबदेही पर सामान्य सुपुर्दगी अवधि/विस्तारित सुपुर्दगी अवधि के पिछले माह के सुचकांक के संदर्भ में दिया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 38 आपूर्ति आदेशों में, जहाँ पीवीसी लागू था, सुपुर्दगी अवधि में विस्तार रेलवे के कारण दिया गया और ₹ 6.83 करोड़ का भुगतान विस्तारित सुपुर्दगी अवधियों के दौरान मूल्य निहितार्थ के लिए आपूर्तिकर्ताओं को किया गया। ब्यौरे अनुबंध XVI में उपलब्ध है।

(ii) सुपुर्दगी प्रणाली

किसी विशेष स्थाई रेलपथ मद की खरीद हेतु निर्माण कार्यों के लिए मांगपत्र क्रेता प्राधिकार द्वारा संयोजित किए जाते हैं और खरीद आदेश कुल मात्रा के लिए जारी किए जाते हैं। खरीद आदेशों को जारी करके खरीदी गई सामग्री इंजीनियरिंग डिपुओं /रेलपथ आपूर्ति डिपुओं में प्राप्त एवं लेखाकृत की जाती है। जब अपेक्षित हो, कार्यों को निष्पादित करने वाले इंजीनियर सामग्री को जारी करने के लिए इन डिपुओं में अपनी मांग रखते हैं।

लेखापरीक्षा ने पाया कि सामग्री की प्राप्तियों को इंजीनियरिंग डिपुओं द्वारा कार्यवार खातों में दर्ज नहीं किया गया है। कार्यों को कार्यान्वित करने वाले इंजीनियर को जारी की जाने वाली सामग्री के संबंध में खातों का भी अनुसंधान कार्यवार नहीं किया जाता है। एकमुश्त मात्रा में जारी की जाती हैं। अतः माल की प्राप्तियों और जारी होने के कार्यवार ब्यौरे खातों में उपलब्ध नहीं होते हैं। लेखापरीक्षा उन खरीद आदेशों को सहसम्बन्ध नहीं कर सका जिनके द्वारा रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए आवश्यक सामग्री खरीदी गई थी क्योंकि खरीद आदेशों में आवंटन/परेषिती के ब्यौरे निर्दिष्ट नहीं थे। प्रत्येक चयनित कार्य के प्रति स्थायी मार्ग सामग्री की प्राप्ति एवं निर्गम पाँच जोनल रेलवे (एसईआर, सीआर, ईआर, एनआर एवं एनसीआर) में सत्यापन योग्य नहीं था।

(iii) "निर्माण स्थल पर सामग्री" खाता

इंजीनियरिंग विभाग³⁰ के लिए भारतीय रेलवे संहिता में प्रावधानों के अनुसार विशिष्ट कार्यों के लिए प्राप्त की गई सामग्री को भण्डार की किसी दूसरी श्रेणी के खातों से बाहर रखा जाना है। ऐसे भण्डारों हेतु अलग से मांग करनी होती है और उसे कार्य निर्माण स्थलों पर भेजा है। यदि सामग्रियों की निर्माण स्थल पर प्राप्ति के तुरंत बाद कार्यों में खपत नहीं होती तब इन्हें अस्थायी रूप से "निर्माण स्थल पर सामग्री खाता" (एमएएस) के अन्तर्गत रखा जाता है। एमएएस के अन्तर्गत रखे गए भण्डारों के सांख्यिकीय खाते का रख-रखाव पणधारी द्वारा रखा जाना है। एमएएस शेष डेबिट किए जाने है जब सामग्री को कार्यों में उपयोग किया जाए। तिमाही/अर्धवार्षिक एमएएस रिटर्न

³⁰ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता - पैराग्राफ सं. 1446 से 1451

डिवीजनों को भेजी जाती हैं जहाँ अथ शेष, प्राप्ति, मामलों की तर्कसंगतता, लौटाए गए या स्थानांतरित भण्डारों आदि को प्रारंभिक अभिलेखों के साथ सत्यापित किया जाता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए 09³¹ जोनल रेलवे में एमएएस खातों का रख-रखाव नहीं किया जा रहा था। जिसके कारण खातों के रख-रखाव तथा प्राप्ति, निर्गमन और एमएएस रिटर्न के माध्यम से सामग्री हस्तान्तरण के आँकड़ों के सत्यापन के उद्देश्यों का पूर्वीकरण नहीं हो पा रहा था।

3.1.5.5 स्थायी रेलपथ सामग्री की उपयोगिता

(i) आवश्यकता से अधिक सामग्री की खरीद/व्यवस्था

एक कार्य के लिए अपेक्षित रेलपथ सामग्री की व्यवस्था खरीद या दूसरे स्रोतों/कार्यों से हस्तांतरण के माध्यम से की जाती है। नए निर्माण/नवीकरण के लिए उपलब्ध कम निधियों का उपयोग कुशलतापूर्वक करने के लिए कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की आवश्यकतानुसार खरीद/व्यवस्था की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, कोडल प्रावधानों³² के अनुसार यदि विशिष्ट कार्यों में बची सामग्री को उनपर पुनः उपयोग नहीं होना है तो उसे "अधिशेष भंडार" के रूप में माना जाएगा।

सभी जोनल रेलवे पर चयनित कार्यों के लिए स्थायी रेलपथ सामग्री की खरीद/व्यवस्था की लेखापरीक्षा जाँच ने दर्शाया कि सामग्री की खरीद/व्यवस्था आवश्यकता से अधिक थी। सभी जोनल रेलवे पर चयनित कार्यों के पूरा होने के बाद उपयोग न की गई सामग्री से संबंधित अभिलेखों की जाँच से पता चला कि ऐसे 529 मामले थे जहाँ कार्य पूरा होने के बाद स्थायी रेलपथ सामग्री (कुल मूल्य ₹ 443.28 करोड़) अनुपयोगी पड़ी रही जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:-

तालिका 3.7

जोन	कार्य आदेशों की सं.	अधिशेष सामग्री का मूल्य (₹ करोड़ में)	7% की दर से किए गए मालभाड़ा और आकस्मिक प्रभार
सीआर	14	5.91	0.41
ईआर	5	6.63	0.46
ईसीआर	22	2.56	0.18
ईसीओआर	12	2.13	0.16
एनआर	61	27.69	1.94
एनसीआर	22	17.70	1.24
एनईआर	73	38.01	2.66
एनएफआर	3	22.74	1.59

³¹ उत्तर पश्चिम रेलवे, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे, पश्चिम रेलवे, उत्तर पूर्व रेलवे, दक्षिण रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे एवं पूर्व तटीय रेलवे

³² इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे संहिता - पैराग्राफ 1437 (ii)

एनडब्ल्यूआर	67	151.63	10.61
एसआर	49	63.82	4.47
एससीआर	6	4.03	0.28
एसईआर	106	26.74	1.87
एसईसीआर	14	1.98	0.14
एसडब्ल्यूआर	25	40.57	2.84
डब्ल्यूआर	41	30.77	2.15
डब्ल्यूसीआर	9	0.37	0.03
जोड़	529	443.28	31.03

इस अधिशेष सामग्री को ₹ 31.03 करोड़ के माल भाड़ा एवं आकस्मिक प्रभार का अतिरिक्त व्यय करके दूसरे कार्यों के लिए हस्तांतरित करने की आवश्यकता होगी।

(ii) खरीदी गई/व्यवस्थित की गई सामग्री की उपयोगिता

कार्य के लिए जारी मात्रा को अनुमानित आवश्यकताओं के अनुरूप होना चाहिए। कम उपयोगिता कार्य की गुणवत्ता को प्रभावित करेगी, जबकि सामग्री की अधिक उपयोगिता से परिहार्य व्यय होगा। इसके अतिरिक्त, उपयुक्त/निर्धारित विनिर्देश की सामग्री का कार्य में उपयोग किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने देखा कि छः कार्यों³³ में कार्यों के लिए जारी/उपयोग की गई मात्राएँ अनुमानित मात्रा/वास्तविक आवश्यकता की अपेक्षा अधिक थी। आवश्यकता से अधिक जारी की गई सामग्री का मूल्य ₹ 16.25 करोड़ था। सामग्री के कम एवं अनियमित उपयोग के मामले देखे गये। इन मामलों के ब्यौरे अनुबंध XVII में शामिल किए गए हैं।

