

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए

.....को लोकसभा/राज्यसभा में प्रस्तुत किया गया

संघ सरकार (रेलवे)
2014 की संख्या 26
(अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन)

विषय सूची

	पैराग्राफ	पृष्ठ
प्राक्कथन		v
विहंगावलोकन		vii-xii
अध्याय 1-प्रस्तावना		
विवरण		
अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूपरेखा	1.1	1
लेखापरीक्षित इकाई	1.2	2
समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण	1.3	5
लेखापरीक्षा योजना	1.4	5
रिपोर्टिंग	1.5	6
अनन्तिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग का जवाब	1.6	6
जारी की गई, निपटाई गई तथा बकाया लेखापरीक्षा आपतियाँ	1.7	7
लेखापरीक्षा के मामलों पर वसूलियाँ	1.8	7
उपचारात्मक कार्रवाई	1.9	7
पैराग्राफ जिन पर कृत कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/ लम्बित है	1.10	10
अध्याय 2 – यातायात - वाणिज्यिक और संचालन		
भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन	2.1	14-50
प्रस्तावना	2.1.1	15
संगठनात्मक ढांचा	2.1.2	16
पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट	2.1.3	16
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.1.4	17
लेखापरीक्षा मानदण्ड, कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	2.1.5	17
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.1.6	17
निष्कर्ष	2.1.7	47
परिशिष्ट I- लेखापरीक्षा प्रतिचयन के लिए तोलसेतुओं के चयन के आधार पर दर्शाने वाला विवरण		49

महा कुम्भ मेला, 2013	2.2	51-69
प्रस्तावना	2.2.1	51
लेखापरीक्षा उद्देश्य	2.2.2	52
लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली	2.2.3	52
समन्वय और योजना	2.2.4	52
पूर्व मेलों के अनुभव	2.2.5	55
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	2.2.6	56
निष्कर्ष	2.2.7	68
पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों के कम उपयोग के कारण हानि	2.3	70
रेलवे और पीपावाव रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड के मध्य राजस्व के गलत वितरण के कारण हानि	2.4	74
यातायात सुविधा कार्यों की गलत योजना	2.5	76
अनुरक्षण सुविधाओं के अभाव के कारण कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम उपयोग	2.6	79
विशेष गाड़ियों की बुकिंग पर किराए का कम संग्रहण	2.7	82
अध्याय 3 - इन्जीनियरिंग - ओपन लाइन और निर्माण		
भारतीय रेल में सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित निर्माण कार्य	3.1	87-138
प्रस्तावना	3.1.1	88
पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट	3.1.2	89
लेखापरीक्षा क्षेत्र	3.1.3	91
लेखापरीक्षा उद्देश्य	3.1.4	91
लेखापरीक्षा मानदण्ड	3.1.5	91
कार्यप्रणाली और नमूना चयन	3.1.6	92
परियोजना अनुमोदन की प्रक्रिया	3.1.7	93
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	3.1.8	94
लाभांश का भुगतान	3.1.9	124
लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार	3.1.10	125

परिशिष्ट -1 - पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे में मुख्य कार्यों के प्रति संस्वीकृत एमएम की संख्या दर्शाने वाला विवरण		129
सुरक्षा को खतरे में डालने वाली नई लाइन निर्माण में अवमानक निर्माण कार्य की स्वीकृति	3.2	139
मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत न करने के कारण हानि	3.3	143
पिट लाइन के निर्माण में अत्यधिक विलम्ब के कारण हानि	3.4	145
गलत माप/बैलास्ट के अवभारण के कारण बैलास्ट की खरीद पर अधिक भुगतान	3.5	148
बेशी इंजीनियरी भण्डार का निपटान न करना	3.6	150
सिग्नलिंग कार्यों की घटिया योजना	3.7	152
भूमि अधिग्रहण के लिए अतिरिक्त मुआवजे का परिहार्य भुगतान	3.8	155
नगण्य उपयोग के साथ परिसम्पत्ति के सृजन पर अनुत्पादक व्यय	3.9	157
अध्याय 4 - इलेक्ट्रिकल - सिग्नलिंग और दूरसंचार यूनितें		
कर्षण उप स्टेशनों के आवश्यक उपस्कारों का प्रावधान न करने के कारण कम पावर घटक अधिभार का परिहार्य भुगतान	4.1	161-165
अध्याय 5 - यांत्रिक - क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन यूनितें		
भारतीय रेल में स्क्रैप का प्रबन्धन	5.1	168
प्रस्तावना	5.1.1	168
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	5.1.2	169
निष्कर्ष	5.1.3	186
परिशिष्ट-1 - स्क्रैप का फ्लो चार्ट		187

परिशिष्ट-II - लेखापरीक्षा के लिए चयनित जोनों में पूर्ण सीटीआर/टीआरआर/जीसी की संख्या		188
परिशिष्ट-III लेखापरीक्षा के लिए जोनों में चयनित डिपो		189
इंटीग्रल कोच फैक्टरी का कार्य, चेन्नई	5.2	190
प्रस्तावना	5.2.1	190
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	5.2.2	192
निष्कर्ष	5.2.3	212
परिशिष्ट-I - 30 स्टॉक मदों की सूची जिनकी खरीद कम अन्तराल पर उचचतर दर पर की गई थी		214
परिशिष्ट-II - नमूना जांच की गई आठ उपयोग में न लाई गई स्टॉक मदों का विवरण जहां मामलसूची को डिजाइन में परिवर्तन/उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन के कारण रखा गया था।		216
रेल पहिया कारखाना येलहंका, बंगलौर का कार्यचालन	5.3	218
प्रस्तावना	5.3.1	218
लेखापरीक्षा निष्कर्ष	5.3.2	219
निष्कर्ष	5.3.3	237
अनुबंध		
समीक्षित एमएम कार्यों का नमूना चयन	I	239
स्क्रेप की बिक्री के लक्ष्य और उपलब्धि की तुलना में उत्पन्न आशातित को दर्शाने वाले विवरण	II	242
आकलन की तुलना में वास्तविक रिलीज में पी. वे स्क्रेप के प्रक्षेपण को दर्शाने वाला विवरण	III	246
डीवाई सीएमएम/बिक्री के तहत स्टोर डिपो पर जारी /स्क्रेप सामग्री के स्टॉक सत्यापन के दर्शाने वाला विवरण	IV	251
वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान पूँजी ब्लॉक और प्रदत्त लाभांश दर्शानेवाले विवरण	V	261

रेल मंत्रालय और उसके अधीनस्थ कार्यालयों की लेखापरीक्षा सीएजी के (कर्तव्य, शक्तियाँ और सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 की धारा 13 के साथ पठित भारत के संविधान के अनुच्छेद 149 और 151 के अन्तर्गत और लेखा एवं लेखापरीक्षा पर सीएजी के विनियमों के अनुसार की गई थी।

31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अन्तर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने के लिए तैयार किया गया है।

इस अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में 20 लेखापरीक्षा आपत्तियाँ अन्तर्विष्ट हैं जिसमें वर्ष 2012-13 के दौरान की गई वित्तीय संव्यवहारों की नमूना लेखापरीक्षा से उदभूत हुए चार विषयक लेखापरीक्षा शामिल हैं। पूर्व वर्षों से संबंधित मामले जिन्हें पिछले प्रतिवेदनों में शामिल नहीं किया जा सका और 2012-13 की आगे की अवधि से संबंधित मामले जहाँ आवश्यक समझा गया को भी शामिल किया गया है।

विहंगावलोकन

इस प्रतिवेदन में 31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष हेतु संघ सरकार के रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) एवं इसके क्षेत्रीय कार्यालयों में अनुपालन लेखापरीक्षा के दौरान पाए गए महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्ष निहित हैं। प्रतिवेदन में पाँच अध्याय हैं। अध्याय 1 में लेखापरीक्षित इकाइयों का संक्षिप्त परिचय; लेखापरीक्षा के पहल पर मंत्रालय/विभाग द्वारा की गई वसूलियाँ; पिछली रिपोर्ट में की गई लेखापरीक्षा आपत्तियों के प्रति की गई सुधारात्मक कार्रवाईयाँ; की गई कार्रवाईयों की संक्षिप्त स्थिति निहित है। अध्याय 2 से 5 में संबंधित विभाग शीर्षक के अंतर्गत विस्तृत निष्कर्ष/आपत्तियाँ दी गई हैं।

इस रिपोर्ट में शामिल कुछ महत्वपूर्ण निष्कर्ष नीचे दिये गए हैं:

भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन

भारतीय रेल में कोयला, लौह अयस्क इत्यादि जैसी थोक वस्तुएँ लूज रूप में ही भेजी जाती हैं और राजस्व हानि का पता लगाने और साथ ही वैगनों की ओवरलोडिंग कम करने के उद्देश्य से तुलासेतुओं द्वारा शुरूआती स्टेशन, मार्ग में अथवा गंतव्य स्टेशनों पर इनका वजन किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने जोर दिया कि सभी रेकों के वजन हेतु सभी लोडिंग बिन्दुओं पर तुलासेतु होने चाहिए। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि 1176 लोडिंग में से 759 के पास अपने तुलासेतु नहीं थे। विशेषतः कोयला, लौह-अयस्क जैसे थोक खेपों के वजन के लिए वृहद पैमाने पर (65 प्रतिशत) निजी स्वामित्व वाले तुलासेतुओं पर निर्भर थे। तुलासेतुओं के समुचित रख-रखाव और अनुरक्षण में कमियाँ थीं। इन तुलासेतुओं के निष्पादन की नियमित मॉनिटरिंग नहीं की जा रही थी। इसके कारण माल ढुलाई में राजस्व हानि का जोखिम बढ़ गया।

(पैराग्राफ 2.1)

महाकुम्भ मेला 2013

उत्तर प्रदेश के इलाहाबाद में 14 जनवरी से 10 मार्च 2013 तक महाकुम्भ मेला 2013 का आयोजन हुआ। उत्तर मध्य रेलवे ने मूल्यांकन किया कि मेले के दौरान लगभग 34 लाख तीर्थयात्री रेल सेवाओं का उपयोग करेंगे। तीर्थयात्रियों के लिए की गई विशेष व्यवस्थाओं जैसे- विशेष ट्रेन चलाना, यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा के प्रावधान और अन्य बुनियादी सुविधाओं की व्यवस्था का प्रभाव तीन जोनल रेलवे (उत्तर मध्य, उत्तर और पूर्वोत्तर) पर पड़ा। लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल प्रशासन इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ प्रबंधन के साथ-साथ तीर्थयात्रियों की भारी भीड़ को व्यवस्थित करने में राज्य प्राधिकरणों के साथ समन्वय स्थापित करने में विफल रहा। जिसके परिणामस्वरूप इलाहाबाद स्टेशन पर भारी भीड़ हुई। मेले की अवधि के दौरान विशेष रेलगाड़ियों के आवागमन में उचित प्रबंधन की कमी भी देखी गई। यात्रियों की सुरक्षा एवं संरक्षा सुनिश्चित करने के लिये, सुरक्षा स्टाफ की पर्याप्त तैनाती आवश्यक है। तथापि, सुरक्षा स्टाफ की तैनाती में 33 प्रतिशत की कमी देखी गई। मौनी अमावस्या के दिन यह समस्या और अधिक बढ़ी क्योंकि इलाहाबाद स्टेशन पर 48 प्रतिशत कमी थी।

(पैराग्राफ 2.2)

पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों के कम उपयोग के कारण हानि

दक्षिण रेलवे एसआर प्रशासन पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों (पीसीईटी) निश्चित पथ और समय सारणी के साथ चलाने के लिये संतोषजनक परिचालन व्यवस्था की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा। इससे

पीसीईटी के प्रारंभ न होने/गैर परिचालन के कारण चार रूटों पर ` 316.64 करोड़ की राजस्व आय प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई। इसके अतिरिक्त, रेलवे को एक रूट पर परिचालित रैकों के कम उपयोग के कारण ` 15.44 करोड़ के पार्सल प्रभार का नुकसान उठाना पड़ा।

(पैराग्राफ 2.3)

रेलवे और पीपावाव रेलवे कार्पोरेशन लि. के बीच राजस्व के गलत विभाजन के कारण हानि

वास्तविक रूट के बजाय बुक किये गये रूट के आधार पर पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा माल-भाड़े के शेयर के गलत विभाजन के परिणामस्वरूप पीपावाव रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड, रेल मंत्रालय के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र इकाई, पीपावाव पोर्ट से सुरेन्द्रनगर को जोड़ने वाली लाइन के बीच परिचालित को अप्रैल 2009 से मार्च 2013 के दौरान ` 39.88 करोड़ के अतिरिक्त शेयर का भुगतान हुआ।

(पैराग्राफ 2.4)

भारतीय रेल में सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित कार्य

सामग्री आशोधन (एमएम) संस्वीकृत कार्य अथवा योजना के कार्यक्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन का उल्लेख करता है जो प्रारम्भिक स्तर पर सोचा नहीं गया था परन्तु जिसे बाद में आवश्यक माना गया। स्वतंत्र कार्य/योजनाएँ/परियोजनाएं सामग्री आशोधन की श्रेणी में नहीं आती हैं क्योंकि इन्हें सक्षम प्राधिकारी की अलग से संस्वीकृति अपेक्षित है। लेखापरीक्षा में पता चला कि 38 मूल परियोजनाओं के प्रति 91 एमएम कार्य संस्वीकृत किए गए थे। इनमें से किसी को भी एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता क्योंकि ये परियोजनाएं संलग्न/पृथक संरक्षण पर थे। लेखापरीक्षा ने यह भी पाया कि 31 एमएम का मूल परियोजनाओं के पूरे होने के बाद अनुमोदन

किया गया था। वास्तव में चार मामलों में एमएम का संस्वीकरण मूल परियोजना के पूरा होने के आठ वर्ष से दस वर्षों के विलम्ब (पूर्वोत्तर सीमान्तर रेलवे) से किया गया था। रेल मंत्रालय ने परियोजनाओं के निरूपण और अनुमोदन दोनों के लिए विहित प्रक्रियाएं निर्धारित की। यद्यपि, तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण करने जैसी प्राथमिक प्रक्रियाओं का पालन नहीं किया गया था। वास्तव में वार्षिक कार्य के कार्यक्रम में कार्य को शामिल करने से पहले योजना आयोग का अनुमोदन लेने की मानक प्रक्रिया का भी पालन नहीं किया गया था।

(पैराग्राफ 3.1)

सुरक्षा को खतरे में डालने वाली नई लाइन के निर्माण में अवमानक निर्माण कार्य की स्वीकृति

‘निर्माण कार्य’ में मुख्य कमियां सुधारे बिना दक्षिण पश्चिमी रेलवे पर ` 351.48 करोड़ की लागत पर निर्मित नई लाइन (कोटूर-हरीहर) को चालू करने के परिणामस्वरूप यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा/रेल के सुरक्षित संचालन से नियमित यातायात समझौते के लिये नया लाइन सेक्शन खेला गया।

(पैराग्राफ 3.2)

मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत न करने के कारण हानि

जयपुर विकास प्राधिकरण द्वारा अधिकृत तथा उपभुक्त भूमि के संबंध में उत्तर पश्चिम रेल प्रशासन द्वारा मार्गाधिकार प्रभारों के लिए बिल प्रस्तुत न करने के परिणामस्वरूप ` 30.02 करोड़ की हानि हुई।

(पैराग्राफ 3.3)

कर्षण उप स्टेशनों में आवश्यक उपस्करों का प्रावधान न करने के कारण कम पावर घटक अधिभार का परिहार्य भुगतान

दक्षिणी रेलवे प्रशासन द्वारा तेरह कर्षण उप-स्टेशनों में डायनेमिक रिएक्टिव पावर कमोन्शेसन उपस्कर प्रतिष्ठापित नहीं किये गए थे जबकि तमिलनाडु बिजली बोर्ड द्वारा बिजली घटक की गणना के तरीके में परिवर्तन के मद्देनजर इनका प्रावधान अनिवार्य बनाया गया था। इसके परिणामस्वरूप 2010-2013

के दौरान ` 9.77 करोड़ राशि का क्षतिपूर्ति/अधिभार का परिहार्य भुगतान हुआ। ऐसा परिहार्य भुगतान अपेक्षित उपस्करों के प्रावधान तक जारी रहेगा।

(पैराग्राफ 4.1)

भारतीय रेल में स्क्रैप प्रबन्धन

स्क्रैप निपटान की प्रक्रिया में समय से उदगम बिन्दुओं से स्क्रैप की पहचान करना तथा संग्रहण करना, स्क्रैप की एक विशेष मद के उपयुक्त मात्रा में गट्टे बनाना, उनका मूल्यांकन तथा बिक्री शामिल है लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे द्वारा स्क्रैप की पहचान तथा उसके निपटान के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। स्क्रैप के निर्धारण, क्षतिपूर्ति तथा निपटान की प्रणाली और स्थापित निगरानी तंत्र में कमियाँ थीं तथा विभिन्न स्तरों पर विलम्ब हुए थे जिससे स्क्रैप के खराब होने, मूल्य में कमी और चोरी तथा उठाईगिरी के जोखिम में वृद्धि हुई। पूँजी खाते से खरीदे गए चल स्टॉक के प्रतिलेखन समायोजन में महत्वपूर्ण विलम्ब हुए थे जिसके कारण परिहार्य लाभांश का भुगतान हुआ।

(पैराग्राफ 5.1)

इंटीग्रल कोच फैक्ट्री का कार्य चालन, चैन्ने

पेरम्बूर, चैन्ने में स्थित इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) भारतीय रेलवे की एक प्रमुख कोच उत्पादन यूनिट है तथा जो कोचों के डिजाईन, विकास तथा विनिर्माण हेतु उत्तरदायी है। लेखापरीक्षा ने आईसीएफ तथा रेलवे बोर्ड दोनों स्तरों पर उत्पादन योजनाओं ने बारम्बार संशोधनों के कारण वार्षिक उत्पादन कार्यक्रमों को अन्तिम रूप देने में विलम्ब देखा। विभिन्न प्रकार के कोचों का वास्तविक उत्पादन उनके लिए निर्धारित किये गए उत्पादन के लक्ष्यों की तुलना में घटा अथवा बढ़ा दिया गया था। इसने भारी निर्मित कोचों के

उत्पादन तथा कोचिंग स्टॉक की समय पर उपलब्धता को बुरी तरह से प्रभावित किया।

(पैराग्राफ 5.2)

रेलपहिया कारखाना येलहंका, वंगलौर का कार्यचालन

1984 में चालू किया गया रेल पहिया कारखाना (आरडब्ल्यूएफ) येलहंका भारतीय रेल की एक उत्पादन इकाई है और पहियों, धुरियों तथा रेलरोड बैगनों के पहिया सेटों, कोचों तथा लोकोमोटिव के उत्पादन में लगी है। लेखापरीक्षा ने पाया कि आरडब्ल्यूएफ की योजना प्रक्रिया कमजोर थी। तिमाही पहिया टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) आवंटन बैठक में निश्चित किये गए पहियों की प्रकार की वास्तविक आवश्यकता पर ध्यान दिये बिना ही रेल पहिया फेक्ट्री का फोकस प्राथमिक रूप से रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गए वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करना/से अधिक उत्पादन करना है। उत्पादन तथा वितरण की योजना डब्ल्यूटीए आवंटन के अनुसार नहीं थी। इसके डब्ल्यूटीए आवंटन तथा उत्पादन के बीच संमकालिक की कमी के परिणाम स्वरूप पहियों के कुछ प्रकारों की सूची के स्टॉक का अम्बार लग गया।

(पैराग्राफ 5.3)

अध्याय 1: प्रस्तावना

1.1 अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूप रेखा

अनुपालन लेखापरीक्षा यह आश्वासन कि भारत के संविधान लागू विधियों, सहायक विधानों और अन्य नियमों एवं विनियमों का अनुपालन किया जा रहा है, प्राप्त करने के लिए लेखापरीक्षित इकाइयों के व्यय प्राप्तियों, परिसम्पत्तियों और देयताओं से संबंधित संव्यवहारों की संवीक्षा का उल्लेख करता है। इसमें क्या ये सार्वजनिक व्यय पर प्रभावी नियंत्रण और दुरुपयोग अपशिष्ट और हानि के प्रति सुरक्षा सुनिश्चित करते हैं को अभिनिश्चित करने के लिए सुसंगत नियमों की यथोष्टता, वैधानिकता, पारदर्शिता आदि की जांच भी शामिल है।

वर्ष 2012-13 से संबंधित रेल मंत्रालय और इसके क्षेत्रीय संरचनाओं द्वारा रेलवे बजट से किए गए लेन देनों की अनुपालन लेखापरीक्षा से उदभूत मामले इस अनुपालन लेखापरीक्षा में उजागर किए गए हैं।

यह प्रतिवेदन सामान्य: स्वीकृत लेखापरीक्षण मानकों को ध्यान में रख कर सार्वजनिक व्यय की प्रकृति, मात्र और आकार की सम्पूर्णता के संबंध में महत्वपूर्ण आर्थिकता के महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों को प्रस्तुत करता है और उन्नत अभिशासन तथा बेहतर वित्तीय प्रबन्धन सम्पादित करने के लिए दोषनिवारक कार्रवाई। तंत्र स्थापित करने में कार्यकारी की सहायता के लिए अभिप्रेत है। विशेषकर प्रतिवेदन सभी क्षेत्रीय रेलवे को शामिल करते हुए तीन चुने हुए थीम के निष्पादन/कार्यान्वयन की छानबीन करता है। इन लेखापरीक्षाओं के विस्तृत निष्कर्ष इस प्रतिवेदन में विभागवार प्रस्तुत किए गए हैं। इसके अतिरिक्त 17 अलग-अलग पैराग्राफों जिसमें तीन लम्बे पैराग्राफों के विस्तृत लेखापरीक्षा निष्कर्ष सम्मिलित है, इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 5 तक विभागवार प्रस्तुत किए गए हैं। ये लेखापरीक्षित इकाई की जवाब देही बोर्ड स्तर पर पॉलिसी आर्म और क्षेत्रस्तर पर कार्यान्वयन एजेंसी दोनों के अनुसार बेहतर स्पष्टता में समर्थ बनाएंगे।

इस अध्याय के पैरा 1.2 से 1.5 में रेल मंत्रालय और इसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालय की विस्तृत रूप रेखा, यूनिटों के चयन का आधार और लेखापरीक्षा जांच के लिए मुद्दे तथा लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में लेखापरीक्षा टिप्पणियों के शामिल करने

के लिए प्रतिवेदन कार्यविधि प्रस्तुत है। पैरा 1.6 से 1.10 लेखापरीक्षा टिप्पणियों की रेल प्राधिकारियों से प्राप्त जवाब की तुलना में वर्षवार लम्बन का सार उपलब्ध कराता है और की गई वसूलियों और की गई महत्वपूर्ण उपचारी कार्रवाईयों के अनुसार लेखापरीक्षा के प्रभाव प्रस्तुत करते हैं।

1.2 लेखापरीक्षित इकाई

भारतीय रेल 665436 किमी की मार्ग लम्बाई (31 मार्च 2013 को) के साथ एक मल्टी-गेज, मल्टीट्रैक्शन प्रणाली है। वर्तमान में भारतीय रेल देश का एक प्रमुख परिवहन संगठन और एक प्रबन्धन के अन्तर्गत विश्व का एक सबसे बड़ा नेटवर्क है।

तालिका 1.1

	ब्राड गेज (1676 एमएम)	मीटर गेज (1000 एमएम)	नैरो गेज (762/610 एमएम)	जोड़
मार्ग किलोमीटर	57,140	5,999	2,297	64,436
संचलन रेल पथ कि.मी.	80,507	6,432	2,297	89,236
कुल रेल पथ कि.मी.	105,701	7,553	2,579	115,833
विद्युतीकृत मार्ग कि.मी.				20,884
विद्युतीकृत संचलन रेल पथ कि.मी.				38,236

भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 12,617 यात्री गाड़ियां और 7,421 मालगाड़ियां चलाता है। इसने 2012-13 के दौरान प्रत्येक दिन 23.07 मिलियन यात्रियों और 2.77 मिलियन टन माल ढोया। 31 मार्च 2013 को भारतीय रेल का नीचे तालिका में यथा दर्शित अवसंरचनात्मक परिसम्पत्तियों और चल स्टाक का स्वामित्व एवं अनुरक्षण था:

तालिका 1.2

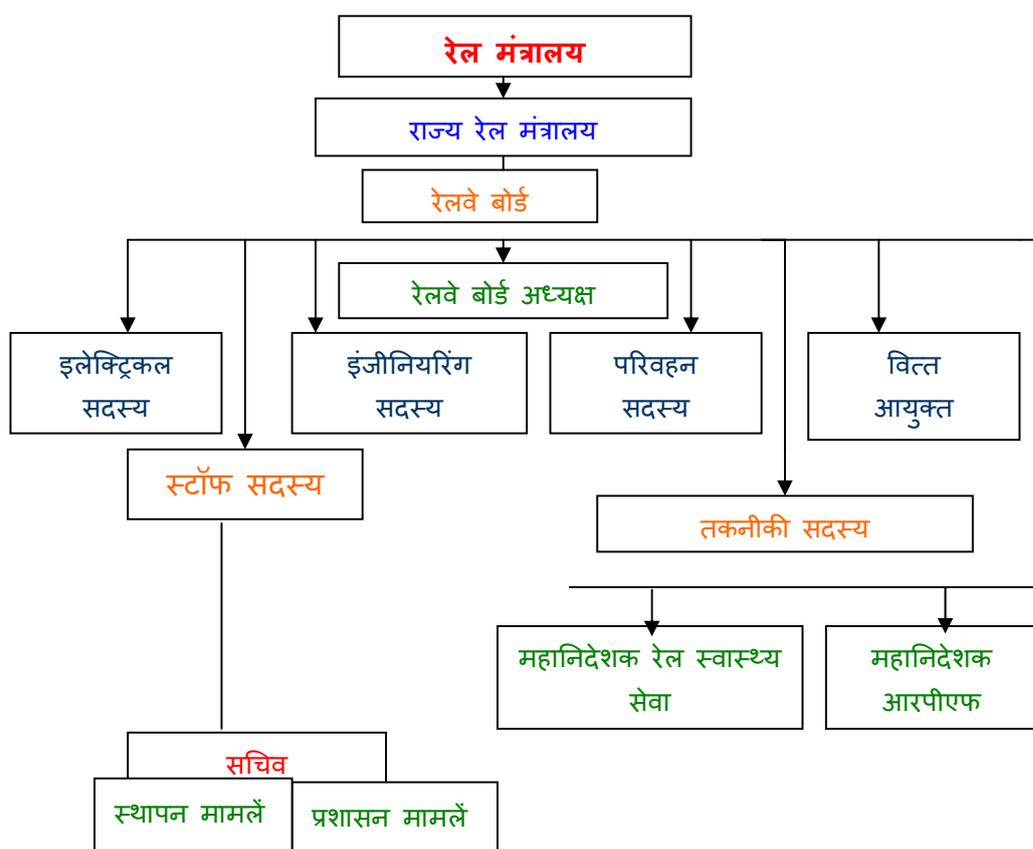
इंजन	9,956	याई	300
कोचिंग वाहन	63,870	माल शेड	2300
माल वैगन	2,44,731	मरम्मत शाला	700
माल वैगन	7,146	कार्य बल	1.31 मिलियन

स्रोत-भारतीय रेल वर्ष बुक 2012-13 और भारतीय रेलवेज वेबसाइट

संगठन ढांचा

रेलवे बोर्ड में रेल मंत्री को रिपोर्ट करने वाले चेयरमैन की अध्यक्षता में सदस्य (इलेक्ट्रिकल, मेकैनिकल, ट्रैफिक, स्टाफ, इंजीनियरिंग और वित्त आयुक्त) सम्मिलित हैं। यह सम्पूर्ण क्षेत्र में प्रचालनों, अनुरक्षण, वित्त और परिसम्पत्तियों की अधिप्राप्ति के सभी मामलों पर नीति निर्धारण और उनके कार्यान्वयन की निगरानी के लिए जिम्मेदार है। रेलवे बोर्ड यात्री किराए और माल टैरिफ के मूल्य नियमन के लिए जिम्मेदार है। प्रत्येक सदस्य के अधीन कार्यात्मक निदेशालय रेलवे प्रचालन का निर्णय लेने और निगरानी करने में सहायता प्रदान करता है।

फीगर 1.1



क्षेत्रीयस्तर पर 17 रेलवे जोन, एक शोध एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) नामतः अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ, विशेष मशीनरी की खरीद के लिए कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाउ); वाराणसी और चितरंजन में दो इंजन विनिर्माण यूनिटों (डीएलडब्ल्यू और सीएलडब्ल्यू);

कपुरथला, रायबरेली, पेराम्बुर में तीन कोच फैक्टरिया; पेलाटंका में एक हील और एकसल संयंत्र और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना हैं।
मुख्यालय सहित रेलवे जोन के नाम और कुल मार्ग किलोमीटर नीचे दिए गए हैं:

तालिका 1.3

रेलवे	मुख्यालय	मार्ग कि.मी
मध्य	मुंबई	4,042
पूर्व	कोलकाता	2,546
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,706
पूर्वतट	भुवनेश्वर	2,655
उत्तर	नई दिल्ली	7,125
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,151
पूर्वोत्तर	गोरखपुर	3,806
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगाव (गुवाहाटी)	3,965
उत्तर पश्चिम	जयपुर	5,527
दक्षिण	चैन्ने	5,079
दक्षिण मध्य	सिकन्दराबाद	5,852
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,711
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,488
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,327
पश्चिम	मुंबई	6,439
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,992
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	25
जोड़		65,436

प्रत्येक जोन का अध्यक्ष महाप्रबन्धक होता है जिसकी सहायता विभाग के मुख्य प्रधान जैसे प्रचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरी, इलेक्ट्रिकल, मैकेनिकल, भंडार लेखा सिगनल एवं दूरसंचार, कार्मिक, संरक्षा, चिकित्सा आदि द्वारा की जाती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत (31 मार्च 2013 को) कार्यरत 27 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) और 2 स्वायत्त निकाय हैं (एबी)। इन पीएसयू के प्रचालनों में विस्तृत स्पेक्ट्रम अर्थात् यात्री और माल कंटेनर सेवाओं से पट्टा वित्तपोषण, पर्यटन और खान-पान तक शामिल हैं।

1.3 समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण

वित्त आयुक्त की अध्यक्षता वाले रेलवे बोर्ड और जोनल स्तर पर वित्त परामर्शदाता एवं मुख्य लेखाधिकारी क्षेत्रों में पूर्ण समाकलित वित्तीय परामर्श और नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है। वित्तीय प्रधान परामर्श देने और सार्वजनिक राजकोष से व्यय वाले सभी प्रस्तावों की छान बीन करने के लिए जिम्मेदार हैं।

1.4 लेखापरीक्षा योजना

विस्तृत रूप से रेलवे की लेखापरीक्षा के लिए यूनितों के चयन की योजना नियोजित बजट के स्तर, आबंटित और तैनात संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के साथ अनुपालन की सीमा प्रत्यायोजित शक्तियों का क्षेत्र, कार्य/क्रियाकलाप की संवेदनशीलता और नाजुकता, वाह्य पर्यावरण घटकों के संबंध में जोखिम निर्धारण के आधार पर बनाई गई थी। पूर्व लेखापरीक्षा निष्कर्षों, लोक लेखा समिति की सिफारिशों, मीडिया रिपोर्टें जहां सुसंगत है पर भी विचार किया गया था।

ऐसे जोखिम निर्धारण के आधार पर कुल 18121 यूनितों में से रेलवे की 4526 लेखापरीक्षित इकाइयों की नमूना लेखापरीक्षा 2012-13 के दौरान की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना में विशेषकर अन्य बातों के साथ माल यातायात, रेलवे आय, अवसंरचनात्मक विकास, यात्री सुविधा क्रिया कलाप, परिसम्पत्ति प्रबन्ध, सामग्री प्रबन्धन और संरक्षा कार्य की नीति और इसके कार्यान्वयन के अनुसार महत्वपूर्ण स्वरूप के चयनित थीम पर फोकस किया गया। प्रत्येक अध्ययन के साथ विभाग निर्दिष्ट अध्यायों के अन्तर्गत प्रतिवेदित लेखापरीक्षा निष्कर्षों के आधार पर सिफारिशें/सुझाव हैं ताकि संबंधित प्राधिकारी नीति/स्कीम उद्देश्यों के अनुसार बेहतर परिणाम प्राप्त करने के लिए कार्रवाई कर सकते हैं।

‘भारतीय रेल में तुलासेतुओं के निष्पादन’ एवं ‘सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित कार्य’ पर विषयक लेखापरीक्षा के निष्कर्ष इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए हैं। इसके अतिरिक्त, ‘महाकुंभ मेला 2013’ पर विषयक लेखापरीक्षा में

रेलवे की ओर से हुई चूक पर भी टिप्पणी की गई थी, इसके अलावा 17 अलग-अलग पैराग्राफ जिसमें तीन लम्बे पैराग्राफ भी सम्मिलित हैं, इस प्रतिवेदन में शामिल किए गए हैं।

1.5 रिपोर्टिंग

विषयक लेखापरीक्षा का आयोजन साम्पलिंग कार्यप्रणाली का उपयोग करके और सुसंगत अभिलेखों तथा रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय युनिटों के प्रलेखों तक पहुँच बनाते हुए सम्पूर्ण जोनल रेलवे में किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को संबंधित जोनल रेलवे को उनके जवाब के लिए जारी किए गए थे। इसी प्रकार, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से उदभूत लेखापरीक्षा टिप्पण/निरीक्षण प्रतिवेदन (आईआई)। विशेष पत्र उनके उत्तर प्राप्त करने के लिए सम्बद्ध वित्त और यूनिट के प्रधान को जारी किए गए थे। लेखापरीक्षा निष्कर्षों को की गई कार्रवाई के आधार पर या तो निपटाए गए थे अथवा अनुपालन के लिए आगे की कार्रवाई हेतु परामर्श दिया गया था। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा टिप्पणियां जिनका अनुपालन नहीं हुआ था, का निर्धारित अवधि के अन्दर उत्तर के लिए एफए एवं सीएओ और विभागाध्यक्षों को पृष्ठांकित प्रतियों सहित महाप्रबन्धक, जोनल रेलवे को संबोधित ड्राफ्ट पैराग्राफ के माध्यम से अनुवर्तन किया गया था। इन ड्राफ्ट पैराग्राफों में उठाए गए चयनित मुद्दे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उनके शामिल करने से पहले छह सप्ताह की अवधि में उनके उत्तर (लोक लेखासमिति द्वारा यथा निर्धारित) भेजने के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के साथ अनन्तिम पैराग्राफ के रूप में प्रारम्भ किए गए थे।

1.6 अनन्तिम पैराग्राफों के लिए मंत्रालय/विभाग के जवाब

अक्टूबर 2013 तक महाप्रबन्धक, रेलप्रशासन को कुल 80 ड्राफ्ट पैराग्राफ और 14 विषय लेखापरीक्षा जारी किए गए थे। केवल 23 मामलों में रेल प्रशासन के उत्तर प्राप्त हुआ था। जहां कहीं प्राप्त हुए, उत्तरों पर विचार करने के बाद 21 अनन्तिम पैराग्राफों (चार विषयक लेखापरीक्षा सहित) को अनुपालन लेखापरीक्षा में शामिल करने के लिए प्रस्ताव किया गया जो **21 फरवरी 2014 और 23 जून 2014** के बीच चेयरमैन, रेलवे बोर्ड, संबंधित सदस्यों और वित्त आयुक्त को भेजे

गए थे। रेल मंत्रालय ने जुलाई 2014 तक एक अनन्तिम पैराग्राफ का उत्तर दिया था।

1.7 जारी की गई, निपटाई गई और बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियां

वर्ष 2012-13 के दौरान नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर 4608 लेखापरीक्षा आपत्तियां जिनमें ` 20462.06 करोड़ वाली वित्तीय अनियमितताएं विशेष पत्रों, पार्ट-1 लेखापरीक्षा टिप्पणों और निरीक्षण रिपोर्टों के माध्यम से जारी की गई थी। इनके अलावा, पूर्व वर्षों से संबंधित 7233 लेखापरीक्षा आपत्तियां अग्रणीत थी। कुल 3781 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान अन्तर्ग्रस्त राशि की वसूली/वसूल करने के लिए रेल प्रशासन के सहमत होने अथवा दोषनिवारक/उपचारी कार्रवाई के बाद किया गया था। 31 मार्च 2013 को शेष 8060 बकाया लेखापरीक्षा आपत्तियों में ` 28548.38 करोड़ की राशि की वित्तीय अनियमितताएं अन्तर्ग्रस्त थी।

1.8 लेखापरीक्षा के मामलों पर वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2012-13 के दौरान विभिन्न जोनल रेलवे में ` 323.59 करोड़ के भाड़ और अन्य आय की उगाही के अवप्रभार, स्टॉक और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकाया की वसूली न होने के मामले बताए हैं ` 248.62 करोड़ की राशि वसूली के लिए स्वीकार (` 98.14 करोड़ वसूल किया गया था और ` 150.48 करोड़ वसूल करने के लिए स्वीकार किया गया था, की गई थी। छः जोनल रेलवे ` 10 करोड़ से अधिक की वसूली के लिए लेखाबद्ध थे-पूर्व तट (` 84.38 करोड़), पूर्व मध्य (` 64.16 करोड़), उत्तर (` 28.01 करोड़), उत्तर मध्य (` 11.70 करोड़), पूर्वोत्तर सीमान्त (` 11.37 करोड़) और दक्षिणमध्य (` 11.16 करोड़)। ` 248.62 करोड़ की स्वीकृत वसूली की राशि में से ` 56.64 करोड़ की राशि ऐसे लेन-देन से संबंधित थी जो लेखा द्वारा पहले ही जांची गई थी और ` 151.32 करोड़ लेखा द्वारा जांच के इतर थी। लेखा द्वारा की गई और समीक्षा के परिणामस्वरूप अन्य ` 40.65 करोड़ वसूल किए गए/वसूली के लिए सहमत किए गए थे।

1.9 उपचारात्मक कार्रवाई

इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन के लिए 2012-13 के दौरान भाड़ा टैरिफ में उचित परिवर्तनों और अनुदेशों को जारी करके लेखापरीक्षा

टिप्पणियों के जवाब में उपचारी कार्रवाई प्रारम्भ की। कुछ महत्वपूर्ण मामलों को नीचे तालिका 1.4 में दर्शाया गया है:

तालिका 1.4

प्रतिवेदन का पैरा संख्या	लेखापरीक्षा टिप्पणियां	मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई
2008-09 का प्रतिवेदन सीए-19 का पैरा 6.2.2	सुरक्षित अभिरक्षा में भूमि के अभिलेखों को बनाने और रखने में सीआर प्रशासन की विफलता के कारण पिछले नौ वर्षों से 18.18 करोड़ की भूमि का त्याग नहीं हो पाया है।	रेलवे बोर्ड ने सीआर प्रशासन को आवश्यक अनुदेश जारी किया है (मई 2012) और निर्देश दिया कि यदि राज्य सरकार भूमि का अधिग्रहण करने के लिए अनिच्छुक है तो इंजीनियरिंग कोड के पैरा 1038 में यथा अनुबद्ध थर्ड पार्टी को प्रस्ताव द्वारा उसे बेचने की कार्रवाई की जाए।
2008-09 का प्रतिवेदन सीए-19 का पैरा 6.1.1	रक्षा सारडिंग के लिए साइडिंग करार के मानक फार्मेट के अनुसार अनुरक्षण प्रभार का प्रत्येक पांच वर्षों के बाद फिर से मूल्यांकन करना चाहिए। सीआर प्रशासन द्वारा इस नियम की जानकारी न होने के परिणाम स्वरूप अनुरक्षण प्रभारों की कम वसूली हुई।	मुख्य अभियंता सीआर ने प्राइवेट और रक्षा साइडिंगों के करार का पुनरीक्षण करने और बकाया प्राप्यों की वसूली के लिए कार्य विधि का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए संबंधित विभाग को अनुदेश (मई 2012) जारी किया है। इसके अतिरिक्त कम वसूली की उगाही के लिए रक्षा प्राधिकारियों के साथ अनुवर्तन किया जा रहा है।
2008-09 का प्रतिवेदन सीए-19 का पैरा 6.4.2	एससीआर पटरियों के उतारने के लिए रेलवे की ओर से अनुचित योजना और सड़क द्वारा पटरियों के परिहार्य परिवहन के परिणामस्वरूप पर 4.25 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।	उपचारी उपाय के रूप में रेलवे बोर्ड ने एससीआर प्रशासन को उचित योजना सुनिश्चित करने और भविष्य में ऐसी घटना के रोक-थाम करने के लिए यथेष्ट कार्रवाई करने का अनुदेश दिया (फरवरी 2013)।
2008 का प्रतिवेदन सीए-6 का पैरा 3.1.8	एससीआर-मांग के निर्धारण के बिना स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण पर निष्क्रिय व्यय। 47 स्टाफ क्वार्टरों को 3.17 करोड़ की	उपचारी उपाय के रूप में, रेलवे बोर्ड ने एससीआर को खराब योजना बनाने के लिए जिम्मेदारी नियत करने हेतु और स्टेशन जहां ज्यादा क्वार्टर हैं, में स्टाफ पदस्थापित करने का अनुदेश दिया। रेलवे

	लागत पर एससीआर द्वारा निर्मित किया गया।	बोर्ड ने सभी जोनल रेलवे को विद्यमान क्वार्टरों की विवेचनात्मक समीक्षा करने के लिए भी अनुदेश दिया (मई 2012)। क्वार्टरों की आवश्यकता का निर्धारण किसी परियोजना में नए क्वार्टरों के निर्माण से पूर्व डीआरएम के परामर्श से किया जाना चाहिए अनुमान में क्वार्टरों के लिए प्रावधान विद्यमान हो।
2004 का सीए-8 का पैरा 3.13 (डीपी-01/2002-03)	“निक्षेप कार्यों” के लिए कोडल प्रावधान के अनुपालन के लिए सीआर रेल प्रशासन की विफलता के परिणाम स्वरूप पार्टियों द्वारा किए निक्षेप के अधिक खर्च की वसूली नहीं हुई।	रेलवे बोर्ड ने ऐसे सभी मामलों का पुनरीक्षण करने और यह सुनिश्चित करने के लिए कि इंजीनियरिंग कोड पैरा संख्या 1134 और 1849 में यथा निर्धारित आवश्यक कार्रवाई की गई है के लिए सभी जोनल रेलवे को अनुदेश जारी किए। बोर्ड ने सभी संबंधित रेलवे को कड़े अनुदेश भी जारी किए कि कोडल प्रावधानों के अननुपालन को गंभीरता से लिया जाएगा और जिम्मेदारी तय की जाएगी। वर्तमान मामले में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित राशि का 75 प्रतिशत सीआर प्रशासन द्वारा वसूला गया है।
डीपी-03/2012/ईसीआर	नियमों के अनुसार जहां बहु इंजनों द्वारा वैगनों का स्थापन और/अथवा वापसी की जाती है साइडिंग प्रभागों का परिकलन बहु इंजनों को ध्यान में रख कर किया जाता है। इसके विपरीत एकल इंजनका प्रयोग करते हुए साइडिंग प्रभागों के गलत नियतन के कारण रेलवे को 14.59 करोड़ की हानि हुई।	ईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया और प्रचालन विभाग को निर्दिष्ट साइडिंग में वैगनों के स्थापन और/अथवा वापसी के लिए प्रयुक्त इंजनों की संख्या अधिसूचित करने के लिए अनुदेश दिया (जुलाई 2012)। ऐसी अधिसूचना के बाद साइडिंग प्रभाग इस ओर से संशोधित होंगे और डिविजन को तदनुसार साइडिंग प्रभागों के शुद्ध परिकलन और उद्ग्रहण के लिए परामर्श दिया जाएंगे। संबंधित डिविजन को पूर्व में नियत साइडिंग प्रभागों के संशोधन के