3.1.5.6 कार्य के लिए आवंटन

भारतीय रेलवे पर स्थायी रेलपथ कार्यों के निष्पादन पर व्यय पूंजी निधि अथवा मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) से किया जाता है। रेलपथ नवीकरण कार्यों के लिए फंड डीआरएफ से आवंटित किया जाता है, जबकि नए निर्माण कार्यों के लिए फंड कैपिटल फंड से आवंटित किया जाता है। मौजूदा स्थायी रेल पथ के रख-रखाव पर व्यय राजस्व को आवंटित किया जाता है। स्थायी रेलपथ सामग्री की लागत को तदनुसार संबंधित फंडों को आवंटित किया जाता है। एक सक्षम वित्तीय व्यवस्था प्रणाली में खरीदी गई सामग्री एवं प्रयोग की गई सामग्री की लागतों को वास्तविक कार्य/फंड में दर्ज किए जाने की आवश्यकता है। व्यय दर्ज करते समय, कोई गलत प्रविष्टि/गलत वर्गीकरण नहीं होना चाहिए क्योंकि यह इन कार्यों के खातों का गलत चित्रण करेगा।

चयनित कार्यों पर व्यय को बुक करने के लिए अनुरक्षित अभिलेखों की जाँच के दौरान लेखापरीक्षा ने 24 कार्यों में स्थायी रेलपथ सामग्रियों पर व्यय से संबंधित ₹ 394.70 करोड़ के गलत वर्गीकरण/अनियमित बुकिंग के मामले पाए। ब्यौरे अनुबंध XVIII में दिए गए हैं।

³³ एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, एसआर और एनएफआर प्रत्येक में एक कार्य एवं एसईसीआर में दो कार्य

(i) मै. आरवीएनएल से प्राप्यों की वसूली न करना

रेलवे बोर्ड निर्माण कार्यो को रेलवे के निर्माण संगठनों एवं रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) दोनों को प्रदान करता है। कार्यो के निष्पादन के दौरान, रेलवे और आरवीएनएल के बीच सामग्री का लेन-देन होते है। सामग्री का हस्तांतरण/लेन-देन विभागीय प्रभारों की वसूली के अतिरिक्त लागत समायोजन को आवश्यक बना देता है क्योंकि आरवीएनएल इस संबंध में एक बाहरी पार्टी है।

आरवीएनएल को रेलवे द्वारा सामग्री दिए जाने से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि:-

- मै. रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) से पाँच जोनल रेलवे द्वारा जारी ₹ 1.14 करोड़ की स्थायी रेलपथ सामग्री की लागत की अभी तक वसूली/समायोजन किया जाना है। ब्यौरे **अनुबंध XIX** में दिए गए हैं।
- रेलवे बोर्ड के आदेशों³⁴ के पैराग्राफ 3(i) के अनुसार यदि दूसरी पार्टियों को रेलवे द्वारा सामग्री की आपूर्ति की जाती है तो सामग्री की कुल लागत के दो प्रतिशत की दर पर निरीक्षण प्रभार वसूली योग्य है। लेखापरीखा ने पाया कि कुल ₹ 0.41 करोड़ का निरीक्षण प्रभार जोनल रेलवे द्वारा मै. आरवीएनएल (एससीआर ₹ 0.21 करोड़ एवं एसआरडब्ल्यू - ₹ 0.20 करोड़) से उनको जारी स्लीपरों के कारण बकाया थे।
- एनडब्ल्यूआर प्रशासन ने बांदीकुई, फुलेरा एवं निजामपुर डिपुओं से मै. आरवीएनएल को 1007 वैगनों में रोड़ी जारी की (फरवरी 2009)। जैसाकि रेलवे द्वारा गणना की गई है ₹ 1.31 करोड़ के मालभाड़ा प्रभार की वसूली नहीं की गई है। मै. आरवीएनएल ने बताया कि केवल ₹ 0.73 करोड़ वसूलीयोग्य थे। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे की सार्वजनिक यातायात दरों पर मालभाड़ा ₹ 1.60 करोड़ बनता है।

3.1.5.7 विविध अनियमितताएँ

अभिलेखों की समीक्षा के दौरान विविध स्वरूप की निम्नलिखित अनियमितताएँ देखी गई थीं:

- रेलवे बोर्ड के निर्देश³⁵ है कि टैलिग्राफिक पोस्ट (टीपी) लम्बाई³⁶ में अपेक्षित रोड़ी की मात्रा का रेलवे द्वारा पहले से उचित निर्धारण होना चाहिए और एक टीपी लम्बाई में अधिशेष संग्रहण एवं दूसरी में अनावश्यक लीड की आवश्यकता से बचने के लिए ठेकेदार को निर्धारित मात्रा बता देनी चाहिए। अतः रेलपथ के साथ-साथ रोड़ी का ढेर इस प्रकार लगाया जाना चाहिए कि प्रत्येक टीपी में मात्रा रेलपथ पर आवश्यकता के अनुसार हो। तथापि, एनडब्ल्यूआर पर चार कार्यो³⁷ के संबंध में रोड़ी

³⁴ पत्र सं. 79/डब्ल्यूटीएम/22/11/2 खण्ड II दिनांक 30.9.1992

³⁵ रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 2006/सीई-II/एमबी/2 दिनांक 25.5.2007 का पैराग्राफ 5.4

³⁶ पटरी के साथ साथ टेलिफोन तारों को सहारा देते दो सीधे खंबों के बीच की लम्बाई। ओएफसी केबलों के प्रावधान के साथ, अब इन्हें हेक्टो पोस्ट कहा जाता है, जहाँ इनके बीच की दूरी 100 मीटर है।

³⁷ अजमेर -पुष्कर, दौसा -जयपुर, रतनगढ़-देगना-सदूलपुर-बीकानेर एवं दौसा -बांदीकुई

की प्राप्तियों, निर्गम एवं उपयोगिता को अभिलेखित करने के लिए अनुरक्षित प्लॉट रजिस्टर, मिलान पुस्तकें एवं मापन पुस्तकों जैसे प्रारम्भिक अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि प्लॉटों के स्थान उपयुक्त नहीं थे और रोड़ी के ढेर की मात्रा फैलाव में आवश्यकताओं को पूरा नहीं कर रही थी। इस कुप्रबंधन के परिणामस्वरूप, रेल प्रशासन को प्लॉटों से आवश्यकता के स्थान तक रोड़ी के लदान यातायात एवं उतरान के लिए ₹ 4.10 करोड़ का अधिक व्यय वहन करना पड़ा।

- एससीआर पर मौजूदा धरमवरम जं.-पकला जं. एमजी खण्ड को दो चरणों³⁸ में ब्रोड गेज में परिवर्तित किया गया था और मई 2010 एवं जून 2010 में क्रमशः माल तथा यात्री यातायात के लिए शुरू किया गया था। निर्माण संगठन द्वारा ओपन लाइन को परिवर्तित लाइन हस्तांतरण करने की प्रक्रिया के दौरान (फरवरी 2011) मोड़ों पर 40 प्रतिशत की सीमा तक और कुछ फैलावों में 200 एमएम से कम तक रोड़ी की कमी देखी गई थी। खण्ड में रोड़ी की कुल कमी का अनुमान 48000 घनमीटर था। इससे रेलपथ पर रोड़ी का सन्निवेश वांछित स्तर तक न होने का संकेत मिलता है।

3.1.6 निष्कर्ष

खरीद प्रक्रिया में काफी विलम्ब देखा गया विशेष रूप से निविदाओं को अन्तिम रूप देने में। ये विलम्ब रेलवे बोर्ड और जोनल दोनों स्तरों पर हुए। इसके परिणामस्वरूप, सामग्री की खरीद में विलम्ब हुआ और खरीद प्रक्रिया में व्यय भी अधिक हुआ। तत्पश्चात, सामग्री की आपूर्ति में विलम्ब हुए जिसके कारण बहुत से मामलों में सुपुर्दगी अवधि में विस्तार दिया गया और वो भी रेलवे के कारण जिसमें कई मामलों में मूल्य भिन्नता खण्ड के अन्तर्गत अतिरिक्त भुगतान शामिल थे। पटरियाँ एकल आपूर्तिकर्ता अर्थात् सेल से खरीदी जा रही थी। लेखापरीक्षा जाँच में 2011-12 में सेल से माँगी गई मात्रा के प्रति लगभग 13 प्रतिशत की कमी का पता चला। इससे पटरियों की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त स्रोतों की आवश्यकता का पता चला। गुणवत्ता आश्वासन के प्रबंध पर्याप्त नहीं थे। सामग्री प्रबंधन की निगरानी भी प्रभावी नहीं थी क्योंकि कार्यों के लिए आवश्यकता से अधिक सामग्री का प्रबंध किया गया और उनके पूर्ण होने के बाद भी बड़ी मात्रा अप्रयुक्त पड़ी हुई थी।

मामला मई 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

³⁸ चरण I में पकल जं. मदनापल्ली रोड स्टेशन और चरण II में मदनापल्ली रोड धरमवरम जं.

3.2 पूर्व मध्य रेलवे: भूमि की खरीद के लिए अविवेकपूर्ण निर्णय

कर्ज़ लिए और उचित योजना के बिना तत्कालीन रोहतास इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड की भूमि तथा इसकी परिसम्पत्तियों की खरीद के लिए रेलवे के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण छः वर्षों से अधिक तक निधियों (₹ 140 करोड़) के अवरोधन के बावजूद ब्याज देयता (₹ 8.80 करोड़) हुई। आरआईएल की तत्कालीन परिसम्पत्तियों के निपटान न होने के कारण ऐसी परिसम्पत्तियों की सुरक्षा पर आवर्ती व्यय हुआ।

रोहतास इंडस्ट्रीज़ लिमिटेड (आरआईएल), डाल्मियानगर 1984 में बंद हुई, जो पूर्व मध्य रेलवे के मुगलसराय-गया सेक्शन पर मुगलसराय से 120 किमी. दूर स्थित है, की पटना उच्च-न्यायालय के न्यायाधिकरण के अंतर्गत नीलामी (07.11.2006 से बाद में बढ़ाकर 21.12.2006 कर दिया गया) की जानी थी। आरआईएल की लगभग 219 एकड़ भूमि में सीमेंट फ़ैक्टरी, पावर प्लांट, कागज एवं बोर्ड मिल इत्यादि के विभिन्न संयंत्र एवं मशीनरी शामिल थी। प्रस्तावित ईस्टर्न डेडीकेटेड फ़ाइट कॉरिडोर (डीएफसी) के संबंध में रेलवे के लिए भूमि की उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए विशेष रूप से सुविधाओं (यार्ड, कार्यशाला, लॉजिस्टिक पार्को, कंटेनर टर्मिनल इत्यादि) को विकसित करने की आवश्यकता थी रेलवे बोर्ड ने सार्वजनिक उद्देश्य के लिए आरआईएल के अधिग्रहण हेतु हस्तक्षेप करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष एक याचिका दाखिल की (07.12.2006) और प्राप्त हुई उच्चतम बोली के प्रति सुमेलन का प्रस्ताव दिया (21.12.2006)। रेल प्रशासन ने नीलामी में अपेक्षित ₹140 करोड़ के उच्चतम प्रस्ताव के प्रति सुमेलन प्रस्ताव रखा। परिणामस्वरूप, माननीय उच्च-न्यायालय के आदेश के अनुसार रेलवे द्वारा भूमि का अधिग्रहण किया गया (11.01.2007)।

रेलवे बोर्ड ने निम्नलिखित तरीके से अधिग्रहण के लिए वित्तपोषण किया:

- (i) रेलवे बोर्ड ने पूर्व-मध्य रेलवे को आरा-सासाराम लाईन की चालू नई बीजी लाईन परियोजना के लिए संस्वीकृत सामग्री आशोधन के प्रति ₹ 28 करोड़ विपथन करने के निदेश दिए। इस प्रकार आरा-सासाराम नई बीजी लाईन परियोजना की संस्वीकृत लागत इस सीमा तक बढ़ गई थी।
- (ii) शेष ₹112 करोड़ की धनराशि भारतीय रेलवे वित्त कारपोरेशन (आईआरएफसी) से एक पुल के लिए कर्ज़ लेते हुए रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के माध्यम से वित्तपोषित की गई थी (30.03.2007)।

तदनुसार, रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (नवम्बर 2007) कि डीएफसी और वैगन कंपोनेंट फ़ैक्टरी के लिए तथा आरएलडीए द्वारा शेष भूमि के वाणिज्यिक विकास से आवश्यक भूमि के प्रति आरआईएल की चल परिसंपत्तियों की नीलामी की कार्रवाई करके कर्ज़ की अदायगी की जाएगी। तथापि, कर्ज़ देयता को फ़ाइट बोगिज़ एवं कप्लर मैनुफ़ैक्चरिंग प्लांट की परियोजना को ₹ 46 करोड़ से डेबिट करते हुए आंशिक रूप से रिहा किया गया था (20.11.2007)। जिसके लिए 2007-08 की पेंक बुक में ₹ 97 करोड़ की राशि संस्वीकृत की गई थी। शेष ₹ 66 करोड़ की कर्ज़ राशि को ₹ 8.80 करोड़ के

ब्याज सहित कुल ₹ 74.80 करोड़ को प्रस्तावित डेडीकेटेड फ्राइट कॉरिडोर की लागत को डेबिट करके (31.03.2008) रहा कर दिया गया था।

उपरोक्त को देखते हुए, निम्नलिखित लेखापरीक्षा आपत्तियाँ की गई थी :