		बाद कम प्रभारों की उगाही के लिए भी परामर्श दिये गए थे।
विशेष पत्र/ एसईसीआर दिनांक 24.03.2011	एसईसीआर-रैंकों के स्थापन के रूप में डिपो स्टेशन की बजाय सर्विंग स्टेशन से साइडिंग प्रभारों के गलत नियतन को डिपो स्टेशन से किया गया था। इसके कारण साइडिंग प्रभारों की कम वसूली के संबंध में एसईसीआर को ` 30.24 लाख की हानि हुई।	एसईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया (मई 2013) और शुद्ध साइडिंग प्रभारों के क्रियान्वयन के लिए नया "टाइम एण्ड मोशन अध्ययन" करना सुनिश्चित किया।
विशेष पत्र/ एसईसीआर दिनांक 28.09.2010	एसईसीआर - भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) को गाड़ी भार लाभ की अनियमित मंजूरी के कारण ` 0.83 करोड़ की हानि हुई।	एसईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क को स्वीकार किया और बताया (दिसम्बर 2010) कि कम वसूली की उगाही के लिए एफसीआई के प्रति ऋण लिए गया हैं।
भाग I निरीक्षण रिपोर्ट/एसईसी आर दिनांक 21.03.2012	एसईसीआर - विभिन्न स्थानों से कोटमा स्टेशन को बुक किए गए इनवर्ड पार्सल चिरमिरी स्टेशन तक अधिक ढोए गए थे।	एसईसीआर प्रशासन ने संबंधित विभाग को अतिरिक्त सावधानी बरतने एवं पार्सल को उतारने की व्यवस्था करने और भविष्य विफल होने पर पार्सलों के अधिक ढोने से बचने के लिए अनुदेश जारी किए (मार्च 2013) जिसमें मामले को गंभीरता से लिया जाएगा।

1.10 पैराग्राफ जिन पर कृत कार्रवाई टिप्पणी प्राप्त हुई/ लम्बित है

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन में उठाए गए सभी मुद्दों पर कार्यकारी की जवाबदेही सुनिश्चित करने के लिए पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभागों को उनको निहित सभी पैराग्राफों पर दोष निवारक/उपचारी कृत कार्रवाई टिप्पणी (एटीएन) भेजना चाहिए और 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत अपनी नौवीं रिपोर्ट (ग्यारहवीं लोक सभा) में इच्छा व्यक्त की कि प्रतिवेदनों में शामिल सभी पैराग्राफों पर लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत पुनरीक्षित दोष निवारक/उपचारी एटीएन संसद के पटल पर रिपोर्ट प्रस्तुत करने के बाद चार महीने के अन्दर भेजा जाए।

31 मार्च 2012 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक-महा लेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (रेलवे) में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड द्वारा भेजे गए एटीएन की स्थिति नीचे दी गई है:-

तालिका 1.5

वर्ष	रिपोर्ट में सम्मिलित कुल पैरा	पैरा की सं. जिन पर एटीएन को अंतिम रूप दिया गया	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन लम्बित हैं				
			प्राप्त नहीं हुए	एटीएन पर टिप्पणियां रेलवे बोर्ड को भेजी गईं।	जिन टिप्पणियों से पुनरीक्षित एटीएन	अंतिम रूप से पुनरीक्षित एटीएन	लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन एटीएन
1997-98	96	95	0	0	0	1	1
1998-99	106	105	0	0	0	1	1
2000-01	101	99	0	1	0	1	1
2001-02	101	97	0	3	0	1	4
2002-03	110	109	0	0	0	1	1
2003-04	114	111	0	2	0	1	3
2004-05	105	101	0	2	0	2	4
2005-06	138	129	0	7	0	2	9
2006-07	165	160	0	4	0	1	5
2007-08	172	166	0	4	0	2	6
2008-09	104	96	0	4	1	3	8
2009-10	59	45	0	9	1	4	14
2010-11	34	13	0	12	0	9	21
2011-12	28	1	11	7	2	7	16
जोड़	1433	1327	11	55	4	36	95

वर्ष 2011-12 के प्रतिवेदन से संबंधित 11 पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार महीनों की निर्धारित अवधि के अन्दर नहीं प्राप्त हुए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण के लिए प्राप्त 52 एटीएन यथेष्ट उपचारी कार्रवाई के अभाव के लिए टिप्पणियों सहित वापस किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित चार एटीएन को अभी रेल मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है। 36 मामलों में कार्रवाई की गई बताई गई, लेखापरीक्षा के सत्यापन के अधीन है।

अध्याय 2: यातायात - वाणिज्यिक और प्रचालन

यातायात विभाग में चार भाग शामिल हैं अर्थात् यातायात, वाणिज्यिक, कोचिंग और खानपान एवं पर्यटन। इन वर्गों से संबंधित कार्यकलाप संबंधित निदेशालयों द्वारा निष्पादित किए जाते हैं जिसकी अध्यक्षता अतिरिक्त सदस्यों/कार्यकारी निदेशक द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड स्तर पर, यातायात विभाग की अध्यक्षता, सदस्य यातायात द्वारा की जाती है।

मार्केटिंग, यातायात विकास, ग्राहकों को प्रदान की जाने वाली रेलवे सेवा की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/माल भाड़ा, टैरिफ का विनियमन, संग्रहण की मानीटरिंग, यात्री/माल भाड़ा यातायात से राजस्व की गणना और प्रेषण जैसे कार्यकलाप वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा प्रबंधित किए जाते हैं। तथापि कार्य जैसे परिवहन सेवाओं की योजना दीर्घावधि और अल्पविधि दोनों, उनकी समय सारणी सहित दैनिक ट्रेनों के चलाने का प्रबंधन, चल स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करना और उनका उचित रखरखाव जिससे ट्रेनों को सुरक्षित तरीके से चलाने में प्रत्याशित मांग और शर्तों को पूरा करना यातायात निदेशालय द्वारा प्रबंधित किया जाता है।

यात्री और पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और खानपान एवं पर्यटन निदेशालय द्वारा प्रबंधित किए जाते हैं।

चूँकि ज़ोनल स्तर पर, यातायात विभाग में दो विभाग अर्थात् संचालन विभाग और वाणिज्यिक विभाग शामिल हैं। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य प्रचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित ज़ोनल रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है। डिविजनल स्तर पर प्रचालन और वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ डिविज़नल चालन प्रबंधक (व.डीओएम) और वरिष्ठ डिविज़न वाणिज्यिक प्रबंधक (व.डीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित डिविज़न के डिविज़नल रेलवे प्रबंधक के प्रभार के अन्तर्गत है।

वर्ष 2012-2013 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ` 6363.7 करोड़ था। वर्ष के दौरान कुल सकल यातायात प्राप्ति ` 1,23,732 करोड़¹ थी। वर्ष के दौरान

¹ भारतीय रेल वर्ष पुस्तक 20012-13

वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा 559 स्टेशनों सहित विभाग के 1183 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

इस अध्याय में निम्नलिखित दो विषयक लेखापरीक्षा शामिल हैं।

- (i) **भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन** - इस विषयक लेखापरीक्षा में, लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड सभी मालभाड़ा यातायात की तुलाई सुनिश्चित करने में विफल रहा। लेखापरीक्षा ने देखा कि भारतीय रेल में 1176 लदान बिन्दुओं में से 759 के पास अपने निजी तोलसेतु नहीं थे। वे अधिकतर (65 प्रतिशत) तौल विशेषकर एक मुश्त परेषणों के लिए जैसे कोयला, लौह अयस्क आदि के लिए निजी स्वामित्व वाले तुलासेतुओं पर निर्भर थे। तुलासेतुओं का निष्पादन नियमित रूप से रेल प्रशासन द्वारा नहीं जांचे जा रहे थे। इस प्रकार, माल ढोने विशेषकर एक मुश्त परेषणों में राजस्व हानि का बड़ा जोखिम है। लेखापरीक्षा ने उनके उचित देखाभाल और अनुरक्षण में भी कमियां देखी।
- (ii) **महा कुंभ मेला 2013** - लेखापरीक्षा ने 14 जनवरी से 10 मार्च 2013 तक के दौरान इलाहाबाद में मनाए जा रहे महाकुंभ मेला के लिए रेलवे (उत्तर मध्य, उत्तर और उत्तर पूर्व) द्वारा की गई व्यवस्था पर टिप्पणी की। लेखापरीक्षा से पता चला कि रेलवे इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थयात्रियों के बाढ़ को नियंत्रित करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ उचित समन्वय स्थापित करने में विफल रहा। इलाहाबाद स्टेशन पर 10 फरवरी 2013 को भगदड़ की घटना हुई जिससे राज्य सरकार के साथ आवश्यक समन्वय और सहयोग का अभाव उजागर होता है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में यातायात परिसम्पत्तियों के कम उपयोग जिसके कारण रेलवे को राजस्व हानि और नियमों के गलत लागू करने के कारण हानि हुई से संबंधित अलग-अलग अनियमितताएं उजागर करते हुए पाँच लेखापरीक्षा पैराग्राफ शामिल किए गए हैं।

2.1 भारतीय रेल में तुलासेतुओं का निष्पादन

कार्यकारी सार

भारतीय रेल (आईआर) लम्बी दूरी के माल संचलन के लिए परिवहन का एक सबसे बड़ा साधन है। माल का परिवहन या तो थैलों में या खुले में किए जाते हैं। थैलों वाले परेषणों को एक समान मानक थैलों में लादा जाता है और आवश्यक तोल से छूट है। सामान्यतः एक मुश्त पण्यों जैसे कोयला, लौह अयस्क आदि परिवहन खुला होता है। इनकी तोल तुलासेतुओं द्वारा प्रारम्भिक स्टेशन, मार्ग में अथवा गंतव्य स्थान पर करना आवश्यक है। यह राजस्व की हानि को बंद करने बल्कि चल स्टाक और रेलपथ/मार्ग की क्षति के परिहार के लिए वैगनों/रेको के अतिलदान को हतोत्साहित करने के लिए भी आवश्यक है।

रेलवे बोर्ड ने जोर दिया है कि सभी लदान केन्द्रों को तोलसेतुओं से कवर किया जाना चाहिए ताकि सभी रेकों का 100 प्रतिशत तोल हो। मार्च 2013 को 1176 लदान केन्द्रों में से 759 (64.54 प्रतिशत) को तुलासेतु उपलब्ध नहीं कराए गए थे। रेल प्रशासन 562 लदान केन्द्रों के लिए सम्बद्ध/वैकल्पिक² तोलसेतुओं के लिए भी पहचान करने में विफल रहा। चार जोनल रेलवे अपने 261 लदान केन्द्रों के लिए कोई सम्बद्ध तोलसेतु अधिसूचित करने में विफल रहे। कम तोलसेतुओं के बावजूद केवल 76 तोलसेतुओं की संस्वीकृति 2008-13 के दौरान दी गई थी इनमें 31 तोलसेतुओं का प्रतिष्ठापन अभी किया जाना था। यह भी देखा गया कि आईआर अधिकांशतः निजी तोलसेतुओं पर निर्भर है (65 प्रतिशत)।

रेलवे नियमपुस्तक रेलवे कर्मचारियों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले अनेक जांचे निर्धारित करता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि तोलसेतुओं का रखरखाव उचित रूप से और निष्पादन यथार्थ रूप से होता है। सामान्यतः इन जांचों का अनुपालन विशेषकर निजी तोलसेतुओं के लिए रेल प्रशासन द्वारा नहीं किया जा रहा था। इन जांचों के निष्पादन की निगरानी नहीं की जा रही थी। निजी तोलसेतुओं पर रेलवे की निर्भरता और यह तथ्य कि एक मुश्त पण्यों का महत्वपूर्ण अनुपात निजी तुलासेतुओं पर तोला जाता है, के दृष्टिकोण से इन जांचों का महत्व माना जाता है।

² सम्बद्ध तोलसेतु (डब्ल्यूबी): बिना डब्ल्यूबी के लदान केन्द्र को डब्ल्यूबी चिन्हित किया गया। वैकल्पिक डब्ल्यूबी: डब्ल्यूबी वाले लदान केन्द्र को वैकल्पिक डब्ल्यूबी चिन्हित किया गया।

रेलवे बोर्ड ने परामर्श दिया था कि प्रतिष्ठापित सभी तोलसेतुओं का उपयोग पार्सल वैन की तोल के लिए किया जा सकता है और दिशा निर्देशों को सम्मिलित करते हुए एक संयुक्त कार्यविधि आदेश (जेपीओ) प्रत्येक जोन द्वारा जारी किया जाए। तथापि, किसी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा कोई जेपीओ जारी नहीं किया गया था। पांच क्षेत्रीय रेलवे में सात लदान केन्द्रों में केवल 18 प्रतिशत पार्सल वैन की तोल की गई थी। तोल किए गए पार्सल वैनों में से 4.37 प्रतिशत पार्सल वैनों में अतिभार का पता चला था और 2.60 करोड़ की शास्ति संग्रहीत की गई थी। यह पार्सलों की तोल के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के बड़े पैमाने पर उल्लंघन दर्शाता है।

2.1.1 प्रस्तावना

64,600 रूट किलोमीटर के विशाल नेटवर्क वाली भारतीय रेल (आईआर) देश में लम्बी दूरी के माल संचलन के लिए परिवहन का एक मुख्य साधन है। भारतीय रेल ने वर्ष 2012-13 के दौरान लगभग 1008 मिलियन टन माल ढोया और 85,262 करोड़ अर्जित किए। यह रेलवे द्वारा अर्जित कुल राजस्व का 67 प्रतिशत है।

माल का परिवहन या तो बैगों में या खुले में किया जाता है। कोयला, लौह, अयस्क इत्यादि जैसे पण्यों का खुले रूप में परिवहन किया जाता है जिन्हें जहां भी वैगन तोलसेतु मौजूद होते हैं वहां उदगम स्टेशनों पर तोला जाता है। जहां उदगम स्टेशनों पर तोलसेतु मौजूद नहीं होते, वहां वैगनों को परेषितियों³ को सुपर्दगी से पूर्व मार्ग में या गंतव्य स्थल पर तोला जाता है। बैग में भरे परेषण को एक समान मानक बैगों में भरा जाता है और उन्हें अनिवार्य रूप से तोल से छूट दी गई थी। कम तोल से बचने के लिए रेल मंत्रालय ने निर्णय लिया (सितम्बर 2011) कि कम से कम पाँच प्रतिशत रैकों को तोला जाना चाहिए। यह न केवल वैगनों/रैकों के अधिक भार के कारण राजस्व के रिसाव को रोकने के लिए आवश्यक है किन्तु वैगनों/रैकों की ओवरलोडिंग को रोकने की कोशिश के लिए भी है जिससे चल स्टाक के साथ-साथ रेलपथ/मार्ग की क्षति से बचा जा सके।

भारतीय रेल के तोलसेतु (डब्ल्यूबी) की दो श्रेणियां हैं -स्थैतिक और चलाय मान। जबकि स्थैतिक डब्ल्यूबी में तुलाइ प्रत्येक वैगन के लिए अलग से स्थैतिक स्थिति में की जाती है चलाय मान डब्ल्यूबी में जैसे कि नाम से पता चलता है,

³ रेलवे बोर्ड की डीओ सं. 2004/टीटी/IV/65/134 दिनांक 29.10.2004

एक रक में वैगनों के समस्त बेड़े को चलते हुए तोला जा सकता है जिससे वैगनों को रोकने से बचा जाता है। भारतीय रेल में इलैक्ट्रॉनिक चलायमान तोलसेतुओं (ईआईएमडब्ल्यूबी) का प्रारंभ 1990 से पहले हुआ था। ईआईएमडब्ल्यूबी का विकास रेलवे बोर्ड द्वारा अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) के परामर्श से किया गया था।

2.1.2 संगठनात्मक ढाँचा

रेलवे बोर्ड तोल सेतुओं के संबंध में नीति निर्णय के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे का महाप्रबन्धक तोल सेतुओं के लिए औचित्य तथा स्थान निर्धारित करने के लिए उत्तरदायी है। उसकी सहायता मुख्य प्रचालन प्रबन्धक तथा मुख्य वाणिज्यक प्रबन्धक की अध्यक्षता वाला यातायात वाणिज्यक विभाग करता है जो तोल सेतुओं के प्रचालन, मजबूती तथा अभिलेख रक्षण के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे के मुख्य यांत्रिक इंजीनियर की अध्यक्षता में यांत्रिक विभाग तोलसेतु के तकनीकी, विनिर्देशन, प्रतिष्ठापन हेतु तकनीकी सहायता तथा अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी है और जोनल रेलवे के भण्डार नियंत्रक की अध्यक्षता में भण्डार विभाग खरीद कार्यवाही के लिए उत्तरदायी है।

2.1.3 पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट

“भारतीय रेलवे में तोल सेतुओं की कार्यप्रणाली” पर लेखापरीक्षा पैरा सं. 5.3, 1998 की लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं. 9 में शामिल किया गया था। रिपोर्ट ने उल्लेख किया कि तोल सेतुओं के प्रतिष्ठापन की एक स्पष्ट दूरदर्शी योजना नहीं बनाई गई थी। इसने आगे बताया कि वैगनों की तुलाई न होने से वैगनों के अधिक लदान के कारण निर्धारित राजस्व की हानि होती है। तोल सेतुओं से गुजरने वाले केवल 27.28 प्रतिशत वैगनों की ही वास्तव में तुलाई की गई थी तथा और अधिक तोल सेतुओं के आदेश हेतु कोई त्वरित योजनाएं नहीं थीं।

अपनी की गई कार्यवाही टिप्पणी में (फरवरी 2008) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बताया कि अतिरिक्त सदस्यों की समिति द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट के आधार पर, रेलवे बोर्ड ने अत्यधिक विश्वसनीयता के साथ तोल सेतुओं की बेहतर उपलब्धता सुनिश्चित करने की आवश्यकता का अनुमोदन किया। उन्होंने यह भी दोहराया कि इष्टतम लाभ प्राप्त करने के लिए विशाल लदान विन्दुओं के निकट नए इलैक्ट्रॉनिक तोल सेतु प्रतिष्ठित किये जाएंगे।

वर्तमान लेखापरीक्षा में, हमने भारतीय रेल में तोल सेतुओं के आगामी प्रावधान तथा अनुरक्षण से संबंधित स्थिति की जाँच की है।

2.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निर्धारण करने हेतु मुख्य लेखापरीक्षा उद्देश्य निम्नलिखित थे कि:

- तोल सेतुओं का प्रावधान, निष्पादन तथा विश्वसनीयता पर्याप्त है;
- तोल सेतुओं का अनुरक्षण निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार किया जाता है;
- माल की तुलाई न होने का प्रभाव।

2.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड, कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

निष्पादन के निर्धारण का मानदण्ड भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमपुस्तक खण्ड II⁴ में दिए गए अनुदेश, समय समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी आदेश/अनुदेश और भार और माप अधिनियम, 1976 के मानक थे।

रेल गाडी द्वारा प्रेषित कोयला, लौह अयस्क इत्यादि जैसी खुली चीजों के भार की जांच करने के लिए लेखापरीक्षा ने 2008-09 से 2012-13 तक पाँच वर्ष की अवधि कवर की। हमने भारतीय रेल द्वारा बेचे जाने वाले कन्टेनर याताया, स्क्रेप सामग्री और निजी पार्टियों को किराए पर देने वाली पार्सल वैनों के लिए तुलाई प्रक्रिया का भी निर्धारण किया। भारतीय रेल में 516 तोलसेतु (तालिका 2.1) में से परिशिष्ट -I में सूचीबद्ध 144 तोलसेतु जाँच के लिए चुने गए थे।

लेखापरीक्षा ने जोनल मुख्यालय, डिविजनल मुख्यालय और चयनित क्षेत्रीय स्थानों के आकड़ों की जांच और विश्लेषण भी किया।

2.1.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.1.6.1 तोलसेतुओं का निष्पादन तथा विश्वसनीयता

2.1.6.1.1 लदान स्थानों पर तोलसेतुओं का प्रावधान

रेलवे बोर्ड ने अपने अक्टूबर 2006 के दर परिपत्र सं. 86/2006 में जोर दिया कि सभी लदान स्थानों⁵ को तोलसेतुओं द्वारा कवर किया जाना चाहिए ताकि सभी

⁴ पैरा 1426,31,35,36,और 37

⁵ रेलवे या निजी पार्टी(माल शेड के अलावा) वाले स्वामित्व की रेलवे/लाइन साइडिंग जहां कन्टेनरों सहित माल की टुलाई रेलवे के डिविजनल वाणिज्यिक प्रबंधक की पूर्व संस्वीकृति से रेल द्वारा गन्तव्य को उसे प्रेषित करने के लिए होती है।

रेकों की 100 प्रतिशत तुलाई हो सके। इन आदेशों के अनुसार, जोनल रेलवे को तोलसेतुओं के बिना प्रत्येक लदान स्थानों के लिए संबंधित तोलसेतुओं को अधिसूचित करना था। इसके अतिरिक्त, तोलसेतु के साथ लदान बिन्दु के लिए वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित किए जाने अपेक्षित थे। और ऐसे तोलसेतुओं के खराब होने के मामले में सहायक तोलसेतु होने आवश्यक हैं। एक तोलसेतु तोलसेतु के बिना बहुत से लदान स्थानों के लिए एक सहायक तोलसेतु के रूप में और तोलसेतुओं सहित लदान बिन्दुओं के लिए वैकल्पिक तोलसेतु के रूप में कार्य कर सकते हैं।

लेखापरीक्षा के दौरान यह पाया गया कि 1176 लदान बिन्दुओं में से केवल 417 लदान बिन्दुओं में अपने तोलसेतु थे। 614 लदान बिन्दुओं में, संबंधित और वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित थे और बकाया 562 लदान बिन्दुओं में अधिसूचनाएं अभी जारी होनी थी (मार्च 2013)। इसके अतिरिक्त, तालिका 2.1 के डाटा के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:

तालिका 2.1 लदान केन्द्रों और उनके सम्बद्ध और वैकल्पिक तोलसेतुओं का ब्यौरा

जोनल रेलवे का नाम	भारतीय रेल में तोलसेतुओं की संख्या			लदान केन्द्रों की कुल संख्या			तोलसेतुओं के साथ लदान केन्द्रों की संख्या			सम्बद्ध/वैकल्पिक डब्ल्यूबी के लिए रेलवे प्रशासन द्वारा अधिसूचित डब्ल्यूबी की संख्या			लदान केन्द्रों की संख्या जहां सम्बद्ध/वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित नहीं हैं		
	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल	प्राइवेट	रेलवे	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
एसईसीआर	71	9	8	72	25	97	64	2	66	72	25	97	-	-	-
एनडब्ल्यूआर	3	7	10	14	88	102	3	7	10	7	19	26	7	69	76
ईसीआर	43	9	52	51	65	116	34	0	34	17	5	22	34	60	94
एनएफआर	2	7	9	2	23	25	2	3	5	0	0	0	2	23	25
एनईआर	0	2	2	3	58	61	0	0	0	0	0	0	3	58	61
डब्ल्यूसीआर	8	12	20	49	60	109	8	12	20	49	60	109	-	-	-
एसईआर	37	19	56	47	34	81	38	22	60	47	34	81	-	-	-
डब्ल्यूआर	17	24	41	51	98	149	17	24	41	18	38	56	33	60	93
एसडब्ल्यूआर	9	8	17	9	15	24	4	1	5	9	15	24	-	-	-
एससीआर	32	22	54	55	20	75	30	20	50	55	20	75	-	-	-
एनसीआर	0	6	6	5	37	42	0	0	0	0	5	5	5	32	37

एसआर	8	12	20	8	7	15	6	5	11	8	6	14	0	1	1
सीआर	42	5	47	42	5	47	42	5	47	0	0	0	42	5	47
एनआर	16	11	27	14	114	128	1	0	1	0	0	0	14	114	128
ईसीओआर	22	9	31	20	18	38	20	3	23	20	18	38	-	-	-
ईआर	23	21	44	27	40	67	23	21	44	27	40	67	-	-	-
कुल	333	183	516	469	707	1176	292	125	417	329	285	614	140	422	562

(स्रोत :संबंधित रेलवे के जोनल मुख्यालय के वाणिज्यिक विभाग के रिकार्ड)

- सात क्षेत्रीय रेलवे⁶ ने तुलासेतुओं वाले और बिना तुलासेतुओं वाले अपने सभी 491 लदान केन्द्रों के लिए सम्बद्ध/वैकल्पिक तुलासेतुओं को अधिसूचित किया है।
- चार क्षेत्रीय रेलवे⁷ ने अपने 261 लदान केन्द्रों के लिए किसी सम्बद्ध तुलासेतु को अधिसूचित नहीं किया है।
- चार क्षेत्रीय रेलवे ने 101 लदान केन्द्रों⁸ के लिए सम्बद्ध/वैकल्पिक तुलासेतुओं को अधिसूचित किया है और 207 लदान केन्द्रों⁹ को अभी अधिसूचित किया जाना है।

ईसीआर में बिना तुलासेतुओं के अपने 22 लदान केन्द्रों के लिए सम्बद्ध तुलासेतुओं को अधिसूचित किया है। तथापि, तुलासेतुओं वाले 94 लदान केन्द्रों के प्रति वैकल्पिक तुलासेतुओं के लिए अधिसूचना जारी नहीं की।

इस प्रकार, जैसा कि उप पैरा 2 में यथा उल्लिखित है अक्टूबर 2006 में रेलवे बोर्ड के आदेश जारी करने की तिथि से सात वर्षों के बीत जाने के बाद भी भारतीय रेल तोलसेतुओं द्वारा सभी लदान केन्द्रों को कवर करने में असमर्थ है अर्थात् 562 लदान केन्द्रों (लगभग 50 प्रतिशत) के लिए सम्बद्ध और वैकल्पिक तोलसेतु अधिसूचित नहीं किए गए।

⁶ एसईसीआर-97, डब्ल्यूसीआर-109, एसईआर-81, एसडब्ल्यूआर-24, एससीआर-75, ईसीओआर-38, ईआर-67

⁷ एनएफआर-25, एनईआर-61, एनआर-128, सीआर-47

⁸ एनडब्ल्यूआर-26, डब्ल्यूआर-56, एनसीआर-5, एसआर-14

⁹ एनडब्ल्यूआर-76, डब्ल्यूआर-93, एनसीआर-37, एसआर-1

2.1.6.1.2 तुलासेतुओं की रूपरेखा

किसी संयंत्र और मशीनरी का दक्ष कार्यचालन उचित रखरखाव, अनुरक्षण और यथासमय प्रतिस्थापन पर आधारित होता है। मेकैनिकल तुलासेतुओं का सामान्य कार्यकाल रेलवे बोर्ड द्वारा 15 वर्ष नियत किया गया है और इलेक्ट्रानिक चलायमान तुलासेतुओं के लिए 8 वर्ष नियत किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नवत पता चला:

- 1 अप्रैल 2008 तक भारतीय रेल में 393 तोलसेतु¹⁰ थे। 2008-13 की अवधि के दौरान 123 इलेक्ट्रानिक चलायमान तोलसेतु¹¹ को जोड़ा गया था। जोड़े गए 123 तोलसेतुओं में से पाँच तोलसेतु¹² प्रतिस्थापन खाते में थे। इस प्रकार, 31 मार्च 2013 तक थोक परेषणों को तोलने के लिए भारतीय रेल में 516 तोलसेतु थे (प्राइवेट-333, रेलवे-183)। थोक परेषण जैसे कोयला, लौह अयस्क इत्यादि को सामान्यतया निजी पार्टियों द्वारा खुला भेजा जाता है तथ्य यह है कि भारतीय रेल (2012-13) द्वारा थोक परेषण माल ढुलाई का 63.41¹³ बनता है। इस प्रकार, भारतीय रेल काफी हद तक निजी स्वामित्व वाले तोलसेतुओं (64.5 प्रतिशत) पर निर्भर है।
- स्थैतिक तोलसेतु के बजाय चलायमान तोलसेतु को वरियता दी जाती है क्योंकि यह रेलों के चलायमान स्थिति में तोल सकते हैं जिससे चल स्टाक के अवरोधन में कमी होती है। इसके बदले में, अधिक लदान हेतु चल स्टाक की उपलब्धता बढ़ती है जो रेलवे के साथ साथ ग्राहकों दोनों के लिए लाभ दायक है रेलवेबोर्ड ने मार्च 2011 तक स्थैतिक तोलसेतुओं को इलेक्ट्रानिक चलायमान तोलसेतुओं (ईआईएमडब्ल्यूबी) के साथ बदलने के अनुदेश (नवम्बर 2009)¹⁴ जारी किए थे। उन मामलों में जहां विशिष्ट बाधाएं हैं वहां स्थैतिक तोलसेतु को बदला नहीं जा सकता जोनल रेलवे ने उन्हें जारी रखने के लिए रेलवे बोर्ड को विशिष्ट छूट प्राप्त करने के लिए प्रस्ताव दिया। लेखापरीक्षा ने पाया कि भारतीय रेल रेलवे बोर्ड के विशिष्ट अनुमोदन प्राप्त करने के बाद भी अभी तक 76 स्थैतिक तोलसेतु (निजी 70¹⁵ और रेलवे-6¹⁶) से काम चला रहा है।

¹⁰ प्राइवेट-268, रेलवे-125

¹¹ प्राइवेट-65, रेलवे-58

¹² प्राइवेट-3, रेलवे-2

¹³ कोयला, लौह अयस्क, लाइमस्टोन एवं डोलोमाइट स्टोनस (जिपसम सहित) मार्बल के अलावा

¹⁴ रेलवे बोर्ड का दिनांक 11.11.2009 की सं. टीसी 1/2005/108/3-पीटी

¹⁵ एसईसीआर-15, ईसीआर-12, एनएफआर-1, एसईआर-12, सीआर-19, एनआर-7, ईसीओआर-1 एवं ईआर-3

- पुराने तोलसेतुओं से सही तौल सुनिश्चित करने के लिए उन्हें समय पर बदलना आवश्यक है। लेखापरीक्षा द्वारा संवीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में 516 तोलसेतुओं में से 164 तोलसेतु (31.78 प्रतिशत) पुराने हैं। निजी साइडिंगों में 333 में से 133 तोलसेतु (48 स्थैतिक और 83 चलायमान) अर्थात 40 प्रतिशत पुराने हैं इस प्रकार निजी साइडिंगों में पुराने तोलसेतुओं का अधिक अनुपात था।
- जोनल रेलवे के संबंध में पुराने तोलसेतुओं की प्रास्थिति थी एसईसीआर (सं.43) ईसीआर (सं. 40),एसईआर (सं. 17), सीआर (सं. 16), एनआर (सं. 10) और ईआर (सं. 10) । 164 पुराने तोलसेतुओं में से 57 तोलसेतु¹⁷ (निजी-55, रेलवे-2) 10 वर्षों से अधिक से पुराने थे, 48 तोलसेतु¹⁸ (निजी-43, रेलवे-5) 5 वर्षों से अधिक से पुराने थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि 5 वर्षों से अधिक 105 पुराने तोलसेतुओं में से, 98 तोलसेतु निजी साइडिंग मालिकों के थे। इस प्रकार, उपरोक्त से यह पता चलता है कि भारतीय रेल ने निजी साइडिंग मालिकों को अपने पुराने तोलसेतु को बदलना सुनिश्चित करने के लिए कोई ठोस कार्रवाई नहीं की।

2.1.6.1.3 तोलसेतुओं की खरीद और प्रतिष्ठापन

रेलवे बोर्ड ने जोर दिया (अक्टूबर 2004) कि सभी लदान केन्द्रों पर तुलासेतुओं की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि एक मुश्त पण्यों को ढोने वाले सभी रैकों¹⁹ का 100 प्रतिशत तुलाई सुनिश्चित की जा सके। इसके लिए कोई समयसीमा निर्धारित नहीं की गई थी। पुनः रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2011²⁰ में क्षेत्रीय रेलवे को एक वर्ष की समय सीमा के अन्दर सभी लदान केन्द्रों को शामिल करते हुए तुलासेतुओं के प्रतिष्ठापन के लिए एक महीने के अन्दर एक योजना बनाने के लिए परामर्श दिया।

2008-13 तक की अवधि के दौरान अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि मार्च 2013 तक यद्यपि 759 लदान केन्द्र बिना अपने स्वयं के तोलसेतुओं (रेलवे

¹⁶ एनआर-4, ईआर-2

¹⁷ एसईसीआर- 19 प्राइवेट, ईसीआर 19 प्राइवेट, एसईआर 1 प्राइवेट, डब्ल्यूआर 1 प्राइवेट, एनसीआर 1 प्राइवेट, सीआर 12 प्राइवेट, एनआर 2 प्राइवेट, ईआर 2 रेलवे

¹⁸ एसईसीआर- प्राइवेट 13; रेलवे 1, ईसीआर 5 प्राइवेट, एनएफआर 1 रेलवे, एसईआर 12 प्राइवेट, डब्ल्यूआर 4 प्राइवेट, NCR 1 रेलवे, सीआर 2 प्राइवेट, एनआर 2 प्राइवेट; 1 रेलवे, ईसीओआर 1 प्राइवेट, ईआर 4 प्राइवेट; 1 रेलवे.

¹⁹ बोर्ड का पत्र सं.2004/टीटी-IV/65/134 दिनांक 29/10/2004

²⁰ 2011 का आरसी 32 (संख्या टीसी-1/2010/108/4 दिनांक 29.10.2011

582²¹ निजी 177²²) के थे। फिर भी क्षेत्रिय रेलवे द्वारा केवल 84²³ तोलसेतुओं की अधिप्राप्ति प्रस्तावित थी। इनमें से 76 तोलसेतुओं की संस्वीकृति महाप्रबंधक²⁴ (सं.68²⁵)/रेलवे बोर्ड (सं.-8²⁶) द्वारा की गई थी और 45²⁷ तोलसेतु मार्च 2013 तक चालू किए गए थे। बकाया 31 तोलसेतुओं को अभी संस्थापित किया जाना था क्योंकि यह खरीद के विभिन्न स्तरों पर लम्बित थे अर्थात् निविदाकरण (सं.21²⁸)और आपूर्ति/संस्थापन प्रतीक्षित (सं. 10²⁹)। 31 मार्च 2013 तक निविदा करण में विलम्ब 2से 40 माह, के बीच था। निविदाकरणप्रक्रिया में एसईआर और एसआर में 40 माह एनसीआर में 33 और एसडब्ल्यूआर में 30 माह का अत्यधिक विलम्ब था। आपूर्ति और संस्थापन में विलम्ब 19 से 54 माह के बीच था। एसआर (54 माह) ईसीआर और एसईआर (51 माह) और एनसीआर(43 माह) में असाधारण विलम्ब पाए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

²¹ एसईसीआर-23, एनडब्ल्यूआर-81, ईसीआर-65, एनएफआर-20, एनईआर-58, डब्ल्यूसीआर-48, एसईआर-12, डब्ल्यूआर-74, एसडब्ल्यूआर-14, एनसीआर-37, एसआर-3, एनआर-114, ईसीओआर-15 एवं ईआर-19

²² एसईसीआर-8, एनडब्ल्यूआर-11, ईसीआर-17, एनईआर-3, डब्ल्यूसीआर-41, एसईआर-9, डब्ल्यूआर-34 एसडब्ल्यूआर-5, एसीआर-5 एनसीआर-5, एसआर-2, एनआर-13, ईआर-4

²³ एसईसीआर-13, ईसीआर-2, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-2, एसईआर-11, डब्ल्यूआर-7, एसडब्ल्यूआर-5, एससीआर-19, एनसीआर-2, एसआर-9, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-4 एवं ईआर-3

²⁴ अक्टूबर 2004 में महाप्रबंधक को 15 लाख तक के तोलसेतुओं की अधिप्राप्ति की शक्ति प्रत्यायोजित की गई थी।

²⁵ एसईसीआर-8, ईसीआर-1, डब्ल्यूसीआर-2, एसईआर-11, डब्ल्यूआर-7, एसडब्ल्यूआर-2, एससीआर-14, एनसीआर-2, एसआर-9, सीआर-2 एनआर-3, ईसीओआर-4 एवं ईआर-3

²⁶ एसईसीआर-4, एनएफआर-2 एससीआर-2

²⁷ एसईसीआर-2, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-1 एसईआर-8, डब्ल्यूआर-6, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-13, एसआर-7, सीआर-2, एनआर-2, ईसीआर-1

²⁸ एसईसीआर-10, एसईआर-2, डब्ल्यूआर-1, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-2, एनसीआर-1, एसआर-1 एवं ईआर-3

²⁹ ईसीआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, एससीआर-1, एनसीआर-1, एसआर-1, एनआर-1, ईसीओआर-3

तालिका 2.2

2008-13 के दौरान प्रस्तावित, संस्वीकृत और प्रतिष्ठापित तोलसेतुओं का ब्यौरा

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	निजी तोलसेतुओं वाले लदान केन्द्रों की संख्या			प्रस्तावित डब्ल्यूबी की संख्या			संस्वीकृत डब्ल्यूबी की संख्या			प्रतिष्ठापित डब्ल्यूबी की संख्या		
	प्राईवेट	रेलवे	जोड़	प्राईवेट	रेलवे	जोड़	प्राईवेट	रेलवे	जोड़	प्राईवेट	रेलवे	जोड़
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
एसईसीआर	8	23	31	लागू नहीं	13	13	लागू नहीं	12	12	लागू नहीं	2	2
एनडब्ल्यूआर	11	81	92	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0
ईसीआर	17	65	82	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	1	1	लागू नहीं	0	0
एनएफआर	0	20	20	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2
एनईआर	3	58	61	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0	लागू नहीं	0	0
डब्ल्यूसीआर	41	48	89	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	1	1
एसईआर	9	12	21	लागू नहीं	11	11	लागू नहीं	11	11	लागू नहीं	8	8
डब्ल्यूआर	34	74	108	लागू नहीं	7	7	लागू नहीं	7	7	लागू नहीं	6	6
एसडब्ल्यूआर	5	14	19	लागू नहीं	5	5	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	1	1
एससीआर	25	0	25	लागू नहीं	19	19	लागू नहीं	16	16	लागू नहीं	13	13
एनसीआर	5	37	42	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	0	0
एसआर	2	2	4	लागू नहीं	9	9	लागू नहीं	9	9	लागू नहीं	7	7
सीआर	0	0	0	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2	लागू नहीं	2	2
एनआर	13	114	127	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	2	2
ईसीओआर	0	15	15	लागू नहीं	4	4	लागू नहीं	4	4	लागू नहीं	1	1
ईआर	4	19	23	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	3	3	लागू नहीं	0	0
कुल	177	582	759	0	84	84	0	76	76	0	45	45

(स्रोत: संबंधित जोनल रेलवे के वाणिज्यिक, यांत्रिक और स्टोर विभाग के अभिलेख)

- एनडब्ल्यूआर और एनईआर ने समीक्षाधीन अवधि के दौरान प्रतिष्ठापन के लिए किसी तोलसेतु का प्रस्ताव नहीं किया यद्यपि उनके पास क्रमशः 92 और 61 बिना तोलसेतुओं वाले लदान केन्द्र हैं।

- ईसीआर, एनसीआर और ईआर ने समीक्षाधीन अवधि के दौरान अपने बिना तोलसेतुओ वाले 147 लदान केन्द्रों (ईसीआर-82, एनसीआर-42 और ईआर-23) के प्रति खरीद के लिए केवल छह तोलसेतु³⁰ संस्वीकृत किए। छह तोलसेतुओं का प्रतिष्ठापन अभी किया जाना है (मार्च 2013)।
- एनआर, डब्ल्यूआर और डब्ल्यूसीआर 12 तोलसेतुओं³¹ की संस्वीकृति के प्रति केवल नौ तोलसेतुओं³² का प्रतिष्ठापन कर सके जबकि उनके पास बिना तुलासेतुओं³³ वाले 324 लदान केन्द्र हैं।
- एसईसीआर जिसमें बिना तोलसेतुओ के 31 लदान केन्द्र थे ने 2008-13 के दौरान 12 तोलसेतुओं की संस्वीकृति की जिसके प्रति वह केवल दो³⁴ तोलसेतु प्रतिष्ठापित कर सका। लेखापरीक्षा में यह गया था कि निविदा की अन्तिम रूप न देने के कारण मार्च 2013 तक 10 तोलसेतु प्रतिष्ठापित नहीं किए जा सके। इन तोलसेतुओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब 2 से 14 महीने के बीच के थे।
- दूसरी ओर एनएफआर ने बिना तोलसेतुओं वाले 20 लदान केन्द्रों के प्रति दो तोलसेतु प्रतिष्ठापित किए और सीआर ने भी दो तोलसेतु प्रतिष्ठापित किए यद्यपि उनके पास बिना तोलसेतु के लदान केन्द्र नहीं हैं।

यद्यपि रेलवे बोर्ड ने वैगनों की 100 प्रतिशत तोल सुनिश्चित करने के लिए अक्टूबर 2004 में कार्य योजना जारी और सितम्बर 2011 में उसकी पुनरावृत्ति की थी, यह नोट करना उपयुक्त होगा कि तोलसेतुओं के संस्थापन में जोनल रेलवे द्वारा कोई प्रगति नहीं की गई थी। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई का कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं है।

2.1.6.1.4 प्राइवेट तोलसेतु में रेलवे स्टाफ द्वारा तुलाई का पर्यवेक्षण

प्राइवेट साइडिंग जहां प्राइवेट तुलासेतुओं में तौल का पर्यवेक्षण करने के लिए तोलसेतु लिपिक के रूप में अनन्य रूप से रेलवे स्टाफ तैनात किया गया है, फरवरी 2007 के दर परिपत्र संख्या 12/2007 के साथ पठित अप्रैल 2010 के