- (i) उचित योजना के बिना एक पर्याप्त राशि (₹ 140 करोड़) को निवेश करके भूमि के अधिग्रहण हेतु रेलवे बोर्ड का निर्णय भारतीय रेलवे वित्त संहिता भाग I के प्रावधानों के विपरीत था, जिसमें प्रावधान है कि निवेश निर्णय इसे करने से पूर्व वित्तीय रूप से न्यायसंगत और संस्वीकृत होने चाहिए। वर्तमान मामले में निधि की संस्वीकृति रेलवे बोर्ड द्वारा भूमि के अधिग्रहण से पूर्व नहीं की गई थी लेकिन बाद में विभिन्न परियोजनाओं के प्रति विभाजित कर दिया गया था।
- (ii) ब्याज देयता को बढ़ावा देने वाले पुल कर्ज के माध्यम से भूमि खरीदने के लिए वित्तीय पोषण तथा आरा-सासाराम नई लाईन परियोजना से निधियों के विपथन के लिए इसका निर्णय न्यायसंगत नहीं था क्योंकि अधिग्रहण के समय पर भूमि अधिग्रहण का उद्देश्य स्पष्ट नहीं था।
- (iii) अधिग्रहण के समय (दिसम्बर 2006) पर भूमि का अधिग्रहण प्रस्तावित ईस्टर्न डीएफसी के लिए सुविधाएँ विकसित करने हेतु किया गया था। हालांकि, उस समय डीएफसी की संस्वीकृति नहीं दी गई थी।
- (iv) तदनुसार, भूमि के बड़े क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए रेलवे बोर्ड ने फ्राइट बोगी कप्लर-मैनुफैक्चरिंग प्लांट के विनिर्माण के लिए तथा ईस्टर्न डीएफसी के लिए उपयोगिता के अलावा आरएलडीए द्वारा शेष भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु भूमि के उपयोग का भी निर्णय लिया(नवम्बर 2007)।
- (v) भूमि की खरीद के छः वर्षों (जनवरी 2007) के बाद भी फ्राइट बोगीज़ एण्ड कप्लर मैनुफैक्चरिंग प्लांट लगाने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है। यह इस तथ्य से विदित है कि मैनुफैक्चरिंग प्लांट लगाने हेतु अर्हता के लिए अनुरोध (आरएफक्यू) मई 2008 में आमंत्रित किया गया था। लेकिन इसे सितम्बर 2009 में कोई कारण बताए बिना स्थगित कर दिया गया। इसके अतिरिक्त सीएओ/मढौरा (पटना) को भी परियोजना की देख रेख करने हेतु प्राधिकृत किया गया था (सितम्बर 2007) लेकिन पाँच वर्षों के बाद भी फ्राइट बोगी एण्ड कप्लर मैनुफैक्चरिंग प्लांट की परियोजना पर उसको कोई दिशा-निर्देश जारी नहीं किये गए। यह स्पष्ट रूप से रेलवे बोर्ड की खराब योजना को दर्शाता है।
- (vi) रेल प्रशासन ने आरआईएल के स्कैप, प्लांट और मशीनरी के ₹125 करोड़ के रूप में निपटान योग्य मूल्य अनुमानित किया (मार्च 2008)। तथापि, इसका मार्च 2013 तक निपटान नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, आरपीएफ/आरपीएसएफ कर्मचारियों को धनबाद, गया और डेहरी-ऑन-सोन (ये सभी उच्च सुरक्षा क्षेत्र हैं) से हटाकर इन परिसंपत्तियों की सुरक्षा के लिए लगाया गया था। इसके कारण परिहार्य आवर्ती व्यय हुआ जो मार्च 2012 तक

₹ 6.90 करोड़ था। यदि परिसम्पत्तियों का पहले ही निपटान कर दिया जाता, तो सुरक्षा लागत को कम किया जा सकता था।

इस प्रकार, अग्रिम उचित योजना के बिना भूमि अधिग्रहण करने का रेल प्रशासन का निर्णय न्यायसंगत नहीं था क्योंकि इसके कारण ₹ 140 करोड़ की निधियों के अवरोधन से अलग ब्याज देयता के रूप में ₹ 8.80 करोड़ की परिहार्य वित्तीय देयता हुई। इसके अतिरिक्त, आरआईएल की तत्कालीन परिसम्पत्तियों को सुरक्षा देने में आवर्ती हानि भी हो रही है।

लेखापरीक्षा टिप्पणियों के उत्तर में रेल प्रशासन ने तर्क दिया (नवम्बर 2012) कि भूमि अधिग्रहण रेलवे हित में और सार्वजनिक उद्देश्य से किया गया। यह भी कि भूमि एक पूर्ण रूप से खुली फैक्टरी थी जहाँ कोई कार्य शुरू करने से पहले मौजूदा परिसम्पत्तियों का निपटान किया जाना है और इन परिसम्पत्तियों के निपटान के लिए हर संभव कदम उठाये जा रहे हैं ताकि निर्माण कार्य अतिशीघ्र प्रारम्भ किया जा सके।

रेल प्रशासन का तर्क इस तथ्य की दृष्टि से तर्कसंगत नहीं है कि भूमि का अधिग्रहण डीएफसी के लिए किया गया था जो अधिग्रहण के समय पर संस्वीकृत नहीं था। इसके अतिरिक्त, भूमि के अधिग्रहण (जनवरी 2007) से छः वर्षों से अधिक समय बीत जाने के बावजूद फ्राइट बोगीज कप्लर मैनुफैक्चरिंग प्लांट लगाने के लिए और ईस्टर्न डीएफसी हेतु सुविधाओं के लिए भूमि का विकास अभी भी प्रारम्भ किया जाना था। मौजूदा परिसंपत्तियों का निपटान नहीं किया जा सका। इसके अलावा, इससे तत्कालीन आरआईएल क्षेत्र का विकास अवरूद्ध हुआ जो अन्यथा संभव हो पाता।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

3.3 उत्तर पश्चिम रेलवे : सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत परियोजना का अनुपयोग

एक वर्ष के लिए सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत मावली जंक्शन से नाथद्वारा सैक्शन तक नई बीजी लाईन के अनुपयोग/खोलने के परिणामस्वरूप ₹ 29.70 करोड़ मूल्य का निवेश निरर्थक हुआ

भारतीय रेलवे इंजीनियरिंग संहिता के पैराग्राफ 1109 और 1110 में अनुबंध किया जाता है कि यदि कार्य के निष्पादन के दौरान कोई कार्य, उप कार्य या सुविधा जिसमें संस्वीकृत कार्य के अनुमान में ₹ 5 लाख या उससे अधिक की राशि शामिल है को प्रारम्भ, आशोधित या छोड़ देना आवश्यक है तो कथित को सक्षम प्राधिकार की संस्वीकृति प्राप्त करके सामग्री आशोधन के माध्यम से शामिल किया या छोड़ा जा सकता है।

मावली जंक्शन -नाथद्वारा (एमवीजे-एनडीटी) (15.27 किमी.) से समानान्तर नई ब्रोड गेज (बीजी) लाईन बिछाने के कार्य के विस्तृत अनुमान को अजमेर-चित्तौड़गढ़ -उदयपुर शहर (एआईआई-सीओआर-यूजीजेड) के पहले से ही पूरे किए गए (2007) गेज़ रूमान्तरण परियोजना के लिए सामग्री आशोधन के रूप में नवम्बर 2008 में रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 31.94 करोड़ की कुल लागत पर संस्वीकृत किया गया था। समानान्तर नई

बीजी लाईन का कार्य ₹ 29.70 करोड़ की लागत पर मार्च 2011 में पूरा किया गया था और सैक्शन को अप्रैल 2011 में रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा यात्री यातायात के लिए उपयुक्त घोषित कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा द्वारा जांच में निम्नलिखित का पता चला:

- (i) परियोजना रिपोर्ट, जैसा कि रेल प्रशासन द्वारा तैयार की गई थी, ने माल यातायात एवं यात्रियों की प्रमात्रा, माल यातायात के वर्ष वार जीटीकेएम एवं माल यातायात के वर्षवार एनटीकेएम को पहले एवं दूसरे वर्ष के लिए "शून्य" के रूप में प्रक्षिप्त किया। रिटर्न दर (आरओआर) भी (-) 1.01 प्रतिशत के रूप में भी प्रक्षिप्त गई थी। यह भी उल्लेख किया गया कि राज्य राजमार्ग ने समस्त परियोजना क्षेत्र को कवर किया और निकट भविष्य में उद्योगों के प्रोत्साहन के लिए किसी मुख्य योजना पर विचार नहीं किया जा रहा था।
- (ii) 2011 की व्याख्यात्मक रिपोर्ट एवं एमवीजे-एनडीटी के मध्य नई बीजी समानान्तर लाईन के लिए सामग्री आशोधनों पर कवरिंग टिप्पण ने भी एक तीर्थयात्रा केन्द्र के रूप में नाथद्वारा के महत्व को दर्शाया। नई बीजी लाईन के प्रारंभ होने के बाद, राजस्थान एवं अन्य राज्यों के लोगों को नाथद्वारा के लिए एक सीधा रेल मार्ग प्राप्त होगा। नाथद्वारा तथा मावली के बीच सड़क दूरी 20 कि.मी. है और बस यात्रा ₹ 20/- के बस किराया सहित लगभग एक घण्टा लेती है। प्रस्तावित रेलगाड़ी यात्रा लगभग 30 मिनट लेगी और यह सड़क यात्रा की तुलना में सस्ती और तीव्र होगी। इस प्रकार, यहां सड़क से रेलवे की ओर यातायात के विपथन का पर्याप्त अवसर था।
- (iii) योजना शीर्ष 14 (गेज रूपांतरण) के अन्तर्गत पहले से ही पूरे किए गए गेज रूपांतरण परियोजना के लिए सामग्री आशोधन के रूप में विद्यमान मीटर गेज (एमजी) लाईन के समानान्तर नई बीजी लाईन के कार्य का निष्पादन हालाँकि स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि एमवीजे -एनडीटी अकेली ब्रांच लाईन है और अजमेर - चित्तौड़गढ़ -उदयपुर सैक्शन के संरेखण का हिस्सा नहीं है। इसके अतिरिक्त, इस लाईन पर कार्य पहले ही पूरा हो गया था एवं पहले से पूरे किए गए कार्य के लिए सामग्री आशोधन नहीं किया जा सकता था। कार्य को नई लाईन के रूप में शुरू किया जाना चाहिए था। योजना शीर्ष 11 के सथान पर योजना शीर्ष 14 के अन्तर्गत कार्य उपलब्ध कराने एवं निष्पादन के प्रभाव के परिणामस्वरूप किसी तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता अध्ययन को किए बिना कार्य प्रारम्भ किया गया। इस प्रकार रेलवे बोर्ड का अनुमोदन अनियमित था।