³⁰ ईसीआर-1, एनसीआर-2, और ईआर-3

³¹ एनआर-2, डब्ल्यूआर-6, डब्ल्यूसीआर-1

³² एनआर-3, डब्ल्यूआर-7, डब्ल्यूसीआर-2

³³ एनआर-127, डब्ल्यूआर-108, डब्ल्यूसीआर-89

³⁴ क्रमशः दिसम्बर 2009 और जनवरी 2010

रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार स्टाफ की लागत ग्राहक द्वारा वहन की जानी है। यदि तोल के साक्ष्य के लिए ऐसी साइडिंग पर तैनात विद्यमान रेलवे स्टाफ के लिए यह सम्भव नहीं है और ग्राहक चाहता है कि रेलवे रसीद (आरआर) वास्तविक वजन आधार पर जारी की जानी चाहिए तब ग्राहक को अतिरिक्त रेलवे स्टाफ जिसे तोल के साक्ष्य के लिए विशेष रूप से प्रति नियुक्त किया जाएगा, के लिए भुगतान करना अपेक्षित होगा। यदि प्राइवेट तोलसेतु में तोल का पर्यवेक्षण रेलवे स्टाफ द्वारा नहीं किया गया है तो ऐसे तोलसेतु की तोल स्वीकार नहीं जाएगी और आरआर वर्तमान नियमों अर्थात् प्रेषक के स्वीकृत तोल (एसडब्ल्यूए) अथवा अनुमेय टुलाई क्षमता (पीसीसी) के आधार पर जो अधिक है, के अनुसार जारी किया जाएगा। ऐसे मामलों में तोल अगले उपलब्ध तोलसेतु में भी किया जाना चाहिए और किराए का अन्तर यदि है, संग्रहीत किया जाना चाहिए।

तोलसेतुओं वाले कुल 293 लदान केन्द्रों में से प्राइवेट तोलसेतुओं वाले 89 लदान केन्द्रों के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नवत पता चला:

- 28 लदान केन्द्रों, जिनमें आठ क्षेत्रीय रेलवे³⁵ शामिल हैं; पर तोल के पर्यवेक्षण के लिए रेलवे स्टाफ तैनात नहीं किए गए थे। एसआर में यह नोटिस किया गया कि सभी 8260 रैक अपने चार लदान केन्द्रों³⁶ से समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान सेन्डर वेट एकसपटिड को भेजे गए थे। एसईसीआर, एनएफआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एनआर, ईसीओआर और ईआर में तीन महीने (अप्रैल, अक्टूबर और दिसम्बर) में नमूना जांच में कुल 7856³⁷ रैक रेलवे स्टाफ द्वारा तोल का पर्यवेक्षण न करने के कारण 'सेन्डरवेट एकसपटिड को भेजे गए थे। लेखापरीक्षा ने देखा कि इन रैकों के पुनः तोल अन्य तोलसेतुओं पर नहीं किए गए थे जो फरवरी 2007 के रेलवे बोर्ड के आदेश के उल्लंघन में था। इसलिए, अतिलदान रैकों के परिवहन की गुंजाइश से इनकार नहीं किया जा सकता।
- 24 प्राइवेट लदान केन्द्रों³⁸ (61 में से) में तोल के पर्यवेक्षण के लिए अनन्य रूप से रेलवे स्टाफ तैनात किए गए थे जहां स्टाफ की लागत वसूलीयोग्य थी। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि समीक्षाधीन अवधि

³⁵ एसईसीआर-4, एनएफआर-1, एसईआर-3, डब्ल्यूआर-1, एसआर-5, एनआर-7, ईसीओआर-6, ईआर-1

³⁶ ST-CMS Siding Vadalur – 4320, Karaikal Port Siding/Nagore – 2199, Udupi Power Corporation Siding/ Panamburu-890, Chettinadu International Coal Terminal Siding/ Attipattu - 851

³⁷ एसईसीआर-2053, एनएफआर-8, एसईआर-5255, एनआर-3, ईसीओआर-366 एवं ईआर-141

³⁸ एसईसीआर-10, ईसीआर-9, एनएफआर-1 और ईआर-4

के दौरान एसईसीआर, ईसीआर, एनएफआर और ईआर के साइडिंग मालिकों से मार्च 2013 तक ` 6.22 करोड़³⁹ की राशि वसूलीयोग्य थी।

2.1.6.1.5 तोलसेतुओं का निष्पादन - मशीन दिनों की हानि

तोलसेतु वर्ष के सभी 365 दिनों में 24 घंटे के दौरान उपयोग हेतु उपलब्ध है। तोलसेतुओं का निष्पादन उपलब्ध मशीन दिनों के उपयोग पर निर्भर करता है क्योंकि बड़ी खराबी तोल को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करती है इसलिए उन्हें उचित रखरखाव कर न्यूनतम स्तर पर रखा जाना चाहिए। पुराने तोलसेतुओं का समय पर प्रतिस्थापन भी अनिवार्य है। लेखापरीक्षा (93-निजी 51 रेलवे) द्वारा 144 तोलसेतुओं के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखितका पता चला:

- 35⁴⁰ प्राइवेट तुलासेतुओं के संबंध में मशीन दिनों के उपयोग पर डाटा के लिए अभिलेखों का रखरखाव नहीं किया गया था। परिणामतः इन तुलासेतुओं की विश्वसनीयता का सत्यापन लेखापरीक्षा में नहीं किया जा सका।
- सीआर को छोड़कर जहां खराबी नगण्य थी वहां सभी जोनल रेलवे के 56 तोलसेतुओं में खराबी या प्रमुख रखरखाव के कारण 10 से 1230 दिनों के बीच मशीन दिनों की हानियां हुई थी।
- एसईसीआर में, चम्पा में एक रेलवे तोलसेतु जिसने अपना कोडल जीवन जून 2008 में बढा लिया था, 2009-10 के दौरान 107 दिनों के लिए खराब था और इसके परिणामस्वरूप 16 रैकों को बिल तोलसेतु के उनके संबंधित गन्तव्य को भेज दिया गया था।
- ईसीआर एनएफआर और एनआर में विस्तृत संवीक्षा से पता चला कि 3 पुराने तोलसेतु⁴¹ 2008-13 के दौरान क्रमशः 409, 372 और 303 दिनों तक मुख्य खराबी के तहत थे। लेखापरीक्षा ने पाया कि मशीनें क्रमशः 121,61, और 58 माह तक पुरानी थी और इस प्रकार खराबी मुख्यतः पुराने होने के कारण थी।
- ईआर में 2008-13 तक की अवधि के दौरान सालनपुर तोलसेतु (निजी) में 1826 उपलब्ध मशीनों के प्रति 1230 दिनों की खराबी (67.36 प्रतिशत) देखी गई थी। लेखापरीक्षा में अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण तोलसेतुओं की

³⁹ एसईसीआर-2.23, ईसीआर-1.63, एनएफआर-0.15, ईआर-2.21

⁴⁰ एसईसीआर-9, एससीआर-7, एनआर-6, ईसीओआर-4 एवं एसडब्ल्यूआर-8

⁴¹ ईसीआर-एनएसडी (प्राइवेट), एनएफआर-जेपीजेड(रेलवे), एनआर-चानेथी (रेलवे)

आयु का पता नहीं लग सका। एनआर रेलवे में व्यासनगर का तोलसेतु 1826 उपलब्ध मशीन दिवसों के प्रति 809 दिनों (44.30) के लिए खराब था।

लेखापरीक्षा में अभिलेखों की जांच के दौरान यह पाया गया कि तोलसेतुओं के मशीन दिवसों की हानि मुख्य रूप से उनके 5 से 10 वर्षों तक पुराने होने के कारण बताई गई थी। इससे संभावित राजस्व की हानि और रेलपथ और चल स्टॉक की संभव क्षति का जोखिम बढ़ गया। इसलिए जोनल रेलवे और रेलवे बोर्ड को पुराने तोलसेतुओं के प्रतिस्थापन के लिए उपयुक्त कार्रवाई करनी चाहिए।

2.1.6.2 तोलसेतुओं का रखरखाव

2.1.6.2.1 देखभाल और अनुरक्षण-स्टेशन मास्टर द्वारा दैनिक जांच

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक खंड I का पैरा 1435 अनुबद्ध करता है कि स्टेशन मास्टर को इयूटी पर आने पर तोलसेतु और तोल मशीन की प्रतिदिन जांच करनी चाहिए और क्रमशः तोलसेतु रजिस्टर तथा टेली बुक में जांच की टिप्पणी लिखनी चाहिए। यदि जांच के परिणामस्वरूप यह मालूम हुआ कि तोलसेतु अथवा तोल मशीन खराब है तो इसकी मरम्मत के लिए तुरन्त व्यवस्था की जानी चाहिए। 144 चयनित तोलसेतुओं (93 प्राइवेट, 51 रेलवे) की संवीक्षा से निम्नवत पता चला:

- केवल 9 रेलवे तोलसेतुओं⁴² और एक प्राइवेट तोलसेतु की जांच कोडल प्रावधानों के अनुसार की गई थी।
- एनआर और एनसीआर में दैनिक जांच स्टेशन मास्टर की बजाए इयूटी पर मुख्य माल पर्यवेक्षक द्वारा की गई थी।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे⁴³ जिनमें 94 तोलसेतु (35 रेलवे और 61 प्राइवेट) शामिल थे, में स्टेशन मास्टर द्वारा सभी की दैनिक जांच नहीं की गई थी। केवल एनईआर के स्टेशन मास्टर द्वारा अपने लेखापरीक्षा में चयनित दो रेलवे तोलसेतुओं की नमूना जांच की गई थी।

⁴² एनएफआर-1 और एनईआर, एनसीआर, सीआर एनआर प्रत्येक-2

⁴³ एनडब्ल्यूआर-5, ईसीआर-11, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-11, डब्ल्यूआर-9 एसडब्ल्यूआर-11, एससीआर-12, एसआर-8, ईसीओआर-8, ईआर-13

- शेष चार क्षेत्रीय रेलवे (एसईसीआर, एनएफआर, एनईआर और सीआर) में आंशिक नमूना जांच की गई थी जहां कुल 31 तोलसेतुओं में से मात्र छः तोलसेतु⁴⁴ कवर किए गए थे।

इस प्रकार, तोलसेतुओं की स्टेशन मास्टर की दैनिक जांच लगभग नगण्य थी। यह स्पष्ट है कि रेल प्रशासन द्वारा वाणिज्यिक नियम पुस्तक में प्रावधान होने के बावजूद तोलसेतुओं की जांच को कोई महत्व नहीं दिया गया था। यदि कोडल प्रावधान के अनुसार सभी तुलासेतुओं में स्टेशन मास्टर द्वारा नियमित दैनिक जांच की जा रही हो तो तुलासेतुओं की खराबी तत्काल नोटिस में आ सकती थी और सुधार के लिए समयोचित कार्रवाई की गई होती।

2.1.6.2.2 रेल अधिकारियों द्वारा संयुक्त द्विमासिक जांच

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा तोलसेतुओं के द्विमासिक निरीक्षण के लिए रेलवे बोर्ड के अनुदेश⁴⁵ विद्यमान है। प्रचालन, मेकैनिकल, सिविल और वित्त विभाग से लिए गए वरिष्ठ वेतनमान/जेए ग्रेड अधिकारियों की एक टीम को दो महीनों में कम से कम एक बार संयुक्त निरीक्षण करना चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि सभी तोलसेतु उचित रूप से कार्यकर रहे हैं और उचित कार्यविधि का अनुपालन और क्रियान्वयन किया जा रहा है। तोलसेतुओं के उचित कार्यचालन और कार्यविधियों का अनुपालन सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी अपरमंडलीय रेलवे प्रबन्धक (एडीआरएम) के स्तर पर होनी चाहिए। भारतीय रेलों में चयनित 144 तुलासेतुओं (93 प्राइवेट, 51 रेलवे) की समीक्षा से निम्नानुसार पता चला:

तालिका 2.3

क्षेत्रीय रेलवे द्वारा तोलसेतुओं के द्विमासिक निरीक्षण का ब्यौरा

रेलवे	चयनित तोलसेतुओं की संख्या			आंशिक जांच (निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार नहीं)			जांच न किए गये तोलसेतु		
	प्राइवेट	रेलवे	जोड़	प्राइवेट	रेलवे	जोड़	प्राइवेट	रेलवे	जोड़
एसईसीआर	14	2	16	2	2	4	12	0	12
एनडब्ल्यूआर	3	2	5	3	1	4	0	1	1

⁴⁴ एसईसीआर-1 प्राइवेट, एनएफआर-1 रेलवे, एनईआर और सीआर-प्रत्येक द्वारा रेलवे

⁴⁵ रेलवे बोर्ड के पत्र 4/11/2004 (टीसीआई/2004/109/4 दिनांक 4/11/2004 का पैरा 50

ईसीआर	9	2	11	0	0	0	9	2	11
एनएफआर	2	2	4	1	1	2	1	1	2
एनईआर	0	2	2	0	0	0	0	2	2
डब्ल्यूसीआर	5	3	8	4	2	6	1	1	2
एसईआर	7	4	11	0	0	0	7	4	11
डब्ल्यूआर	4	5	9	0	2	2	4	3	7
एसडब्ल्यूआर	9	2	11	0	0	0	9	2	11
एससीआर	7	5	12	0	0	0	7	5	12
एनसीआर	0	6	6	0	0	0	0	6	6
एसआर	5	3	8	0	2	2	5	1	6
सीआर	9	2	11	0	2	2	9	0	9
एनआर	7	2	9	0	0	0	7	2	9
ईसीओआर	7	1	8	0	1	1	7	0	7
ईआर	5	8	13	0	3	3	5	5	10
कुल	93	51	144	10	16	26	83	35	118

(स्रोत: संबंधित रेलवे के चयनित तोलसेतु स्थानों और डिवजनों के यांत्रिक विभाग के अभिलेख)

उपरोक्त तालिका से निम्नवत अभ्युक्तियों को देखा गया:-

- सीनियर स्केल/जेए ग्रेड अधिकारियों की टीम द्वारा सात क्षेत्रीय रेलवे जिनमें 62 तोलसेतु⁴⁶ (23 रेलवे, 39 प्राइवेट) अन्तर्गस्त थे, की द्विमासिक जांच बिल्कुल नहीं की गई थी।
- शेष 9 क्षेत्रीय रेलवे में 82 तोलसेतुओं (54 प्राइवेट और 28 रेलवे) में से 26 तोलसेतुओं⁴⁷ पर आंशिक जांच (निर्धारित अनुसूची के अनुसार नहीं)

⁴⁶ ईसीआर-11, एनईआर-2, एसईआर-11, एसडब्ल्यूआर-11, एससीआर-12, एनसीआर-6, एनआर-9

⁴⁷ एसईसीआर-4, एनडब्ल्यूआर-4, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-6, डब्ल्यूआर-2, एसआर-2, सीआर-2, ईसीओआर-4, ईआर-3

की गई थी। इसके अतिरिक्त, 56 तोलसेतुओं⁴⁸ (44 प्राइवेट, 12 रेलवे) की बिल्कुल जांच नहीं की गई थी।

- लेखापरीक्षा में पुनः देखा गया कि 9 क्षेत्रीय रेलवे में से सात⁴⁹ क्षेत्रीय रेलों (जहां आंशिक जांच की गई थी) में यथा निर्धारित छह बार की बजाए एक से तीन बार द्विमासिक जांच की गई थी। एसईसीआर में तीन तोलसेतुओं (दधपारा-रेलवे, गोबरवाही-प्राइवेट, हिंद इनर्जी/गटोरा-प्राइवेट) पर पांच वर्ष में एक बार और एक तुलासेतु (चम्पा-रेलवे) पर पांच वर्ष में तीन बार ऐसी जांच की गई थी। एसआर ने अपने दो तोलसेतुओ (कोचीन, मीलाविट्टन-दोनों रेलवे) पर पांच वर्ष में एक बार ऐसी जांच की थी।
- ऐसी जांच न करने तथा प्राइवेट और रेलवे तोलसेतुओं पर जांच में कमियों के कारण कार्यस्थल अथवा क्षेत्रीय मुख्यालय में अभिलेख पर उपलब्ध नहीं थे। यह तोलसेतुओं की अप्रभावी मानीटरिंग दर्शाता है।

उपरोक्त से यह देखने में आया है कि रेलवे ने काफी सीमा तक रेलवे और प्राइवेट दोनों की तोलसेतुओं की जांच की अनदेखी की। इससे वजन के कम निर्धारण का जोखिम और राजस्व के हानि की सम्भावना बढ़ी है। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा को रेलवे अधिकारियों/जीएम/रेलवे बोर्ड द्वारा द्विमासिक संयुक्त निरीक्षण की मानीटरिंग के लिए कोई प्रणाली अथवा कार्यविधि की स्थापना नोटिस नहीं हुई।

2.1.6.2.3 मेकैनिकल विभाग के निरीक्षक द्वारा अर्धवार्षिक जांच

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमपुस्तक खंड-1 के पैरा 1431 में अनुबद्ध है कि सभी तुलासेतुओं की जांच मेकैनिकल विभाग के निरीक्षक द्वारा अर्धवार्षिक रूप से की जाएगी। जांच के बाद उसे यह दर्शाते हुए प्रत्येक तुलासेतु के लिए एक प्रमाण पत्र भेजना चाहिए कि इसका समायोजन और जांच की गई है। इस प्रमाण पत्र को तब तक तुलासेतु गृह में प्रदर्शित किया जाना चाहिए जब तक अगला निरीक्षण और नया प्रमाण पत्र जारी नहीं होता है। प्रत्येक जांच का डाटा तुलासेतु पर लगाना चाहिए।

144 चयनित तोलसेतुओ (प्राइवेट-93, रेलवे-51) की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

⁴⁸ एसईसीआर-12, एनडब्ल्यूआर-1, एनएफआर-2, डब्ल्यूसीआर-2, डब्ल्यूआर-7, एसआर-6, सीआर-9, ईसीओआर-4, ईआर-10

⁴⁹ एनडब्ल्यूआर, एनएफआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, सीआर, ईसीओआर, ईआर

- एनईआर और एनसीआर द्वारा क्रमशः उनके दो और छः रेलवे तोलसेतुओं की जाँच की गई थी।
- तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि 28 तोलसेतुओं (रेलवे -9, निजी-19) सहित यांत्रिकी विभाग के निरीक्षक द्वारा तीन जोनल रेलवे⁵⁰ में अर्धवार्षिक तांच नहीं की गई थी।
- बकाया 11 जोनल रेलवे में आंशिक रूप से जांच की गई थी। 52 तोलसेतुओं⁵¹ (रेलवे -32, निजी-20) की जांच की गई थी और 56 तोलसेतुओं⁵² की जांच नहीं की गई थी जिनमें से 54 निजी तोलसेतु थे। विस्तृत विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.4

यांत्रिक विभाग द्वारा जाँच किए गए तोलसेतुओं की अर्धवार्षिक जाँच का ब्यौरा

	नहीं जांचे गए		जांचे गए	
	रेलवे	प्राइवेट	रेलवे	प्राइवेट
एसईसीआर	0	13	2	1
ईसीआर	0	1	2	8
एनएफआर	1	2	1	0
डब्ल्यूसीआर	1	5	2	0
एसईआर	0	4	4	3
डब्ल्यूआर	0	1	5	3
एसआर	0	4	3	1
सीआर	0	9	2	0
एनआर	0	7	2	0
ईसीओआर	0	7	1	0
ईआर	0	1	8	4
जोड़	2	54	32	20
कुल जोड़			56	52

(स्रोत: संबंधित रेलवे के चयनित तोलसेतु स्थानों का अभिलेख)

⁵⁰ एनडब्ल्यूआर-5, डब्ल्यूबी, एसडब्ल्यूआर-11, डब्ल्यूबी, एससीआर-12, डब्ल्यूबी

⁵¹ एसईसीआर-3, ईसीआर-10, एनएफआर-1, डब्ल्यूसीआर-2, एसईआर-7, डब्ल्यूआर-8, एसआर-4, सीआर-2, एनआर-2, एनआर-2, ईसीओआर-1, ईआर-12

⁵² एसईसीआर-13, ईसीआर-1, एनएफआर-3, डब्ल्यूसीआर-6, एसईआर-4, डब्ल्यूआर-1, एसआर-4, सीआर-9, एनआर-7, ईसीओआर-7, ईआर-1

इस प्रकार, उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि 93 प्राइवेट तोलसेतुओं में से 73 तोलसेतुओं अर्थात् 78 प्रतिशत तोलसेतुओं की रेलवे कर्मचारी (मेकैनिकल विभाग) द्वारा अर्धवार्षिक जांच नहीं की गई थी। तोलसेतुओं के रखरखाव में यह गंभीर कमी को इंगित करता है। इसके अतिरिक्त, एसईसीआर में बिलासपुर और रायपुर मंडल के मेकैनिकल विभाग ने बताया कि उन्हें प्राइवेट तोलसेतुओं में ऐसी जांच पर कोई सूचना नहीं है।

2.1.6.2.4 अनुरक्षण और रखरखाव-वार्षिक स्टैम्पिंग

आवधिक एवं वार्षिक जांच के लिए तोलसेतुओं के प्रतिष्ठापन के प्रत्येक कार्यस्थल के लिए कम से कम एक जांच वैगन⁵³ की उपलब्धता सुनिश्चित करने से संबंधित रेलवे बोर्ड के अनुदेश बोर्ड के पत्र दिनांक 13 अक्टूबर 2000 द्वारा जारी किए गए थे। सामान्य स्थितियों के अन्तर्गत तोलसेतुओं का उचित कार्यचालन सुनिश्चित करने हेतु रेल प्रशासन को सुनिश्चित करना चाहिए कि तोलसेतुओं (रेलवे स्वामित्व के और प्राइवेट) का व्यासमापन/ निरीक्षण/ सत्यापन वर्ष⁵⁴ में एक बार राज्य सरकार के वेट एण्ड मेजर विभाग द्वारा किया जाता है। इसके अतिरिक्त, जब कभी कोई बड़ी खराबी हाथ में ली जाती है और तोलसेतु के पुर्जें शामिल होते हैं जो वेट एण्ड मेजर विभाग द्वारा सील किया गया है, तुलासेतु का अनन्य रूप से सुधार किया जाना चाहिए तथा वेट और मेजर विभाग⁵⁵ द्वारा पुनः स्टैम्प किया जाना चाहिए। यहां वेट एण्ड मेजर ऐक्ट 1976 के मानको के सेक्शन 2 (वाई)-भाग-I के अनुसार 'स्टैम्प' की परिभाषा निम्नवत है:

इस दृष्टि कोण से "स्टैम्प" का तात्पर्य एक चिन्ह जो इस पर बनाया जाता है अथवा उससे संबंधित कोई वजन या माप जो:-

- (i) प्रमाणित करता है कि ऐसा वजन या माप इस अधिनियम द्वारा अथवा इसके अन्तर्गत विनिर्दिष्ट मानक के अनुरूप है या
- (ii) यह दर्शाता है कि कोई चिन्ह जो यह प्रमाणित करते हुए उस पर पूर्व में बनाया गया था कि ऐसा वजन अथवा माप इस अधिनियम द्वारा अथवा अन्तर्गत निर्दिष्ट मानको के अनुरूप है, को मिटा दिया गया है (व्याख्या

⁵³ टेस्ट वैगन तोल एवं माप विभाग द्वारा किसी मुख्य रखरखाव और वार्षिक स्टैम्पिंग के बाद तोलसेतुओं की जाँच के लिए 4/5 वैगनों की बनी हुई एक ट्रेन है।

⁵⁴ रेलवे बोर्ड की स्पष्टीकरण सं. 2004/डीईवी सेल/आईडीआई दिनांक 10.9.2012

⁵⁵ रेलवे बोर्ड के आदेश सं. 90/डीईवी/सेल/आईडीआई/2 खण्ड दिनांक 16-11-2004

स्टैम्प चिन्ह, ढालने, उत्कीर्णन, निक्षारण, छापने अथवा किसी अन्य प्रक्रिया द्वारा किया जा सकता है)।

भारतीय रेलवे में 144 तोलसेतुओं (प्रा. 93, रेलवे 51) के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नवत पता चला:

- वार्षिक स्टैम्पिंग रेलवे कर्मचारियों की उपस्थिति में संबंधित राज्य सरकार के भार एवं माप विभाग के निरीक्षक द्वारा किया गया था। रेल प्रशासन के साथ लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त निरीक्षण के दौरान यह देखा गया था कि 63⁵⁶ (प्रा. 40, रेलवे-25) तोलसेतुओं में रेलवे तथा राज्य सरकार कर्मचारियों के हस्ताक्षर युक्तकागज के टुकड़े मेटल सील द्वारा एम्बॉस करने की बजाए मशीन पर चिपकाए गए थे। एसडब्ल्यूआर में भारत माईनस और मिनरल (बीएमएम) प्राइवेट साइडिंग/व्यासनकेरी (वीवाईएस) में 23 जुलाई 2013 को लेखापरीक्षा दल द्वारा दौरे के दौरान यह देखा गया कि व्यास मापन के दौरान तोलसेतु का पेपर सील दिनांक 29 दिसम्बर 2012 को फटा पाया गया। इस संबंध में फोटोग्राफ नीचे चिपकाया गया है:



चित्र 2.1 (एसडब्ल्यूआर में बीएमएम साइडिंग/वीवाईएस पर तुलासेतु)

यह हेर-फेर को प्रणत है और गलत तौल को प्रमाणित करने की ओर अग्रसर हो सकता है जिसके परिणामस्वरूप रैको का अतिभार हुआ हो जिसके कारण राजस्व की हानि एवं रेलपथ की क्षति हुई हो। कुछ मामलों का दृष्टान्त नीचे दिया गया है:

⁵⁶ एसईसीआर-8, एनडब्ल्यूआर-4, एनएफआर-4, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-11, एसडब्ल्यूआर-11, एसआर-8, एनआर-2, ईआर-7

- समीक्षाधीन अवधि के दौरान 85 तोलसेतुओं की वार्षिक स्टैम्पिंग में विलम्ब हुआ। 14 तोलसेतुओं⁵⁷ के संबंध में विलम्ब पांच वर्ष की विशेष अवधि के दौरान 100 दिन एवं उससे अधिक का था। तीन तोलसेतुओं⁵⁸ में वार्षिक स्टैम्पिंग में प्रत्येक वर्ष 30 से 252 दिनों का निरन्तर विलम्ब था। विलम्ब का कारण लेखापरीक्षा में अभिनिश्चित नहीं किया जा सका क्योंकि क्षेत्रीय रेलों द्वारा अभिलेख का रखरखाव नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एसईसीआर में दो प्राइवेट तोलसेतुओं⁵⁹ के संबंध में वार्षिक स्टैम्पिंग के लिए अभिलेख नहीं रखे गए हैं।
- एसआर में, वर्ष 2012-13 के लिए कोचीन और इरूमपानम में रेलवे तोलसेतुओं के लिए वार्षिक स्टैम्पिंग प्रमाण पत्र केरल सरकार के लीगल मेट्रोलाजी डिपार्टमेंट से आज तक (अगस्त 2013)⁶⁰ नहीं प्राप्त किए जा सके क्योंकि उन्होंने जोर दिया कि स्टैम्पिंग प्रयोजन के लिए प्रस्तुत रेलवे जांच वैगन में तोलसेतुओं की स्टैम्पिंग के लिए लीगल मेट्रोलाजी प्रमाणन होना चाहिए।

तोलसेतुओं का वार्षिक रूप से और बड़ी खराबी के मामले में भी भार एवं माप विभाग द्वारा स्टैम्पिंग करवाना रेल प्रशासन की जिम्मेदारी है।

इस प्रकार, संबंधित राज्य सरकार के भार एवं माप विभाग से वैध स्टैम्पिंग प्रमाण पत्र के बिना तोलसेतुओं में तौल की विधिक शुद्धता नहीं है और भार एवं माप अधिनियम, 1976 के मानकों के सेक्शन 50 और 51 के प्रावधान लागू होते हैं। प्रावधान में सत्र की कैद के साथ जुर्माना शामिल हैं जो छह महीने तक अथवा जुर्माना या दोनों के साथ बढ़ाया जा सकता है।

2.1.6.2.5 जांच वैगनों द्वारा तोलसेतुओं की शुद्धता जाँच

तोलसेतुओं के आश्वस्त करने वाले भार एवं माप विभाग द्वारा वार्षिक स्टैम्पिंग से पूर्व रेलवे टेस्ट वैगन द्वारा जांच की जाती है। तोलसेतुओं की यथार्थता एक गाड़ी जिसमें 4/5 वैगन हों, टेस्ट वैगन कहा जाता है, द्वारा आवधिक रूप से (वार्षिक स्टैम्पिंग और बड़ी खराबी के दौरान) जांच करना अपेक्षित है। अक्टूबर 2000 में

⁵⁷ एसईसीआर-3, एनएफआर-1, एसईआर-4, एसआर-1, सीआर-1, ईआर-2, एनसीआर-1, एसडब्ल्यूआर-1

⁵⁸ दीपिका अस्वीकरण - एसईसीआर, पदमापुकर और दुर्गाचक - एसईआर

⁵⁹ भातगांव और भिलाई स्टील संयंत्र

⁶⁰ क्रमशः 15.5.2014 एवं 19.3.2014 को आगामी रूप से प्राप्त

रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलों को आवधिक जांच के लिए प्रत्येक तोलसेतु हेतु कम से कम एक टेस्ट वैगन उपलब्ध कराने के लिए अनुदेश⁶¹ दिया। यह टेस्ट वैगन किसी भारी रखरखाव के बाद और भार एवं माप विभाग द्वारा वार्षिक स्टैम्पिंग के समय इसकी शुद्धता को प्रदर्शित करने के लिए विशेष रूप से तोलसेतुओं की जांच के लिए अपेक्षित होगा। चूँकि रेल प्रयोक्ताओं द्वारा तोलसेतुओं की यथातथ्यता को निरन्तर चुनौती दी जाती रही है, इसलिए इन आदेशों को नवम्बर 2004⁶² में रेलवे बोर्ड द्वारा दोहराया गया था।

प्राइवेट और रेलवे तोलसेतुओं दोनों के अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नवत् पता चला:

तालिका 2.5- रेलवे के टेस्ट वैगनों द्वारा तोलसेतुओं की यथार्थता जांच का ब्यौरा

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	निजी स्वामित्व वाले तोलसेतुओं के व्यास मापन/वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगन द्वारा आवधिक जांच की चूक			रेलवे स्वामित्व के तोलसेतुओं पर व्यास मापन/वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगन द्वारा आवधिक जांच में चूक		
	2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/ मुख्य अनुरक्षण/ व्यास मापन के अवसरों की संख्या	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा न जांचे गए अवसरों की संख्या	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा जांचे गए अवसरों की संख्या	2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/मुख्य अनुरक्षण/व्यास मापन के अवसरों की सं.	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा जांचे गए अवसरों की संख्या	काल.2 में से टेस्ट वैगन द्वारा न जांचे गए अवसरों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7
एसईसीआर	अभिलेख नहीं रखे गए*		144	51	51	0
एनडब्ल्यूआर	12	0	12	27	27	0
ईसीआर	144	0	144	31	31	0
एनएफआर	6	4	2	28	0	28
एनईआर	0	0	0	10	10	0
डब्ल्यूसीआर	18	2	16	50	50	0
एसईआर	22	11	11	20	20	0
डब्ल्यूआर	61	5	56	102	102	0
एसडब्ल्यूआर	67	21	46	141	141	0
एससीआर	25	0	25	24	3	21
एनसीआर	0	0	0	20	0	20

⁶¹ रेलवे बोर्ड पत्र सं. 99/डेव.सेल/आईडीआई/1 दिनांक 13/10/2000

⁶² रेलवे बोर्ड सं. 2004/डेव.सेल/आईडीआई/2 पीटी.1 दिनांक 5/11/2004

एसआर	30	25	5	35	33	2
सीआर	42	36	6	9	9	0
एनआर	अभिलेख नहीं रखे गए			47	30	17
ईसीओआर	161	161	0	59	59	0
ईआर	129	41	88	68	68	0
कुल	717	306	555	722	634	88

* कॉलम 2 और 3 के संबंध में अभिलेख का रखरखाव एसईसीआर द्वारा नहीं किया गया था जबकि टेस्ट वैगन द्वारा जाँचे गए अवसरों की संख्या एसईसीआर के पास उपलब्ध थी।

(स्रोत: संबंधित रेलवे के चयनित तोलसेतु स्थानों और डिवीजनों के यांत्रिक विभागों के अभिलेख)

- टेस्ट वैगन द्वारा प्राइवेट तोलसेतुओं की 717 अवसरों में से 306 अवसरों पर जाँच नहीं की गई थी जिसमें समीक्षाधीन अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/मुख्य रख-रखाव/व्यास मापन किए गए थे। इसी प्रकार, रेलवे तोलसेतुओं में टेस्ट वैगन द्वारा जांच 722 में से 88 अवसरों पर नहीं किए गए थे जो ऐसी जांच के लिए बकाया थे।
- ईसीओआर में संवीक्षाधीन अवधि के दौरान (रेलवे -9 और निजी -2) तोलसेतुओं की कभी भी जाँच टेस्ट वैगनों द्वारा नहीं की गई थी, जबकि भार और माप विभाग/मुख्य अनुरक्षण/व्यास मापन द्वारा वार्षिक स्टैम्पिंग नहीं किया गया था। इसी प्रकार, एनसीआर और एनएफआर में रेलवे तोलसेतुओं⁶³ को समीक्षाधीन अवधि के दौरान किसी अवसर पर जाँच टेस्ट वैगनों द्वारा नहीं की गई थी।
- एसईसीआर और एनआर में प्रत्येक मुख्य रख-रखाव/व्यास मापन और वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगनों द्वारा प्राइवेट तोलसेतुओं की नियमित जांच के संबंध में कोई विस्तृत अभिलेख नहीं रखे गए थे।

इस प्रकार, इन तोलसेतुओं पर तोल की शुद्धता सुनिश्चित नहीं थी।

2.1.6.2.6 प्राइवेट साइडिंग स्वामियों से जांच वैगन प्रभारों की कम उगाही

टेस्ट वैगनों की लागत प्राइवेट पार्टी द्वारा वहन की जानी है जहां इसका उपयोग प्राइवेट तोलसेतुओं की जांच के लिए किया गया है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड ने मई 2008⁶⁴ के अपने आदेश में प्रति गाड़ी न्यूनतम 1,18,000 प्रति गाड़ी

⁶³ एनसीआर-6, एनएफआर-7, रेलवे तुलासेतु

⁶⁴ संख्या टीसीआर/2205/96/1 दिनांक 2/5/2008

अथवा 15 मई 2008 से प्रभावी वास्तविक किलोमीटर रन के अध्यक्षीन प्रति गाड़ी ' 1180 प्रति किमी. का किराया प्रभार निर्धारित किया। ये प्रभार 1 जनवरी 2009⁶⁵ से प्रभावी ' 1235 और पुनः 1 फरवरी 2012⁶⁶ से प्रभावी ' 1708 तक संशोधित किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि टेस्ट वैगन प्रभारों के प्रति संशोधित दरों का कार्यान्वयन न करने अथवा विलम्ब से कार्यान्वयन करने के कारण निम्नानुसार 14 क्षेत्रीय रेलों⁶⁷ में प्राइवेट तोलसेतु मालिकों से ' 5.65 करोड़ की कम उगाही हुई:

तालिका 2.6

प्राइवेट साइडिंग मालिकों से टेस्ट वैगन प्रभारों की कम उगाही का ब्यौरा

रेलवे	निजी स्वाम्य वाले तोल सेतुओं पर व्यासमापन/वार्षिक स्टैम्पिंग के दौरान टेस्ट वैगन द्वारा आवधिक जांच में चूकें हुई और इसलिए टेस्ट वैगन प्रभारों की कम वसूली हुई					
	2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान वार्षिक स्टैम्पिंग/प्रमुख रख-रखाव/किया गए व्यासमापन के अवसर की संख्या	कॉलम 2 में टेस्ट वैगन द्वारा न जाँचे गए अवसर की संख्या	कॉलम 2 में से टेस्ट वैगन द्वारा जाँचे गए अवसरों की संख्या	टेस्ट वैगन प्रभारों की कम वसूली		
				वास्तव में एकत्र किए गए टेस्ट वैगन प्रभार (')	टेस्ट वैगन प्रभारों को एकत्र किया जाना चाहिए (')	वसूली योग्य अन्तर (')
1	2	3	4	5	6	7
एसईसीआर	अनुरक्षित नहीं किए गए अभिलेख		144	22137333	26551685	4414352
एनडब्ल्यूआर	12	0	12	1231920	4515140	3283220
ईसीआर	144	0	144	27103760	32755265	5651505
एनएफआर	6	4	2	0	3057860	3057860
एनईआर	0	0	0	0	0	0
डब्ल्यूसीआर	18	2	16	4126823	5357270	1230447
एसईआर	22	11	11	12279166	12672876	393710

⁶⁵ संख्या टीसीआर/2205/96/1 दिनांक 15/12/2008

⁶⁶ संख्या टीसीआर/2205/96/1 दिनांक 17/1/2012

⁶⁷ एसईसीआर, एनडब्ल्यूआर, ईसीआर, एनएफआर, डब्ल्यूसीआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एसडब्ल्यूआर, एससीआर, एसआर, सीआर, एनआर, ईसीओआर, ईआर

डब्ल्यूआर	61	5	56	11776052	24988004	13211952
एसडब्ल्यूआर	67	21	46	7244626	10487484	3242858
एससीआर	25	0	25	6136420	16027804	9891384
एनसीआर	0	0	0	0	0	0
एसआर	30	25	5	3753995	4696935	942940
सीआर	42	36	6	2683760	3174492	490732
एनआर	अनुरक्षित नहीं किए गए अभिलेख			7048536	8017655	969119
ईसीओआर	161	161	0	20996900	30352382	9355482
ईआर	129	41	88	11575300	11926200	350900
जोड़	717	306	555	138094591	194581052	56486461
‘ करोड़ में				13.81	19.46	5.65

(स्रोत: संबंधित रेलवे के डिवीजनल वाणिज्यिक और यांत्रिक विभागों के अभिलेख)

2.1.6.3 माल की तुलाई न करने का प्रभाव

2.1.6.3.1 स्थिर तोलसेतुओं के प्रतिस्थापन न करने के कारण हानि

भारतीय रेल अधिकतर वैगनों के अलग-अलग लदान की अपेक्षा एक साथ रोक में माल का थोक परिवहन कर रही है और इसलिए स्थिर तोल सेतु की उपयोगिता में पर्याप्त रूप से कमी आई है। नवम्बर 2009⁶⁸ में रेलवे बोर्ड ने बताया कि चलायमान तोल सेतु को स्थिर तोल सेतु से अधिक वरीयता दी गई थी क्योंकि यह चल स्टॉक में अवरोधन को कम करता है और उन्होंने जोनल रेलवे को अनुदेश दिए कि 1 अप्रैल 2011 से ऐसे स्थिर तोल सेतु पर तुलाई को रेलवे द्वारा स्वीकार नहीं किया जाएगा और रेलवे रसीद (आरआर) स्थिर तोल सेतु पर तुलाई के आधार पर जारी नहीं की जाएगी। आगे यह बताया गया कि विशेष बाधाओं के मामलों में, जहां स्थिर तोल सेतु को चलायमान तोल सेतु द्वारा प्रतिस्थापित नहीं किया जा सका है या तुलाई विशेष साइडिंग के सम्बद्ध/वैकल्पिक सम्बद्ध तोल सेतु पर नहीं की जा सकती, वहाँ रेलवे को रेलवे बोर्ड से विशेष छूट प्राप्त करनी चाहिए।

⁶⁸ रेलवे बोर्ड का पत्र दिनांक 11-11-2009

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि केवल आठ जोनल रेलवे⁶⁹ के पास इलेक्ट्रॉनिक चलायमान तोल सेतु (इआईएमडब्ल्यूबी) है जबकि शेष आठ जोनल रेलवे⁷⁰ ने 76 स्थिर तोल सेतुओं (निजी - 70, रेलवे - 6) को जारी रखा। तथापि, नवम्बर 2009 के उपर्युक्त बोर्ड के आदेशानुसार एसईआर ने जुलाई 2011 से 12 निजी स्थिर तोल सेतुओं के उपयोग को बंद कर दिया; फिर भी इन में से किसी को भी इआईएमडब्ल्यूबी द्वारा प्रतिस्थापित नहीं किया गया था। इन आठ जोनल रेलवे में 15 निजी स्थिर तोल सेतुओं के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- पाँच जोनल रेलवे⁷¹ में स्थैतिक तोलसेतुओं में 3567 रकों की तुलाई रेलवे द्वारा नवम्बर 2009 के रेलवे बोर्ड के अनुदेशों की शर्तों में जैसाकि उपरोक्त के उप-पैरा (1) में उल्लेख है स्वीकार नहीं की गई थी और रेलवे प्राप्तियों “प्रेषक भार स्वीकृत” आधार पर जारी की गई थी। तथापि 220 रकों के लिए अनुवर्ती तुलाई, नियमानुसार की गई थी जहां कुल पेनल भाड़ा और दंडात्मक शुल्क ` 5.45 करोड़ संग्रहित किए गए थे। यदि 3567 रक अनुवर्ती केन्द्रों में तोले जाते तो भारतीय रेल पेनल भाड़े और दंडात्मक प्रभारों पर ` 93.65 करोड़ अर्जित कर सकती थी।
- इसी प्रकार, एसईसीआर और एनआर में 7743 रकों को स्वीकृत प्रेषक के भार (एसडब्ल्यूए) से दो स्थैतिक तोलसेतु स्थानों⁷² पर बुक किया गया था और उन्हें या तो मार्ग में या गंतव्य स्थान पर दोबारा तोला नहीं गया था। इस प्रकार, इन रकों की ओवर लोडिंग से इन्कार नहीं किया जा सकता। राजस्व की हानि का अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि बाद में किसी रक की जांच नहीं की गई थी।

2.1.6.3.2 तोलाई न करने के कारण माल भाड़ा की हानि

चयनित लदान केंद्रों (तोल सेतु के बिना) में 2008-13 की अवधि के दौरान प्रत्येक वर्ष के तीन महीनों (अप्रैल, अक्टूबर और दिसम्बर) के लिए अभिलेखों की

⁶⁹ एनडब्ल्यूआर, एनईआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, एसडब्ल्यूआर, एससीआर, एनसीआर, एसआर

⁷⁰ एसईसीआर, ईसीआर, एनएफआर, एसईआर, सीआर, एनआर, इसीओआर, ईआर

⁷¹ एसईसीआर-1, ईसीआर-1, एसईआर-2, सीआर-1, इसीओआर-1

⁷² बिहार इस्पात संयंत्र-7683 रक अदानी साइडिंग -60 रक

नमूना जांच से पता चला कि 318 रैकों⁷³ को बुक किया गया था और पाँच रेलवे⁷⁴ के नौ लदान केंद्रों से एसडब्ल्यूए आधार पर भेजा गया था।