जब मामला मई 2012 में रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (जुलाई 2012) कि मावली पर तीर्थयात्रियों के वाहनान्तरण को रोकने के लिए और लम्बे मार्गों की रेल गाड़ियों को नाथद्वारा की ओर विपथित करने के लिए मावली-नाथद्वारा नई बीजी लाईन का गेज रूपांतरण सारे भारत से आने वाले तीर्थयात्रियों के लिए आवश्यक समझा गया था और इसलिए रेलवे बोर्ड ने सार्वजनिक माँग के अनुसार सामाजिक आर्थिक आधारों पर इस परियोजना पर विचार -विमर्श किया है।

तथापि, रेल प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि 2011 के दौरान मावली जंक्शन-नाथद्वारा सेक्शन की एमजी लाईन पर प्रत्येक दिन भाड़ा प्रति रेल औसतन केवल 56 यात्रियों ने ही यात्रा की थी। इस प्रकार, मावली जंक्शन-नाथद्वारा (बीजी) सेक्शन की ओर सड़क यातायात के विपथन के लिए अवसर काफी सीमित था। इसके अतिरिक्त, मावली जंक्शन-नाथद्वारा (बीजी) सेक्शन में प्रतिदिन रेलगाड़ी चलाने की परिचालन लागत ₹ 5683 तक आई जबकि, प्रति दिन प्रति भ्रमण का अर्जन केवल ₹ 423 तक आया। इसके अतिरिक्त, मावली जंक्शन-नाथद्वारा (बीजी) सेक्शन में यातायात की शुरुआत के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा संस्वीकृति जारी (अप्रैल 2011) किये जाने के बाद भी सेक्शन को जनता के लिए नहीं खोला गया था (जुलाई 2012)। वास्तव में वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए एवं सीएओ) ने पैरा पर 7 फरवरी 2013 को हुई एक्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान स्वीकार किया कि रेल प्रशासन ने स्वयं परियोजना के लिए प्रस्ताव की पहल नहीं की थी और यह रेलवे बोर्ड के निदेशों के अनुसार किया गया था।

इस प्रकार, एक वर्ष के लिए सामग्री आशोधन के रूप में संस्वीकृत मावली जंक्शन से नाथद्वारा सेक्शन तक नई बीजी लाईन के अनुपयोग/खोलने के परिणामस्वरूप एक वर्ष तक के लिए ₹ 29.70 करोड़ मूल्य का निवेश निरर्थक हुआ। वास्तव में, रेलवे बोर्ड ने गैर व्यवहार्य परियोजना को पूरा करने के लिए अपर्याप्त पूंजीगत संसाधनों को विपथित किया था।

मामला फरवरी 2013 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2013)।

3.4 उत्तर रेलवे - सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के कार्यक्षेत्र में वृद्धि के कारण परिहार्य भुगतान

सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के कार्यक्षेत्र में वृद्धि ने ट्रांसमिशन लाईन के कार्य में देरी की और इसके परिणामस्वरूप ₹15.11 करोड़ के निवेश को अनुत्पादक होने के अतिरिक्त ₹18.02 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ

उत्तरी रेलवे प्रशासन ने ट्रेक्शन सब स्टेशन दिवाना में दिल्ली-करनाल-अम्बाला सेक्शन की विद्युत कर्षण आवश्यकता का प्रबन्ध करने के लिए उत्तर हरियाणा बिजली वितरण निगम लिमिटेड (यूएचबीवीएनएल) से विद्युत आपूर्ति खरीदी। साहिबाबाद में ट्रेक्शन सब स्टेशन सहित दिल्ली -कानपुर सेक्शन के लिए विद्युत आपूर्ति एनटीपीसी से खरीदी जाती है। चूंकि एनटीपीसी से विद्युत आपूर्ति की दरें यूएचबीवीएनएल से काफी कम थी इसलिए रेलवे बोर्ड ने 2007-08 में ₹ 21.66 करोड़ की लागत पर "132 केवी तीन फेज सिंगल सर्किट ट्रांसमिशन लाईन (98 किमी) के माध्यम से ट्रेक्शन सब स्टेशन, दिवाना के लिए ट्रेक्शन सब स्टेशन, साहिबाबाद से एनटीपीसी आपूर्ति का विस्तार" कार्य उत्तर रेलवे निर्माण संगठन (एनआरसीओ) को सौंपा और संस्वीकृत किया। इस कार्य का विस्तृत अनुमान (कर्षण लाइन की लम्बाई 103 किमी) ₹ 25.34 करोड़ की लागत पर फरवरी 2007 में संस्वीकृत किया गया था।

2008 में निविदाएं आमंत्रित करने से पहले, एनआरसीओ ने अवलोकन किया (नवम्बर 2006) कि दादरी एवं साहिबाबाद के बीच कई रूकावट/अतिक्रमण थे। प्राक्कलन के पुनरीक्षण के समय एनआरसीओ ने प्रस्ताव दिया (नवम्बर 2006) कि एनपीसी आपूर्ति दादरी के ट्रेक्शन सब स्टेशन से दीवाना के ट्रेक्शन सब स्टेशन तक साहिबाबाद के ट्रेक्शन सब स्टेशन से बिना गुजरे बढ़ाया जाए। संस्वीकृत आदेश के संशोधन हेतु रेलवे बोर्ड से अनुरोध करने के बजाय रेल प्रशासन ने एक संशोधित मार्ग (105 कि.मी. की दूरी) हेतु निविदा आमंत्रित की (मार्च 2008)।

तदनुसार, ₹ 23.94 करोड़ की लागत पर दादरी से दिवाना तक 105 किमी. ट्रांसमिशन लाईन (तीन फेज सिंगल सर्किट) के डिजाईन आपूर्ति, उत्थापन, जाँच और चालू करने के लिए ठेका जुलाई 2010 की समापन तारीख (डीओसी) सहित टर्नकी आधार पर मैसर्स हाइथ्रो पावर कार्पोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली को दिया गया था (जुलाई 2008)। सर्वेक्षण के बाद ठेकेदार ने ट्रांसमिशन लाईन की लम्बाई को 132 कि.मी. के रूप में निर्धारण किया और तदनुसार नीव और टावरों के ड्राइंग और डिजाइन को एनआरसीओ को अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया (अक्टूबर 2008)।

बाद में दिसम्बर 2008 में एनआरसीओ ने भविष्य में दोहरे सर्किट के प्रावधान के साथ इकहरी सर्किट ट्रांसमिशन लाईन बिछाने और तदनुसार ट्रांसमिशन लाईन के सभी घटकों को डिजाईन करने के लिए ठेकेदार को निदेश दिया। ट्रांसमिशन लाईन की लम्बाई में परिवर्तन और सामग्री कार्य की प्रमात्रा में वृद्धि के कारण कार्य की लागत ₹ 21.66 करोड़ से बढ़कर ₹ 54.54 करोड़ हो गई जिसमें सामग्री आरोधन और रेलवे बोर्ड की अपेक्षित संस्वीकृति भी शामिल है। ठेकेदार ने परिवर्तित ठेका करार के लिए शुद्धिपत्र जारी करने के लिए एनआरसीओ से निवेदन किया। तथापि, एनआरसीओ ने कोई शुद्धिपत्र जारी नहीं किया और अतिरिक्त राशि के भुगतान के लिए ठेकेदार को आश्वासन दिया (फरवरी 2009)। तत्पश्चात, कुछ सामग्री की आपूर्ति के अलावा ट्रांसमिशन लाईन का कार्य लगभग स्थिर रहा। जुलाई 2010 में, एनआरसीओ ने दूसरे पक्ष पर किसी वित्तीय प्रभाव के बिना डीओसी को दिसम्बर 2011 तक बढ़ा दिया। ₹ 23.94 करोड़ की करार लागत के प्रति ₹ 15.11 करोड़ की राशि का भुगतान किया जा चुका है। तथापि, संशोधित अनुमान व सामग्री आशोधन संस्वीकृत नहीं किए गए हैं (दिसम्बर 2012)।

ट्रांसमिशन लाईन के कार्य को पूरा करने में विलम्ब ने रेल प्रशासन को दिल्ली - करनाल-अम्बाला सैक्शन की आवश्यकता का प्रबन्धन करने के लिए दिवाना में ट्रेक्शन सब स्टेशन पर एनटीपीसी से सस्ती दरों पर विद्युत शक्ति आपूर्ति खरीदने के लाभों से वंचित कर दिया और इसके परिणामस्वरूप अगस्त 2010 से दिसम्बर 2011 (17 माह के लिए) तक एनटीपीसी और यूएचबीवीएनएल से विद्युत आपूर्ति की दरों में अन्तर के कारण ₹18.02 करोड़ की राशि का परिहार्य भुगतान हुआ।

जब मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया तो उन्होंने बताया (दिसम्बर 2012) कि यह मामला संस्वीकृति के लिए दिसम्बर 2011 में रेलवे बोर्ड को भेजा जा चुका था। तथापि, अभी तक संस्वीकृति प्रतिक्रियित थी (दिसम्बर 2012)।

इस प्रकार, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के बिना कार्य के क्षेत्र में वृद्धि ने ट्रांसमिशन लाईन के कार्य को पूरा करने में विलम्ब कर दिया और इसके परिणामस्वरूप एनटीपीसी एवं यूएचबीवीएनएल से विद्युत आपूर्ति की दरों में अन्तर होने के कारण ₹ 18.02 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ। इसके अतिरिक्त कार्य पर ₹ 15.11 करोड़ का व्यय अवरोधित हो गया था।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

3.5 दक्षिण रेलवे: रेलवे बोर्ड के अनुदेशों/दिशानिर्देशों के अननुपालन के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय

रेलवे ने स्वेच्छाचारी निर्णय के माध्यम से गेज़ रूमान्तरण कार्य में तटबंध की निर्धारित निर्माण चौड़ाई में वृद्धि की जिसके परिणामस्वरूप ₹13.19 करोड़ का अतिरिक्त परिहार्य व्यय किया

भारतीय रेलवे स्थायी मार्ग नियमपुस्तिका (आईआरपीडब्ल्यूएम)-2004 के पैराग्राफ 263 में समाविष्ट अनुदेशों और रेलवे परियोजनाओं (जुलाई 2003) में भूमि कार्य के लिए आरडीएसओ के दिशानिर्देशों के अनुसार एकहरी लाईन ब्रॉड गेज़ के लिए तटबंध में निर्धारित निर्माण चौड़ाई 6.85 मीटर थी और बैलस्ट कुशन की न्यूनतम गहराई 300 मि.मी. थी।

रेलवे बोर्ड ने सभी दोहरीकरण, गेज़ रूमान्तरण और नई लाइनों के निर्माण में बैलस्ट कुशन की निर्धारित न्यूनतम गहराई को 300 मि.मी. से बढ़ाकर 350 मि.मी. तक कर दिया था (मई 2009)। तत्पश्चात, रेलपथ मानक समिति (टीएससी) ने अपनी 80वीं बैठक (दिसम्बर 2009) में बढे हुए बैलस्ट कुशन के प्रभाव पर चर्चा की और बीजी इकहरी लाईन के लिए निर्माण चौड़ाई में 6.85 मीटर से 8.90 मीटर की बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव रखा। रेलवे बोर्ड ने यह कहते हुए प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया कि यह निश्चित रूप से नए कार्यों की लागत में वृद्धि करेगा, जबकि लागत में कमी करने की आवश्यकता थी। इस मामले की टीएससी की 81वीं बैठक में पुनः चर्चा की गई थी (दिसम्बर 2010) और रेलवे बोर्ड द्वारा इसका अनुमोदन नहीं किया गया था।

उपरोक्त निर्णयों के बावजूद, दक्षिण रेलवे के निर्माण संगठन के मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) ने क्रमशः तटबंध पर 8.00 मीटर और मुख्य पुल पहुँच पर 9.00 मीटर की न्यूनतम निर्माण चौड़ाई को सुनिश्चित करने के लिए उप मुख्य अभियंता /गेज़ रूमान्तरण, तिरुचिरापल्ली को निदेश दिया (सितम्बर 2010)। सीएओ के अनुदेशों को दो भूमि कार्य ठेको³⁹ में लागू किया गया था जिन्हें मार्च 2009 में दिया गया था। इन कार्यों में निर्माण चौड़ाई बढ़ा दी गई थी और औसत निर्माण चौड़ाई 7.07 मीटर और 8.47 मीटर के बीच थी।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पाया (अप्रैल 2012):

³⁹ गेज़ रूमान्तरण कार्य मयीलादुथुराई -तिरुवरूर-कराईकुडी (i) मयीलादुथुराई-पुन्थोट्टम स्टेशनों (शेच-I) के बीच भूमि कार्य और (ii) गेज़ रूमान्तरण कार्य मयीलादुथुराई-तिरुवरूर -कराईकुडी में पुन्थोट्टम -तिरुवरूर स्टेशनों (शेच- II) के बीच भूमि कार्य

- सीएओ ने सामान्य रेलपथ इकहरी लाईन के लिए निर्माण चौड़ाई में 8.20 मीटर तक की वृद्धि के लिए आईआरपीडब्ल्यूएम में संशोधन के लिए रेलवे बोर्ड से निवेदन किया (मई 2011)। रेलवे बोर्ड ने निवेदन को अस्वीकार कर दिया। टीएससी की 82वीं बैठक में इस मुद्दे पर फिर चर्चा की गई थी (दिसम्बर 2011) और 7.85 मीटर के लिए प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकार नहीं किया गया था।
- कार्य के लिए प्रमात्रा परिवर्तन के औचित्य की जाँच करते समय एफए एवं सीएओ, निर्माण ने देखा (अक्टूबर 2011) कि चूंकि करार का मूल्य बढ़कर ₹ 50 करोड़ हो गया इसलिए एक विशेष मामला के रूप में महाप्रबंधक (जीएम) की मंजूरी आवश्यक होगी। रेलवे बोर्ड का अनुमोदन भी 6.85 मीटर से 8.00 मीटर तक की निर्माण चौड़ाई बढ़ाने के लिए आवश्यक होगा।
- महाप्रबंधक का कार्योत्तर अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया था (अक्टूबर 2011)। तथापि, अनुमोदन प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड के साथ कोई पत्राचार अभिलेखित नहीं था।
- निविदा समिति ने, कार्य की मदों के संबंध में दरों के लिए, जहाँ करार प्रमात्राओं में 125/200 प्रतिशत से परे भिन्नताएं थी, विद्यमान ठेकेदार के साथ वार्तालाप के लिए सम्पर्क किया (जनवरी 2012), पाया कि वास्तविक कार्य करने से पहले क्षेत्र में अतिरिक्त विस्तारण की आवश्यकता के अध्ययन के लिए आवश्यक प्रयोग नहीं किया गया था और स्वेच्छाचारी निर्णय लिए गए थे। इसके अतिरिक्त, तकनीकी रूप से स्थान विशेष अतिरिक्त आवश्यकताओं पर निर्णय लेने के लिए बेस मृदा विशेषताओं का अध्ययन नहीं किया गया था।