आगे यह देखा गया कि एसईसीआर, एसईआर और एसडब्ल्यूआर के मामले में उपरोक्त उल्लिखित रैक प्रत्येक लदान केंद्र के लिए सम्बद्ध और वैकल्पिक तोल सेतुओं के लिए अधिसूचना के बावजूद एसडब्ल्यूए पर बुक किए गए थे। चूँकि आगामी रूप से कोई पुनः तुलाई नहीं की गयी इसलिए राजस्व हानि का लेखापरीक्षा में अनुमान नहीं लगाया जा सका।

2.1.6.3.3 पार्सल वैन की तुलाई

पार्सल वैन का लदान रेलवे स्टेशन में किया जाता है और किसी मेल/एक्सप्रेस यात्री ट्रेन से जोड़ा जाता है। इस संबंध में बुकिंग आदि संबंधित जोनल रेलवे द्वारा की जाती है। तथापि, विभिन्न क्षमताओं की कुछ पार्सल वैनों को उनके अपने स्टाफ द्वारा पार्सल यातायात व्यवस्था, लदान और उतराई के लिए निजी पार्टियों से पट्टे पर लिया गया है। जुलाई 2009⁷⁵ में रेलवे बोर्ड ने जोनल रेलवे को सलाह दी कि भारतीय रेल के अन्तर्गत प्रतिस्थापित/ शुरू किए गए सभी तोलसेतुओं का उनकी प्रणाली में कुछ सॉफ्टवेयर आशोधन करके पार्सल वैन की तुलाई के लिए उपयोग किया जा सकता है। आगे यह अनुदेश दिया गया कि इस संबंध में संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) को 01 अगस्त 2009 तक प्रत्येक जोन द्वारा सीएमई, सीसीएम और सीओएम से जारी किया जाना आवश्यक है जिससे कि प्रक्रिया को शीघ्र कार्यान्वित किया जा सके।

ईसीआर को छोड़कर सभी जोनल रेलवे के 142 में से 29 पार्सल लदान केंद्रों की लेखापरीक्षा की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- किसी भी जोनल रेलवे द्वारा पट्टे पर ली गई पार्सल वैनों की तुलाई के लिए कोई जेपीओ से संबंधित दिशानिर्देश जारी नहीं किए गए थे। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने जेपीओ के मामले को मानीटर नहीं किया था।

⁷³ एसईसीआर-2, एनडब्ल्यूआर-29, एसईआर-56, एसडब्ल्यूआर-5, एसआर-226

⁷⁴ एसईसीआर-1, एनडब्ल्यूआर-7, एसईआर-3, एसडब्ल्यूआर-2, एसआर-

⁷⁵ पत्र सं. 2009/टीसी(एफएम)/11/12 दिनांक 06-07-2009

- दस जोनल रेलवे⁷⁶ में 19 पार्सल लदान केंद्रों में यह देखा गया था कि 76,669 पट्टे पर ली गई पार्सल वैनों को समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान तुलाई के बिना पास कर दिया गया था।
- पाँच जोनल रेलवे⁷⁷ में आठ पार्सल लदान केंद्रों में समीक्षाधीन अवधि के दौरान कुल 2,08,031 पार्सल वैन बुक की गई थी। इनमें से केवल 37,366 पार्सल वैनों (अर्थात् 18 प्रतिशत) को बाद के तोलसेतुओं पर तौला गया था। 1632 पार्सल वैनों के मामले में अतिभार का पता चला था जहाँ से ` 2.60 करोड़ की शास्ति का संग्रहण किया गया था। बकाया 170665 पार्सल वैनों को बिना तौल के पास कर दिया गया था।
- सीआर में 2008-13 के दौरान बुक 1,48,825 पार्सल वैनों में से रेलवे प्राधिकारियों द्वारा 613 की यांत्रिक तौल मशीन पर नमूना जांच की गई थी और सभी 613 को अतिभारित पाया गया था और उस पर शास्ति प्रभारित और संग्रहित की गई थी। यदि बकाया 1,48,212 पार्सल वैनों (99.59 प्रतिशत) का भार तौला जाता, तो इस प्रकार के अतिभार के समान मामलों का पता चल सकता था। इस प्रकार, सीआर में बुक की गई 99.59 पार्सल वैनों का तौल नहीं किए जाने के कारण संभावित राजस्व की पर्याप्त हानि हुई।
- डब्ल्यू सीआर में दो बार सर्तकता दलों द्वारा पट्टे पर ली पार्सल वैनों की पुनः जाँच करने पर अतिभार का पता चला था और ` 0.02 करोड़ के दंडात्मक प्रभार उदग्राह्य थे।

इसलिए यह सिफारिश की गई कि जोनल रेलवे को अधिक भार पर राजस्व की हानि के परिहार के लिए सभी पार्सल वैनों की तुलाई के लिए उपयुक्त कार्रवाई करनी चाहिए।

2.1.6.3.4 स्क्रैप यार्ड में अलौह स्क्रैप सामग्रियों की तुलाई

अलौह स्क्रैप⁷⁸ की तुलाई में भारतीय रेलवे को हानि के उच्च जोखिम शामिल हैं क्योंकि यह लौह स्क्रैप से अधिक मँहंगे है। रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2007⁷⁹ में

⁷⁶ एसईसीआर-1, एनडब्ल्यूआर-1, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, डब्ल्यूआर-2, एनसीआर-2, एसआर-3, एनआर-2, ईसीओआर-4

⁷⁷ एसईआर-1, एसडब्ल्यूआर-1, सीआर-2, एनआर-1, ईआर-2

⁷⁸ अलौह धातु एलुमिलियम, तांबा, शीशा जिंक, कोबाल्ट, क्रोमियम और कीमती धातुएं हैं।

निर्देश दिया कि स्क्रैप यार्ड/स्क्रैप डिपों में तोलसेतुओं के विद्यमान मैकेनिकल टाईप को 12 माह की अवधि के अन्दर में अलौह स्क्रैप की तुलाई हेतु इलेक्ट्रॉनिक तुलाई स्केल में प्रतिस्थापित किया गया/बदला गया था। 17 चयनित स्क्रैप यार्ड के अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला;

- अलौह स्क्रैप की तुलाई के लिए इलेक्ट्रॉनिक तुलाई स्केल ईसीआर के अलावा सभी जोनल रेलवे में प्रतिष्ठापित किए गए थे। ये एसईसीआर और डब्ल्यूआर को छोड़कर निर्धारित अवधि में प्रतिष्ठापित किए गए थे।
- एसईसीआर ने सितम्बर 2009 में इलेक्ट्रॉनिक तुलाई मशीन प्रतिष्ठापित की थी अर्थात् फरवरी 2008 के लक्षित माह से 18 माह के गुजरने के बाद परिणामस्वरूप, अलौह स्क्रैप की 106.07 एमटी की तुलाई मैकेनिकल तुलाई स्केल पर की गई थी और नीलामीकर्ता को दिया गया था। डब्ल्यूआर में इलेक्ट्रॉनिक तुलाई मशीन के प्रतिष्ठापन में 21 माह का विलम्ब हुआ था।
- एनएफआर, एनसीआर और ईआर में इलेक्ट्रॉनिक तुलाई मशीनों के प्रावधान के बावजूद क्रमशः 174.53 एमटी, 13.25 एमटी और 38.15 एमटी अलौह स्क्रैप की मैकेनिकल तुलाई स्केल पर तुलाई की गई और नीलामीकर्ता को सौंपा गया था।
- शकूरबस्ती (एनआर) में एक स्थिर 30 एमटी क्षमता का तोलसेतु प्रतिस्थापन के लिए नवम्बर 2004 में देय था। सेतु के प्रतिस्थापन के लिए एक इलेक्ट्रॉनिक स्थिर तोल सेतु (100 एमटी क्षमता) ` 0.26 करोड़ की लागत पर अप्रैल 2011 में खरीदा गया था लेकिन वह विद्युत अनुपलब्धता, तोल सेतु कक्ष के ड्राईग के अन्तिम रूप न देने और तोल सेतु के लिए आनुषंगिक कार्यों के लिए निधि की अनुपलब्धता के कारण चालू न किए हुए पड़ा था (मार्च 2013)।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड के आदेशों के बावजूद अलौह स्क्रैप को एनएफआर, एनसीआर और ईआर में मैकेनिकल तोलसेतुओं से तुलाई करना जारी रहा।

⁷⁹ सं. 98/आरएस (जी) /779/10/सीएस, दिनांक 13.2.2007

2.1.6.3.5 कन्टेनर ट्रेन की तुलाई

यातायात की प्रत्येक स्ट्रीम के लिए प्रत्येक लदान पर लोड किए गए सभी रैकों की उनके संबंधित सम्बद्ध/वैकल्पिक तोल सेतुओं⁸⁰ पर तुलाई किया जाना अपेक्षित है। रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर 2009⁸¹ में पुनः स्पष्ट किया कि कन्टेनर गाडियों की ओवरलोडिंग का पता लगाने के लिए तोल सेतुओं में भी तुलाई की जानी चाहिए। दोबारा यह जोर दिया गया कि कन्टेनर यातायात के मामले में ओवरलोडिंग के ही अवसर नहीं थे बल्कि कम भार के स्लैब⁸² का लाभ उठाने के लिए वजन की गलत घोषणा का भी अवसर था।

100 में से 27 कन्टेनर लदान केन्द्रों (ईसीआर को छोड़कर जहां कोई कंटेनर डिपो नहीं है) में सत्यापन से निम्नलिखित का पता चला:

- पाँच जोनल रेलवे⁸³ में छः कन्टेनर लदान केन्द्रों में 11,178 कंटेनर रैको को समीक्षा के अन्तर्गत अवधि के दौरान बुक किया गया था जिनमें से 6139 रैकों की तुलाई की गई थी। 447 कन्टेनर रैकों में अधिक भार का पता चला और ₹ 1.26 करोड़ की शास्ति संग्रहित की गई थी। तथापि, 5039 रैकों को बिना तुलाई के पास कर दिया गया था।
- चार रेलवे⁸⁴ में चार कन्टेनर लदान केन्द्रों में 1647 कन्टेनर रैको को इन केंद्रों से बुक किया गया था और शत प्रतिशत रैकों की तुलाई की गई थी। 192 मामलों (एसईसीआर-35, एसडब्ल्यूआर-46 और एससीआर-111) में अधिक वजन का पता चला था और ₹ 0.62 करोड़ की शास्ति संग्रहित की गई थी। एसआर में किसी ओवर लोडिंग का पता नहीं चला था।
- 17 कन्टेनर लदान केन्द्रों में 47602 कन्टेनर रैको को 12 जोनल रेलवे⁸⁵ में 2008-13 की अवधि के दौरान किसी तुलाई के बिना पास कर दिया गया था। तथापि, ईआर में 1441 रैकों में से 18 रैकों की अनुवर्ती तोल सेतुओं

⁸⁰ आर-सी - 86/2006

⁸¹ बोर्ड की सं. टीसी-1/2006/108/4-पीटी दिनांक 10-12-2009

⁸² रेलवे चार स्लैब में कन्टेनर प्रचालन से ढुलाई प्रभार संग्रहित करती है (i) 10 टन तक (ii) 10 टन से 20 टन के बीच (iii) 20 टन से 26 टन के बीच (iv) 26 टन से अधिक

⁸³ एसईआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-1, ईसीओआर-1

⁸⁴ एसईसीआर-1, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-1, एसआर-1

⁸⁵ एनडब्ल्यूआर-2, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एनसीआर-1, एसआर-1, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-1, ईआर-1

में तुलाई की गई थी और सभी मामलों में अधिक भार का पता चला जहां 0.10 करोड़ की शास्ति संग्रहित की गई थी।

इसलिए, ऊपर उल्लिखित 47602 और 5039 कन्टेनर रैकों में अतिभार का पता चल सका जिन्हें बिना तुलाई के पास कर दिया गया था। यदि इन कन्टेनर रैकों की तुलाई की जाती तो रेलवे भाड़े और शास्ति के प्रति पर्याप्त राजस्व का संग्रहण कर सकती थी और रेलपथ को होने वाली संभव हानि से बचा जा सकता था।

2.1.6.3.6 एसईआर में वैगनों की बड़ी मात्रा में ओवरलोडिंग के मामले

एसईआर में यह देखा गया कि 38,138 रैकों को अक्टूबर 2011 से दिसम्बर 2012 की अवधि के दौरान 38 तोलसेतुओं (रेलवे 19, निजी 19) के माध्यम से पास किया गया था। तथापि, 7791 रैकों (20 प्रतिशत) को बिना तुलाई के भेजा गया था और एसडब्ल्यूए या पीसीसी के आधार पर जो भी उच्चतर है मालभाड़ा संग्रहीत किया गया था। इनमें से 9455 रैकों (31 प्रतिशत) को ओवरलोडिड पाया गया था और जो लोड समायोजन को वारंट करता है। एसईआर प्रशासन सम्बद्ध/वैकल्पिक तोलसेतुओं की अधिसूचना के बावजूद सभी रैको की शत प्रतिशत तुलाई सुनिश्चित करने में समर्थ नहीं था।

आगे देखा गया कि भार समायोजन शेष 361 रैकों के मामले में और 9094 रैकों में रेल प्रशासन द्वारा किया गया था, ओवरलोडिड वैगन को या तो अलग कर दिया गया था या ट्रेन को सिमित गति पर चलने की अनुमति दी गई थी।

इस प्रकार, समन्वय के अभाव और अप्रभावी मोनिटरिंग के परिणामस्वरूप बड़ी मात्रा में वैगनों की ओवरलोडिंग की निरंतर घटनाएं हुईं। तुलाई न किए गए रैकों के लिए राजस्व की हानि का निर्धारण करना सम्भव नहीं है। बदले में ओवरलोडिड का ट्रेक सुरक्षा के लिए विपरीत प्रभाव है। इसके अलावा, सीमित गति पर ट्रेनों का चालन भी वैगनों के टर्नअराऊन्ड अनुपात को बुरी तरह से प्रभावित करता है।

2.1.6.4 माल भाड़ा प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के साथ तोलसेतुओं की संबंधता:

मालगाडियां निश्चित समय सारणी के अनुसार नहीं चलती, इस प्रकार माल प्रचालन करना एक उच्च सूचना गहन कार्यकलाप है। नेटवर्क पर वैगनों, लोकोमोटिव्स, क्रू और रेलपथ जैसे संसाधनों की इष्टपम उपयोगिता केवल तब सम्भव है जब प्रबंधक आवंटन निर्णय सक्रियता से लेते हैं। वास्तविक समय सूचना अच्छे निर्णय लेने की अनुमति देती है और इस प्रकार प्रणाली में उच्च स्तर की गतिशीलता को सुनिश्चित करती है। इस बोध से एफओआईएस का विकास होता है। अक्टूबर 2006⁸⁶ में रेलवे बोर्ड ने तोल सेतु और एफओआईएस की गाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) के बीच इंटरफेस विकसित करने का अनुदेश दिया जिससे कि तुलाई सूचना तोलसेतु से एफओआईएस को सीधे संचारित की जाए। निजी तोल सेतुओं के मामले में एफओआईएस के साथ लिंकिंग की लागत निजी पार्टी द्वारा वहन की जानी थी (फरवरी 2007)।, सितम्बर 2008 में रेलवे बोर्ड ने सलाह दी कि सभी चलायमान तोल सेतुओं को एफओआईएस से जोड़ा जाए।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि भारतीय रेल में 516 तोलसेतुओं में से केवल 173 तोलसेतुओं (33.53 प्रतिशत) को 2008-13 के दौरान एफओआईएस के साथ संयोजकता के लिए नियोजित किया गया था। तथापि, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि संयोजकता को वास्तविक रूप से केवल 136 तोलसेतुओं अर्थात् मार्च 2013 तक 79 प्रतिशत में उपलब्ध कराया गया था।

2.1.6.4.1 ओवरलोडिड रेको/तुलाई न किए गए रेको पर गति प्रतिबंध

गाडियों के ओवरलोडिड संचालन से रेलपथ और चल स्टॉक के क्षति होने की सम्भावना है। दूसरी तरफ गति प्रतिबंधों के साथ मालगाडियों का संचालन वैगन टर्नराउंड अनुपात को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। सामान्यतः किसी रेक को तुलाई के बिना नहीं भेजा जाना चाहिए। यदि किसी रेक की खराब तोलसेतुओं या किसी दुसरे कारण से लदान के बाद तुलाई नहीं की गई है तब इसकी तुलाई अगले उपलब्ध तोलसेतु पर की जानी चाहिए। उस समय तक इसे 40 कि.मी. प्रति घण्टा या कम की प्रतिबंधित गति पर अगले उपलब्ध तोलसेतु स्थल तक संचालित किया जाना चाहिए जैसाकि संबंधित रेलवे द्वारा निर्णय लिया गया है

⁸⁶ सं. टीसी-1/2006/108/4 दिनांक 13/10/2006 - आरसी 86/2006

(सितम्बर 2008)⁸⁷। तथापि, जनवरी 2010⁸⁸ में बोर्ड द्वारा यह स्पष्ट किया था कि जहाँ लदान केंद्र पर तोलसेतु नहीं था वहाँ रेक को सामान्य गति के साथ पहले उपलब्ध तोलसेतु के स्थान तक तुलाई के लिए ले जाया जाएगा। यदि रेक की खराब तोलसेतु या किसी दूसरे कारणों से पहले उपलब्ध तोलसेतु पर तुलाई नहीं की जाती है और इसकी तुलाई अगले उपलब्ध तोलसेतु पर की जाती है तब संबंधित रेलवे द्वारा निर्णय ली गई 40 कि.मी. प्रति घण्टा या कम की गति सीमा का पालन पहले तोलसेतु केंद्र से अगले उपलब्ध तोलसेतु तक किया जाना है जहां तुलाई की गई है।

तथापि, तोलसेतुओं सहित या बिना 200 चयनित लदान केंद्रों पर 2008-13 की अवधि के लिए तीन माह (अप्रैल, अक्टूबर और दिसम्बर) के अभिलेखों की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

- तोलसेतुओं वाले लदान केंद्र: एसईसीआर, ईसीआर, एनएफआर और एसईआर में 9849 रेकों को स्वयं लदान केंद्रों पर बुक किया गया और तुलाई की गई थी। उपरोक्त में से 3890 रेक ओवरलोडिड थे जहां गति प्रतिबन्ध अपेक्षित था। किन्तु गति प्रतिबंध केवल 3151 ओवरलोडिड रेको पर लागू किया गया था और शेष 739 ओवरलोडिड रेको को गति प्रतिबंध के बिना संचालन की अनुमति दी गई थी।
- तोलसेतुओं के बिना लदान केंद्र: एसईसीआर, एनएफआर, एसईआर, डब्ल्यूआर, एसडब्ल्यूआर, एनसीआर और एसआर में 2600 रेकों को लदान केंद्रों से बुक किया गया था जिनमें से 1066 रेको की पहले उपलब्ध तोलसेतुओं पर तुलाई नहीं की गई थी और इसलिए रेलवे द्वारा निर्णय ली गई 40 कि.मी. प्रति घंटा या कम का गति प्रतिबन्ध पहले उपलब्ध तोलसेतुओं से अगले उपलब्ध तोलसेतुओं तक लागू करना अपेक्षित था। लेकिन गति प्रतिबंध केवल 3 रेको पर लागू किया गया था और शेष 1063 रेकों को गति प्रतिबन्ध के बिना संचालन की अनुमति दी गई थी।

इस प्रकार, भारतीय रेल को उन वैगनों की गति की मॉनिटरिंग में अधिक सतर्क होने की आवश्यकता है जिनकी तुलाई नहीं की गई है क्योंकि इसका सुरक्षा पर प्रतिकूल प्रभाव होगा।

⁸⁷ स. टीसी-1/2008/108/3 दिनांक 30/09/2008

⁸⁸ स. टीसी-1/2008/108/3 दिनांक 05/01/2010

2.1.6.4.2 भार समायोजन

भार समायोजन प्रेषक द्वारा तुलाई के दौरान ओवरलोडिंग पाए गए रेको में जोनल रेलवे की सलाह के अनुसार किया जाता है। इसके अलावा, अवरोधन प्रभारों के रूप में प्रति ओवरलोडिंग वैगन 5000 की शास्ति भी भार समायोजन के लिए रेको के अवरोधन के लिए संग्रहित की जाती है। इस संबंध में रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर 2012⁸⁹ में निर्णय लिया कि 17 दिसम्बर 2012 से प्रेषक द्वारा या तो सीधे या उनकी पदनामित प्रबंधन एजेंसियों के माध्यम से भार समायोजन किए गए वैगनों की यादृच्छिक रूप से पुनः तुलाई की जानी चाहिए। यादृच्छिक पुनः तुलाई के लिए रेको की पहचान सीसीएम द्वारा जोनल रेलवे के सीओएम के परामर्श द्वारा की जानी चाहिए। आगे बोर्ड के आदेश में यह बताया गया कि यदि प्रेषक द्वारा भार समायोजन किए गए वैगनों में ओवरलोडिंग का पता चलता है तो प्रति वैगन एक लाख के दंडिक प्रभार का उद्ग्रहण किया जाएगा।

इस संदर्भ में जनवरी से मार्च 2013 की अवधि के दौरान 131 लदान केंद्रों के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि आठ रेलवे⁹⁰ में 15 लदान केंद्रों में 342 रेको में तुलाई के दौरान ओवरलोड का पता चलने पर लदान केंद्र पर लदान समायोजन किए गए थे। तथापि, अनुवर्ती औचक निरीक्षण केवल एसईआर पर एक रेक में किया गया था जहां 17 वैगनों में पुनः ओवरलोड का पता चला था और दिसम्बर 2012 के बोर्ड को उपरोक्त आदेश में यथा निर्धारित 17 लाख के बजाए परेषिती से 1,61,578 की शास्ति उदभूत और वसूल की गई थी। शेष 341 रेकों के मामले में कोई औचक निरीक्षण नहीं किया गया था।

2.1.7 निष्कर्ष

रेलवे बोर्ड सभी माल परिवहन की तुलाई सुनिश्चित करने में विफल रहा। अधिकतर लदान केंद्रों को तोलसेतुओं द्वारा कवर नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, वे मुख्य रूप से तुलाई के लिए निजी स्वामित्व वाले तोलसेतुओं पर निर्भर कर रहे थे विशेष रूप से थोक परेषणों के लिए जैसे कोयला, लौह अयस्क इत्यादि। स्थैतिक तोलसेतुओं (15 प्रतिशत) को अभी भी तोल के लिए प्रयोग किया जाता है। विशेष रूप से निजी साइडिंगों के लिए तोलसेतुओं के उचित

⁸⁹ दिनांक 17.12.2012 की गजट अधिसूचना के साथ पठित आरसी 39/2012 दिनांक 26.12.2012

⁹⁰ एसईसीआर-2, एनएफआर-1, डब्ल्यूसीआर-3, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एसआर-3, ईआर-

रखरखाव और अनुरक्षक में कमियां थी। ये कमियां निजी तौलसेतुओं में विशेष रूप से स्पष्ट थी। इस प्रकार, थोक परेषणों को लाने ले जाने में राजस्व हानि का जोखिम है। वैगनों के अतिभार और उपयुक्त स्थानों/थोक लदान केन्द्रों में तौलसेतुओं के प्रतिष्ठापन की मानीटरिंग करना आवश्यक है।

रेलवे बोर्ड द्वारा बारबारदिए जाने वाले अनुदेशों के बावजूद, जोनल रेलवे खुले यातायात की 100 प्रतिशत तुलाई सुनिश्चित करने में विफल रहा। इसके अतिरिक्त, नमूना जांच किए गए पार्सल वैनों में ध्यान में आए अतिभार के मामलों में उच्च प्रतिशतता के दृष्टिगत यह सलाह दी जाती है कि उनकी तुलाई करना भी अनिवार्य किया जाना चाहिए ताकि राजस्व के रिसाव से बचा जा सके।

परिशिष्ट I

लेखापरीक्षा प्रतिचयन के लिए तोलसेतुओं के चयन के आधार पर दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	श्रेणी	चयनित प्रतिशतता (रेलवेवार)	भारतीय रेल में कुल जनसंख्या	समीक्षा के लिए लेखापरीक्षा में चयनित सं.	
				कुल सं.	रेलवेवार संख्या
1	रेलवे तोलसेतु (चलायमान)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	177	50	एसईसीआर - 2, एनडब्ल्यूआर-2,ईसीआर-2,एनएफआर-2, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-3, एसईआर-3, डब्ल्यूआर-5, एसडब्ल्यूआर-2, एसीआर-5, एनसीआर-6, एसआर-3, सीआर-2, एनआर-2, ईसीओआर-2, ईआर-7.
2	रेलवे तोलसेतु (स्थिर)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	6	1	ईआर-1.
3	निजी तोलसेतु (स्थिर)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	70	16	एसईसीआर - 3, ईसीआर-2,एनएफआर-1, एसईआर-3, सीआर-2, एनआर-2, ईसीओआर-1, ईआर-2.
4	निजी तोलसेतु (चलायमान)	प्रत्येक जोन में न्यूनतम पाँच स्थानों के अध्यक्षीन 20%	263	77	एसईसीआर - 11, एनडब्ल्यूआर-3,ईसीआर-7,एनएफआर-1, डब्ल्यूसीआर-5, एसईआर-4, डब्ल्यूआर-4, एसडब्ल्यूआर-9, एससीआर-7, एसआर-5, सीआर-7, एनआर-5, ईसीओआर-6, ईआर-3.
5	बिना तोलसेतु के लदान केंद्र (निजी)	न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	178	40	एसईसीआर - 2, एनडब्ल्यूआर -2, ईसीआर -2, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-8, एसईआर-5, डब्ल्यूआर-7, एसडब्ल्यूआर-2, एससीआर-2, एनसीआर-2, एसआर-2, एनआर-3, ईआर-1.
6	बिना तोलसेतु के लदान केंद्र (रेलवे)	न्यूनतम दो स्थानों के अध्यक्षीन 20%	523	85	एसईसीआर - 5, एनडब्ल्यूआर-2, ईसीआर-2, एनएफआर-4, एनईआर-2, डब्ल्यूसीआर-10, एसईआर-2, डब्ल्यूआर-15, एसडब्ल्यूआर-3, एनसीआर-8, एसआर-2, एनआर-23, ईसीओआर-3, ईआर-4.

7	पार्सल लदान केंद्र	प्रत्येक जोन में न्यूनतम एक लदान केंद्र के अध्यक्षीन 20%	142	28	एसईसीआर- 1, एनडब्ल्यूआर-1, एनएफआर-2, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-2, एसडब्ल्यूआर-1, एससीआर-2, एनसीआर-2, एसआर-3, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-4, ईआर-2.
8	स्क्रेप यार्ड	प्रत्येक जोन में न्यूनतम एक यार्ड के अध्यक्षीन 20%	38	17	एसईसीआर - 1, एनडब्ल्यूआर-1, ईसीआर-1, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-1, एसडब्ल्यूआर-2, एससीआर-1, एनसीआर-1, एसआर-1, सीआर-1, एनआर-1, ईसीओआर-1, ईआर-1.
9	कंटेनर लदान केंद्र	प्रत्येक जोन में न्यूनतम एक लदान केंद्र के अध्यक्षीन 20%	100	27	एसईसीआर - 1, एनडब्ल्यूआर-2, एनएफआर-1, एनईआर-1, डब्ल्यूसीआर-1, एसईआर-1, डब्ल्यूआर-4, एसडब्ल्यूआर-3, एससीआर-2, एनसीआर-1, एसआर-2, सीआर-2, एनआर-3, ईसीओआर-2, ईआर-1.
	जोड़		1555	342	

2.2 उत्तर मध्य (एनसीआर), उत्तर (एनआर): महाकुंभ मेला, 2013 और उत्तर पूर्व रेलवे (एनईआर)

2.2.1 प्रस्तावना

कुम्भ मेला एक बड़ा धार्मिक त्योहार है जो प्रत्येक तीन वर्षों में चार अलग अलग स्थानों (नासिक, उज्जैन, हरिद्वार और इलाहाबाद) में क्रम से आयोजित किया जाता है। कुम्भ मेला 2013 को महाकुम्भ मेला माना गया जो प्रत्येक 144 वर्षों में केवल एक बार आता है। महाकुम्भ मेला 2013 (मेला) इलाहाबाद में 14 जनवरी 2013 से 10 मार्च 2013 तक मनाया गया था। मेला में पूरे भारत से लगभग 12 करोड़ तीर्थयात्रियों और दर्शकों ने भाग लिया।

प्रत्येक कुंभ मेला के लिए भारतीय रेल मेला स्थल की अतिरिक्त भीड़ की संभलाई के लिए विशेष व्यवस्था करती है। कुंभमेला के प्रबंध में विशेष गाड़ियों के चलाने के लिए प्रबंध करना और गाड़ियों द्वारा आने वाले तीर्थयात्रियों के लिए अतिरिक्त सुविधा शामिल है। उत्तर प्रदेश राज्य सरकार ने अनुमान लगाया था कि लगभग 8.83 करोड़ तीर्थ यात्री मेला में भाग लेंगे। रेल प्रशासन ने निर्धारित किया (दिसम्बर 2012) कि लगभग 34 लाख तीर्थ यात्री मेला अवधि के दौरान गाड़ी की सेवाओं का उपयोग करेंगे। यह सामान्य यात्री यातायात (20 लाख)⁹¹ के अपेक्षा लगभग 14 लाख (70 प्रतिशत) अधिक था।

फीगर 2.3



10 फरवरी 2013 को पड़ने वाले मौनी अमावस्या को मेला का अति शुभ स्नान दिवस (शाही स्नान) माना गया। राज्य सरकार को आशा थी कि लगभग 3.05 करोड़ तीर्थ यात्री इस दिन मेला का दर्शन करेंगे और रेलवे ने अनुमान लगाया कि

⁹¹ स्रोत: राज्य/जिला प्राधिकारियों और रेलवे मेला अधिकारी के बीच 13.12.2012 को आयोजित बैठक का कार्य वृत्त

लगभग 4.10 लाख यात्री इस दिन गाड़ी सेवाओं का उपयोग करेंगे। इलाहाबाद स्टेशन के प्लेट फार्म नं. 6 और फुटओवर ब्रिज नं. 1 पर एक बड़ी भगदड़ हुई। रेल प्रशासन ने बताया (मई 2013) कि उन्होंने लगभग 18.54 घंटे पर सार्वजनिक संबोधन प्रणाली के माध्यम से भगदड़ होने की घोषणा की।



रेल प्रशासन द्वारा भेजी गई सूची के अनुसार (फरवरी 2013) भगदड़ में कुल 38 यात्री मारे गए और 48 घायल हुए तथा राज्य द्वारा चलाए गए अस्पतालों को ले जाए गए। रेल प्रशासन ने आगे बताया (मार्च 2014) कि अंतिम गणना के अनुसार 37 यात्री मरे और 45 घायल हुए थे।

2.2.2 लेखापरीक्षा उद्देश्य

क्या तीर्थ यात्रियों की भीड़ की संभलाई के लिए रेलवे द्वारा बनाई गई योजना यथेष्ट थी और क्या इसका कार्यान्वयन प्रभावी और कुशलता पूर्वक किया गया था को अभिनिश्चित करने के लिए रेलवे द्वारा किए गए प्रबंध की लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई।

2.2.3 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और कार्यप्रणाली

महाकुम्भ मेला के दौरान तीर्थ यात्रियों की संभलाई के संबंध में रेलवे के निष्पादन की जांच करने के लिए लेखापरीक्षा द्वारा मार्च से अक्टूबर 2013 तक के दौरान एक समीक्षा की गई। लेखापरीक्षा ने क्षेत्रीय और मंडलीय मुख्यालय तथा मेला स्थानों से संबंधित अभिलेखों की जांच की। रेलवे की ओर से व्यवस्था की तैयारी के लिए रेल प्रशासन और राज्य प्राधिकारियों के बीच बैठकों के कार्य वृत्तों की भी जांच की गई थी।

2.2.4 समन्वय और योजना

2.2.4.1 सामान्य योजना

मेला अवधि के दौरान भारी तीर्थ यात्री भीड़ की आशा के दृष्टिकोण से राज्य सरकार ने अध्यक्ष रेलवे बोर्ड से राज्य और पुलिस प्रशासन के साथ समन्वय के लिए एक नोडल अधिकारी और एक नोडल मंडल नियुक्त करने का अनुरोध किया

(मई 2012) ताकि तीर्थ यात्रियों के लिए प्रभावी और पर्याप्त तैयारी सुनिश्चित की जा सके। उन्होंने रेलवे से विशेष गाड़ियों और उनकी अधिसूचना का भी विशेष ध्यान देने के लिए अनुरोध किया।

जवाब में रेलवे ने नोडल/ मेला अधिकारी के रूप में इलाहाबाद डिविजन (एनसीआर) का एक एसएजी स्तर अधिकारी नियुक्त किया (जून 2012)। चूंकि इलाहाबाद स्टेशन को अधिक तीर्थ यात्रियों की संभलाई करनी होगी इसलिए एनसीआर जो न को राज्य सरकार और अन्य क्षेत्रों के साथ समन्वय के लिए नोडल जोन के रूप में नामित किया गया था। मेला अधिकारी/एनसीआर से रेलवे के विभिन्न क्षेत्रों/विभागों के मध्य यात्री सुविधाओं और विशेष गाड़ियां चलाने से संबंधित क्रियाकलापों में समन्वय की भी प्रत्याशा थी। अतिरिक्त मंडल रेलवे प्रबन्धक (एडीआरएम), लखनऊ और वाराणसी मंडल को क्रमशः एनआर और एनईआर द्वारा नोडल अधिकारी के रूप में नियुक्त किया गया था।

मेला के लिए प्रबन्ध का महत्वपूर्ण फोकस क्षेत्र भीड़ प्रबन्धन है। यह मुद्दा स्टेशनों विशेषकर इलाहाबाद स्टेशन, विशेषकर महत्वपूर्ण स्नान दिवस पर प्रत्याशित तीर्थ यात्रियों की भारी भीड़ की दृष्टि से काफी महत्व का है।

रेलवे परिसर के अन्दर और चारों तरफ यात्रियों की सुरक्षा की संयुक्त जिम्मेदारी रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ)/रेलवे सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ)⁹² और सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी)⁹³ की है। रेलवे परिसर के बाहर यात्रियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी राज्य पुलिस की है जो रेलवे स्टेशन के बाह्य सिंगनल से बाहर कानून और व्यवस्था समस्या को निपटाती है।

2.2.4.2 रेलवे की जिम्मेदारी

मेला अवधि के दौरान रेल प्रशासन को अपनी सेवाओं का उपयोग करते समय तीर्थ यात्रियों की भारी भीड़ (लगभग 34 लाख) की प्रत्याशा थी। राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ बैठक के दौरान रेलवे को विशेष गाड़ियां चलाने, स्टेशन और स्टेशन के आस-पास यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा का प्रावधान, अतिरिक्त मौलिक सुविधाएं जैसे बुकिंग काउंटर, आने जाने वाली गाड़ियों की सूचना प्रदर्शित करना, पेयजल, खानपान स्टाल, चिकित्सा पोस्ट आदि की व्यवस्था करने की

⁹² आरपीएफ/आरपीएसएफ रेल प्रशासन के नियंत्रणाधीन होते हैं और रेल परिसम्पत्ति सुरक्षा तथा यात्रियों की सुरक्षा का कार्य करते हैं।

⁹³ जीआरपी स्टेशन परिसरों, गाड़ियों में कानून एवं व्यवस्था का कार्य करती है तथा राज्य सरकार के नियंत्रणाधीन है।

इयूटी सौपी गई थी।

मेले के दौरान रेलवे की भूमिका अधिकांशतः निम्न से संबंधित थी-

- तीर्थ यात्रियों को अस्थाई रूप से रोकने और छोड़ने, उनके टिकटों की बुकिंग आराम, सुरक्षा आदि की व्यवस्था;
- यात्रियों की भीड़ इकठी न हो, इसके लिए विशेष गाड़ियों का संचालन;
- संगम क्षेत्र में ही यात्रियों के टिकटों की बुकिंग तथा उनके संबंधित सूचना के प्रसारण की व्यवस्था।

नोडल अधिकारी और राज्य के प्राधिकारियों के बीच महाकुम्भ मेला की तैयारी के संबंध में हुई बैठकों के कार्यवृत्तों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद में प्रत्याशित तीर्थयात्रियों के भारी भीड़ को संभालने के लिए कई उपाय किए गए थे। मेले को प्रभावित करने वाले उत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे तथा मेले को प्रभावित करने वाले अन्य क्षेत्रों के साथ परामर्श करके विस्तृत योजनाएं तैयार की गई थी। इनकी चर्चा नीचे की जाती है:

- चूंकि मेला इलाहाबाद में होना था इसलिए तीर्थ यात्रियों के आवागमन के दबाव का भार इलाहाबाद स्टेशन को वहन करना होगा। इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ को कम करने के लिए रेल प्रशासन ने आठ (इलाहाबाद जंक्शन सहित) निकटवर्ती अतिरिक्त स्टेशनों की घोषणा की थी। ये स्टेशन थे-

तालिका 2.7

क्षेत्रीय रेलवे का नाम	स्टेशन का नाम
उत्तर मध्य रेलवे	इलाहाबाद जंक्शन
	नैनी जंक्शन
उत्तर रेलवे	प्रयाग
	प्रयाग घाट
	फाफामऊ
पूर्वोत्तर रेलवे	इलाहाबाद सिटी
	झूंसी
	दारागंज

(स्रोत: राज्य सरकार को बताई गई महाकुम्भ मेला 2014 की उ.म.रे. प्रशासन की कार्ययोजना)

- यात्रियों की भीड़ को कम करने के लिए इलाहाबाद स्टेशन सहित सभी नामित मेला स्टेशनों से मेला स्पेशल गाड़ियां चलाने की योजना बनाई गई थी;
- सभी मेला स्टेशनों पर पेय जल, साफ सफाई आदि जैसी अतिरिक्त यात्री

- सुविधाओं की व्यवस्था की गई थी संगम क्षेत्र में टिकटों की बुकिंग और यात्री सूचना प्रणाली की अस्थाई व्यवस्था, स्टेशनों की और तीर्थ यात्रियों की इकट्ठी भीड़ न जाए इसके लिए स्टेशनों के निकट अस्थाई बाड़े बनाए गए थे;
- सुरक्षा प्रबंधो, भीड़ प्रबन्धन और गाड़ी संचालन के लिए केन्द्रीकृत मानीटरिंग, नियंत्रण और समन्वय के लिए इलाहाबाद और नैनी स्टेशनों पर कंट्रोल टावर बनाने की योजना की गई थी;
 - तीर्थ यात्रियों की भीड़ को नियंत्रित करने के लिए नामित स्टेशनों और उसके आस-पास यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए अतिरिक्त सुरक्षा कार्मिक तैनात करने की योजना थी। स्टेशनों की और बढ़ रहे तीर्थ यात्रियों के संचालन को नियंत्रित करने में सहायतार्थ स्टेशनों पर सीसीटीवीज के प्रतिष्ठापन की भी योजना थी।
 - नामित स्टेशनों पर डाक्टरों सहित चिकित्सा चौकियों, सहायक चिकित्सा सटाफ तथा एम्बुलेंस आदि की व्यवस्था करने की योजना थी।

2.2.5 पूर्व मेलों के अनुभव

कुंभ मेला 2001 के बाद तत्कालीन मंडलीय रेल प्रबंधक (डीआरएम), उत्तर रेलवे ने इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के लिए भावी दिशानिर्देशों के लिए कुछ सिफारिशें जारी की थी (सितम्बर 2001)। इन सिफारिशों में अन्य बातों के साथ निम्नलिखित सिफारिशें शामिल थी :

- इलाहाबाद स्टेशन⁹⁴ के प्लेट फार्म नं.1 का प्रयोग अनन्य रूप से मेला स्पेशल गाड़ियों के लिए किया जाना चाहिए ताकि यात्री बाड़े से गाड़ियों तक यात्रियों के आवागमन में सुविधा हो।
- मेला क्षेत्र से वापस लौटने वाले तीर्थ यात्रियों के केवल सिविल लाइन की तरफ आने से रोकने के लिए स्थानीय प्रशासन पर जोर देना चाहिए।
- प्लेट फार्म नं.9/10 को सीमित क्षेत्र बनाया जाए। इन प्लेट फार्मों को सिविल लाइन से सीधी पहुंच होनी चाहिए जिससे यात्री फुट ओवर ब्रिज (एफओबी) का विलकुल उपयोग न कर पाए।

उपर्युक्त योजना के क्रियान्वयन से सम्बन्धित अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई थी और सम्बन्धित निष्कर्षों की चर्चा नीचे की जाती है:

⁹⁴ इलाहाबाद स्टेशन पर शहर और सिविल लाइन साइड दोनों ओर से प्रवेश के साथ 10 प्लेट फार्म हैं।

2.2.6 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

2.2.6.1 समन्वयन

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि मेला अधिकारी/एनसीआर ने राज्य सरकार के विभिन्न अधिकारियों जिनमें मुख्य मंत्री, उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव और राज्य सरकार के अन्य सुरक्षा अधिकारियों जैसे यातायात आयुक्त आईजी पुलिस, एसएसपी कुम्भ आदि शामिल थे, के साथ बैठकों में भाग लिया था। इन बैठकों के कार्यवृत्तों के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि विशेष गाड़ियाँ चलाने, यात्रियों के सुचारु आवागम, यात्री सुख सुविधाओं के प्रावधान जैसे प्रश्न और संरक्षा और सुरक्षा जैसे प्रश्नों पर मेला अधिकारी एनसीआर द्वारा इन बैठकों में विचार विमर्श किया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि अध्यक्ष रेलवे बोर्ड/सदस्य अभियांत्रिक/सदस्य यातायात द्वारा आयुक्त/आईजी इलाहाबाद के साथ रेलवे द्वारा किए जाने वाले प्रबन्ध की समीक्षा हेतु बैठके आयोजित की गई थीं।

मेला अधिकारी एनसीआर से विशेषमेला गाड़ियों को चलाने के लिए और इलाहाबाद से अन्य मेला स्टेशनों को तीर्थयात्री यातायात मोड़ने हेतु अन्य दो जोनों(एनआर और एनईआर) के नोडल अधिकारियों के साथ समन्वय की अपेक्षा की गई थी। तीनों रेलवे के नोडल अधिकारियों के बीच बैठक के संबंध में लेखापरीक्षा द्वारा कोई साक्ष्य नहीं पाया गया था।