दोनों निर्माण कार्यों में निर्माण चौड़ाई में बढ़ोतरी से 1,75,700 घन मीटर की सीमा तक भूमि कार्य में वृद्धि हुई जिसमें ₹13.19 करोड़ का परिहार्य व्यय शामिल था।

जब मामला अप्रैल 2012 में रेल प्रशासन के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (मई 2012) कि 6.85 मीटर की न्यूनतम निर्माण चौड़ाई में स्थिरता/सुरक्षा आवश्यकता के सामंजस्य सहित वृद्धि की जा सकती है। आवश्यकता और तकनीकी विचार विमर्शों के आधार पर चौड़ाई में वृद्धि की गई थी। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि निर्धारित निर्माण चौड़ाई में वृद्धि की अनुमति रेलवे बोर्ड द्वारा नहीं दी गई थी। सीएओ के अनुदेश सामान्य थे एवं स्थान विशेष के लिए नहीं थे और रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के विपरीत थे। इसके अलावा, अतिरिक्त आवश्यकताओं की तकनीकी अपेक्षाओं को स्थापित करने के लिए उचित मृदा अध्ययन नहीं किया गया था।

इस प्रकार, निर्माण चौड़ाई में वृद्धि अनुचित थी और रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित तकनीकी प्राचलों के विपरीत थी और इसके परिणामस्वरूप ₹13.19 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।

3.6 उत्तर पूर्वी सीमान्त रेलवे : जिला प्रशासन, बोंगाईगाँव द्वारा रेलवे भूमि के अनधिकृत कब्जे के कारण हानि

रेल प्रशासन द्वारा अपनी भूमि की आवधिक रूप से जाँच करने में इसके विफल होने के परिणामस्वरूप जिला प्रशासन द्वारा इस पर अनधिकृत कब्जा हुआ। भूमि की वर्तमान लागत का अनुमान ₹ 12.75 करोड़ है।

रेलवे के लिए इंजीनियरिंग संहिता के पैराग्राफ 1004 और 1007 के अनुसार रेलवे को अपने कब्जे में सारी भूमि के अक्षुण्ण शीर्षक को सुरक्षित रखने और अतिक्रमण से इसे मुक्त रखने के लिए प्रत्येक रेल प्रशासन का कर्तव्य है। किसी मुकद्दमेबाजी के निवारण के मद्देनजर सभी रेलवे भूमि की यथार्थ भूमि योजनाएं बनाई जानी चाहिएं और नियमित अन्तरालों पर चारदीवारियों का पर्याप्त रूप से सीमांकन और सत्यापन किया जाना चाहिए। जहाँ तक भूमि की अभिरक्षा का प्रश्न है वहाँ जोनल रेलवे का महाप्रबंधक यह सुनिश्चित करने के लिए अनुपूरक नियमावली को तैयार करने के लिए जिम्मेदार होगा कि शीर्षकों के अभिलेखों को सुरक्षित रूप से अनुरक्षित किया गया है और अद्यतन करके रखा गया है, चारदीवारियों की आवधिक रूप से जांच की गई है और यह कि पाए गए किसी अतिक्रमण को शीघ्रता से सूचित किया गया और उसे सुलझाया गया है।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (अक्टूबर 2010 और मई 2012) के रंगैया डिवीजन के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, बोंगाईगाँव के निकट स्थित 85 बीघा माप की भूमि को भविष्य में रेलवे कालोनी के विस्तार के लिए 1905 से 1964 तक के आरम्भ में रेलवे द्वारा प्राप्त किया गया था।

तथापि, आवधिक निरीक्षण करने में विफलता के कारण भूमि पर असामाजिक तत्वों ने अवैध रूप से अतिक्रमण कर लिया था और अतिक्रमण का यह मामला रेल प्रशासन के केवल 1999 में ध्यान में आया था। अतिक्रमणकारियों को जिला प्रशासन की सहायता से हटाया गया था। तथापि, बेदखली के बाद (1999) चाहरदीवारी आदि के निर्माण के रूप में भूमि को सुरक्षित करने के लिए कोई उपचारात्मक उपाय नहीं किए गए थे। इस पर बाद में बाल उद्यान के निर्माण के लिए 1999 में स्वयं जिला प्रशासन द्वारा कब्जा कर लिया गया था।

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को पाया:-

- (i) रेल प्रशासन को जिला प्रशासन द्वारा किए गए अतिक्रमण के बारे में जानकारी का केवल सितम्बर 2004 में पता चला जब जिला प्रशासन ने भूमि के चारों ओर चाहरदीवारी के निर्माण के लिए उनसे निवदन किया। इसके पश्चात, दो वर्षों के बीत जाने के बाद (नवम्बर 2006) रेल प्रशासन ने अतिक्रमण की बेदखली के लिए जिला पुलिस प्रशासन के पास औपचारिक शिकायत दर्ज की; जिसका कोई परिणाम नहीं निकला।
- (ii) अपर उपायुक्त, राजस्व, बोंगाईगाँव ने सूचना दी (फरवरी 2012) कि आईटीआई, बोंगाईगाँव के निकट रेलवे भूमि के 85 बीघा की कीमत लगभग

₹0.15 करोड़ प्रति बीघा है। इस प्रकार, भूमि की वर्तमान लागत ₹ 12.75 करोड़ के रूप में अनुमानित हैं।

- (iii) डिवीजनल रेलवे प्रबंधक, रंगैया ने अपने पत्र (मई 2012) में लेखापरीक्षा को सूचना दी कि 1999 से 2012-13 के दौरान, भूमि का आवधिक निरीक्षण केवल एक बार 28 जून 2007 को किया गया था।

जब मामला रेल प्रशासन (मई 2012) के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (जनवरी 2013) कि निजी व्यक्तियों द्वारा किसी और अतिक्रमण को निष्फल करने के लिए राज्य सरकार द्वारा बच्चों के लिए पार्क बनाया गया था और उपायुक्त, बोंगाईगाँव (21 सितम्बर 2004) द्वारा यह भी सूचना दी गई थी कि विवादास्पद भूमि रेलवे से संबंधित है। वे आगे लेखापरीक्षा के तर्क से सहमत नहीं हुए कि रेलवे को ₹12.75 करोड़ की हानि हुई क्योंकि रेलवे ने भूमि नहीं छोड़ी। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन (उप एफए एवं सीएओ) ने (जनवरी 2013) में अपना उत्तर देते हुए बताया कि रेलवे के पास भूमि योजना की प्रमाणित प्रतियां हैं और मुख्यालय में भूमि अभिलेख रजिस्टर का रख-रखाव किया जा रहा है। भूमि योजनाओं की प्रतियाँ आवश्यक कार्रवाई के लिए सभी डिवीजनों को दी गई हैं।

तथापि रेल प्रशासन का उत्तर भूमि के अवैध अतिक्रमण के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं हैं। इसके अतिरिक्त, जिला प्रशासन ने अवैध कब्जे के संबंध में रेलवे को सूचना दी थी (सितम्बर 2004)। रेलवे 1999 से आवधिक निरीक्षण करने में विफल रहा था। इस प्रकार, चार दीवारियों का सीमांकन न करने और भूमि का कोई भी आवधिक निरीक्षण न किए जाने के कारण उस भूमि का अतिक्रमण कर लिया गया था।