इस संबंध में रेल प्रशासन (एनसीआर) ने बताया (मार्च 2014) कि नोडल अधिकारियों के बीच समुचित समन्वय था क्योंकि इलाहाबाद क्षेत्र में सभ्सी स्टेशनों से समन्वित गाड़ी चलाने की योजना बनाई गई थी। उत्तर को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि नोडल अधिकारियों के बीच आयोजित बैठकों के कार्यवृत्त लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। इसके अतिरिक्त, रेल प्रशासन द्वारा तारीखें जब बैठके हुई थी नहीं दी गई हैं। मामले में किसी अभिलेख के अभाव में योजना की सीमा और विशेष गाड़ियों की आवश्यकता निर्धारित करने के लिए किए गए समन्वय को निर्धारित करना सम्भव नहीं है ताकि इलाहाबाद स्टेशन पर तीर्थ यात्रियों के दबाव को कम किया जा सके।

2.2.6.2 यात्रा करने वाले यात्री

टिकटों की बुकिंग (पीआरएस और यूटीएस) के संबंध में रेल प्रशासन के

अभिलेखों से पता चला कि मेला अवधि के दौरान लगभग 41.04 लाख यात्रियों ने गाड़ी से यात्रा की। इन विवरणों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 2.8

रेलवे		यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या (लाख में)
एनसीआर	इलाहाबाद	24.64
	नैनी	4.62
एनआर	प्रयाग	3.95
	प्रयाग घाट	0.62
	फाफामऊ	0.53
एनईआर	इलाहाबाद सिटी	3.00
	झूंसी	1.99
	दारगंज	1.69
जोड़		41.04

(स्रोत: उ.म.रे./इलाहाबाद, उ.रे./लखनऊ और पू.रे./वाराणसी के डिवीजनल वाणिज्यिक विभाग के अभिलेख)

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि 34 लाख यात्रियों की प्रत्याशा के प्रति वास्तव में 41.04 लाख यात्रियों अर्थात् प्रत्याशित की अपेक्षा 21 प्रतिशत अधिक ने गाड़ी से यात्रा की। यह भी देखा जा सकता है कि अधिकांश तीर्थ यात्रियों (71 प्रतिशत) की संभलाई केवल इलाहाबाद स्टेशन से संभाले गए 60 प्रतिशत के साथ एनसीआर द्वारा की गई।

रेल प्रशासन ने सूचित किया (जून 2013) कि तीर्थ यात्रियों की अतिरिक्त भीड़ की संभलाई के लिए तीन रेलवे द्वारा 192 अतिरिक्त अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस) बुकिंग काउंटरों की व्यवस्था (इलाहाबाद-67, नैनी-32, चित्रकूट धाम-4, इलाहाबाद सिटी-24, प्रयाग 21, दारगंज 20, झूंसी- 24) की गई थी। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि इन 192 बुकिंगकाउंटरों में से 13 (इलाहाबाद-01, नैनी-4, प्रयाग घाट-02, प्रयाग -06) निष्क्रिय पड़े थे।

इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा प्रश्न के जवाब में क्या किसी विशेष समय में दिशा वार बुक किए गए यूटीएस टिकटों की संख्या की पहचान के लिए कोई प्रणाली मौजूद है, रेल प्रशासन द्वारा अभी तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

रेलवे प्रशासन (एनसीआर) ने उत्तर में भी बताया (मार्च 2014) कि इलाहाबाद के

वीआईपी गेट के बुकिंग काउंटर भीड़ बाधा के कारण प्रचालनात्मक नहीं बनाए जा सके और नैनी में स्थान की कमी के कारण छः बुकिंग काउंटर स्थापित नहीं किए जा सके।

उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट रूप से संकेत करती है कि स्वयं रेल प्रशासन द्वारा बनाई गई योजना के कार्यान्वयन में कमियां थीं। अन्य स्टेशनों पर यूटीएस काउंटरों की निष्क्रियता के कारण इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का एकत्रीकरण और बिना टिकट यात्रा का अत्यधिक जोखिम हो सकता है।

2.2.6.3 यात्री सुविधाएं

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि मूल सुविधाओं जैसे बुकिंग काउंटर, शौचालय, मूत्रालय, पेय जल सुविधा, वेडिंग स्टाल, प्रकाश व्यवस्था आदि सहित महत्वपूर्ण मेला स्थानों पर रेलवे द्वारा बाड़े बनाए गए थे।

तीनों रेलवे के विभिन्न विभागों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि कुल 70 अतिरिक्त कार्यों की योजना विशेष रूप से मेला के लिए बनाई गई थी। इनमें अतिरिक्त बुकिंग काउंटरों की स्थापना, पेय जल, साफ सफाई, एम्बुलेंस, मेला क्षेत्र में अस्थाई प्रकाश, सीसीटीवी आदि की व्यवस्था शामिल थी।

लेखापरीक्षा द्वारा जांच से पता चला कि उपर्युक्त 70 कार्यों में से चार कार्य (सिविल लाइन की तरफ विद्यमान भवन का विस्तार, कोच वाटरिंग सुविधा के लिए नल के पाइप लाइन की व्यवस्था, अस्थाई कुत्ता घर की व्यवस्था और अग्निशमन आदि, मेला क्षेत्र में कम्प्यूटर कक्षों को व्यवस्था) एनसीआर मेला प्रारम्भ होने के बाद पूरा कर सका। प्रयाग स्टेशन पर मेला बुकिंग कार्यालय की भारी मरम्मत, नालियां, बुकिंग कार्यालय, पेय जल नल आदि से संबंधित एनआर के तीन कार्य सितम्बर/अक्तूबर 2012 में प्रारम्भ हुए परन्तु मेला के प्रारम्भ होने से पहले पूरे नहीं किए जा सके। उस समय तक कार्य की वास्तविक प्रगति 74 से 89 प्रतिशत तक थी। तथापि रेल प्रशासन (एनआर) ने बताया कि मेला के लिए अपेक्षित नागरिक सेवाएं/यात्री सुविधा कार्य पूरे हो गए थे।

इलाहाबाद मंडल के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद स्टेशन पर दिशा जिसमें वे यात्रा कर रहे होंगे के आधार पर तीर्थयात्रियों के पृथक्करण के लिए कलर कोडिंग के साथ वाडों सहित छह मुख्य प्रवेशद्वार बनाए गए थे। इसके अतिरिक्त, वाडों में इलाहाबाद स्टेशन के प्रवेश द्वार और इसके पहुंच मार्गों पर, सिगनेजेज और बैनर प्रतिष्ठापित किए गए थे।

एनसीआर के वाणिज्यिक विभाग के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद स्टेशन के दोनों तरफ मूल सुविधाओं सहित दिशा वार छह बाड़े बनाए गए थे। बाड़ों के आकार के आधार पर इन बाड़ों में 1200 से 8000 यात्रियों के ठहरने की क्षमता थी।

इलाहाबाद स्टेशन पर लेखापरीक्षा द्वारा प्रत्यक्ष सत्यापन से पता चला कि चार बाड़े शहर की तरफ और दो सिविल लाइन की तरफ स्थापित थे। स्टेशन के तरफ दोनों में चिकित्सा की प्रथम उपचार चौकियों की व्यवस्था उपलब्ध थी।

2.2.6.4 भीड़ प्रबन्धन

जहाँ भारी संख्या में भीड़ जुटने की संभावना हो, ऐसे किसी कार्यक्रम के दौरान भीड़ प्रबंधन पर सबसे अधिक ध्यान होना चाहिए। प्रभावी भीड़ प्रबंधन के लिए रेलवे को पर्याप्त संख्या में सुरक्षाकर्मियों की तैनाती, समुचित बैरिकेडिंग, स्टेशनों पर अप्राधिकृत प्रवेश रोकने, स्टेशन के भीड़ को नियंत्रण करने के लिए पर्याप्त संख्या में निकास वाइंट के प्रावधान की योजना बनानी चाहिए। पुलिस अधीक्षक, इलाहाबाद⁹⁵ (एसपी) के पत्र के अनुसार रेलवे को सुरक्षा कर्मिकों की पर्याप्त संख्या में तैनाती, उचित अवरोधक की व्यवस्था, स्टेशनों पर अनाधिकृत प्रवेश/निकास बिन्दुओं की बंदी, स्टेशनों से भीड़ के आसानी से निकलने के लिए निकास स्थानों की पर्याप्त संख्या में व्यवस्था के लिए योजना बनाने की आवश्यकता थी।

वाणिज्यिक विभाग (इलाहाबाद) के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि कंट्रोल टावर इलाहाबाद तथा नैनी स्टेशनों पर बनाए गए थे। रेल प्रशासन ने बताया कि कंट्रोल टावर गाड़ी संचलन की केन्द्रीकृत मानीटरिंग और रेलवे स्टेशन पर भीड़ के निर्धारण के लिए स्थापित किए गए थे। सुरक्षा प्रबंधों का नियंत्रण और समन्वय भी यहाँ से सँभाला जाता है।

उपर्युक्त को सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न विभागों के कर्मचारी कंट्रोल टावर पर तैनात किए गए थे। वे मेला गाड़ियों का प्रबन्ध और अलग अलग आवंटित प्लेट फार्मों पर उनके स्थापन (दिशावार) आदि का समन्वय करते थे। इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थ यात्रियों के प्रवाह से संबंधित सूचना कंट्रोल टावर पर नियमित रूप से प्राप्त होती थी और विभिन्न स्तरों पर प्रेषित की जाती थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एसपी/रेलवे इलाहाबाद ने अपने पत्र (मई /अक्टूबर

⁹⁵ स्रोत:रेल प्रशासन को पुलिस अधीक्षक इलाहाबाद का पत्र दिनांक मई 2012 और अक्टूबर 2012 ।

2012) में इलाहाबाद स्टेशन पर विशेष कर मुख्य स्नान दिवस को अन्य नामित मेला स्टेशनों को तीर्थ यात्रियों के विपथन द्वारा भीड़ की आसानी के लिए राज्य पुलिस/जीआरपी और रेलवे के बीच उचित समन्वय की आवश्यकता पर बल दिया गया था। राज्य सरकार और रेलवे के मेला अधिकारी के बीच समन्वय बैठके हुई थी जिसमें भीड़ प्रबन्धन के लिए जीआरपी के साथ प्रबन्ध शामिल किया था।

इलाहाबाद स्टेशन

रेल प्रशासन ने बताया (मई 2013) कि जीआरपी ने इलाहाबाद स्टेशन पर तीर्थयात्रियों के प्रवाह की व्यवस्था के लिए ट्रैफिक योजना तैयार की थी। इस योजना में निर्दिष्ट क्षेत्रों में यात्रियों के एक मार्गी संचलन, नामित बाड़े के लिए यात्रियों की व्यवस्था और संबंधित प्लेट फार्मों के लिए संचलन शामिल था। उन्होंने यह भी बताया कि ट्रैफिक के नियंत्रण और निपटान और भीड़ प्रबन्धन राज्य सरकार का मामला था और ट्रैफिक का नियमन जीआरपी योजना के अनुसार किया गया।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल प्रशासन इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थयात्रियों की भीड़ को रोकने और अन्य नामित मेला स्टेशनों को उन्हें विपथित करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ उचित समन्वय स्थापित करने में विफल रहा।

रेल प्रशासन ने स्वीकार किया (मई 2013) कि यद्यपि मुख्य स्नान दिवस को सिविल लाइन की तरफ से तीर्थयात्रियों का प्रवेश वर्जित था, सभी प्रयासों के बावजूद मेला यात्री सिविल लाइन की तरफ से पहुंचे क्योंकि सिविल प्रबन्धन द्वारा कोई रोक नहीं लगाई गई थी और स्पष्ट रूप से रेलवे को मेला ट्रैफिक के इस तरफ से अभूतपूर्व प्रवेश के कारण ट्रैफिक का नियंत्रण करने में कठिनाई का सामना करना पड़ा।

रेल प्रशासन (एनसीआर) ने आगे बताया (मार्च 2014) कि भीड़ मानीटरिंग और नियमन मूलतः कानून और व्यवस्था से संबंधित है जो राज्य का विषय है। इसलिए, कुम्भ मेला के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का नियमन जीआरपी द्वारा तैयार की गई ट्रैफिक योजना के अनुसार किया गया था। यह भी बताया गया था कि राज्य प्राधिकारियों को जब इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का दबाव बढ़ रहा था, टेलीफोन तथा संदर्शों के माध्यम से बार-बार अनुरोध किए गए थे और इस प्रकार राज्य सुरक्षा एजेंसियों के साथ समन्वय का अभाव नहीं था।

उत्तर स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि स्टेशन के अन्दर और स्टेशन की

परिधि में भीड़ प्रबंधन को राज्य विषय होना नहीं कहा जा सकता। इसके अतिरिक्त, रेलवे सुरक्षा बल अधिनियम के अनुसार यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित रेलवे सुरक्षा बल की इयूटी में पहुंच नियंत्रण, व्यवस्थापन और प्लेट फार्मों पर, यात्री क्षेत्रों में और गश्ती क्षेत्रों में सामान्य सुरक्षा उपलब्ध कराना शामिल है।

अभिलेखों से आगे पता चला कि कुम्भ मेला 2001 के अनुभव के आधार पर तत्कालीन डीआरएम/इलाहाबाद ने परामर्श दिया था (सितम्बर 2001) कि इलाहाबाद स्टेशन का प्लेट फार्म सं. 9/10 पर दिया जा ना चाहिए ताकि तीर्थ यात्रियों को सिविल लाइन की तरफ से इस तरफ को सीधी पहुंच हो। उन्हें सिविल लाइन की तरफ से एफओबी के उपयोग की आवश्यक नहीं होगी। उत्तर में एनसीआर प्रशासन ने बताया कि प्लेट फार्म नं. 9/10 को सीधी पहुंच उपयुक्त नहीं थी और इस प्रकार योजना नहीं बनाई। रेल प्रशासन के तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि यह उत्तर किसी व्यवहार्यता अध्ययन द्वारा समर्थित नहीं था।

स्टेशन क्षेत्र में तीर्थ यात्रियों के प्रवेश के नियंत्रण के लिए पुलिस अधीक्षक (एसपी) इलाहाबाद ने भी सभी अनाधिकृत प्रवेश/निकास मार्गों को बंद करने के लिए एनसीआर रेल प्रशासन से अनुरोध किया था (मई 2012)। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा (डीआरएम/एनसीआर को एसपी का पत्र दिनांक 11 फरवरी 2012) कि इलाहाबाद स्टेशन के सिविल लाइन की तरफ से कई अनाधिकृत प्रवेश बिन्दु जारी थे। इसके परिणामस्वरूप स्टेशन में अलग अलग बिन्दुओं से यात्रियों का प्रवेश हो सकता है।

2.2.6.4.1 यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा

लेखापरीक्षा ने नामित मेला स्टेशनों पर और उसके आस पास आरपीएफ/आरपीएसएफ की तैनाती के प्रबन्ध की जांच की। अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि तीन रेलवे द्वारा मेला अवधि के दौरान कुल 1541 आरपीएफ/आरपीएसएफ तैनात किए गए थे। तीन रेलवे द्वारा इन सुरक्षा कार्मिकों की तैनाती का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 2.9

रेलवे	निर्धारित सुरक्षा कार्मिक आरपीएफ/आरपीएसएफ	वास्तव में तैनात	संख्या में कमी	प्रतिशतता के रूप में कमी
एनसीआर	1564	869*	695	44.44
एनआर	279	254	25	8.96
एनईआर	791	418	373	47.15
जोड़	2634	1541	1093	33.52

*एनसीआर द्वारा निर्धारित/मांगे गए कुल 1564 आरपीएफ/आरपीएसएफ में से 868 रेलवे के पास तैनाती के लिए उपलब्ध थे।

(स्रोत: उ.म.रे., उ.रे. और पू.रे. के सुरक्षा आयुक्त कार्यालय के अभिलेख)

उपरोक्त तालिका से यह देखा गया कि तीन रेल प्रशासनों ने नामित स्टेशनों पर अपने निर्धारण के अनुसार सुरक्षा कार्मिक तैनात नहीं कर सके। तीन रेलवे (उ.म.रे., उ.रे. तथा पू.रे.) में सुरक्षाकर्मियों की तैनाती में 33.52 प्रतिशत कमी थी।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा⁹⁶ कि 716 जीआरपी और पैरामिलिट्री फोर्स/प्राविजनल आर्म्ड कांस्टेबुलेरी तीन कम्पनियां भी रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की व्यवस्था के लिए मेला अवधि के दौरान तैनात की गई थीं। ये बल राज्य सरकार के नियंत्रणाधीन थे।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि किसी भी शुभ स्नान दिवस को यथा निर्धारित इलाहाबाद स्टेशन पर सुरक्षा कार्मिक तैनात नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा समीक्षा से आगे पता चला कि अति शुभ स्नान दिवस (मौनी अमावस्या 10 फरवरी 2013) को केवल 513 आरपीएफ/आरपीएसएफ कार्मिक इलाहाबाद स्टेशन पर तैनाती के लिए 995 आरपीएफ/आरपीएसएफ सुरक्षा कार्मिक के निर्धारण के प्रति वास्तव में तैनात किए गए थे। अर्थात् लगभग 48 प्रतिशत की कमी देखी गई थी। इन 513 में से केवल 268 सुरक्षा कार्मिक एफओबी सहित इलाहाबाद स्टेशन के अन्दर तैनात किए गए थे। सुरक्षा कार्मिकों की यह भारी कमी एक कारण थी, क्योंकि उस दिन स्टेशन के अन्दर रेल प्रशासन तीर्थ यात्रियों के प्रवेश पर नियंत्रण रखने में असमर्थ था।

⁹⁶ स्रोत: एसपी/रेलवे, इलाहाबाद का पत्र दिनांक 12 जुलाई 2013

तथापी लेखापरीक्षा ने देखा कि सुरक्षा स्टाफ की कम संख्या की तैनाती के संबंध में रेल प्रशासन द्वारा कोई टिप्पणी नहीं की गई थी जो साफ तौर पर सुरक्षा कार्मिकों की अपेक्षित संख्या की तैनाती के लिए रेलवे की ओर से विफलता को इंगित करता है। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि 10 फरवरी 2013 के भगदड़ होने के बाद 329 अतिरिक्त सुरक्षाकर्मी तैनात किए गए थे। तदनन्तर भगदड़ के बाद भी यद्यपि सुरक्षा कार्मिक बढ़ाए गए थे फिर भी वे स्वयं रेलवे प्रशासन द्वारा निर्धारित की अपेक्षा कम थे।

2.2.6.5 विशेष गाड़ियों का संचालन

रेलवे को मेला में भाग लेने के लिए 34 लाख यात्रियों की आशा थी। उन्होंने भारी भीड़ की संभलाई के लिए विशेष मेला गाड़ियों की योजना बनाई थी। वास्तव में टिकट बुकिंग के अनुसार लगभग 20 प्रतिशत अधिक यात्री अर्थात् मेला अवधि के दौरान गाड़ियों द्वारा 41.04 लाख ने यात्रा की। इससे अधिक मेला गाड़ियों की आवश्यकता होगी।

अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि मेला अवधि के दौरान तीर्थयात्रियों की अतिरिक्त भीड़ के पोषण के लिए 1100 मेला स्पेशल गाड़ियां (आवक और जावक) तीन रेलवे द्वारा चलाई गई थी (एनसीआर-878, एनआर-81, एनईआर-141)। इलाहाबाद सहित नामित मेला स्टेशनों से जाने वाली मेला विशेष गाड़ियों के संबंध में तीन रेलवे ने 471 मेला विशेष गाड़ियां (एनसीआर-328, एनआर-43, एनईआर-100) चलाने की योजना बनाई थी। इस अनुमान के प्रति कुल 576 आउटवार्ड मेला विशेष गाड़ियां (एनसीआर-462, एनआर-46, एनईआर-68) सम्पूर्ण मेला अवधि के दौरान वास्तव में चलाई गई थी।

तथापि, लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से तीन महत्वपूर्ण स्नान दिवसों (मकर संक्रांति, मौनी अमावस्या, बसंत पंचमी) और उसके तत्काल बाद जब इलाहाबाद क्षेत्र में भारी भीड़ प्रत्याशित थी, को तीन रेलवे द्वारा चलाई गई विशेष गाड़ियों में कमी का पता चला। निम्नलिखित तालिका में कमी दी गई है:

तालिका 2.10 - महत्वपूर्ण स्नान दिवसों को तीन रेलवे द्वारा चलाई गई विशेष मेला गाड़ियाँ

स्नान दिवस	तारीख	अनुमानित			वास्तव में चलाई गई			कमी (-)/आधिक्य		
		एनसीआर	एनईआर	एनआर	एनसीआर	एनईआर	एनआर	एनसीआर	एनईआर	एनआर
मकर संक्रांति	14.1.13	14	2	2	18	1	1	4	(-1)	(-1)

	15.1.13	19	3	0	9	0	0	(-10)	(-3)	0
	16.1.13	7	0	0	0	0	0	(-7)	-	0
जोड़	3 दिन	40	5	2	27	1	1	(-13)	(-4)	(-1)
मौनी अमावस्या	10.2.13	45	14	15	45	11	12	0	(-3)	(-3)
	11.2.13	45	10	9	43	13	10	(-2)	3	1
	12.2.13	30	4	4	26	6	6	(-4)	2	2
जोड़	3 दिन	120	28	28	114	30	28	(-6)	2	0
बसंत पंचमी	15.2.13	31	3	4	33	2	4	2	(-1)	0
	16.2.13	27	3	1	23	3	1	(-4)	0	0
	17.2.13	14	1	0	12	3	1	(-2)	2	1
जोड़	3 दिन	72	7	5	68	8	6	(-4)	1	1

(स्रोत: उ.म.रे./इलाहाबाद, उ.रे./लखनऊ, पू.रे./वाराणसी के डिवीज़नल संचालन विभाग के अभिलेख)

यद्यपि 10 फरवरी 2013 को मेला विशेष गाड़ियां चलाने में कोई कमी नहीं थी, यह देखा गया कि मेला अधिकारी/एनसीआर ने एसएसपी, इलाहाबाद को आश्वासन दिया था (09.10.2012) कि एनसीआर मौनी अमावस्या के अवसर पर 50 विशेष गाड़ियां चलाएगा। तथापि, उस दिन केवल 45 विशेष गाड़ियां प्रक्षेपित और चलाई⁹⁷ गईं। यह भी देखा गया कि उस दिन एनसीआर द्वारा चलाई गई 45 विशेष गाड़ियों में से 31 (69 प्रतिशत) इलाहाबाद स्टेशन से चलाई गई थी और केवल 14 गाड़ियाँ नैनी स्टेशन से चलाई गई थी।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि एनसीआर में मूलतः 417 विशेष गाड़ियाँ 328 गाड़ियों के अनुमान के प्रति वास्तव में चलाई गई थी। रेल प्रशासन (एनसीआर) द्वारा यह सूचित किया गया था कि 10 फरवरी 2013 को भगदड़ के बाद अतिरिक्त 45 विशेष गाड़ियां लगातार चलाई गई थी।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि राज्य अधिकारियों के साथ बैठक के दौरान मेला अधिकारी/एनसीआर ने बताया (दिसम्बर 2012) कि रेलवे ने 68 विशेष गाड़ियों द्वारा तीन दिनों तक (10,11 और 12 फरवरी 2013) मौनी अमावस्या के अति शुभ अवसर पर आने वाले तीर्थ यात्रियों के भिन्न-भिन्न समय पर वापसी के लिए योजना बनाई थी।

रेल प्रशासन (एनसीआर) ने अपने उत्तर में बताया (मार्च 2014) कि मेला विशेष गाड़ियों के चलाने की संख्या का निर्धारण राज्य सरकार द्वारा दिए गए भीड़ के अनुमान उपलब्ध लाइन क्षमता तथा एनआर, एनईआर और एनसीआर के नामित

⁹⁷ स्रोत: मार्च 2013 का प्रचालन विभाग का (एनसीआर) पत्र

मेला स्टेशनों की उपलब्धता के आधार पर किया गया था। योजना प्रबन्ध का पुनरीक्षण रेलवे बोर्ड, संसदीय स्थाई समिति और राज्य सरकार (कमिश्नर/इलाहाबाद) द्वारा किया गया था और पर्याप्त माना गया था। उन्होंने बताया कि अतिरिक्त विशेष गाड़ियों के चलाने का औचित्य दिशावार टिकटों की विक्री के आधार पर ही हो सकता है।

रेल प्रशासन के तर्क को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि सुरक्षा कार्मिक की तैनाती, अतिरिक्त यूटीएस की स्थापना और मेला स्पेशल गाड़ियों के चलाने के संबंध में प्रबन्ध रेलवे द्वारा बनाई गई योजना के अनुसार नहीं थे। इसके अतिरिक्त, अभिलेख में कोई साक्ष्य नहीं पाया गया है कि रेल प्रशासन द्वारा अन्य मेला स्टेशनों में भीड़ के विपथन के लिए कोई उचित कदम उठाए गए थे। केवल सभी स्टेशनों से गाड़ियां चलाने के संबंध में नियमित रूप से घोषणा की गई थी।

2.2.6.5.1 इलाहाबाद स्टेशन पर विशेष गाड़ियों का आवागमन

इलाहाबाद स्टेशन के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि यह स्टेशन प्रतिदिन 200 से अधिक गाड़ियों (मेल/एक्सप्रेस, साधारण यात्री और माल गाड़ियाँ) की संभलाई करता है। इलाहाबाद दिल्ली हावड़ा मेन लाइन पर पड़ता है जहाँ लाइन क्षमता पहले ही अति संतृप्त है। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (2008-09 की संख्या पीए 26 'आईआर में सिगनलिंग और दूर संचार') में यह सूचित किया गया था कि इलाहाबाद के आसपास सेक्शनों में लाइन क्षमता उपयोग 130 प्रतिशत से अधिक है। सेक्शन में अति संतृप्त को ध्यान में रख कर रेलवे को मेला स्पेशल गाड़ियों के आसान संचालन को सुनिश्चित करने के लिए कम से कम आंशिक रूप से माल गाड़ियों के विपथन की आवश्यकता थी। यह विशेष रूप से शुभ स्नान दिवसों को आवश्यक था क्योंकि मेला गाड़ियों की भीड़ अधिक होने की आशा थी।

लेखापरीक्षा द्वारा 1 फरवरी 2013 से 20 फरवरी 2013 तक के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर गाड़ियों के आवागमन के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि इलाहाबाद स्टेशन ने मेला स्पेशल गाड़ियों (आवक और जावक) और 2169 नियमित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के अलावा 1272 माल गाड़ियों की संभलाई की। इससे प्रकट होता है कि मेला विशेष गाड़ियों के मार्ग को आसान बनाने के लिए माल गाड़ियों के आवागमन हेतु एनसीआर प्रशासन द्वारा कोई योजना नहीं बनाई गई थी। इससे मेला विशेष गाड़ियों के आसान संचालन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा क्योंकि कि ये पहले से अति भारित प्रणाली पर अधिकतम थे।

तथापि, एनसीआर प्रशासन ने अपने उत्तर में बताया (मार्च 2014) कि मालगाड़ियों का संचालन आवश्यक पण्यों जैसे कोयले की ढुलाई के लिए रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार किया गया था। यह भी तर्क दिया गया था कि सामान्य दिनों के 42 से 45 चलाने की एवज केवल 24 माल गाड़ियां चलाई गई थी और अधिकांश माल गाड़ियों का संव्यवहार मेन लाइन या यार्ड लाइन के माध्यम से हुआ था और उनके आवागमन के लिए किसी प्लेट फार्म का उपयोग नहीं किया गया था।

यह तर्क स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि लेखापरीक्षा ने देखा कि कुल 1272 गाड़ियां अर्थात् औसतन 64 गाड़ियां 1 फरवरी से 20 फरवरी 2013 तक के दौरान प्रतिदिन चली थी। इसके अतिरिक्त, मेन लाइन/यार्ड लाइन के माध्यम से माल गाड़ियों के संचालन से मेला स्पेशल गाड़ियों विशेषकर मुख्य स्नान दिवसों के दौरान जब काफी अधिक संख्या में स्पेशल गाड़ियाँ चलानी थी, के आसान आवागमन के लिए मार्ग सुविधाजनक नहीं होगा।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 10.02.2013 को भगदड़ की घटना के बाद 11.02.2013 को मालगाड़ियों का आवागमन शून्य था और इलाहाबाद स्टेशन पर बाद के दिनों में भी मालगाड़ियों के आवागमन में गिरावट देखी गई थी। इस प्रकार, इलाहाबाद स्टेशन को छोड़ते हुए ट्रैफिक के विपथन के लिए स्कोप विद्यमान था। मालगाड़ियों के विपथन में दूरदृष्टि के अभाव के परिणामस्वरूप पहले ही अति संतृप्त सेक्शनों पर अधिक भार पडा और इलाहाबाद स्टेशन से विशेष गाड़ियों का जावक संचालन कम हो गया।

लेखापरीक्षा ने इलाहाबाद स्टेशन पर मेला स्पेशल गाड़ियों के स्थापन/प्रस्थान की समीक्षा की। यह देखा गया कि चलाई गई 249 विशेष गाड़ियों (9 फरवरी से 11 मार्च 2013 तक) में से 137 विशेष गाड़ियों को प्लेटफार्मों पर एक घंटे से अधिक समय तक रोका गया था। विशेषकर 10 फरवरी 2013 को (भगदड़ की अप्रिय घटना के दिन) 10 विशेष गाड़ियों ने इलाहाबाद स्टेशन के दस प्लेटफार्मों में से चार का अधिशोग किया। इसकी एवज में उन गाड़ियों में और विलम्ब हुआ जो स्टेशन प्रवेश के लिए प्रतीक्षारत थी। इस प्रकार इलाहाबाद स्टेशन पर गाड़ियों का आवागमन बहुत धीमा था जिससे प्रत्येक प्लेटफार्म पर अत्यधिक भीड़ बढ़ी।

उत्तर में रेल प्रशासन (एनसीआर) ने बताया कि विशेष गाड़ियों का स्थापन अलग अलग बाड़ों में भीड़ की संख्या के अनुसार वाणिज्यिक विभाग की मांग पर प्लेट फार्म पर किया गया था। प्लेट फार्म पर विशेष गाड़ी के स्थापन के बाद गाड़ियों

को वाणिज्यिक और सुरक्षा विभागों द्वारा दिए गए आश्वासन कि यात्री गाड़ियों में सुरक्षा पूर्वक सवार हो गए के बाद ही प्रेषित गया था यात्री संरक्षा प्रमुख चिंता थी। यह भी बताया गया कि गाड़ी तब चालू की गई जब प्लेट फार्म पर उपलब्ध सीआईटी/कुंभ मेला ने सूचित किया कि गाड़ी परिपूर्ण (लगभग 3000 यात्री) हो गई है। इस प्रक्रिया में कभी कभी उपयुक्त समय डेढ़ घंटे से अधिक लगता था।

यह तथ्य था कि मेला अवधि के दौरान इलाहाबाद स्टेशन पर भीड़ का भारी आगमन था। ऐसी परिस्थितियों में मेला विशेष गाड़ियों का स्थापन और प्रस्थान शीघ्रतर हो सकता था। प्लेट फार्मों पर एक घंटे से अधिक तक मेला विशेष गाड़ियों का अवरोधन समय प्रबन्धन का अनुचित निर्णय और वाणिज्यिक, सुरक्षा और प्रचालन विभागों के बीच समन्वय की मंद गति को इंगित करता है।

2.2.6.6 चिकित्सा सुविधाएं

अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने देखा कि कुल 32 डाक्टर सम्पूर्ण मेला अवधि के दौरान नामित मेला स्टेशनों पर और आस-पास पदस्थापित किए गए थे। योजना में मेला स्टेशनों पर नौ एम्बुलेंसों की व्यवस्था भी शामिल थी। विवरण नीचे दिए गए हैं:

तालिका 2.11

रेलवे	डाक्टरों की संख्या	चिकित्सा स्टाफ की संख्या	एम्बुलेंसों की संख्या
एनसीआर	13	47	5
एनईआर	9	68	3
एनआर	10	90	1 (प्रयाग स्टेशन पर)

(स्रोत: उ.म.रे./इलाहाबाद, उ.रे./लखनऊ, पू.रे./वाराणसी के डिवीज़नल चिकित्सा विभाग के अभिलेख)

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि एनसीआर के चिकित्सा विभाग ने इलाहाबाद छह प्रथम उपचार चौकियां स्थापित करने की योजना बनाई। इन चौकियों में तीर्थ यात्रियों और मेला स्टाफ के लिए इलाहाबाद स्टेशन के दोनो तरफ, इलाहाबाद स्टेशन के पास डीएसए ग्राउंड, नैनी स्टेशन और संगम क्षेत्र में डाक्टरों और सहायक चिकित्सा स्टाफ तैनात किए जाने थे।

प्रत्यक्ष जांच के दौरान लेखापरीक्षा को पता चला कि अन्य चिकित्सा स्टाफ के साथ एक डाक्टर प्रत्येक छह प्रथम उपचार चौकियों पर पाली आधार पर रात दिन

तैनात किया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा को ज्ञात हुआ कि डाक्टर और चिकित्सा स्टाफ इलाहाबाद स्टेशन के पास स्थापित बाड़े में तैनात नहीं किए गए थे।

2.2.6.7 संकट प्रबन्धन

रेलवे संकट की परिभाषा गंभीर गाड़ी दुर्घटना या संगीन प्रकृति की अप्रिय घटना या तो रेलवे परिसर में अथवा रेलवे क्रियाकलाप से उदभूत मानव निर्मित अथवा प्राकृतिक कारणों से जिसमें कई जानें गई हों और/अथवा अनेक लोगों को गंभीर चोटें आई हो और /अथवा ट्रैफिक का भयंकर विघटन आदि के रूप में की गई है जिसमें अन्य सरकारी /गैर सरकारी और निजी संगठनों से बड़े पैमाने पर सहायता आवश्यक होती है।

रेलवे संकट में शामिल हैं-

- (क) प्राकृतिक आपदा यथा भूकम्प, बाढ़, चक्रवात आदि;
- (ख) मानव/उपस्कर विफलता के कारण गाड़ी दुर्घटनाएं जिसमें मानव जीवन अथवा सम्पत्ति या दोनों के साथ गाड़ी संचालन प्रभावित हो;
- (ग) मानव निर्मित संकट यथा आतंकवाद और तोड़ फोड़ के कार्य जिसके कारण जानबूझ कर जीवन को हानि पहुंचाना और /अथवा सम्पत्ति की क्षति।

उपर्युक्त परिभाषा से यह स्पष्ट है कि रेलवे में संकट की परिभाषा में भगदड़ की घटना शामिल नहीं है। इस प्रकार उनकी संकट प्रबन्धन योजना रेलवे स्टेशनों पर भारी भीड़ के प्रबन्धन में शामिल जोखिमों को कवर नहीं करती है।

उत्तर में रेल प्रशासन ने भी स्वीकार किया (मार्च 2014) कि कुंभ मेला के लिए 'रेलवे आपदा प्रबन्धन योजना' नहीं थी। मंडलवार तथा क्षेत्रवार आपदा प्रबन्धन योजना भारतीय रेलवे में आपदा प्रबन्धन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसार तैयार की गई थी। कुंभ मेला प्रशासन ने कुंभ मेला के लिए राष्ट्रीय आपदा प्रबन्धन एजेंसी के साथ चर्चा और बैठके की थी।

2.2.7 निष्कर्ष

मेला अधिकारी/एनसीआर ने इलाहाबाद में महा कुंभ मेला 2013 में शामिल होने के लिए तीर्थ यात्रियों की प्रत्याशित भारी भीड़ को संभालने के लिए एक विस्तृत योजना बनाई थी। इसमें तीर्थ यात्रियों के भारी आगमन को संभालने के लिए अतिरिक्त आरपीएफ/आरपीएसएफ को शामिल किया गया और तीर्थ यात्रियों के भारी आगमन को संभालने के लिए विशेष मेला गाड़ियां चलाने की योजना बनाई गई थी। इलाहाबाद स्टेशन से चलाने के लिए मेला गाड़ियों की संख्या इस

भूमिका के आधार पर थी कि तीर्थ यात्रियों की भारी संख्या इलाहाबाद स्टेशन से अन्य मेला स्टेशनों को विपथित की जाएगी। विशेष स्नान दिवसों जब सामान्य की अपेक्षा भारी भीड़ की प्रत्याशा थी, के लिए रेलवे ने स्नान दिवस के बाद लगातार तीन दिनों को अतिरिक्त मेला स्पेशल गाड़ियां चला कर इलाहाबाद से तीर्थ यात्रियों के प्रवाह भिन्न भिन्न समय पर करने की योजना बनाई थी।

तथापि, एनसीआर प्रशासन यह सुनिश्चित करने में असमर्थ था कि तीर्थ यात्रियों का विपथन स्टेशन से दूर किया गया था। वे इलाहाबाद स्टेशन की तरफ तीर्थ यात्रियों के आगमन को रोकने और अन्य सात नामित मेला स्टेशनों की तरफ उनका विपथन करने अथवा उनकी वापसी भिन्न भिन्न समय पर करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ उचित समन्वय स्थापित करने में विफल रहे। कोई साक्ष्य नहीं पाया गया है कि रेल प्रशासन द्वारा भीड़ को अन्य मेला स्टेशनों/रात्रि शेल्टरों के लिए विपथित करने के लिए कोई समुचित कदम उठाए गए थे। केवल सभी स्टेशनों से गाड़ियों के चलने के संबंध में घोषणाएं नियमित रूप से की गई थीं।

भगदड़, जो स्टेशन पर हुई, से राज्य सरकार के साथ सूक्ष्म समन्वय और सहयोग का अभाव उजागर होता है। इसके अतिरिक्त, प्रभावी भीड़ प्रबन्धन के लिए रेलवे के दोनों सुरक्षा विंगों अर्थात् आरपीएफ और जीआरपी के बीच सूक्ष्म सहयोग और समन्वय अपेक्षित था। मौनी अमावस्या के दिन यह समस्या स्वयं रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित की अपेक्षा पर्याप्त कम सुरक्षा कार्मिक की उपस्थिति द्वारा और प्रबलित हो गई थी। यह विशिष्ट आपदा प्रबन्धन योजना के अभाव को भी फोकस करता है। रेलवे की आपदा परिभाषा मानव निर्मित संकट जैसे भगदड़ को कवर नहीं करती है।

सिफारिशें

रेलवे की आपदा प्रबन्धन योजना रेलवे स्टेशनों पर भारी भीड़ के प्रबन्धन में अन्तर्ग्रस्त जोखिमों को शामिल नहीं करती है। वस्तुतः रेलवे को किसी अप्रत्याशित घटना जो भारी भीड़ में घट सकती है, की तत्काल प्रतिक्रिया के लिए सोची-समझी आपदा प्रबन्धन योजना बनाना अपेक्षित है। इस योजना में तत्काल चिकित्सा उपचार और भीड़ प्रबंधन हेतु समय पर कार्रवाई सुनिश्चित करने हेतु सुरक्षा कार्मिकों की पर्याप्त और प्रभावी तैनाती सुनिश्चित करने के प्रावधान को शामिल करने की आवश्यकता होगी।

2.3 दक्षिण रेलवे (एसआर): पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों के कम उपयोग के कारण हानि

रेल प्रशासन पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ियों (पीसीईटी) को निश्चित पथ और समय सारिणी के साथ चलाने के लिए संतोषजनक परिचालन व्यवस्था की उपलब्धता सुनिश्चित करने में विफल रहा; इससे एक रूट पर रोक परिचालन के कम उपयोग के कारण ` 15.44 करोड़ तक की राशि के पार्सल प्रभारों की हानि के अलावा चार रूटों पर (पीसीईटी के) प्रारंभ न करने/गैर परिचालन के कारण ` 314.64 करोड़ का राजस्व अर्जन ट्यून भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुआ।

रेलवे बोर्ड ने पीसमील पार्सल यातायात आकर्षित करने के लिए निजी आपरेटरों के माध्यम से मूल्य संवर्धित एक घर से दूसरे घर पर सेवाए⁹⁸ प्रदान करने हेतु और पार्सल कार्गो एक्सप्रेस गाड़ी (पीसीईटी) को पट्टे पर देने के लिए एक नीति बनाने का निर्णय लिया (फरवरी 2007)। योजना प्रतिस्पर्धी दरों पर गारंटीड पारगमन समय के साथ मूल्य वर्धित आशवासित सेवाओं के प्रावधान के माध्यम से उपभोक्ता के लिए अनुकूल बनाई जा रही थी। नीति⁹⁹ के अनुसार पट्टा धारकों को उपभोक्ता अनुकूल सिंगल विंडो सेवा प्रदान करने के लिए, उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधन/माल भाड़ा मार्केटिंग या एक वाणिज्यिक अधिकारी को अन्य विभागों के साथ उनकी समस्याओं/शिकायतों के हल/निवारण के लिए समन्वय स्थापित करने के लिए नामांकित किया जा सकता है। किसी विवाद के मामले में, मामला उच्च अधिकारियों के ध्यान में लाया जा सकता है।

दक्षिणी रेल प्रशासन (एसआरए) ने मार्च 2007 में पीसीईटी को पट्टे पर देने के लिए प्रयास प्रारंभ किए और मई 2007 से सितम्बर 2010 के दौरान कई बार निविदाएं आमंत्रित की। एक उपयुक्त प्रतिक्रिया केवल सितम्बर में ही प्राप्त की जा सकी। एसआरए ने दक्षिणी रेलवे और अन्य जोनल रेलवे में चार मार्गों¹⁰⁰ पर पीसीईटी के पट्टे पर देने के तीन वर्षों¹⁰¹ की अवधि के लिए चार ठेके दिए (नवम्बर/दिसम्बर 2010)।

⁹⁸ एक घर से दूसरे घर सेवाए देने में ठेकेदार भेजने वाले के घर से पार्सल लेता है, भेजने वाले/गंतव्य स्टेशन से उसे गाड़ी में चढ़ाता/उतरता है और प्राप्तकर्ता के घर पर पार्सल देता है।

⁹⁹ नीति परिपत्र का पैराग्राफ सं. 21.1

¹⁰⁰ पट्टा सेवा के प्रारंभ होने की तिथि से

¹⁰¹ मिलाविट्टन-कंकारिया फोर्ट, एरोड-कल्याण, एर्नाकुलम मार्शलिंग यार्ड-न्यू गवाहाटी सेन्ट्रल और एरोड-वापी

लेखापरीक्षा ने इन चार पट्टा ठेकाओं से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की और पाया कि

(क). पट्टा सेवा के लिए 05 फरवरी 2011 से 04 फरवरी 2014 की अनुमोदित अवधि के प्रति एक मार्ग एरोड से वापी तक केवल 05 फरवरी 2011 से 18 जनवरी 2012 के दौरान ही परिचालित रहा। लेखापरीक्षा ने देखा कि:

(i) यद्यपि पट्टाधारी द्वारा पार्सलो की लदान/उतराई मार्ग पर प्रत्येक जोनल रेलवे पर एक मध्यवर्ती स्टेशन पर अनुमत¹⁰² थी फिर भी मध्य रेल प्रशासन ने पट्टाधारी को एक मध्यवर्ती स्टेशन के रूप में कल्याण स्टेशन का उपयोग करने की अनुमति नहीं दी (तीन महीनों को छोड़कर)। इसके अतिरिक्त, पश्चिम रेल प्रशासन (जोगेश्वरी) द्वारा अनुमत मध्यवर्ती स्टेशन को उपयोग नहीं किया जा सका क्योंकि यह मार्ग पर नहीं पड़ता था।

(ii) पीसीईटी सेवा को परिचालित करने के लिए नियत समय सारिणी के साथ एक नियत मार्ग आवश्यक था। हालांकि पीसीईटी सेवा 05 फरवरी 2011 से प्रारंभ की गई थी, फिर भी मुख्य संचालन प्रबंधन, दक्षिण रेलवे द्वारा समय सारिणी मई 2011 में विलम्बित रूप से तैयार और कार्यान्वित की गई थी।

(ख) तीन अन्य मार्गों¹⁰³ के संबंध में पट्टा सेवा प्रशासनिक कारणों के कारण प्रारंभ नहीं की जा सकी जैसे-

- (i) मार्गों से सम्बद्ध जोनल रेलवे से अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) प्राप्त करने में असमर्थता,
- (ii) रेको की रूकावट और पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में संकुलन की समस्याओं को सुलझाने में असमर्थता और
- (iii) एरोड-कल्याण रूट पर पीसीईटी चलाने के लिए एरोड में पर्याप्त बुनियादी-सुविधाओं की अनुपलब्धता। एसआरए ने एरोड-वापी मार्ग पर प्रतीक्षा करने का निर्णय लिया।

¹⁰² नीति परिपत्र का पैराग्राफ सं: 16.1

¹⁰³ मिलविट्टन-कंकरिया फोर्ट, एरोड-कल्याण, एर्नाकुलम मार्शलिंग यार्ड-न्यू गुवाहटी सेन्ट्रल और एरोड-वापी

(ग) एरोड़ से वापी तक पीसीईटी के परिचालन के लिए औसत पारगमन समय सड़क पारगमन समय के 72 घंटे के प्रति छः दिन से अधिक था। एरोड़-वापी-एरोड़ रूट पर पीसीईटी परिचालन के लिए प्रति ट्रिप वास्तविक समय रेलवे के वाणिज्यिक प्राधिकार¹⁰⁴ द्वारा निर्धारित 170 घंटे के प्रति 235 घंटे और 444 घंटे के बीच था। साल्ट कोटर्स स्टेशन और एरोड़ स्टेशन पर पीसीईटी का औसत अवरोधन क्रमशः सात घंटे और 24 घंटे प्रति ट्रिप के अनुमत समय के प्रति क्रमशः 15 घंटे प्रति ट्रिप 48 घंटे प्रति ट्रिप था। एक समय सारिणी बनाने/अनुपालन में विलम्ब और अतिरिक्त पारगमन समय, जो पट्टाधारी के लिए लाभदायक नहीं था के दृष्टिगत 168 स्वीकार्य ट्रिपों के प्रति केवल 75 ट्रिपों प्रचालन के बाद पट्टा ठेका समाप्त कर दिया गया था (मार्च 2012)।

यह स्पष्ट है कि दक्षिण रेल प्रशासन पीसीईटी चलाने में समाने आई परिचालन बाधाओं को दूर करने के लिए अन्य जोनल रेलवे के साथ समन्वय स्थापित नहीं कर पाया और इस तरह मामले को या तो जोनल रेलवे के साथ समन्वय के माध्यम से या उच्च प्राधिकारियों के हस्तक्षेप के माध्यम से हल करने में विफल रहा।

रेलवे बोर्ड के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि दक्षिण रेलवे प्रशासन द्वारा सामने आई परिचालन बाधाओं के बारे में उनके समाधान हेतु रेलवे बोर्ड को भी सूचना नहीं दी गई थी। इसके परिणामस्वरूप योजना की विफलता दक्षिण रेलवे के कारण हुई।

एरोड़ और वापी के बीच चलाई गई एकल पीसीईटी सेवा जहां ठेका 14 महीने के बाद समाप्त¹⁰⁵ कर दिया गया था के संबंध में, प्रशासनिक कठिनाइयों¹⁰⁶ के कारण ठेके की शीघ्र समाप्ति के परिणामस्वरूप एसआरए पीसीईटी के गैर परिचालन के कारण बकाया महीनों (22) के लिए राजस्व (₹ 43.61 करोड़) से वंचित रहा। इसके अतिरिक्त प्रचालन की अवधि के दौरान स्वीकार्य 168 ट्रिपों के बजाय 75 ट्रिपों के लिए एरोड़-वापी रूट पर पीसीईटी के प्रचालन के परिणामस्वरूप

¹⁰⁴ उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/दर एवं भाड़ा प्रबंधन

¹⁰⁵ करार की भर्तों के अनुसार मद सं. 13 पट्टाधारी से दो माह के पूर्व नोटिस की प्राप्ति पर ठेका समाप्त किया जा सकता है।

¹⁰⁶ उपर्युक्त उप पैराग्राफ (ए) में यथा उल्लिखित

15.44 करोड़¹⁰⁷ तक के पट्टा प्रभारों¹⁰⁸ की हानि हुई। इसके अतिरिक्त, प्रशासनिक कारणों¹⁰⁹ से तीन मार्गों पर पीसीईटी सेवाओं के गैर परिचालन से एसआरए ` 271.03 करोड़¹¹⁰ के संभावित अर्जन से वांचित रही।

जब मामले को एसआरए के साथ उठाया गया (जुलाई 2013), उन्होंने कहा (अप्रैल 2014) कि-

- पार्सल यान (वीपीज़) की हमेशा माँग रहती है और इसलिए उन्हें बिना किसी निष्क्रियता के संचालित किया जाता है।
- ईरोड-वापी मार्ग पर संचालित पीईसीटी के संबंध में ठेके को जल्दी रद्द करने/कम उपयोग के कई कारण थे।
- चूँकि तीन मार्गों पर आवागमन हेतु कोई विशेष रैक नहीं खरीदे/आवंटित किए गए थे, इसलिए आय की हानि काल्पनिक है।

हालांकि एसआरए का उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि-

- यद्यपि पार्सल यानों (वीपीज़) को बिना निष्क्रियता के चलाया जाता है, आय क्षमता में वृद्धि करने हेतु रेलवे बोर्ड द्वारा पीसीईटी पट्टाकरण योजना लागू की गई थी।
- एसआरए द्वारा प्रशासनिक समस्याएँ दूर नहीं होने के कारण ईरोड-वापी मार्ग पर पीसीईटी के लिए पट्टेदार का ठेका रद्द कर दिया गया। कम यात्राओं के लिए उपयोग हद से ज्यादा ट्रांजिट समय के कारण भी थी।
- चार मार्गों पर पीसीईटीज़ के संचालन हेतु ठेका दिया जाना स्पष्ट रूप से इस तथ्य की पुष्टि करता है कि व्यापार से पूरा संरक्षण था जिसका पूरा लाभ लिया जाना चाहिए था।

¹⁰⁷ इंडी-वीएपीआई रूप पर पीईसीटी के लिये लीज़ कॉन्ट्रैक्ट के अनुसार, 14 महीनों में 168 ट्रिप लगानी थी जिसके प्रति 75 ट्रिप लगाई गई। न की गई 68 ट्रिप के लिये लीज़ की कमाई में हानि ` 15.44 करोड़ (68x ` 0.166 करोड़) थी।

¹⁰⁸ पट्टा प्रभार राउन्ड ट्रिप आधार पर रेलवे का देय है,

¹⁰⁹ उपर्युक्त उप पैराग्राफ (ख) में यथा उल्लिखित

¹¹⁰ यह तीन मार्गों (` 68.04 करोड़ + ` 142.34 करोड़ ` 60.65 करोड़) जो प्रचालित नहीं थे पीसीईटी के लिए तीन ठेकों का कुल मूल्य है।

इस प्रकार, तीन मार्गों पर पीसीईटी सेवाएं प्रारंभ न करने और एक मार्ग पर पीसीईटी के संबंध में पट्टा ठेका की जल्दी समाप्ति के परिणामस्वरूप, प्रचालित पीईसीटी के रेको के कम उपयोग के प्रति ` 15.44 करोड़ की राशि की अर्जन क्षमता की हानि के अलावा ` 314.64 करोड़¹¹¹ के राजस्व की हानि हुई। इस प्रकार, निजी प्रचालकों के माध्यम से मूल्य वर्धित सेवा प्रदान करने का रेलवे बोर्ड का अभिप्रेत उद्देश्य दक्षिण रेलवे में पूरा नहीं हो सका।

मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था (जुलाई 2013) उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।

2.4 पश्चिम रेलवे (डब्ल्यूआर): रेलवे और पीपावव रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड के मध्य राजस्व के गलत वितरण के कारण हानि

कैरिड मार्ग के बजाय निर्धारित मार्ग के आधार पर भाड़ा शेयर के संविभाजन के परिणामस्वरूप ` 39.88 करोड़ के राजस्व के अतिरिक्त शेयर हुआ।

पीपावव रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) (रेलवे परियोजना), गुजरात पीपीवव पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल) के साथ भारतीय रेल की एक एसपीवी¹¹² है जिसे पीपावव पोर्ट से पश्चिम रेलवे के सुरेन्द्र नगर जंक्शन को जोड़ने वाली 265 किलो मीटर लंबी ब्रोड गेज रेलवे लाइन के निर्माण, अनुरक्षण और संचालन के लिए स्थापित किया गया था।

पीआरसीएल ने जून 2001 में रेल मंत्रालय के साथ एक रियायत करार पर हस्ताक्षर किए थे। रियायत करार के खंड 4.2 (एच) में निर्धारित है कि पीआरसीएल को अर्न्त रेलवे संविभाजन के अर्जन के नियमों के अनुसार कंटेनर संचालन से संग्रहित ढुलाई प्रभारों सहित रेलवे परियोजना पर उदगम, समाप्ति और चलने वाले मालभाड़ा यातायात से यातायात के अर्जन से अपना शेयर प्राप्त करने का अधिकार है।

¹¹¹ पीसीईटीज़ के संदर्भ में तीन मार्गों पर जिसे प्रशासनिक बाधाओं के कारण नहीं संचालित किया जा सका के संदर्भ में आय की हानि तथा निर्धारित तिथि से 22 महीने पूर्व ईरोड-वापी मार्ग पर पीसीईटी के पट्टा ठेके को समाप्त करने के कारण आय की हानि ` 271.03 थी।

¹¹² विशेष उद्देश्य वाहन

आईआरएफसी¹¹³ पैरा 868 (बी) (ii) उन रैकों के मामले में जिन्हें विपथित और लम्बे मार्ग से ले जाया जाता है, में अर्न्त रेलवे यातायात के संविभाजन के लिए मानदण्ड निर्दिष्ट हैं। यह अनुबंधित करता है कि संबंधित जोनल रेलवे के बीच अर्जन को संविभाजन माल गाड़ी द्वारा चले गए वास्तविक किलोमीटर के आधार पर किया जाना चाहिए।

तदनुसार, उस मामले में जब यातायात रेलवे परियोजना और जोनल रेलवे पर आने वाले मार्ग से हो कर बुक किया जाता है और उसे लम्बे मार्ग से ले जाया जाता है तब रेलवे परियोजना को राजस्व का प्रतिशत रेलवे परियोजना पर चली वास्तविक दूरी पर निर्भर करेगा।

विभिन्न स्थलों पर रेलवे परियोजना द्वारा बुक की गई यातायात के रिकार्डों की संविक्षा से पता चला कि:

- छोटे मार्ग (वाया वीरामगाम-पालनपुर-मारवार जंक्शन) द्वारा बुक और प्रभावित यातायात लम्बे मार्ग (वीरामगाम-गेरातपुर-गोधरा-नागदा) से ले जाया गया था जिसमें जोनल रेलवे पर 245 किमी. की दूरी कवर की गई थी।
- आईआरएफसी के पैरा 868(बी) (ii) के उल्लंघन में संविभाजन बुक किए गए मार्ग की दूरी के आधार पर किया जा रहा था। इसके परिणामस्वरूप जनवरी 2012 से मार्च 2012 की अवधि के दौरान 173 रैकों के लिए रेलवे परियोजना को ` 72,55,854 की राशि का अधिक संविभाजन हुआ।

अप्रैल 2009 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान विपथित 9509 रैकों के लिए रेलवे परियोजना को ` 39.88 करोड़¹¹⁴ की राशि का कुल अधिक संविभाजन मिला।

मामला अप्रैल 2013 में रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (अक्टूबर 2013) कि यातायात का विपथन रेलवे संचालन की आवश्यकता के कारण किया गया था। इसलिए, एसपीवी को उच्च संविभाजन भुगतान का मामला लम्बे मार्ग से यातायात के विपथन के कारण सभी पणधारको के परामर्श से निकाले जाने की आवश्यकता है।

¹¹³ भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड I

¹¹⁴ अवधि के दौरान विपथित रैकों की संख्या x3 महीने अर्थात् जनवरी 2012 से मार्च 2013 के लिए वास्तविक गणन के अनुसार प्रति रैक माल भाड़ा का औसत अधिक भाग (9509x41941=` 398816975)

रेल प्रशासन का तर्क वैद्य नहीं है क्योंकि रियायात करार रेल मंत्रालय द्वारा पीआरसीएल के साथ किया गया था जो स्पष्ट रूप से बताता है कि पीआरसीएल अर्न्त रेलवे संविभाजन अर्जन के नियमों के अनुसार माल अर्जनों का अपना हिस्सा प्राप्त करेगा। इन नियमों में स्पष्ट रूप से अनुबन्ध किया गया है कि अर्जन का संविभाजन माल गाड़ी द्वारा चले वास्तविक किलोमीटर के आधार पर संबंधित रेलवे के बीच किया जाएगा।

मामले को जून 2014 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2014)।

2.5 दक्षिण पूर्व मध्य: यातायात सुविधा कार्यों की गलत योजना रेलवे (एसईसीआर)

द.पू.म.रे. के किरोड़ीमल स्टेशन पर रकों के अवरोध को कम करने के लिए 16.22 करोड़ की लागत पर यातायात सुविधा कार्यों की अपर्याप्त /खराब योजना के कारण 2009-10 से 2012-13 के दौरान अवरूद्ध रकों के संबंध में 1.11 लाख वैगन दिवसों तक का अधिक अवरोधन हुआ।

रेलवे की संचालनात्मक प्रभाविता इसके रोलिंग स्टॉक के अधिकतम उपयोग पर निर्भर करता है। इसलिए यह सुनिश्चित करना अनिवार्य है कि वैगनों की स्टेशन पर पहुँचते ही लोडिंग/अनलोडिंग की जाए और लोडिंग/अनलोडिंग होते ही तत्काल उसे उनके गंतव्य स्टेशनों पर भेज दिया जाए।

किरोड़ीमल नगर (केडीटीआर) स्टेशन बिलासपुर (बीएसपी) से 125 किमी. की दूरी पर मुम्बई-हावड़ा ट्रंक मार्ग पर स्थित है। मै. जिंदल स्टील और पावर लिमिटेड (जेएसपीएल) के निजी साइडिंग पर इसी स्टेशन द्वारा सेवाएं दी जाती हैं।

जेएसपीएल साइडिंग पर यातायात में लगातार वृद्धि और क्षेत्र में अन्य उद्योगों की स्थापना से केडीटीआर स्टेशन पर रकों का अवरोधन हुआ क्योंकि केडीटीआर स्टेशन में मौजूद बुनियादी ढाँचा बढ़ी हुई यातायात से नहीं निपट सकता था। केडीटीआर स्टेशन पर अवरोधन की समस्या से निपटने के लिए द.पू.म.रे. प्रशासन ने दो यातायात कार्य किया (2006-07 और 2008-09) अर्थात् 'जेएसपीएल साइडिंग के अतिरिक्त यातायात से निपटने के लिए स्टेशन की रीमॉडलिंग' और 'केडीटीआर स्टेशन की अतिरिक्त लूप लाईन'। कार्य 16.22

करोड़ की कुल लागत से क्रमशः दिसम्बर 2010 और मार्च 2011 तक पूरा हो गया था।

केडीटीआर के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपरोक्त यातायात सुविधा कार्यों की समाप्ति के पश्चात रैकों का अवरोधन घटने के बजाए और बढ़ गया। रैकों के अवरोधन अप्रैल 2009 से मार्च 2011 की अवधि के दौरान अर्थात् यातायात कार्य शुरू होने से पहले 12 से 26 घंटे से शुरू होकर अप्रैल 2011 से मार्च 2013 के दौरान 16 से 52 घंटे बढ़ गए। किया गया यातायात सुविधा निर्माण कार्य भी बढ़ी हुई यातायात को नहीं सम्हाल सका जबकि निर्माण कार्य और अधिक यातायात क्षमता से निपटने के लिए किया गया था (आगमन 7.5 रैक/दिन, बहिर्गमन-2.8 रैक/दिन) इसके बावजूद वास्तव में हैंडिल किया जा रहा यातायात (आगमन – 5.67 से 6.54 रैक/दिन, बहिर्गमन-2.03 से 2.22 रैक /दिन)।
- उपरोक्त यातायात निर्माण कार्य करते समय जेएसपीएल ने अवरोधन कम करने के लिए उनके इन-प्लांट यार्ड में संशोधन कार्य का प्रस्ताव दिया था (अप्रैल 2007)। संशोधन कार्यों को रेलवे प्रशासन (द.पू.म.रे.) द्वारा अनुमोदन मिलने के पश्चात ही जेएसपीएल साइडिंग द्वारा किया जाना था। प्रस्ताव के पाँच वर्ष बीत जाने के बाद भी रेलवे प्रशासन का मत था (सितम्बर 2012) कि संशोधन कार्य समाप्त होने पर जेएसपीएल साइडिंग के आगमन और बहिर्गमन यातायात दोनों का अवरोधन में काफी कमी होती। हालांकि प्रस्ताव पर अभी भी मंजूरी दी जानी है (मई 2013)।

इस प्रकार, अवरोधन कम करने हेतु दो यातायात कार्यों पर ` 16.22 करोड़ का व्यय करने पर भी उद्देश्य नहीं पूरा हुआ। इन यातायात कार्यों की खराब योजना रैकों के अवरोधन की समस्या दूर करने में विफल रही। रैक 1.11 लाख वैगन दिवसों¹¹⁵ तक अवरूद्ध रहे (2009-10 से 2012-13 तक)। लेखापरीक्षा ने भारतीय

¹¹⁵ लोडेड वैगनों के वैगन दिवसों के अवरोधन की गणना संचलनात्मक आधार पर 3 घंटे अनुमत करने के पश्चात वास्तविक रिलीज और प्रस्थान के बीच समय के अंतर के आधार पर की गई थी।

रेल के वार्षिक संख्यिकी विवरण के विवरण सं. 15 और 24 के आधार पर इन रैकों के अवरोधन के कारण ` 35.07 करोड़ की आय क्षमता के हानि का अनुमान लगाया।

मामले को अगस्त 2013 में द.पू.म.रे. प्रशासन के संज्ञान में लाया गया था। जबकि केडीटीआर स्टेशन पर बढ़ी हुई अवरोधन का तथ्य स्वीकार करते हुए (अक्टूबर 2013) रेलवे प्रशासन ने तर्क दिया कि अवरोधन, खण्ड में यात्री और माल यातायात के समेकित वृद्धि का परिणाम था। जेएसपीएल साइडिंग से जुड़े आगमन और बहिर्गमन रैकों में पिछले चार वर्षों (2009-10 से 2012-13) के दौरान अत्यधिक वृद्धि हुई है।

द.पू.म.रे प्रशासन का उपरोक्त तर्क सही नहीं है। यातायात सुविधा निर्माण कार्य आवक दिशा में 7.5 रैक प्रतिदिन तथा बहिर्गमन दिशा में 2.8 रैक प्रतिदिन हैंडल करने के उद्देश्य से किया गया था। हालांकि पिछले चार वर्षों (2009-10 से 2012-13) के दौरान वास्तविक यातायात (आवक-5.67 से 6.54 रैक प्रतिदिन और बहिर्गमन 2.03 से 2.22 रैक प्रतिदिन) अनुमानित यातायात से कम था जबकि प्रस्तावित यातायात सुविधा निर्माण कार्य से रैकों का अवरोधन बढ़ गया।

इसके अलावा द.पू.म.रे प्रशासन ने नवम्बर 2011 में माना कि बिलासपुर से जुड़ने वाली अप और डाउन मुख्य लाईन पर क्रॉसओवर का प्रावधान न होने के कारण बनाए गए अतिरिक्त लूप का बहिर्गमन रैकों हेतु उपयोग नहीं किया जा सका। हालांकि लेखापरीक्षा ने देखा कि बिलासपुर छोर पर क्रॉसओवर के प्रावधान को कार्य के योजनागत चरण में नहीं शामिल किया गया था। इस प्रकार, ` 16.22 करोड़ के पूँजी निवेश करने के बावजूद भी अवरोधन की समस्या दूर करने के लिए कार्यान्वित निर्माण कार्यों की अपर्याप्त/गलत योजना के कारण किरोड़ीमल स्टेशन पर रैकों का अवरोधन कम नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, अवरोधन कम करने का प्रस्ताव रेलवे प्रशासन के पास छः वर्षों से लंबित था। प्रस्ताव एक विभाग से दूसरे विभाग में सहमति हेतु भेजा जा रहा था और अंततः पाँच वर्ष बीत जाने के पश्चात रेलवे प्रशासन ने मत दिया (सितम्बर 2012) कि संशोधन कार्य से अवरोधन कम हो सकता है। यह कार्य के लिए निर्णय लेने में

द.पू.म.रे. प्रशासन का ढीला रवैया दर्शाता है जो उनके द्वारा बिना कुछ किए, बिना किसी लागत के यातायात का अवरोधन कम कर सकता था।

मामले को जून 2014 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2014)।

2.6 दक्षिण रेलवे(एसआर): अनुरक्षण सुविधाओं के अभाव के कारण कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम उपयोग

कोझिकोड (सीएलटी), पर पिट लाइन का प्रावधान न होने के कारण दक्षिण रेलवे प्रशासन को तिरुवन्नतपुरम सेन्ट्रल (टीवीसी) पर जनशताब्दी रैक का रखरखाव करना पड़ा जिसके परिणामस्वरूप सप्ताह में दो दिन के लिये कोचिंग की परिसंपत्तियों का कम उपयोग और ` 15.81 करोड़ की संभावित आय की परिणामी हानि हुई।

रेलवे बोर्ड ने अपने पत्र दिनांक 31/01/2007 के द्वारा कोचिंग रेलगाड़ियों (2007)¹¹⁶ के अनुरक्षण पैटर्न को संशोधित किया इन प्रतिमानों में निर्धारित किया कि यात्री रेलगाड़ियों के दूसरे छोर पर टर्मिनल अटेन्शन के साथ एक चक्रीय यात्रा में 3500 कि.मी. तक चलने की अनुमति दी जा सकती है। पिट लाइन¹¹⁷ पर अति आवश्यक अण्डर-गियर जाँच तथा ब्रेक-प्रणाली अनुरक्षण 3500 कि.मी. यात्रा पूरी करने के पश्चात अथवा मूल ब्रेक पावर प्रमाण-पत्र (बी.पी.सी.) जारी होने के 96 घण्टों के, प्राथमिक छोर पर जो भी पहले हो, बिन्दु¹¹⁸ पर मात्र ही किए जाने आवश्यक हैं।

जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी, एसी तथा गैर-एसी बैठने की सुविधाओं के साथ शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी की एक वहनीय किस्म है। ट्रेन रैक दिन में सुविधाजनक अन्तर-शहरी यात्रा उपलब्ध कराने हेतु बिन्दु से बिन्दु चलती है।

कोच्चीकोडे (सीएलटी) तथा तिरुअन्तपुरम (टीवीसी) के बीच दूरी 413 कि.मी. है। यात्रियों की बढ़ती मांग के मद्देनजर, रेल बजट (2010-11) में जनशताब्दी

¹¹⁶ रेलवे बोर्ड पत्र स. 95/M(C)/141/1 dated 31.01.2007

¹¹⁷ पिटलाइन रेलवे स्टेशन पर एक रेल लाइन है जो अनिवार्य प्राथमिक जांच करने और ब्रेक पावर प्रणाली सहित कोचों के अण्डर बोगी पार्टों के अनुरक्षण के लिए कामगारों/उपस्करों के लिए ट्रैक के नीचे पर्याप्त जगह रखती है।

¹¹⁸ स्टेशनों से जहाँ आउटवार्ड यात्रा प्रारम्भ होती है।

एक्सप्रेस का एक जोड़ा सप्ताह में पाँच दिन सीएलटी से टीवीसी तथा वापस सीएलटी तक चलाने के लिए प्रस्तावित था। दक्षिणी रेलवे प्रशासन (एसआरए) ने जनशताब्दी गाड़ियों का एक जोड़ा (सं.-12081/12082) प्रारम्भ (जनवरी 2011) किया। उसी रैक ने सीएलटी से टीवीसी तथा वापस सीएलटी का चक्कर उसी दिन (बुधवार तथा रविवार को छोड़कर) पूरा किया। तथापि, प्राथमिक बिन्दु सीएलटी पर आवश्यक रैक की जाँच तथा अण्डर-गियर ब्रेक सिस्टम अनुरक्षण के लिए पिटलाइन सुविधा उपलब्ध नहीं थी। इसके बजाय यह टीवीसी द्वितीय बिन्दु¹¹⁹ पर उपलब्ध थी परिणामस्वरूप, मंगलवार तथा शनिवार को सीएलटी से टीवीसी तक रैकों को प्रेषित करना पड़ता है तथा 24 घण्टों तक अवरुद्ध रखना पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप, दोनों दिशाओं में दो दिनों के लिए यात्रा की कटौती हुई थी। इस संबंध में, लेखापरीक्षा ने देखा कि जनशताब्दी एक्सप्रेस रेल(सं-12075/12076) का दूसरा जोड़ा प्रतिदिन टीवीसी से सीएलटी तथा वापस टीवीसी तक चलता है। उन्हीं स्टेशनों के बीच जनशताब्दी रेलगाड़ी के इस जोड़े का प्रतिदिन चलना टीवीसी प्राथमिक बिन्दु पर रैक की आवश्यक जाँच तथा 96 घण्टों में एक बार अण्डर-गियर तथा ब्रेक सिस्टम के अनुरक्षण हेतु पिट लाइन सुविधा की उपलब्धता के कारण संभव हुआ है। यदि एसआरए जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी सेवा (12081/12082) को प्रारम्भ करने से पहले सीएलटी पर एक पिटलाइन की आवश्यकता पर विचार करती तथा एक पिटलाइन का निर्माण करती, तो सप्ताह में दो दिनों के लिए रेलगाड़ियों के न चलने के कारण होने वाली आवर्ती हानि तथा यात्रा करने वाली जनता की असुविधा को परिहार किया जा सकता था। लेखापरीक्षा ने देखा कि सीएलटी पर पिटलाइन का निर्माण न होने के परिणामस्वरूप जनवरी 2011 से जून 2013 की अवधि के दौरान सप्ताह में दो दिनों के लिए उपलब्ध कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम उपयोग हुआ तथा रु. 15.81 करोड़ की हानि हुई।

यह बताये जाने पर (जुलाई 2013) एसआरए ने बताया (दिसम्बर 2013) कि पिटलाइन सुविधा की उपलब्धता सप्ताह के सभी सातों दिन रेलगाड़ी सेवा उपलब्ध नहीं करवा सकती थी, क्योंकि-

- निरन्तर उच्च गति के मद्देनजर, शताब्दी/जनशताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों की जाँच दिन के दौरान की जाती है;

¹¹⁹ गंतव्य स्टेशन

- पिटलाइन का प्रावधान वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निहितार्थ वाला एक उच्च रूप से जटिल मामला है। इसके अतिरिक्त, पिट लाइनें केवल प्राकृतिक तथा तकसंगत टर्मिनलों पर सृजित की जाती हैं तथा बीच में आने वाले स्टेशनों में पिटलाइन के बिना सोचे समझे प्रचुर उद्भव के कारण निवेश तथा संसाधनों का कम-ईष्टतम उपयोग होता।

रेलवे का तर्क स्वीकार्य नहीं है क्योंकि-

- टीवीसी से प्रारम्भ होने वाली तथा टीवीसी - सीएलटी - टीवीसी सर्किट में चलने वाली दूसरी जनशताब्दी सेवा (सं. 12075/12076) के रैक का अनुरक्षण रात में किया जा रहा है,
- एक परिसम्पत्ति के प्रावधान में शामिल वित्तीय तथा प्रचालनात्मक निहितार्थ एसआरए द्वारा वित्तीय तकनीकी व्यवहार्यता हेतु आकलन के दौरान सुलझाए जाने योग्य विषय है। वर्तमान मामले में ऐसा नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त यह कहना सही नहीं है कि पिटलाइनें केवल प्राकृतिक तथा तर्क-संगत टर्मिनलों पर ही सृजित की जाती हैं क्योंकि एसआरए ने ईरोड़ में पिटलाइन उपलब्ध कराई है जो काफी कम यातायात को संभालने वाला एक मध्यगामी स्टेशन है।

इस प्रकार जनशताब्दी रेलगाड़ी सेवा प्रारम्भ करने से पहले सीएलटी पर पिटलाइन सुविधा उपलब्ध न कराने हेतु एसआरए के विवेकहीन निर्णय के परिणामस्वरूप कोचिंग परिसम्पत्तियों का कम प्रयोग, यात्रा करने वाली जनता को असुविधा तथा जनवरी 2011 से जून 2013 की अवधि के लिए रु. 15.81 करोड़¹²⁰ की संभावित आय की परिणामी हानि हुई।

02 अगस्त, 2013 से रेलगाड़ी सेवा कोच्चीकोड़े (सीएलटी) से कन्नूर (सीएएन)¹²¹ तक हटा दी गई थी तथा यह अब कन्नूर से तिरुअनन्तपुरम (टीवीसी) तक कोच्चीकोड़े से होती हुई वापस कन्नूर चलती है। इस विस्तार के साथ, अनुरक्षण¹²² की समस्या अभी भी जारी है क्योंकि कन्नूर में भी कोई पिटलाइन उपलब्ध नहीं है तथा रेलगाड़ी सप्ताह में पाँच दिन के लिए ही चलती है। कोचिंग

¹²⁰ 21 जनवरी 2011 से 30 जून 2013 के बीच सप्ताह में दो दिन के लिये ट्रेन के न चलने के कारण आय की हानि-508 ट्रिपx प्रति ट्रिप आय (` 3.06 लाख की दर पर 31 मार्च 2013 तक और ` 3.61 लाख की दर पर 1 अप्रैल 2013 से 30 जून 2013 तक)

¹²¹ कन्नूर (सी.ए.एन.) पालक्कड-मंलौर सेन्ट्रल मार्ग पर कोच्चीकोड़े (सी.एल.टी.) से 89 कि.मी. दूर है।

¹²² पिटलाइन पर अण्डर-गियर जाँच और ब्रेक-पावर अनुरक्षण

परिसम्पत्तियों का कम उपयोग तथा आय की हानि कोच्चीकोड़े में अपेक्षित पिटलाइन सुविधा के प्रावधान तक जारी रहेगी।

2.7 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (एसईसीआर): विशेष गाड़ियों की बुकिंग पर किराए का कम संग्रहण

नियमों को गलत तरीके से लागू करने के कारण निजी पार्टियों द्वारा बुक की गई 'विशेष गाड़ी' से किराए के कम संग्रहण के प्रति ` 3.40 करोड़ तक की राशि की रेलवे राजस्व की हानि हुई।

भारतीय रेलवे कान्फ्रेंस एसोसिएशन (आईआरसीए) कोचिंग टैरिफ के अनुसार 'विशेष गाड़ियों' के लिए किराए की गणना 'एक स्थल से दूसरे स्थल' के आधार¹²³ पर संबंधित श्रेणी के पूर्ण वयस्क मेल/एक्सप्रेस किराए सहित यात्रा कर रहे यात्रियों की वास्तविक संख्या के लिए या कोच की भार ढोने की क्षमता, जो भी अधिक हो पर संगणित की जाएगी। टैरिफ में यह भी अनुबंधित है कि 1000 कि.मी. के प्रत्येक ब्लॉक में 20 मिनट के अधिकतम समय के दो हॉल्ट या उसके भाग को 'प्वाइंट से प्वाइंट' प्रभारों की गणना करके और अवरोधन प्रभारों के उद्देश्य के लिए छूट दी जाएगी।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के चार स्टेशनों (कोबरा, अम्बिकापुर, चम्पा, रायगढ़ और रायपुर) के अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला (दिसम्बर 2012) कि 'विशेष गाड़ियों' की बुकिंग के लिए किराया 'प्वाइंट से प्वाइंट' आधार पर परिकलित नहीं किया जा रहा था। इसके बजाय किराए की गणना यात्रा की पूरी दूरी को दो हिस्सों में भाग करते हुए अर्थात् उदगम से गन्तव्य स्टेशन और वापिस, में की गई थी जो कि आईआरसीए कोचिंग टैरिफ का उल्लंघन है। इसके परिणामस्वरूप, विशेष गाड़ियों के किराए के कम संग्रहण के प्रति ` 3.20 करोड़ की हानि हुई। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि इन 15 मामलों में से, केवल दो मामलों में रेल प्रशासन द्वारा कम संग्रहण का पता चला (सितम्बर 2010) जब पार्टियों ने प्रतिभूति जमा के प्रतिदाय का दावा किया। रेल प्रशासन ने इन दो

¹²³ एक स्थल से दूसरे स्थल आधार की गणना के आधार का अर्थ है किराया यात्रा की दूरी को लेने की बजाए ए से डी तक यात्रा करता है उदाहरण के लिए, यदि एक यात्री है तो किराया सी से डी के लिए होगा ए से डी की कुल दूरी पर विचार करने के बजाए एक स्थल से दूसरे के आधार पर चाहे वह ए से बी, बी से सी और

पार्टियों के प्रति डेबिट (₹ 0.76 करोड़) उदभूत किए। तथापि, उदभूत किए गए डेबिट की वसूली अभी होनी है (जुलाई 2013)।

एसईसीआर के तीन स्टेशनों (गोंदिया, कोरबा, दुर्ग) के अभिलेखों की आगे की संवीक्षा (जनवरी और मार्च 2013) से अक्टूबर 2008 से दिसम्बर 2012 के दौरान बुक तीन 'विशेष गाड़ियों' की बुकिंग पर कम संग्रहण किरायों के विभिन्न घटकों जैसे आधारभूत किराया, पेंटी कार प्रभार, खाली टुलाई प्रभार, अवरोधन प्रभार इत्यादि के संबंध में नियमों के गलत लागूकरण का पता चला। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.09 के भाड़े का कम संग्रहण हुआ।

विशेष ट्रेनों की बुकिंग पर भाड़ा प्रभारित करने में नियमों के गलत लागूकरण के उपरोक्त मामले नियमानुसार भाड़े की गणना करने और संग्रहण की जाँच करने में एसईसीआर प्रशासन के कमजोर नियंत्रण तंत्र को दर्शाते हैं।

मामला एसईसीआर प्रशासन को अगस्त 2013 में भेजा गया था। उत्तर में उन्होंने लेखापरीक्षा के तर्क को स्वीकार किया (फरवरी 2014) और बताया कि संबंधित स्टाफ पर उत्तरदायित्व निर्धारित किया जाएगा। उन्होंने यह भी बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा यथा निर्धारित किराए के अन्तर की वसूली हेतु पार्टियों के विरुद्ध सिविल मुकदमें दर्ज किए जाएंगे और डिविजनों को आवश्यक कार्रवाही प्रारंभ करने की सलाह दे दी गई थी (सितम्बर/अक्टूबर 2013)। इसके अतिरिक्त, एसईसीआर प्रशासन ने मौजूदा आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के सुदृढ़ करने के संबंध में लेखापरीक्षा के सुझाव की सराहना की और बताया कि डिविजनस विशेष गाड़ियों की बुकिंग के लिए किराए की गणना पर ध्यानपूर्वक निगरानी कर रही हैं।

उपरोक्त उत्तर के बावजूद एसईसीआर प्रशासन द्वारा सिविल स्यूट्स के फाइलिंग के संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की गई है (मार्च 2014 तक)। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच (जनवरी 2014) में 'विशेष गाड़ियों' की बुकिंग में किराए के गलत प्रभार के एक और मामले (नवम्बर 2013 में बुक किया गया) का पता चला जिसमें ₹ 0.11 करोड़ की हानि शामिल थी जिससे राजस्व हानि में ₹ 3.40 करोड़ की वृद्धि हुई। यह दर्शाता है कि आंतरिक नियंत्रण तंत्र को अभी और मजबूत किया जाना है।

इस प्रकार नियमों के गलत लागू करने और आन्तरिक नियंत्रण तंत्र की विफलता के कारण एसईसीआर प्रशासन को 'विशेष गाड़ियों' के किराए के कम संग्रहण से ₹ 3.40 करोड़ की राजस्व हानि हुई।

मामले को जून 2014 में रेलवे बोर्ड के संज्ञान में लाया गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (जुलाई 2014)।

अध्याय 3 - इंजीनियरी - ओपन लाइन और निर्माण

भारतीय रेल का इंजीनियरी विभाग नई परिस्मपत्तियों के निर्माण जैसे नई लाइनों, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण और अन्य विस्तारण और विकास कार्यों की तुलना में भारतीय रेल जैसे रेलपथ, पुलों, भवनों, सड़कों, जल आपूर्ति इत्यादि के रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। इंजीनियरिंग विभाग के मुख्य नीतिगत निर्णय रेलवे बोर्ड द्वारा सदस्य इंजीनियरिंग जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग) और अतिरिक्त सदस्य (निर्माण कार्य) और सलाहकार (भूमि एवं सुविधाएं) द्वारा की जाती है, के पर्यवेक्षण के अन्तर्गत लिए जाते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता संबंधित जोनल रेलवे के महाप्रबंधक के अन्तर्गत प्रधान मुख्य अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है। पीसीई की सहायता रेलपथ, पुल, योजना, ट्रैक मशीन, सामान्य मामले आदि के लिए विभिन्न मुख्य अभियंताओं द्वारा की जाती है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक निर्माण संगठन है जिसकी अध्यक्षता मुख्य प्रशासनिक अधिकारी निर्माण द्वारा की जाती है जो प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए जिम्मेदार है जिसमें संबंधित के अन्दर जोन के सर्वेक्षण कार्य शामिल है जिसकी सहायता विभिन्न मुख्य अभियंताओं (निर्माण) द्वारा की जाती है।

वर्ष 2012-13 के दौरान सिविल इंजीनियरी विभाग का कुल व्यय ₹ 48,640.82 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा रेलवे के निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1438 कार्यालयों का लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में पूरे 12 क्षेत्रीय रेलवे में आयोजित “सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित कार्य” पर विषयक लेखापरीक्षा शामिल है। लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि रेल मंत्रालय ने बहुत से मामलों में परियोजनाओं के निरूपण और अनुमोदन दोनों के लिए विहित क्रिया विधि की अवज्ञा की। प्रारम्भिक क्रियाविधियों का भी तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण आयोजित करने में अनुसरण नहीं किया गया था। वास्तव में वार्षिक निर्माण कार्य कार्यक्रम में कार्य के शामिल करने से पहले योजना आयोग का अनुमोदन लेने की मानक क्रियाविधि का भी अनुसरण नहीं किया गया था। लेखापरीक्षा से यह भी पता चला कि सामग्री आशोधन निर्माण की लागत मूल संसूचित परियोजनाओं की लागत से भी अधिक हो गई थी।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में आठ पैराग्राफ शामिल हैं जिनमें अलग-अलग अनियमितताओं/निर्माण कार्य से संबंधित कमियों, प्राप्यों की गैर वसूली, कीमत वृद्धि और गिद्धी की खरीद आदि के संबंध में अधिक भुगतान के मामले उजागर किए गए हैं।

3.1 भारतीय रेल¹⁷² में सामग्री आशोधन के अन्तर्गत कार्यान्वित निर्माण कार्य

कार्यकारी सार

परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए भारतीय रेल द्वारा निर्धारित क्रियाविधि केवल वित्तीय रूप से लाभदायक परियोजनाओं को प्रारम्भ करने की आवश्यकता पर बल देती है। कई संसदीय समितियों ने भी विगत में केवल उन नई परियोजनाओं के प्रारम्भ करने की आवश्यकता को दोहराया है जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य हैं और रेलवे के दुर्लभ संसाधनों को अनेक परियोजनाओं में फैलाने का कारण न बनें। वर्ष 2013-14 के अनुदानों के लिए मांग पर रेलवे पर स्थाई समिति की बीसवी रिपोर्ट में भी यह इंगित किया गया कि कुछ परियोजनाएँ 10 वर्षों से अधिक पहले संस्वीकृत की गई थी और यहां तक कि कुछ 20 वर्षों पहले संस्वीकृत की गई थी और अभी भी कूड़ेखाने में हैं और अपूर्ण पड़ी हैं।

सामग्री आशोधन संस्वीकृत कार्य अथवा योजना के परिक्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन का उल्लेख करता है जो प्रारम्भिक स्तर पर नहीं सोचा गया था परन्तु जिसे बाद में आवश्यक माना गया। स्वतंत्र कार्य/योजनाएँ/परियोजनाएं सामग्री आशोधन की श्रेणी में नहीं आती हैं क्योंकि इन्हें सक्षम प्राधिकारी की अलग से संस्वीकृति अपेक्षित है। यह लेखापरीक्षा उस सीमा तक प्रकाश डालता है जहाँ तक रेलवे बोर्ड पहले से संस्वीकृत परियोजनाओं के लिए सामग्री आशोधन स्वीकृत करते समय कोडल प्रावधानों और दिशानिर्देशों का पालन करता है।

लेखापरीक्षा संवीक्षा में पता चला कि 38 मूल परियोजनाओं के प्रति 91 एमएम स्वीकृत किए गए थे। इनमें से किसी को भी एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता क्योंकि ये परियोजनाएं संलग्न/पृथक संरेखण पर थे। वस्तुतः कुछ मामलों में, ये एमएम मूल संरेखण पर स्टेशन को छूते भी नहीं थे। 31 एमएम का (34 प्रतिशत) मूल परियोजनाओं के पूरे होने के बाद अनुमोदन किया गया था। वास्तव में कुछ एमएम का संस्वीकरण मूल परियोजना के पूरा होने के आठ वर्ष विलम्ब (पूर्वोत्तर सीमान्तर रेलवे) से किया गया था। यह देखा गया था कि 44 एमएम परियोजनाओं (48 प्रतिशत) का संस्वीकरण गेज परिवर्तन रेल पथ दोहरीकरण परियोजना के प्रति नई लाइन के रूप में किया गया था जो पूर्णतः अनियमित है क्योंकि वे अलग योजना शीर्ष के अन्तर्गत हैं और निवेश निर्णय के