₹ 12.75 करोड़ की हानि के संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि चूंकि विवादास्पद भूमि अब राज्य सरकार के कब्जे के अन्तर्गत है, इस समय तक भूमि खाली नहीं की गई है और प्रत्यक्ष रूप से रेलवे को लौटाई नहीं गई है, इसलिए अपने वर्तमान दिवस की लागत की सीमा तक रेलवे को हानि हुई। आवधिक निरीक्षण करने में विफलता के कारण भूमि के अधिकार पत्र की सुरक्षा न करना स्पष्टतः आन्तरिक नियंत्रण प्रणाली की कमजोरी को दर्शाता है।

मामला मार्च 2013 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (जुलाई 2013)।

3.7 पूर्व मध्य रेलवे: पुल के नवीकरण में परिहार्य निवेश

स्थायी विपथन पर पुल के निर्माण में विलम्ब के परिणामस्वरूप विद्यमान पुल जो पूर्णतया अस्थायी था की सुदृढ़ता पर ₹ 12.10 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ

सीतामढ़ी-बैरगनिया सैक्शन में दरभंगा -बैरगनिया स्टेशनों के बीच स्थायी विपथन पर मुख्य पुल सं. 89 का निर्माण जयनगर -दरभंगा -नरकटियागंज सैक्शन पर गेज़ परिवर्तन (जीसी) परियोजना (मई 2002) का हिस्सा था। तीन वर्ष बीत जाने के बाद रेल प्रशासन ने 2005 से 2008 की अवधि के दौरान चार बार निविदाएं आमंत्रित की थी। निविदाएं

योग्यता मानदण्ड के पूरा न होने और तकनीकी कारणों के कारण से हर बार निरस्त कर दी गई थीं। अन्त में निविदाओं को जुलाई 2011 और मई 2012 तक कार्य के पूरा होने की नियत तारीख सहित क्रमशः ₹ 25.98 करोड़ की लागत पर नीव कार्य (नवम्बर 2009) एवं ₹ 16.36 करोड़ की लागत पर अधिरचना कार्य (फरवरी 2011) के लिए दिया गया था। अधिरचना कार्य अप्रैल 2012 में पूरा हो गया था जबकि अधिरचना कार्य की समापन तारीख को फरवरी 2013 तक बढ़ा दिया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (अगस्त 2012) कि क्योंकि कार्य की प्रगति बहुत धीमी थी इसलिए नए पुल को जून 2014 से पहले चालू किए जाने की संभावना नहीं थी।

लेखापरीक्षा ने देखा (नवम्बर 2012) कि मुख्य पुल के निर्माण की अनुमानित लागत ₹ 5 करोड़ (2002 में रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत) से बढ़कर ₹ 42.34 करोड़ (नवम्बर 2009 एवं फरवरी 2011 में क्रमशः नीव और अधिरचना की ठेकागत लागत) हो गई थी।

इसी बीच, रेल प्रशासन ने विद्यमान एमजी पुल की सुदृढता के लिए योजना के साथ रेलवे बोर्ड से सम्पर्क किया (अप्रैल 2008) क्योंकि नए पुल के निर्माण के लिए निविदाओं को उस समय तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया था और जुलाई 2010 की निर्दिष्ट लक्षित तारीख को प्राप्त करना सम्भव नहीं था। रेल प्रशासन ने आगे बताया (अप्रैल 2008) कि सुदृढता कार्य में गर्डरों का बाह्य पूर्व प्रतिबल और वर्तमान डैक फ्लोर का प्रतिस्थापन शामिल है, लागत एक करोड़ रूपए से कम होगी।

रेल प्रशासन ने ₹ 5.58 करोड़ और ₹ 0.68 करोड़ के ठेका मूल्य सहित क्रमशः बाह्य पूर्व-प्रतिबल के लिए और फ्लोरिंग सिस्टम और चैनल स्लीपरों की आपूर्ति से संबंधित कार्यों के लिए फरवरी 2009 में दो ठेके दिए। लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित को पाया :

- (i) पहले ठेके का मूल्य दो परिवर्तनों (जून 2009 एवं जून 2010) में बढ़कर ₹ 11.43 करोड़ तक हो गया था। इसी प्रकार, रेल प्रशासन को रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत एक करोड़ रूपए की राशि (मई 2008) के प्रति पुराने पुल को सुदृढ बनाने में ₹ 12.10 करोड़ (₹ 0.68 + ₹ 11.43 करोड़) का व्यय करना पड़ा था।
- (ii) निविदा समिति ने चर्चा की (जून 2010) कि क्या सुदृढता कार्य का जारी रखना इसकी भारी लागत और सुदृढ किए गए पुल के अस्थायी स्वरूप जिसे नए पुल के पूरा होने के बाद परित्यक्त कर दिया जाएगा, के मद्देनजर आवश्यक था। तथापि, जून 2010 तक लगभग ₹ 6 करोड़ का व्यय पहले ही किया जा चुका था और नए पुल को पूरा होने में कम से कम तीन वर्ष और लगेंगे, अतः रेल प्रशासन ने सुदृढता कार्य को जारी रखने का निश्चय किया (जून 2010)।
- (iii) पुल की सुदृढता का कार्य जनवरी 2011 में पूरा हुआ था और फलस्वरूप रेलवे सुरक्षा आयुक्त ने नवीकरण किए गए पुल पर 70 किमी. प्रति घण्टा की गति पर यातायात के लिए बीजी लाईन को चालू करने की संस्वीकृति दी (फरवरी 2011)। तथापि, गति प्रतिबन्ध 30 किमी. प्रति घंटा पर रहा जैसा कि सुदृढता कार्य से पहले स्थिति थी।
- (iv) पंद्रह दिनों तक (01.05.2012 और 15.05.2012 के बीच) रेल गाड़ियों के संचलन की समीक्षा से स्थानीय रेल गाड़ियों के केवल तीन युग्मों और दो माल

गाड़ियों के संचलन का पता चला । इसने स्पष्ट रूप से दर्शाया कि इस खण्ड में बहुत सीमित यातायात हुआ।

जब मामला रेल प्रशासन (जून 2012) के ध्यान में लाया गया तो उन्होंने बताया (अगस्त 2012) कि सुदृढता कार्य अस्थायी स्वरूप का नहीं था क्योंकि सुदृढ किया गया पुल अक्टूबर 2010 में माल यातायात के लिए चालू किया गया था और इस पुल का उपयोग तब तक जारी रहेगा जब तक नया पुल चालू नहीं किया जाता जिसका केवल जून 2014 तक चालू किए जाने की संभावना थी। उन्होंने आगे बताया कि पुल को सुदृढ किए बिना सीतामढ़ी -बैरगनिया सैक्शन को खोला नहीं जा सकता था, जहाँ जनता की भारी मांग थी। इसके अतिरिक्त, केवल इस सैक्शन को खोलने से बैरगनिया, चौरादानों-रक्सोल के आगे के सैक्शन को पूरा किया जा सकता था। उन्होंने आगे कहा कि सम्बद्धता असीम मूल्य है और गति का महत्व द्वितीयक है।

तथापि, उपर्युक्त उत्तर इस तथ्य के मद्देनजर स्वीकार्य नहीं है कि पुल का नवीनीकरण जो केवल तीन वर्षों की मात्र लघु अवधि के लिए अपेक्षित था और वह भी कम यातायात सघनता वाली लाईन पर, जो वित्तीय रूप से विवेकपूर्ण निर्णय नहीं था और इसके परिणामस्वरूप ₹12.10 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। इसके अतिरिक्त, निविदा समिति बैठक में यथा संकल्पित जून 2010 में पुराने पुल को सुदृढ बनाए रखने को जारी न रखने का विकल्प देते हुए रेल प्रशासन ₹ 6.10 करोड़ की राशि की बचत कर सकता था जो व्यय जून 2010 के बाद हुआ था।

मामला फ़रवरी 2013 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2013)।