¹⁷² वर्ष 12 जोनल रेलवे यथा उ.रे., उ.प.रे., पू.सी.रे., पू.म.रे., उ.म.रे., पू.त.रे., द.रे., द.म.रे., प.रे. शामिल है।

लिए निर्धारित कार्यविधि के अनुसार पृथक संस्वीकृति अपेक्षित है। जोनल रेलवे सामान्यतः परियोजनाओं के अनुमोदन के लिए अपनी निजी नियमों और संहिताओं का अनुपालन करने में विफल रहा। 37 एमएम (41 प्रतिशत) मामलों में एमएम के रेट ऑफ रिटर्न (आरओआर) या तो निर्धारित नहीं किए गए थे अथवा वे नकारात्मक थे। इसके अतिरिक्त, वे एमएम को शामिल करने के बाद सम्पूर्ण परियोजना के लिए आरओआर का पुनर्निर्धारण करने में विफल रहे। यह देखा गया था कि 15 प्रतिशत एमएम में विस्तृत अनुमान/तैयार नहीं किए गए थे। अंतिम अवस्थिति सर्वेक्षण भी नहीं किए गए थे। लेखापरीक्षा ने पुनः देखा कि 26 एमएम परियोजनाएं (ईआर-24 और एसईआर-7) वर्ष 2010-11 के दौरान विशेष रेलवे परियोजना के रूप में घोषित की गई थी परन्तु किसी की भी परियोजना भूमि का अधिग्रहण नहीं किया गया था।

उपरोक्त से यह देखा जा सकता है कि रेल मंत्रालय ने परियोजनाओं के प्रतिपादन और अनुमोदन दोनों के लिए निर्धारित कार्यविधि की बड़े पैमाने पर अवज्ञा किया था। प्रारम्भिक कार्यविधियां जैसे तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण का आयोजन का भी अनुपालन नहीं किया गया है। वस्तुतः, वार्षिक निर्माण कार्यक्रम में कार्य के शामिल करने के पहले योजना आयोग का अनुमोदन लेने की मानक क्रियाविधि जो मुख्य थी, उसका भी अनुपालन नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, एमओआर परियोजनाओं को प्राथमिकता देने में विफल रहा और नई परियोजनाओं को एमएम के रूप में लिया जा रहा है। कार्यों की धीमी प्रगति बजटीय समस्याओं को दर्शाता है जिसका सामना एमओआर द्वारा किया जा रहा है और संस्वीकृत कार्य राष्ट्रीय योजना प्राथमिकताओं से मेल नहीं खाते।

3.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) पंचवर्षीय योजनाओं के ढांचे के अन्दर अपनी विकास योजनाएं तैयार करता है। नई लाइनों का निर्माण, गेज परिवर्तन, रेलपथ दोहरीकरण और रेल पथ विद्युतीकरण उनके योजना परिव्यय का प्रमुख भाग बनाते हैं। बारहवीं योजना के योजना आयोग के अभिगम दस्तावेज के अवलोकन से विगत में देखे गए की अपेक्षा परिवहन आधारभूत संरचना में अधिक तेज विस्तार पर जोर देने का पता चला। यह रेलवे से अपने रेल नेटवर्क का तेजी से विस्तार करने की अपेक्षा करता है।

परियोजनाओं के अनुमोदन हेतु आईआर द्वारा निर्धारित प्रक्रिया केवल वित्तीय रूप से लाभकारी परियोजनाओं को आरम्भ करने की आवश्यकता पर जोर देती है।

अनेक संसदीय समितियों¹²⁵ ने भी विगत में केवल उन्हीं नई परियोजनाओं को आरम्भ करने की आवश्यकता को दोहराया है जो वित्तीय रूप से व्यवहार्य हैं और अधिसंख्य परियोजनाओं के सम्पर्क में रेलवे के अपर्याप्त संसाधनों को थोड़ा फैलाने का कारण नहीं बनें। वर्ष 2013-14 के लिए अनुदानों की मांगो पर रेलवे की स्थाई-समिति की बीसवीं रिपोर्ट में उल्लेख किया गया कि उपलब्ध संसाधनों के काफी अधिक मंत्रालय द्वारा वार्षिक नई परियोजनाओं की संस्वीकृति के परिणामस्वरूप रेलवे आधारभूत संरचना परियोजनाओं को थो फारवर्ड¹²⁶ में वृद्धि हुई है। उन्होने यह भी देखा कि कुछ परियोजनाएं 10 वर्ष से पहले संस्वीकृत की गई थीं और उनमें से कुछ 20 वर्ष से पहले भी संस्वीकृत की गई थी और अभी भी कूड़ाखाने में हैं तथा अपूर्ण पड़ी थी। इसके बावजूद यह देखा गया था कि नई लाइनों, गेज परिवर्तन, रेलपथ दोहरीकरण तथा रेलपथ विद्युतीकरण से सम्बन्धित चालू परियोजनाओं के लिए थो फारवर्ड अप्रैल 2011 को ` 124250 करोड़ के रूप में अनुमानित किया गया था।

इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता के पैरा 1110 के अनुसार भौतिक परिवर्तन (एमएम) संस्वीकृत कार्य अथवा योजना क्षेत्र में पर्याप्त परिवर्तन से सम्बन्ध रखता है जो आरम्भिक चरण पर सोचा नहीं गया था परन्तु जो बाद में आवश्यक माना गया है। वांछित परिवर्तन/संशोधन असल में संस्वीकृत कार्य अथवा योजना से सम्बन्धित होना चाहिए और न कि अन्य निकटस्थ सुयोजनाओं/खण्डों से क्योंकि ये अलग से नए कार्य के रूप में संस्वीकृत किए जाने चाहिए। स्वतंत्र कार्य/योजनाएं/परियोजनाएं भौतिक परिवर्तन की श्रेणी में नहीं आते हैं क्योंकि इनको सक्षम अधिकारी की अलग संस्वीकृति की अपेक्षा होगी।

3.1.2 पूर्व लेखापरीक्षा रिपोर्ट

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के 2004 के प्रतिवेदन सं. 9 में प्रकाशित चालू परियोजनाओं की योजना, अनुमोदन तथा भौतिक पर लेखापरीक्षा पैराग्राफ में उल्लेख किया गया कि नई परियोजनाएं मूल कार्यों के प्रति सामग्री संशोधनों के रूप संस्वीकृत की गई थी। ये परियोजनाओं आरम्भिक सर्वेक्षण/अन्वेषणों के बिना आरम्भ की गई थीं। रेल मंत्रालय (एमओआर) ने चालू परियोजनाओं के भौतिक परिवर्तनों के रूप में स्वतंत्र परियोजनाओं की अनियमित संस्वीकृति/शामिल करने

¹²⁵ वर्ष 2001-02 के लिए अनुदानों की मांगो पर रेलवे की स्थाई समिति की नौवीं रिपोर्ट, वर्ष 2013-14 के अनुदानों की मांगो पर रेलवे की स्थाई समिति की बीसवीं रिपोर्ट

¹²⁶ रेलवे के आधारभूत परियोजनाओं का थो फारवर्ड

के द्वारा योजना आयोग/विस्तारित बोर्ड¹²⁷/आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति(सीसीईए)¹²⁸ के अनुमोदन की अनदेखी की।

अगस्त 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा अपने अवलोकनों को जोड़ते हुए पुनरीक्षित, की गई कार्रवाई टिप्पणी में लेखापरीक्षा ने देखा कि रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने स्वयं यह निर्णय लिया था (फरवरी 2001) कि ऐसे मामलों में योजना आयोग, सक्षम बोर्ड और आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) की मंजूरी ली जाए जिसमें (i) एमएम कास्ट की शुरुआत ` 50 करोड़ अथवा मूलरूप से मंजूर परियोजना की लागत का 10 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, (ii) जहाँ मूल्य रूप से संस्वीकृत कार्य की लागत ` 50 करोड़ से कम थी लेकिन एमएम के परिणामस्वरूप परियोजना की मूल लागत ` 50 करोड़ या मूल रूप से संस्वीकृत परियोजना के 20 प्रतिशत से अधिक हो, जो भी अधिक हो और (iii) यदि कई एमएम एक परियोजना में लाए जाएं और उनका संयुक्त मूल्य ` 50 करोड़ से अथवा मूल रूप से संस्वीकृत परियोजना की लागत से 10 प्रतिशत बढ़ जाए, जो भी अधिक हो।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने भी अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में अपनी टिप्पणी दी थी जो इस प्रकार थी:-

1. रेलवे बोर्ड का फरवरी 2001 का निर्णय लागू नहीं होता क्योंकि योजना आयोग, सक्षम बोर्ड और आर्थिक मामलों की समिति की मंजूरी लेने वाली परियोजनाओं की शुरुआती लागत बढ़ाकर ` 150 करोड़ तथा बाद में ` 300 करोड़ कर दिया गया था।
2. एमएम की मंजूरी तब दी गयी थी जब परियोजना के निष्पादन के दौरान यह महसूस किया गया था कि परियोजनाओं के संपूर्ण हित के लिए उसमें विस्तार या कवरेज को देखते हुए कुछ जोड़ने और कुछ बदलाव की आवश्यकता हो सकती थी। व्यवहार के अनुसार, इन एमएम को सक्षम प्राधिकरण अर्थात् रेल मंत्रालय द्वारा मंजूरी दी गई थी।
3. वित्त मंत्रालय के का.जा. दिनांक 1 अप्रैल 2010 के बाद भौतिक परिवर्तन की मंजूरी से संबंधित कोई भी निर्देश रेल मंत्रालय द्वारा नहीं जारी किया गया है।

¹²⁷ रेलवे का विस्तारित बोर्ड अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, वित्त आयुक्त (रेलवे), रेलवे बोर्ड के सभी सदस्यों, सचिव (व्यय), वित्त मंत्रालय, सचिव (कार्यक्रम कार्यान्वयन), सांख्यिकीय तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय और सचिव, योजना आयोग से बना है।

¹²⁸ सीसीईए भारत सरकार द्वारा गठित कैबिनेट की एक स्थायी समिति है।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि सक्षम बोर्ड और सीसीईए द्वारा ` 50 करोड़ और ` 100 करोड़ की मौद्रिक सीमा और उससे ऊपर के एमएम की मंजूरी रेल मंत्रालय के फरवरी 2001 और जनवरी 2004 का का.जा. अभी भी मौजूद है।

3.1.3 लेखापरीक्षा क्षेत्र

इस लेखापरीक्षा में 2008-09 से 2012-13 तक की अवधि में लेखापरीक्षा उस मात्रा तक केन्द्रित है जहाँ तक रेलवे बोर्ड ने परियोजनाओं की संस्वीकृति तथा कार्यान्वयन के समय कोडल प्रावधानों तथा मार्गनिर्देशों का अनुपालन किया।

3.1.4 लेखापरीक्षा उद्देश्य

उपर्युक्त परिदृश्य के पृष्ठ में लेखापरीक्षा में जांच की गई कि क्या किसी परियोजनाओं में शामिल सामान संशोधन वास्तव में एमएम है। वर्तमान लेखापरीक्षा निम्नलिखित उद्देश्यों के साथ आरम्भ की गई थी -

- (i) क्या सामग्री परिवर्तन के रूप में संस्वीकृत कार्य भारतीय रेल के कोडल प्रावधानों के अन्तर्गत उस रूप में परिभाषित किया जा सकता था;
- (ii) क्या उपर्युक्त कार्य सक्षम अधिकारी द्वारा संस्वीकृत थे।

3.1.5 लेखापरीक्षा मानदण्ड

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित मानदण्ड अपनाए गए:-

इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता के पैरा 1109, 1110 और 1113 के अनुसार यथा: संस्वीकृत कार्य अथवा योजना में कोई सामग्री परिवर्तन अधिकारी, जिसने अनुमान संस्वीकृत किया, के पूर्व अनुमोदन बिना अनुमत अथवा आरम्भ नहीं किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड अथवा उच्च प्राधिकरण द्वारा संस्वीकृत अनुमानों के मामले में संस्वीकृत परियोजना अथवा कार्य का भौतिक परिवर्तन होना क्या माना जाएगा, इसके उदाहरण नीचे दिए गए हैं।

- (क) सुयोजन में कोई परिवर्तन जिसकी प्रस्तावित सुविधाओं को प्रभावित करने की सम्भावना है अथवा एक किलोमीटर से अधिक तक लाइन की लम्बाई में परिवर्तन।
- (ख) कोई नया स्टेशन बनाना या हटाना।
- (ग) रोलिंग स्टॉक के लिए प्रदत्त वाहनों या इंजनों की संख्या या प्रकार में कोई बदलाव।

- (घ) कार्यचालन की सामान्य विधि को प्रभावित करने वाले यार्ड के विन्यास में परिवर्तन अथवा गाड़ियों की संख्या में वृद्धि अथवा कमी जिसकी व्यवस्था की जा सकती है।
- (ङ) निर्माण के मानकों जैसा कि अध्याय II में निर्धारित है अथवा संक्षिप्त प्राकलन में रेलवे बोर्ड द्वारा जैसा स्वीकार किया गया या किसी सेकेण्ड हैंड सामान के प्रयोग में कोई भी विचलन यदि किसी ट्रेन या कई ट्रेनों की गति का प्रभावित करता है तो मूल रूप से इस पर किया जाए।
- (च) ` 5 लाख या उससे अधिक की राशि की सुविधा वाले अथवा किसी कार्य को शुरू करना या हटाना।
- (छ) ` 5 लाख से अधिक के उप कार्य पर अतिरिक्त आउट ले वाले एक संस्वीकृत कार्य के प्राकलन में दिए गए किसी उप कार्य में कोई परिवर्तन।
- (ज) ` 5 लाख से अधिक के आउट ले वाले संस्वीकृत कार्य के प्राकलन में नहीं दिए गए नए उप-कार्य को शुरू करना।

इंटरलाकिंग के मानकों में कोई बदलाव। यदि कार्य वास्तव में शुरू होने से पहले रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर एक परियोजना में कोई भौतिक परिवर्तन करना आवश्यक हो जाता है तो परियोजना हेतु एक संशोधित संक्षिप्त प्राककलन तैयार कर उसे अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना चाहिए। जब कार्य निष्पादन के दौरान रेलवे बोर्ड अथवा उच्च प्राधिकारी द्वारा एक स्वीकृत परियोजना में भौतिक परिवर्तन करना आवश्यक हो जाता है, एक संशोधित संक्षिप्त प्राककलन रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत करना चाहिए, जबकि स्वीकृति, प्राककलन की राशि से अधिक न हो। परिवर्तन में कोई भी देयता नहीं होनी चाहिए, न ही ऐसा करने से कोई बचत की संभावना हो, तब तक प्रस्तावित परिवर्तन के लिए रेलवे बोर्ड से मंजूरी नहीं मिल जाती तब किसी और प्रयोजन के लिए बचत का उपयोग नहीं किया जाना चाहिए।

3.1.6 कार्यप्रणाली और नमूना चयन

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में संस्वीकृत कार्यों/परियोजनाओं से सम्बन्धित जोनल रेलवे तथा रेलवे बोर्ड द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों की समीक्षा शामिल की गई। समीक्षित कार्यों की सूची अनुबंध I में दी गई है। 42 चालू कार्यों¹³⁰, जिनको एमएम

¹³⁰ चालू 42 कार्यों (लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2014 की सं. 9के 8 पुराने कार्यों सहित) में 38 कार्यों का चयन किया गया था (पूर्व, दक्षिण पूर्व तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के चयनित कार्यों का 75 प्रतिशत और अन्य रेलवे के 100 प्रतिशत कार्यों का चयन किया गया था)

संस्वीकृत किए गए थे, में से 12 जोनल रेलवे¹³¹ के 38 चालू कार्यों जिनके लिए 108 एमएम¹²⁹ संस्वीकृत किए गए थे और 2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा भारतीय रेल के वार्षिक कार्यक्रमों में शामिल किए गए थे, की समीक्षा के लिए चयन किया गया था। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2004 की संख्या 9 में शामिल आठ मूल कार्यों¹³² की स्थिति की भी जांच की गई थी।

3.1.7 परियोजना अनुमोदन की प्रक्रिया

सभी प्रमुख निवेश प्रस्ताव¹³³ जैसे नई लाइनें, गेज परिवर्तन, रेलवे विद्युतीकरण आदि को आईआर के वार्षिक कार्य कार्यक्रम में सूचीबद्ध किए जाने से पूर्व सक्षम अधिकारी के अनुमोदन की आवश्यकता होती है। इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता के प्रावधानों के अनुसार (पैराग्राफ 203 ई) जोनल रेलवे से खण्ड के तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण (टीईसी) करने और इसकी प्रतिफल दर (आरओआर) का अनुमान करने तथा अनुमोदन हेतु रेलवे बोर्ड को उसे भेजने की अपेक्षा की जाती है। यह एक पूर्व निवेश निर्णय के रूप में है और परियोजना की व्यवहार्यता की भी जांच करता है। परियोजना की व्यवहार्यता स्थापित करने के लिए निर्देश चिन्ह प्रतिफल की दर (आरओआर) 14 प्रतिशत¹³⁴ के रूप में निर्धारित की गई है।

रेल मंत्रालय के जनवरी 2004 के का.ज्ञा. के अनुसार ` 100 करोड़ अथवा कम लागत वाली परियोजनाओं को योजना आयोग की सहमति तथा रेल मंत्री (एमओआर) द्वारा संस्वीकृति की आवश्यकता होती है। ` 100 करोड़ अथवा अधिक की लागत वाली परियोजनाओं को योजना आयोग, रेलवे विस्तारित बोर्ड तथा सीसीईए की सहमति भी आवश्यकता होती है।

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से पता चला कि समीक्षा हेतु चयनित 91 एमएम में से ` 100 करोड़ और उससे अधिक वाले 59 एमएम (65 प्रतिशत) के लिए आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति (सीसीईए) से आवश्यक अनुमोदन नहीं लिया गया था।

¹³¹ शेष 4 जोनल रेलवे में कोई एमएम कार्य नहीं किए गए

¹²⁹ ईआर-13 एमएम, एसईआर-1 एमएम और एमएफआर-3 एमएम। 91 एमएम(+) 17 एमएम=108 एमएम (42 चालू कार्यों में से कुल एमएम)

¹³² बांकुरा-रायनगर का जीसी, कालीनायणपुर-कृष्णानगर का दोहरीकरण, देवगढ़-सुल्तानगंज का एमएल, दूरवातरवी-बलूरघाट का एनएल, राजकोट-वेरावल का जीसी, फतुहा-इस्लाम का पुनरुद्धर कानपुर-कासंगज-मथुरा एवं कासंगज-बरेली का जीसी और मानसी-सहस्सा का जीसी।

¹³³ आईआर राष्ट्रीय पंचवर्षीय योजनाओं के ढांचे के अन्तर्गत अपनी विकास योजनाएं तैयार करता है। नई लाइन रेलपथ दोहरीकरण, गेज परिवर्तन आदि भारतीय रेल विकास योजनाओं का का भाग बनते हैं। और उनके योजना परिव्यय का पर्याप्त भाग बनते हैं।

¹³⁴ भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड-1 के पैरा 204 के अनुसार

सक्षम अधिकारी द्वारा इन परियोजनाओं के अनुमोदन के बाद अन्तिम स्थान का सर्वेक्षण (एफएलएस) किया जाता है। इसके आधार पर विस्तृत अनुमान तैयार और संस्वीकृत किए जाते हैं। वास्तविक कार्य केवल रेलवे बोर्ड द्वारा विस्तृत अनुमानों के अनुमोदन के बाद आरम्भ किया जा सकता है।

सामान्य मुद्रास्फीति के कारण आरम्भ जैसे भौतिक परिवर्तन के लिए संस्वीकृत अनुमानों से किसी आधिक्य को अधिकारी, जिसने मूल अनुमान संस्वीकृत किया था, द्वारा संशोधित अनुमानों को संस्वीकृत किए जाने की अपेक्षा होगी।

3.1.8 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

3.1.8.1 भौतिक परिवर्तन के रूप में कार्यों की अनियमित संस्वीकृति

2008-09 से 2012-13 तक की अवधि के वार्षिक कार्य कार्यक्रमों की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पता चला कि 38 वर्तमान कार्यों के प्रति 91 एमएम अलग से सूचीबद्ध किए गए थे। चूंकि एमएम, कार्य का एक भाग होता है इसलिए ये सामान्यतया अलग से सूचीबद्ध नहीं किए जाने हैं। परिणाम तालिका 3.1 में तालिकाबद्ध किए गए हैं:

तालिका 3.1

प्रत्येक मूल कार्य के प्रति प्रत्येक भौतिक परिवर्तन कार्य की संख्या/प्रकृति

रेलवे का नाम	मूल कार्य की सं./प्रकृति	एमएम कार्य की सं./प्रकृति
उत्तर	1-दोहरी	2-एनएल
उत्तर पश्चिम	2- जीसी	5 (4- जीसी, 1-एनएल)
उत्तर पूर्व	2 (1-जीसी, 1-एनएल)	2 (1- जीसी, 1-एलएल)
पूर्वोत्तर सीमा	4 (3- जीसी, 1-एनएल)	9 (5-एनएल, 3-जीसी, 1-अन्य)
पूर्व मध्य	2 (1-अन्य, 1-जीसी)	10 (4-एनएल, 3-जीसी, 3-अन्य)
पूर्व	16 (5-एनएल, 9-दोहरी, 1-जीसी, 1-अन्य)	32 (28-एनएल, 2-जीसी, 1-अन्य, 1-दोहरी)
दक्षिण पूर्व	4 (1- जीसी, 3-एनएल)	14-एलएल
दक्षिण पूर्व मध्य	1 – जीसी	1 – एनएल
पूर्व तट	1-दोहरी	2 (1-एनएल, 1-जीसी)
पश्चिम	2- जीसी	5 (3-जीसी, 2-एनएल)
दक्षिण मध्य	1-एनएल	1-एनएल
दक्षिण	2- जीसी	8 (6-एनएल, 2-अन्य)
जोड़	38 (11-एनएल, 14-जीसी, 11-दोहरी, 2-अन्य)	91 (65-एनएल, 17-जीसी, 1-दोहरी, 8-अन्य)

एनएल-नई लाइन, जीसी- गेज परिवर्तन, दोहरी- रेलपथ दोहरीकरण, अन्य में-नया बीजी रेल लिंग, एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन, एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन, विखण्डित लाइन का पुनःस्थापन, नए पुल का निर्माण, गाड़ बंध का निर्माण, निमित्त पथ का हटाना, ¾ लाइन का निर्माण, अतिरिक्त सुविधा कार्य आदि शामिल होते हैं।

उपर्युक्त तालिका की जांच से निम्नलिखित का पता चलता है:

- यद्यपि एमएम कार्य के अभिन्न अंग होते हैं और अलग से सूचीबद्ध किए जाने अपेक्षित है फिर भी 38 मूल कार्यों के प्रति अलग कार्यों के रूप में 91 भौतिक परिवर्तन (एमएम) सूचीबद्ध किए गए थे। इसके अलावा ये एमएम वार्षिक कार्य कार्यक्रम¹³⁵ में मूलरूप में सामने नहीं आए परन्तु बाद में जोड़े गए थे।
- अधिकतम ऐसे एमएम पूर्व रेलवे में और उसके बाद दक्षिण पूर्व रेलवे पूर्व मध्य, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे आदि में संस्वीकृत किए गए थे।
- यह देखने में आता है कि अधिकांश नई लाइन कार्य मूल गेज परिवर्तन कार्यों के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत किए गए थे।

3.1.8.2 लेखापरीक्षा में 91 एमएम की विस्तार से जांच की गई। परिणामों पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

3.1.8.2.1 उत्तर रेलवे

तालिका 3.2 से यह देखने में आता है कि उत्तर रेलवे में एक रेलपथ दोहरीकरण योजना के प्रति एमएम के रूप में दो नई लाइन (एनएल) परियोजनाएं संस्वीकृत की गई थीं। ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

तालिका 3.2 उत्तरिया-सुल्तानपुर-जाफराबाद की रेलपथ दोहरीकरण योजना

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	प्रकृति एमएम कार्य का नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत और एमएम की वर्तमान स्थिति
रेलपथ दोहरीकरण कार्य 2006-07 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान 2013-14 को समापन की निर्धारित तारीख के साथ ` 369.90 करोड़ की लागत पर जुलाई 2006 में संस्वीकृत किया गया था। जनवरी 2014 को भौतिक	1. अकबरगंज-रायबरेली नई लाइन (46.90 किमी.) 2. सुल्तानपुर-अमेठी	कार्य फरवरी 2011 में ` 295.67 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। रोह एवं इंजीनियरी सर्वेक्षण (आरईटी) फरवरी 2011 ¹³⁶ में पूर्ण किया गया था और आरओआर (-) 8.79 अनुमानित के कार्य अभी आरम्भ नहीं हुआ था (जनवरी 2014)। कार्य फरवरी 2011 में संस्वीकृत किया गया था ` 153.83 करोड़ की अनुमानित यातायात सर्वेक्षण (पीईटी) जुलाई 2010 ¹³⁷

¹³⁵ रेलवे वार्षिक कार्य कार्यक्रम के अनुसार-कार्य, मशीनरी तथा रेलवे के चल स्टॉक

¹³⁶ अकबरगंज-रायबरेली खण्ड प्रस्तावित फैजाबाद लालगंज एनएल परियोजना का भाग था जिसका फरवरी 2011 में सर्वेक्षण (आरईटी) किया गया था।

¹³⁷ सुल्तानपुर-अमेठी खण्ड जुलाई 2010 में सर्वेक्षित (पीईटी) शाहगंज-ऊंचाद्वार रेल लाइन परियोजना का भाग था

प्रगति 31 प्रतिशत थी।	नई लाइन (29.22 किमी)	में पूरा और आरओआर (-) 7.93 प्रतिशत अनुमानित किया गया था।
-----------------------	----------------------	--

स्रोत: रेल फा.सं. 2006/डब्ल्यू2/एनआर/डीएल/3, फा.सं. 2011/डब्ल्यू2/एनआर/डब्ल्यूपी/06 और उ.रे. की फा.सं.-101-डब्ल्यू/86/डब्ल्यू-एसपीएल-एसटिमेंट/भाग-I एवं फा.सं. 101-डब्ल्यू/86/डब्ल्यू.एसपीएल/भाग-II

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की सवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपर्युक्त दोनों एमएम इस आधार कि सुयोजन में परिवर्तनों से सुविधाओं¹³⁸ के प्रभावित होने और लाइन की लम्बाई में परिवर्तन होने की सम्भावना थी, पर जोनल रेलवे/रेलवे बोर्ड द्वारा उचित ठहराए गए थे। नीचे के आरेखीय डायग्राम से यह स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है कि अकबरगंज-रायबरेली तथा सुल्तानपुर-अमेठी परियोजनाएं उत्तरतिया-सुल्तान-जाफराबाद मूल रेलपथ दोहरीकरण परियोजना से बिल्कुल अलग थी।

3.1 (क) उत्तरतिया-सुल्तानपुर-जाफराबाद की रेलपथ दोहरीकरण परियोजना



(स्रोत: उत्तर रेलवे का सिस्टम मैप)

- संस्वीकृत दोनों एमएम एनएल परियोजनाएं हैं और रेलपथ दोहरीकरण परियोजना को एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थी। यह पूर्णतया

¹³⁸ क्षेत्र में मात्र निम्नतम रेल सम्बद्धता प्रदान करने के लिए लगातार जनता अभ्यावेदनों को ध्यान में रखकर एनआर ने बताया है कि तत्काल परिचालन आवश्यकता और यात्री आशयकता अकबरगंज-रायबरेली और सुल्तानपुर-अमेठी के बीच सम्बद्धता करने के द्वारा सम्भवतः की जा सकती है।

अनियमित था क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्ष¹³⁹ के अन्तर्गत आते हैं। इसके अलावा रेलपथ दोहरीकरण कार्य¹⁴⁰ को किसी नई लाइन परियोजना के समावेशन को एमएम के रूप में नहीं माना जा सकता है।

- यह देखा गया था कि दोनों एमएम का प्राथमिक इंजीनियरी एवं यतायात सर्वेक्षण (पीईटी) दो भिन्न नई लाइन परियोजना के भाग के रूप में किए गए थे। दोनों एमएम के अनुमानित आरओआर(-) 8.79 प्रतिशत तथा (-) 7.93 प्रतिशत थे और अव्यवहार्य थे।
- इसके अलावा मूल परियोजनाओं का पुन मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।
- इन एमएम की संस्वीकृति के कारण ` 449.50 करोड़(अकबरगंज-रायबरेली के लिए ` 295.67 करोड़ और सुल्तानपुर अमेठी के लिए ` 153.03 करोड़) की अतिरिक्त वचनबद्धता हुई। इन दो नई लाइनों के अनुमोदन से चालू रेलपथ दोहरीकरण परियोजना की लागत ` 369.90 करोड़ से बढ़कर ` 819.40 करोड़ (` 369.90 करोड़ + ` 295.67 करोड़ + ` 153.83 करोड़) हो गई अर्थात् 122 प्रतिशत वृद्धि हुई।
- जोनल मुख्यालयों तथा रेलवे बोर्ड में लेखापरीक्षा द्वारा फाइलों की समीक्षा से पता चला कि अकबरगंज-रायबरेली तथा सुल्तानपुर-अमेठी एनएल परियोजनाएं महाप्रबन्धक, उत्तर रेलवे द्वारा उत्तरतिया-सुल्तान-जाफराबाद के एमएम के रूप में अनुमोदन हेतु प्रस्ताव की गई थीं और पांच दिनों में ही नीचे दर्शाए अनुसार रेल मंत्री द्वारा अपने नियमों और संहिताओं तथा वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रावधानों अर्थात् योजना आयोग, रेलवे के पूर्णतर बोर्ड और सीसीईए द्वारा प्रावधानों को नजरअंदाज करते हुए अनुमोदित की गई थी।

3.1.8.2.2 उत्तर पश्चिम रेलवे

तालिका 3.3 से यह देखने में आता है कि उत्तर पश्चिम रेलवे में दो जीसी कार्यों के प्रति पांच एमएम संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

¹³⁹ नई लाइन योजना शीर्ष-11, गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष-14

¹⁴⁰ भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड II के अनुसार केन्द्र सरकार के लेखे के साथ संबंध के प्रयोजन हेतु योजना शीर्ष मुख्य शीर्ष के अधीन रेलवे पूंजी के लघु शीर्ष बनेगे।

तालिका 3.3 - उदयपुर-चित्तौगढ़-अजमेर जीसी कार्य

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गस्त लागत तथा एमएम की वर्तमान स्थिति
<p>(क) उदयपुर-चित्तौगढ़-अजमेर जीसी कार्य</p> <p>कार्य ` 433.39 करोड़ की लागत पर 1996-97 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य दो करणों में किया गया था। चित्रोडगढ़ उदयपुर सिटी खण्ड पूर्ण था और अगस्त 2005 में खोला गया था और अजमेर चित्तौगढ़ जुलाई 2007 में खोला गया था।</p>	<p>1. उदयपुर सिटी-उमरा जीसी कार्य (10.50 किमी)</p> <p>2. माकली-नाथ द्वारा जीसी कार्य (15.27)</p> <p>3. मावली-बादीसाद्री जीसी कार्य (82.01 किमी)</p> <p>4. नाथद्वारा-न्यू नाथद्वारा नई लाइन (10.82 किमी)</p>	<p>1. आरओआर निर्धारित किए बिना अगस्त 2002 में ` 21.79 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया। तथापि दिसम्बर में बोर्ड द्वारा कार्य रोक दिया गया। इस पर लेखाप्रतिवेदन 200 की सं. 6 के पैराग्राफ सं. 3.1.14 में टिप्पणी की गई थी।</p> <p>2. आओआर निर्धारण बिना नवम्बर 2008 (मुख्य परियोजना के समापनके 15 माह बाद) में ` 31.94 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया। विस्तृत अनुमान नवम्बर 2008 में संस्वीकृत किया गया था। लाइन ` 29.70 करोड़ की लागत पर बिछाई गई थी और मार्च 2011 में इसके समापन के ढाई वर्ष बाद सितम्बर 2013 में यतायात के लिए खोली गई थी।</p> <p>3. परियोजना (-) 5.24 प्रतिशत के निर्धारित आरओआर के बावजूद ` 290.66 करोड़ की अनुमानित लागत पर फरवरी 2013 में अनुमोदित की गई। परियोजना फरवरी 2013 (जुलाई 2007) में मुख्य परियोजना के समापन के 5 वर्ष 8 माह बाद) में अनुमोदित की गई। तथापि विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत किए जाने हैं (मार्च 2014)।</p> <p>4. परियोजना आरओआर के निर्धारण बिना ` 107.19 करोड़ की अनुमानित लागत पर जून 2013 में आरबी द्वारा दो दिनों के अन्दर हड़बडी मे अनुमोदित की गई थी। परियोजना जून 2013 (मुख्य परियोजना के समापन के 70 माह बाद) में अनुमोदित की गई थी। विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत किया जाना है और कार्य अभी आरम्भ होना है (जूनवरी 2014)।</p> <p>एमएम जोड़ने के कारण मूल परियोजना की लागत ` 433.39 करोड़ 104 प्रतिशत की वृद्धि पर ` 884.97 करोड़ तक बढ़ गई। तदपि मूल परियोजना पूर्ण थी और जुलाई में यातायात के लिए खोल दी गई थी वस्तु परियोजना सम्पूर्ण रूप से छः वर्ष बाद थीं अपूर्ण रही।</p>
<p>(ख) रेवाडी-सादलपुर जीसी कार्य</p> <p>परियोजना ` 100 करोड़ की लागत पर सितम्बर 2001 में संस्वीकृत की गई थी। यह ` 419.32 करोड़ की लागत पर</p>	<p>सादलपुर-हिसार जीसी कार्य (70 किमी)</p>	<p>मंत्रालय ने कार्य फरवरी 2001 में रेवाड-सादलपुर खण्ड के एमएम के रूप में अनुमोदित किया था। रेवाडी-सादलपुर-हिसार का संयुक्त विस्तृत अनुमान आरओआर निर्धारण बिना सितम्बर 2006 में ` 364.19 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य संस्वीकृति से पूर्व फरवरी 2001 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना ` 419.32 करोड़ की लागत पर पूर्ण हुई थी और 2008-09 में यातायात के लिए</p>

2008-09 में पूर्ण हो गई थी तथा यातायात के लिए खोल दी गई थी		खोली गई थी। एमएम को जोड़ने के कारण मूल परियोजना की लागत 319 प्रतिशत सी वृद्धिकर ` 100 करोड़ से ` 419.32 करोड़ तक बढ़ गई थी।
--	--	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय फा.सं. 2003/डब्ल्यू2/जीसी/एनडब्ल्यूआर/1, फा.सं. 93/ डब्ल्यू-11/जीसी/डब्ल्यूटी/एयू-यूडी/2, फा.सं. 2009/डब्ल्यू-1/एनडब्ल्यूआर/ जीसी/1 सर्वेक्षण और उत्तर पश्चिम रेलवे फा.सं. टी/आईई/एसडीएलपी-एचएसआर/09, फा.सं. 496 टी/जीसी/आई-एसडीएलपी-एचएसआर/2008/ टीजीपी, फा.सं. एनडब्ल्यूआर/एसएंडसी/ यूटीजेड-एचएमटी/335/1 और फा.सं. सीएओ/जेपी/डब्ल्यू/एमआईएसई/एमवीजे-बीआई)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- जैसा नीचे के आरेखीय डायग्रामों से देखा जा सकता है उपर्युक्त एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजनाओं से बिल्कुल अलग थे क्योंकि वे मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली अलग लाइनें थीं। इसलिए उन्हें एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। इसके अलावा एनएल परियोजना (नाथद्वारा-न्यू नाथद्वारा) जीसी परियोजना (अजमेर-चित्तौड़गढ़- उदयपुर जीसी) के एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थी जो अनियामित था क्योंकि दोनों भिन्न योजना शीर्षों¹⁴¹ के अन्तर्गत आते थे।

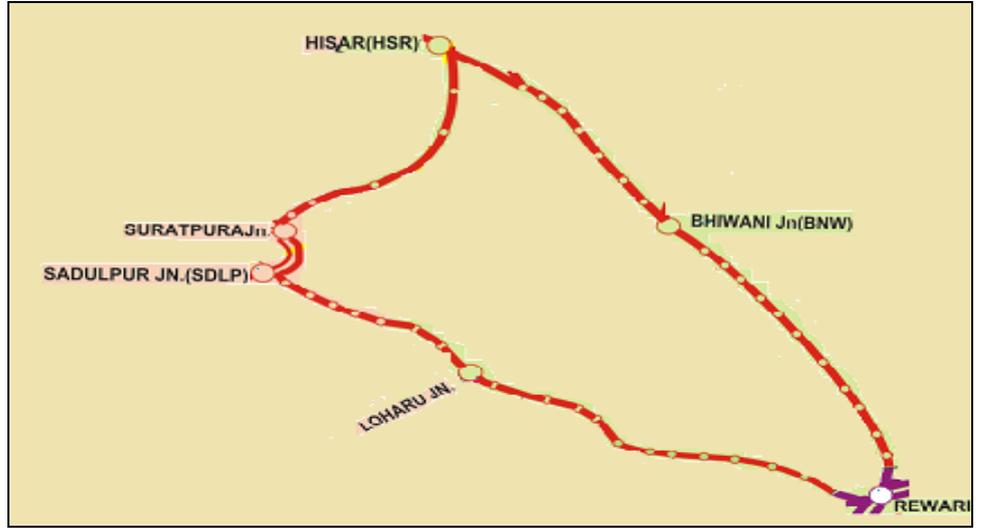
3.2 (क) उदयपुर-चित्तौड़गढ़-अजमेर जीसी कार्य



(स्रोत: उत्तर पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

¹⁴¹ नई लाइन-योजना शीर्ष 11, गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष 14

3.3 - (बी) रेवाड़ी-सादुलपुर जीसी



(स्रोत: उत्तर पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

- चार में से तीन¹⁴² एमएम मुख्य परियोजना के समापन के बाद संस्वीकृत किए गए थे।
- चार एमएम परियोजनाओं में आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। शेष एमएम परियोजना में तथापि आरओआर निर्धारित किया गया परन्तु यह ऋणात्मक था। एमएम की लागत को हिसाब में लेकर मूल परियोजना का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन दोबारा नहीं किया गया था।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और मंत्रालय¹⁴³ द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.3 पूर्वोत्तर रेलवे

तालिका 1 से यह देखने में आता है कि पूर्वोत्तर रेलवे में दो मुख्य कार्यों के प्रति दो एमएम (एकजीसी तथा एक एनएल) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

¹⁴² मावली-नाथद्वारा, मावली-बडिसाडी तथा नाथद्वारा-न्यू नाथद्वारा

¹⁴³ वित्त मंत्रालय ओएम संख्या 1(26)/ई ला(ए)/02 दिनांक 21-12-2002

तालिका 3.4

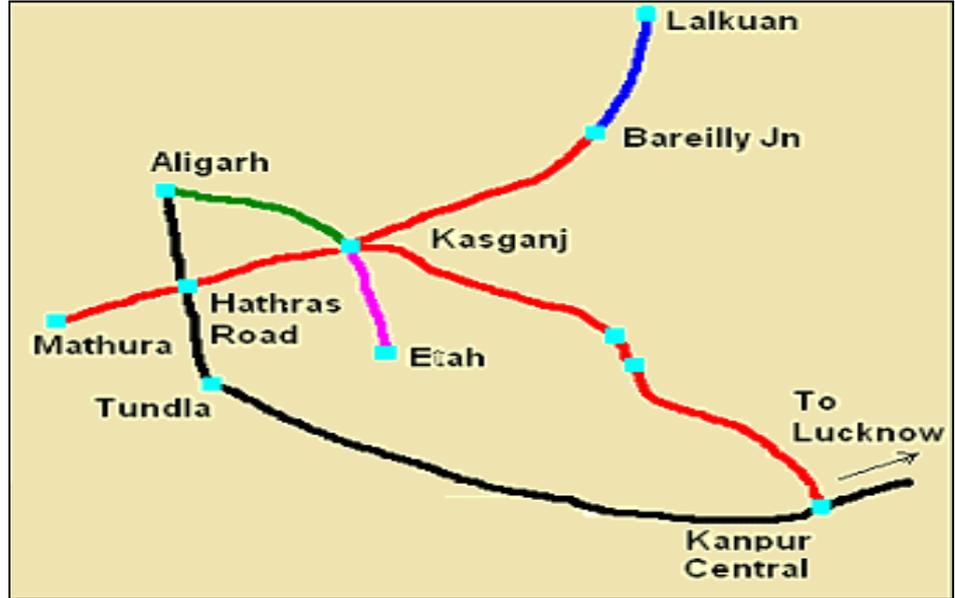
मुख्य कार्यकी वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथ एमएम की वर्तमान स्थिति
<p>(क) कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-वरेली</p> <p>जीसी परियोजना प्रतिवेदन 2002 की सं; 9 (रेलवे) में यह टिप्पणी की गई है कि यद्यपि कार्य 1996 में विस्तारित बोर्ड द्वारा अस्वीकृत किया गया था परन्तु आरबी ने फरवरी 1997 में सीसीईए अनुमोदन प्राप्त किया। कार्य ` 395 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना कासगंज से बरेली खण्ड को छोड़कर यातायात के लिए खोल दी गई थी। फरवरी 2014 के इस खण्ड की समग्र प्रगति 87 प्रतिशत थी।</p>	<p>बरेली-लालकुआं जीसी कार्य 83.85</p>	<p>लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2004 की सं; 9 में टिप्पणी की गई थी कि इसकी अलाभकारिता को देखते हुए परियोजना पर आगे न बढ़ने के अप्रैल 1998 के रेलवे बोर्ड के निर्णय के बावजूद यह ` 658.11 करोड़ की लागत पर फरवरी 2003 में संस्वीकृत की गई थी। कार्य पूर्ण हो गया था और जनवरी 2013 में यातायात के लिए खोल दिया गया था।</p> <p>एमएम के समावेशन के कारण मूल परियोजना की कुल लागत ` 395 करोड़ से 167 प्रतिशत की वृद्धि से ` 1053.11 करोड़ तक बढ़ गई।</p>
<p>(ख) महाराजगंज-मसरख नई लाइन परियोजना</p> <p>कार्य ` 134.42 करोड़ की लागत पर 2003-04 में संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 को कार्य 27 प्रतिशतपूर्ण हो गया है।</p>	<p>मसरख रीवाघाट नई लाइन (30 किमी)</p>	<p>योजना निदेशालय ने निम्न प्रतिफल और परिचालन आवश्यकता न होने कारण फरवरी 2007 में परियोजना ताक पर रख दी। प्रस्ताव पर अक्टूबर 2007 में फिर विचार किया गया था। परियोजना पर पुनर्विचार करते हुए वित्त निदेशालय ने कहा कि इस मात्रा तथा क्षेत्र का कार्य एमएम के रूप में माने जाने के लिए योग्यता नहीं रखता है और परियोजना ताक पर रखने की सिफारिश की। बाद में परियोजना फरवरी 2008 में रेल में परियोजना फरवरी 2008 में रेल मंत्री के आदेश पर ` 94 करोड़ पर अनुमोदित की गई थी।</p> <p>एमएम के समावेशन के कारण मूल परियोजना की कुल लागत ` 134.42 करोड़ से ` 228.42 करोड़ अर्थात् 70 प्रतिशत की वृद्धि तक बढ़ गई। मूल कार्य तथा एमएम कार्य समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (मार्च 2013)</p>

(स्रोत: रेल मंत्रालय फा.सं.2007/डब्ल्यू-1/एनई/एनएल/81 एवं उत्तर पूर्व रेलवे की फा.सं.डब्ल्यू/कोन/98/306/डब्ल्यू-1, सं.डब्ल्यू/कोन/348/मसरख-रेवा घाट/सर्वेक्षण और फा.सं.डब्ल्यू/कोन/348/154/कर्वे, सं.डब्ल्यू/कोन/362/ 01/डब्ल्यू-1)

लेखापरीक्षा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- जैसा निम्न आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है बरेली-लालकुआं जीसी मूल जीसी परियोजना से बिल्कूल अलग था और मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली अलग लाइन पर थी तथा मूल परियोजना के एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं की जा सकती है।

3.4 - (क) कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-बरेली जीसी परियोजना डायग्राम

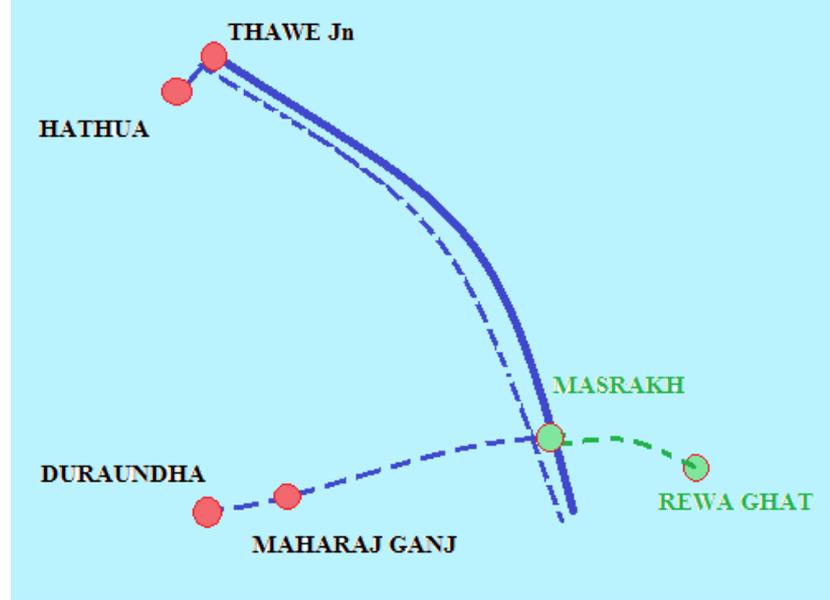


(स्रोत: पूर्वोत्तर रेलवे का सिस्टम मैप)

- बरेली-लालकुआं परियोजना आरम्भ में अलग परियोजना के रूप में योजना आयोग तथा विस्तारित बोर्ड को प्रस्तुत की गई थी। इन निकासों द्वारा अस्वीकृति के बाद यह कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-बरेली जीसी परियोजना के एमएम के रूप में रेल मंत्री द्वारा संस्वीकृत की गई थी।
- यह एक अकेला मामला है जंहा बरेली-लालकुआं का एमएम पूर्ण किया गया है जबकि कानपुर-कासगंज-मथुरा तथा कासगंज-बरेली की जीसी की मूल परियोजना केवल कासगंज तक पूरी हुई है। इस प्रकार बरेली-लालकुआं लाइन रेलवे के लिए प्रचालन कठिनाइयां उत्पन्न कर एकाकी खड़ी है। इसने मथुरा से और आगे पश्चिम तथा मध्य रेलवे को सीधी तथा छोटी सम्बद्धता से वंचित कर दिया।
- मसरख-रीवा घाट नई लाइन परियोजना के निम्न आरेखीय डायग्राम से पता चला कि मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली अलग लाइन थी।

इसलिए इसे मूल परियोजना के एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है।

3.5 - (ख) महाराजगंज-मसरख नई लाइन परियोजना



(स्रोत: पूर्वोत्तर रेलवे का सिस्टम मैप)

- मसरख-रेवा घाट के एमएम को सामाजिक-आर्थिक आधारों पर उचित ठहराया गया था। परन्तु इसकी संस्वीकृति के छः वर्ष बाद भी कार्य आरम्भ नहीं हो सका (मार्च 2013)।
- मूल परियोजनाओं के वित्तीय पुनर्मूल्यांकन को फिर से स्वीकृत एमएम की लागत की पूर्ण रूप से गणना करके नहीं किया गया।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.4 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

तालिका 3.5 से यह देखा गया है कि पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में चार मुख्य कार्यों के प्रति नौ एमएम (पांच एनएल, तीन जीसी तथा एक अन्य) संस्वीकृत किए गए थे। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.5

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(क) इकलरवी-बलूरघाट नई लाईन कार्य का विस्तृत अनुमान ` 36.38 करोड़ की लागत पर 1983-84 में संस्वीकृत किया गया था। सेक्शन दिसम्बर 2004 में यातायात के लिए खोला गया था।	रायगंज-इतार नई लाईन (21.82 किमी) इतार-बुनियादपुर नई लाईन (39 किमी)	मूल कार्य के समापन के सात वर्ष बाद एमएम मई को 2011 में ` 129.30 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 9.45 प्रतिशत निर्धारित किया गया था इस कार्य की फाइनल लोकेशन सर्वे (एफएलएस) पूर्ण नहीं हुआ था (जनवरी 2014)। मूल कार्य के समापन के आठ वर्ष बाद एमएम को सितम्बर 2012 में ` 287.95 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। इय कार्य का एफएलएस पूर्ण नहीं हुआ था (जनवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की लागत ` 36.38 करोड़ से बढ़कर ` 703.17 करोड़ हो गई अर्थात् 1932 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(ख) बदरपुर-बरईग्राम से माईग्रेनडीसा-डीटोकचेरा विस्तार सहित लुमडिंग-सिलचर का गैज रूपांतरण कार्य को 1996-97 में ` 648 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। जनवरी 2014 तक कार्य प्रगति पर था।	बरईग्राम-दुल्लाबचेरा जीसी (29.4) करीगंज-मैशाशन जीसी (10.3 किमी)	एमएम को 2011-12 में ` 103.84 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 4.90 प्रतिशत था। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर था (जनवरी 2014)। एमएम को 2011-12 में ` 55 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर(-) 228.14 प्रतिशत अनुमानित किया गया था। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर था (जनवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन ने कारण, मूल परियोजना की लागत ` 648 करोड़ से बढ़कर ` 4027.93 करोड़ हो गई अर्थात् 521.59 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(ग) कटिहार-बरसोई-राधिकापुर सहित कटिहार-जोगबनी का गैज परिवर्तन कार्य को ` 402.98 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत किया गया था। सेक्शन को फरवरी	कटिहार-तेजनराय-नपुर जीसी (34 किमी) रायगंज-डलखोला एनएल (43.43किमी.)	एमएम को 2007-08 में ` 65.08 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 9.13 प्रतिशत अनुमानित किया गया था। कार्य पूर्ण था और खण्ड दो चरणों में अक्टूबर 2011 तथा मार्च 2013 में यातायात के लिए खोला गया था। एमएम को मूल परियोजना के समापन के तीन वर्ष बाद मई 2011 में ` 291.53 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का निर्धारण नहीं किया गया था।

2006 तथा जून 2008 के बीच तीन चरणों में यातायात के लिए खोला गया था।	कटिहार में एम जी कोचिंग डिपो का परिवर्तन	कार्य नितान्त आरम्भिक चरण पर था (जनवरी 2014)। एमएम को 2006-07 में ` 10.99 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य को पूरा किया गया और दिसम्बर 2009 में ओपन लाइन को सौंपा गया था। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की लागत ` 402.98 करोड़ से बढ़कर ` 1015.85 करोड़ हो गई अर्थात् 252.11 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(घ) ब्रांच लाइन सहित न्यू जलपाईगुडी-सिलीगुडी जं. - न्यू बोगईगांव का गेज परिवर्तन कार्य को ` 123.88 करोड़ की लागत पर 1999-2000 में संस्वीकृत किया गया था। खण्ड को दिसम्बर 2003 में यातायात के लिए खोला गया था।	चाल्सा-नक्सल नई लाइन (16 किमी) राजभटखोवा-जैती नई लाइन (15.13 किमी)	एमएम को दिसम्बर 2003 में मूल कार्य के समापन के बाद 2011-12 में ` 292.93 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 9.37 प्रतिशत था। भूमि अधिग्रहण पूरा हो गया है (जनवरी 2014)। दिसम्बर 2003 में मूल कार्य के समापन के बाद एमएम को 2012-13 में ` 180.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं था। एफएलएस तथा प्रीलीमीनरी इंजीनियरिंग कम ट्रैफिक (पीईटी) सर्वेक्षण अभी पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की लागत ` 123.88 करोड़ से बढ़कर ` 1489.06 करोड़ हो गई अर्थात् 1202 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाइल संख्या 2000/डब्ल्यू-1/जीसी/एनएफ/(केआईआर-जेबीएन), फाइल संख्या 97/डब्ल्यूएलजीसी/एनएफ/(डीई)/सी-एन, फाइल संख्या 2011/डब्ल्यू-1/एनएफ/ डब्ल्यूपी 11-12/रायगंज-डलखोला, (एमएमों) फाइल संख्या 2011/डब्ल्यू1/एनएफ/डब्ल्यूएपी11-12/करीमगंज-मैशाशन (एमएम) तथा मार्च 2013 की पूर्वोत्तर सीमा रेलवे की फाइल संख्या डब्ल्यू/98/सीओएन/राजभटखोवा-जैती, जीएम/सीओएन/एमसीडीओ, फाइल संख्या. डब्ल्यू/155/सीओएन/एनजेपी-एनबीक्यू)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपर्युक्त एमएम मूल परियोजना से बिल्कुल अलग थे और एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे।
- तीन एनएल परियोजनाओं (रायगंज-डलखोला, चाल्सा-बक्सल तथा राजभटखोवा-जैती) को जीसी परियोजना के एमएमए के रूप में संस्वीकृत

किया गया था जो अनियमित थी क्योंकि दो भिन्न योजना शीर्षों¹⁴⁴ के अन्तर्गत आते थे। इसी प्रकार, एक यातायात सुविधा कार्य (कटिहार में एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन) भी जीसी परियोजना के एमएम के रूप में संस्वीकृत किया गया था जो अनियमित था क्योंकि वे भिन्न परियोजना शीर्षों¹⁴⁵ के अन्तर्गत आते थे।

- परियोजनाओं के आरओआर या तो ऋणात्मक थे अथवा निर्धारित नहीं किए गए थे। एक मामले में आरओआर को (-) 228.14 प्रतिशत¹⁴⁶ निर्धारित किया गया था।
- मूल परियोजनाओं के वित्तीय पुनर्मूल्यांकन को फिर से एमएम की लागत की पूर्ण रूप से गणना करके नहीं किया गया।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अवनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.5 पूर्व मध्य रेलवे

तालिका 3.6 से यह देखा गया है कि पूर्व मध्य रेलवे में दो मुख्य कार्यों के प्रति दस एमएम (चार एनएल, तीन जीसी तथा तीन अन्य) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 3.6

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	सम्मिलित लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) फतुहा-इस्लामपुर विखण्डित लाइन की मरम्मत कार्य को ` 78.04 करोड़ की लागत पर 1998-99 में संस्वीकृत किया गया था। खण्ड 2003 में यातायात के लिए खोला गया था।	दानियावन-बिहारशरीफ नई लाइन (38.28 किमी) बिहारशरीफ-बरबीघा नई लाइन (26 किमी) बारबीघा-शेखपुर नई दिल्ली (26	एमएम की 2001-02 में ` 104.79 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। 30 वर्षों में परियोजना की संचयी निवल आय (-) ` 45.38 करोड़ अनुमानित की गई थी और इस परियोजना का आरम्भिक निवेश आरओआर के निर्धारण बिना ` 12.84 करोड़ अनुमानित किया गया है। दिसम्बर 2013 को समग्र प्रगति 81 प्रतिशत थी। एमएम को 2001-02 में ` 103.86 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। दिसम्बर 2013 को समग्र प्रगति 40 प्रतिशत थी।

¹⁴⁴ एनएल-योजना शीर्ष 11 तथा जीसी- योजना शीर्ष 14

¹⁴⁵ यातायात सुविधा कार्य-योजना शीर्ष 16 तथा जीसी-योजना शीर्ष 14

¹⁴⁶ करीमगंज-मैशाशन जीसी-आरओआर(-) 228.14 प्रतिशत

	किमी) तथा नियोरा/दनपुर- दनियावन नई लाइन (36 किमी)	<p>दोनों एमएम 2001-02 में संस्वीकृत किए गए थे। आरबी ने ` 516.41 करोड़ की लागत पर संयुक्त विस्तृत अनुमान जनवरी 2013 में संस्वीकृत किया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। अब ये कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड (आरबीएनएल) द्वारा किया जा रहा था। एमएम वर्ष 2001-02 में संस्वीकृत किए गए थे और 12 वर्ष बाद भी उन्हें आरम्भ नहीं किया गया था। भूमि अधिग्रहण, योजना तथा डिजाइन का कार्य प्रगति पर है। (अक्टूबर 2013)।</p> <p>उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की कुल लागत ` 78.04 करोड़ से बढ़कर ` 803.10 करोड़ हो गई अर्थात् 929 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>
<p>(b) मानसी-सहरसा जीसी कार्य</p> <p>कार्य को ` 43.39 करोड़ की लागत पर 1996-97 में संस्वीकृत किया गया था जो 2004 में ` 111.86 करोड़ संशोधित किया गया था। कार्य 2005 में पूरा हुआ था</p>	<p>सहरसा-धर्म मधैपुरा जीसी</p> <p>धर्म मधैपुरा- पूर्णिया जीसी</p> <p>मानसी-बदला घाट खण्ड में नए पुल सं. 53 तथा सम्बद्ध कार्य का निर्माण</p> <p>बनमाखी-बिहारी गंज जीसी।</p> <p>पुल सं. 45, 50, 52 तथा 53 के गाड़ बंध का निर्माण</p> <p>सहरसा तथा पूर्णिया के बीच निमित्त मार्ग हटाना</p>	<p>एमएम आरओआर निर्धारण बिना 2003-04 में ` 40.19 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य जून 2010 में पूरा हुआ था।</p> <p>आरओआर (मार्च 2013) के निर्धारण बिना एमएम 2003-04 में ` 129.75 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 तक कार्य 80 प्रतिशत तक पूरा हुआ है।</p> <p>एमएम को 2004-05 में ` 4.27 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूरा हो गया था (2005)।</p> <p>परियोजना आरओआर निर्धारण बिना ` 36.80 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2005-06 में संस्वीकृत की गई थी। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है। (फरवरी 2014)</p> <p>एमएम को 2006-07 में ` 8.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। निधियों की कमी के कारण कार्य पूरा नहीं हुआ था (फरवरी 2014)</p> <p>आरओआर के निर्धारण बिना एमएम 2007-08 में ` 2.39 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। निधियों की कमी के कारण कार्य पूरा नहीं हुआ था (फरवरी 2014)।</p> <p>उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण, मूल परियोजना की</p>

		कुल लागत ` 111.86 करोड़ से बढ़कर ` 803.10 करोड़ हो गई अर्थात् 198 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
--	--	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय पत्र संख्या 97/डब्ल्यू2/एसई/जीसी/एसवाई/14 तथा फाइल संख्या 2010/डब्ल्यू-2/एसईसीआर/एसवाई/37/पार्ट-1)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- उपर्युक्त एमएम मूल परियोजना के सुयोजन में नहीं आते हैं और इससे बिल्कुल अलग थे और एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे। वास्तव में चार एनएल परियोजनाएं विखण्डित लाइन परियोजना की मरम्मत के लिए एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं जो पूर्णतय अनियमित हैं। ये कार्य क्रमशः भिन्न योजना शीर्षों¹⁴⁷ के अंतर्गत आते हैं और इसलिए एमएम मूल परियोजना के भाग नहीं हो सकते हैं।
- उपर्युक्त दस एमएम में से नौ एमएम के संबंध में आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था, एक एमएम में निर्धारित आरओआर ऋणात्मक था।
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियमपुस्तकों में निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.6 पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे

पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे का मुख्यालय कोलकत्ता में है और इसलिए एक साथ कार्य करते हैं। लेखापरीक्षा द्वारा चयनित 91 में से इन दो जोन में एमएम की अधिकतम संख्या अनुमोदित की गई थीं, पूर्व रेलवे में बत्तीस एमएम तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में चौदह एमएम संस्वीकृत किए गए थे। एमएम तथा मुख्य कार्य, जिनके प्रति उन्हें संस्वीकृत किया गया था, की सूची परिशिष्ट I में दी गई है। अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला।

अभिलेखों की लेखापरीक्षा संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

(i) पूर्व रेलवे

¹⁴⁷ नई लाइन-योजना शीर्ष 11, विखण्डित लाइनों की मरम्मत-योजना शीर्ष 13

- पूर्व रेलवे में 16 मुख्य कार्यों (5-एनएल, 9-ट्रैक दोहरीकरण, 1-जीसी तथा 1 अन्य) के प्रति 32 एमएम परियोजनाएं (28 एनएल, 2 जीसी, 1 अन्य तथा 1 ट्रैक दोहरीकरण) संस्वीकृत की गई थी।
- एमएम मूल परियोजना से बिल्कुल भिन्न थे और मूल परियोजना के केवल एक स्टेशन को पहुँचने थे तथा इस प्रकार उन्हें एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त नौ मूल रेलपथ दोहरीकरण परियोजनाओं के प्रति 14 नई लाइन परियोजनाएं तथा दो गेज परिवर्तन कार्य एमएम के रूप में संस्वीकृत किए गए थे जो पूर्णतया अनियमित थे क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्षों¹⁴⁸ के अन्तर्गत आते थे। पांच मूल परियोजनाएं 2006 तथा 2010 के बीच पूरी हुई थीं तथापि उनके सम्बन्धित एमएम मूल कार्य¹⁴⁹ के समापन के लगभग पांच से छः वर्ष बाद संस्वीकृत किए गए थे। 16 मूल कार्यों के प्रति 32 एमएम जोड़ने के कारण, कार्य की अनुमानित लागत ` 2613.92 करोड़ से ` 8415 करोड़ तक बढ़ी जिसकी वृद्धि 322 प्रतिशत थी।
- 32 में से 27 एमएम 2009-10 से 2011-12 की अवधि में संस्वीकृत किए गए थे। इनमें से तीन एमएम सीधे रेलवे बजट में ही घोषित किए गए थे। यह आगे देखा गया था कि 18 एमएम प्रस्ताव जनवरी 2011 तथा फरवरी 2011 में रेलवे बोर्ड को भेजे गए थे और वर्ष 2011-12 के बजट में शामिल किए गए थे (ब्यौरे परिशिष्ट II में दिए गए हैं)।
- पूर्व रेलवे प्रशासन ने अनुमोदित 20 एमएम में ऋणात्मक आरओआर निर्धारित किया। शेष 12 मामलों में, आरओआर को निर्धारित नहीं किया गया था (ब्यौरे परिशिष्ट II में दिए गए हैं)
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

¹⁴⁸ रेलपथ दोहरीकरण-योजनाशीर्ष 15, नई लाइन-योजना शीर्ष 11 गेज परिवर्तन-योजना शीर्ष-14, अन्य कार्य(यातायात सुविधाएं-याई पुनर्निर्माण तथा अन्य) योजना शीर्ष 16

¹⁴⁹ लक्ष्मीकान्तपुर-नमखाना का मुख्य कार्य 1987-88 में स्वीकृत तथा 2006 में पूरा हुआ तथापि इसके एमएम 2009-10 से 2011-12 के बीच स्वीकृत किए गए, चांदपर-बोनगांव का मुख्य कार्य 2003-04 में स्वीकृत तथा 2012 में पूर्ण किया गया तथापि इसके एमएम 2009-10 से 2011-12 के बीच स्वीकृत किए गए, चिंपाई-सैंथिया का मुख्य कार्य 2005-06 में स्वीकृत तथा 2010 में पूरा हुआ तथापि इसके एमएम को 2009-10 तथा 2010-11 के बीच स्वीकृत किया गया, सोनरपुर-गुटियारी शरीफ का मुख्य कार्य 2000-01 में स्वीकृत तथा 2006 में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम को 2011-12 में स्वीकृत किया गया था, नए अलीपुर-अकरा का मुख्य कार्य 1996-97 में स्वीकृत तथा 2004 में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम 2009-10 से 2011-12 के बीच स्वीकृत किए गए।

- लेखापरीक्षा में देखा गया कि 10 एमएम के विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किए गए थे जहाँ कोई अन्तिम स्थान सर्वेक्षण नहीं किया गया था। 20 एमएम के संबंध में ब्यौरे उपलब्ध नहीं हैं। यह आगे देखा गया था कि शेष दो एमएम के विस्तृत अनुमान अभी तक संस्वीकृत किए गए थे (ब्यौरे परिशिष्ट II में दिए गए हैं)
- 32 एमएम में से 17 एमएम¹⁵⁰ के संबंध में अनुमान मूल कार्य की अपेक्षा अधिक के थे।
- 24 एमएम परियोजनाओं को प्रमुख रेल परियोजनाओं के रूप में घोषित किया। तथापि भूमि अधिग्रहण को किसी भी परियोजना में पूरा नहीं किया गया है (जनवरी 2014)।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी सहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यता वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

(ii) दक्षिण पूर्व रेलवे

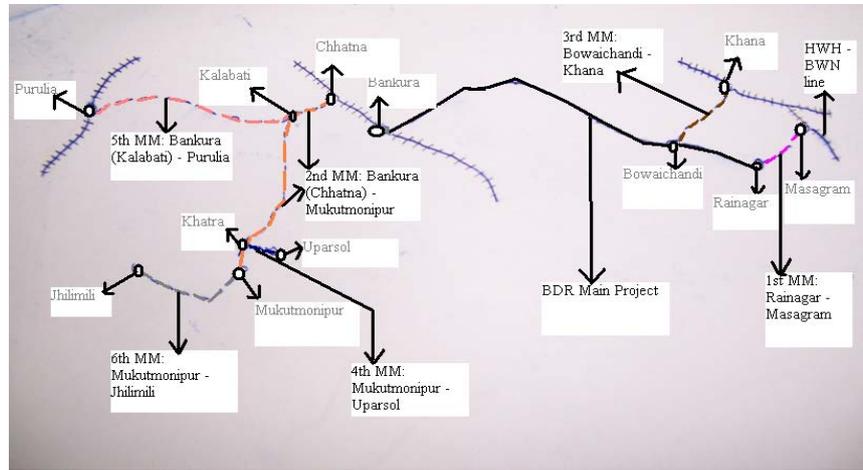
- दक्षिण पूर्व रेलवे में 4 मुख्य कार्य (1-जीसी, और 3-एनएल) के प्रति एमएम के रूप में 14 एनएल परियोजनाएं स्वीकृत की गई थीं (परिशिष्ट I)। चार मुख्य कार्य के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत सभी 14 कार्य निकटवर्ती/अलग सुयोजनों पर थे और इसलिए एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे। इसके अलावा छः मामलों में ये एमएम मूलरूप में संस्वीकृत परियोजनाओं पर किसी स्टेशन को नहीं छूते थे। दो मूल परियोजनाओं को 2004 तथा 2008 के बीच पूरा किया गया था तथापि उनके सम्बंधित एमएम को मूल कार्य¹⁵¹ के समापन के पश्चात लगभग पांच से छः वर्षों में स्वीकृत किया गया।

¹⁵⁰ चन्द्रनगर-बक्खाली एनएल, बोंगाव-चांदबाजार एनएल, बोंगाव-पूर्माहेस्थला एनएल, चांदनाबाजार-बागध एनएल, प्रान्तिक-सूरी एनएल, चौरीगाछा-सेथिया एनएल, कटवा बाजारसाऊ रेलपथ दोहरीकरण, कटवा-मांटेस्वर एनएल, नेगुम-मंगलकोट एनएल, कालिकापुर-मीनाखान एनएल, अहमदपुर-कटवा जीसी, बज बज-पुजाली एनएल, पुजाली-उलूबेरिया एनएल, पुजाली-बकराहट एनएल, जॉयनगर-रॉयदीघायें एनएल, जॉयनगर-दुर्गापुर एनएल तथा कृष्णानगर सीटी-चारतला एनएल

¹⁵¹ बंकुरा-दामोदर नदी घाटी का मुख्य कार्य 1998-99 में स्वीकृत हुआ तथा 2005 व 2008 के बीच तीन चरणों में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम को 2011-2012 के बीच स्वीकृत किया गया, टमलुक-दीघा का मुख्य कार्य 1984-85 में स्वीकृत तथा 2003 व 2004 के बीच दो चरणों में पूरा हुआ तथापि, इसके एमएम को 2009 से 2011 के बीच स्वीकृत किया गया।

- एक गेज परिवर्तन मुख्य कार्य के प्रति एमएम के रूप में छः नई लाइन परियोजनाएं संस्वीकृत की गई थीं जो पूर्णतया अनियमित हैं क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्ष के अन्तर्गत आती हैं और निवेश निर्णयों के लिए निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित है। ऐसी परियोजनाओं को सामग्री संशोधन के रूप में निश्चित तथा स्वीकृत नहीं किया जा सकता। चार मूल कार्यों के लिए 14 एमएम परियोजनाओं के जुड़ने के कारण, कार्य की अनुमानित लागत ` 912.82 करोड़ से ` 3086.54 करोड़ तक बढ़ी जो 238 प्रतिशत वृद्धि थी।

3.6 - छः एमएम के साथ बीडीआर गेज रूपादन्तरण परियोजना

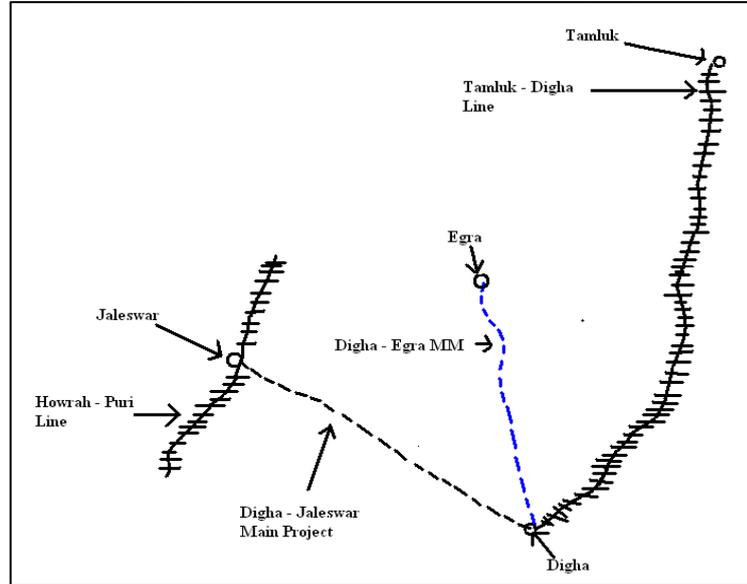


(स्रोत: दक्षिण पूर्व रेलवे का सिस्टम मैप)

- 14 में से नौ एमएम 2009-10 से 2011-12 की अवधि में संस्वीकृत किए गए थे। 14 में से 13 एमएम सम्बन्धित रेलवे बजट में घोषित किए गए थे। इसके अलावा, एसईआर द्वारा केवल एक एमएम को प्रस्तावित किया गया था (ब्यौरे परिशिष्ट III में दिए गए हैं)
- संस्वीकृत 14 एमएम में से छः एमएम (जनवरी 2014) के लिए तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण नहीं किया गया था। दो एमएम में, अंतिम लोकेशन सर्वेक्षण नहीं किया गया था सात एमएम में ऋणात्मक आरओआर निर्धारित था। छः मामलों में आरओआर को निर्धारित नहीं किया गया था। केवल एक एमएम परियोजना (अमटा - बगनान - आरओआर - 19.69 प्रतिशत) में निर्धारित आरओआर 14 प्रतिशत के निर्धारित बेंचमार्क से अधिक था (ब्यौरे परिशिष्ट III में दिए गए हैं)
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

- सभी 14 एमएम में विस्तृत अनुमान को रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा संस्वीकृत किया गया है।
- मुकुटमुनीपुर-झिलमिली एमएम परियोजना के संबंध में, यह पाया गया कि कार्य का विस्तृत अनुमान 23 फरवरी 2012 को दक्षिण पूर्व रेल प्रशासन द्वारा तैयार तथा भेजा गया था और 12 दिनों के अंदर अर्थात् 6 मार्च 2012 को रेल मंत्री द्वारा अनुमोदित किया गया था। 14 एमएम में से 100 करोड़ तथा इससे अधिक¹⁵² कीमत के आठ एमएम हेतु, एक्सपेंडिड बोर्ड/योजना आयोग द्वारा किसी अनुमोदन के समर्थन में एसईआर द्वारा कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया।
- एक एमएम (दीघा-एगरा)¹⁵³ के संदर्भ में विस्तृत अनुमानों मुख्य परियोजना (दीघा जलेश्वर) को अनुमानों के अनुमोदन से एक वर्ष से अधिक पहले अनुमोदित किया गया था। इसके अतिरिक्त छः एमएम¹⁵⁴ के संदर्भ में स्वीकृत अनुमानित लागत मूल कार्य की उस अनुमानित लागत से अधिक थी।

Fig. 3.7 - Digha – Jaleswar New Line with MM of Digha – Egra



¹⁵² मुकुतमोनीपुर-उपरसोल, बंकुरा (कलाबती)-पुरुलिया, मुकुतमोनीपुर-झिलमिल, अमता-बगनान, देशप्रान-नन्दीग्राम, कान्थी-एगरा, नन्दकुमार-बलायपान्डा तथा दीघा-एगरा

¹⁵³ मुख्य कार्य दीघा-जलेश्वर एनएल का विस्तृत अनुमान जुलाई 2012 में अनुमोदित किया गया था जबकि एमएम कार्य-दीघा-एगरा का विस्तृत अनुमान मई 2011 में अनुमोदित किया गया था।

¹⁵⁴ मुकुट मोनीपुर-उपरसोल, बांकुरा-पुरुलिया, मुकुटमोनीपुर-झिलमिली, आम्टा-बगवान, चम्पाडंगा तारकेश्वर तथा जंगीपाडा-फुरफुर शरीफ

(स्रोत: दक्षिण पूर्व रेलवे का सिस्टम मैप)

- 14 परियोजनाओं में से 13 के लिए कोई विशिष्ट लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया, एक परियोजना जहां लक्षित तिथि निर्धारित थी, में परियोजना को 52 माह के विलम्ब के पश्चात् पूरा किया गया।
- 13 परियोजनाओं जहां कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं थी, में से सात परियोजना के संदर्भ में, प्रतिबंधित लक्ष्य तिथि अर्थात् भूमि उपलब्धता के पश्चात् एक संभावित तिथि परिकल्पित थी।
- आठ एमएम परियोजनाओं (आमटा-बगनान तथा चम्पादंगा-तारकेश्वर को पृथक परियोजनाओं के रूप में लेते हुए) को विशिष्ट रेलवे परियोजनाओं के रूप में घोषित किया गया। तथापि, किसी भी परियोजना में भूमि अधिग्रहण पूरा नहीं किया गया है (जनवरी 2014)।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली तथा सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

इस प्रकार 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान विशेषकर पूर्व और दक्षिणपूर्व रेलवे में एमएम की संस्वीकृति में बढ़ोतरी हुई थी। इस अवधि के दौरान कुल 46 एमएम में से एमएम के रूप में कुल 36 नई परियोजनाएं संस्वीकृत की गई थीं। परियोजनाओं के एमएम जिन्होंने पहले ही बहुत कार्य पूरे कर लिए थे, के रूप में नई परियोजनाएं संस्वीकृत करने के अलावा सम्बन्धित जोन द्वारा अनेक परियोजनाएं अनुमोदन के लिए प्रस्तावित भी नहीं की गई थी लेखापरीक्षा में आगे देखा गया कि कुल 25 एमएम विशेष रेल परियोजनाएं¹⁵⁵ घोषित की गई थीं। इससे रेल प्रशासन को एक समय बद्ध रीति में भूमि प्राप्त करने की शक्ति मिल गई। तथापि इनमें से किसी भी मामले में भूमि अधिग्रहीत नहीं की गई थी। यह भी देखा गया था कि इन अधिकांश अनुमोदित एमएम में भौतिक प्रगति नाममात्र थी।

3.1.8.2.7 दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

तालिका 3.7 से यह देखने में आता है कि दक्षिणपूर्व मध्य रेलवे में एक मुख्य जीसी कार्य के प्रति एक एमएम(एनएल) संस्वीकृत किया गया था। ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:

¹⁵⁵ अन्य जोनो में, किसी परियोजना को एक विशेष 4 रेलवे परियोजना घोषित नहीं किया गया।

तालिका 3.7 जबलपुर-गोंदिया गेज परिवर्तन (285.45 किमी)

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गत लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
कार्य ` 1037.90 करोड़ अनुमानित लागत पर सितम्बर 2010 में संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 तक 69 प्रतिशत कार्य पूरा किया गया है।	कटंगी-तिरोडी नई लाईन (15.36 किमी)	विस्तृत अनुमान (-) 1.54 प्रतिशत के आरओआर के साथ जून 2011 में ` 119.64 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। भौतिक प्रगति नामात्र है क्योंकि भूमि अधिग्रहण प्रक्रियाधीन है (फरवरी 2014)। उपर्युक्त एमएम के समावेशन के कारण मूल परियोजना की लागत ` 1037.90 करोड़ से बढ़कर ` 1157.54 करोड़ हो गई अर्थात् 12 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

(स्रोत: रेल मंत्रालय की पत्र संख्या 97/डब्ल्यू2/एसई/जीसी/एसवाई/14 तथा फाइल संख्या 2010/डब्ल्यू-2/एसईसीआर/एसवाई/37/पा.1)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

- एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजना से बिल्कुल अलग था और इसे एक एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता।
- एमएम को एक जीसी कार्य के लिए एनएल के रूप में संस्वीकृत किया गया था जो अनियमित था क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्षों¹⁵⁶ के अन्तर्गत आते थे। रेलपथ दोहरीकरण कार्य को किसी नई लाइन/गेज परिवर्तन अथवा इसके विपरीत के समावेशन जो स्वतन्त्र परियोजनाएं हैं, को निवेश की निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित होती है। ऐसी परियोजनाएं सामग्री परिवर्तन के रूप में कही अथवा अनुमोदित नहीं की जा सकती थीं।
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम को लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

¹⁵⁶ एनएल-योजना शीर्ष 11, जीसी-योजना शीर्ष 14

- उपर्युक्त प्रक्रिया से स्वयं अपनी संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली तथा समान्यता वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.8 पूर्व तट रेलवे

तालिका 3.8 से देखने में आता है कि पूर्व तट रेलवे¹⁵⁷ में एक मुख्य कार्य के प्रति दो एमएम (1-जीसी, 1-एलएल) संस्वीकृत किए गए थे। इन नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.8 रायपुर-टीटलगढ़ दोहरीकरण कार्य (203 किमी)

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
कार्य का विस्तृत अनुमान ` 758.10 करोड़ की लागत पर जून 2010 में संस्वीकृत किया गया था। फरवरी 2014 तक कार्य की भौतिक प्रगति का केवल 7 प्रतिशत प्राप्त किया गया है।	मंदिर हासौद-न्यू रायपुर नई लाइन (20 किमी) अभानपुर-राजिम (67.20) सहित केन्द्री-धमतरी का जीसी	विस्तृत अनुमान को आरओआर निर्धारण बिना 2012-13 में ` 100 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस पूर्ण था परन्तु कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है (फरवरी 2014)। विस्तृत अनुमान को 14.38 प्रतिशत आरओआर के साथ 2011-12 में ` 283.85 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। एफएलएल पूर्ण था परन्तु कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है (फरवरी 2014)। उपर्युक्त दोनों परियोजनाएं योजना आयोग/विस्तारित बोर्ड का अनुमोदन/मूल्यांकन प्राप्त किए बिना रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित की गई थी। मूल कार्य को उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 758.10 करोड़ से बढ़कर ` 1141.95 करोड़ हो गई अर्थात् 51 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

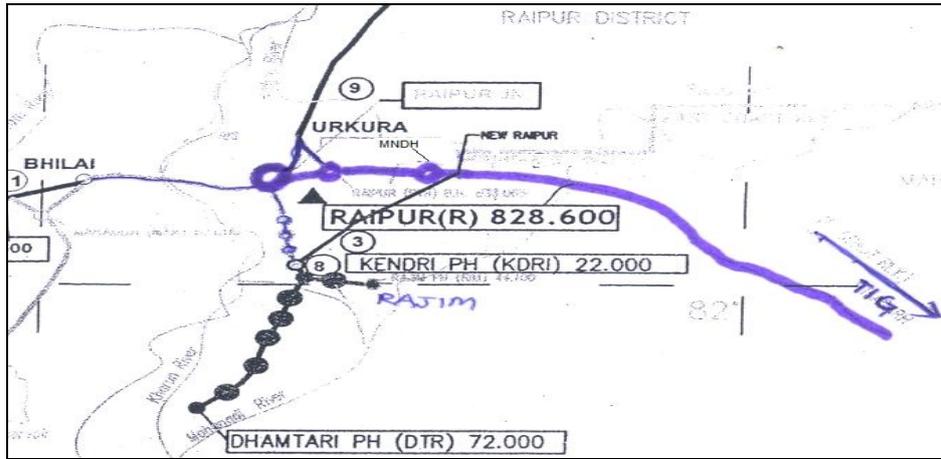
(स्रोत: सीओएन:बीबीएस, आरवीएनएल तथा सीओएन/एसईसीआर का पीसीडीओ)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

¹⁵⁷ मूल कार्य ईसीओआर के क्षेत्राधिकार के तहत है तथा इसे आरवीएनएल द्वारा क्रियान्वित किया जाता है। एमएम कार्य एसईसीआर के क्षेत्राधिकार में थे।

- जैसाकि नीचे आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है कि दोनों एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजना से बिल्कुल अलग थे और ये एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किए जा सकते थे।

चित्र 3.8 रायपुर-टीटलगढ़ दोहरीकरण कार्य



(स्रोत: पूर्व तट रेलवे का सिस्टम मैप)

- एमएम को रेलपथ दोहरीकरण (योजना शीर्ष-15) के प्रति एक नई लाइन (योजना शीर्ष-11) तथा गेज परिवर्तन (योजना शीर्ष-14) के रूप में संस्वीकृत किया गया था। रेलपथ दोहरीकरण कार्य को किसी नई लाइन/गेज परिवर्तन अथवा इसके विपरित का समावेशन जो स्वतन्त्र परियोजनाएं हैं, को निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित होती है, ऐसी परियोजनाओं को भौतिक परिवर्तन के रूप में अनुमोदित नहीं किया जा सकता था।
- मूल रेलपथ दोहरीकरण कार्य को एशियाई विकास बैंक (एडीबी) ऋण के माध्यम से रेल विकास निगम लिमिटेड (आरबीएनएल) द्वारा किया जा रहा है जबकि एमएम कार्यों का दक्षिणपूर्व मध्य रेल प्रशासन द्वारा किया जा रहा है।
- उपर्युक्त दोनों एमएम में, एफएलएस कार्य पूर्ण था परन्तु कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई है (फरवरी 2014)।
- मूल परियोजनाओं का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी स्वयं की संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली ओर सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.9 पश्चिम रेलवे

तालिका 3.9 से यह देखने में आता है कि पश्चिम रेलवे में दो मुख्य कार्यों के प्रति पांच एमएम (3-जीसी तथा 2-एनएल) संस्वीकृत किए गए थे। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.9

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(क) राजकोट-वेरावल जीसी परियोजना जीसी कार्य को ` 100 करोड़ की लागत पर 1994-95 में स्वीकृत किया गया। कार्य को नवम्बर 2004 में प्रारम्भ किया गया था।	बांसजलिया से जेतलसर गेज परिवर्तन	कार्य अक्टूबर 2002 में ` 98 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यह मार्च 2011 में पूरा हो गया था।
	सोमनाथ से वेरावल नई लाइन	कार्य अक्टूबर 2002 में ` 14.52 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान स्वीकृत नहीं था। इसे अक्टूबर 2008 में पूरा किया गया।
	शापुर-सरदिया गेज परिवर्तन (46 किमी)	उपर्युक्त दोनों एमएम अनियमित रूप से तथा अपेक्षित अनुमोदनों बिना कार्यान्वित किए गए थे। इस पर रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 2004 की सं. 9 में टिप्पणी की गई थी।
	सोमनाथ-कोडीनार नई लाइन (36.91	कार्य मूल कार्य के समापन के बाद अप्रैल 2011 में ` 196.30 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान स्वीकृत नहीं था (जनवरी 2014)।

	किमी)	<p>कार्य मूल कार्य के समापन के बाद अप्रैल 2011 में ` 252.68 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान स्वीकृत नहीं था (जनवरी 2014)।</p> <p>दोनों कार्य अभी आरम्भ होने हैं क्योंकि विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए हैं (जनवरी 2014)।</p> <p>राजकोट-वेरावल कार्य के मूल कार्य को उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 100 करोड़ से ` 661.50 करोड़ तक बढ़ गई अर्थात 561 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>
<p>(ख) भिल्डी-विरमगाम जीसी + एनएल परियोजना</p> <p>परियोजना को ` 155.66 करोड़ की लागत पर 1990-91 में संस्वीकृत किया गया था। इसमें विरमगाम-पाटन (104.6 किमी) का जीसी तथा पटन से भिल्डी तक नई लाइन (51.03 किमी) को शामिल किया गया। जीसी कार्य मार्च 2008 में पूरे हो गए थे और नई लाइन का कार्य प्रगति पर है (25 प्रतिशत) (जनवरी 2014)</p>	<p>महेसाना-तरंगा हिल गेज परिवर्तन (57.4 किमी)</p>	<p>कार्य को अप्रैल 2011 में ` 191.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 1.40 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान अभी भी संस्वीकृत नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>भिल्डी-विरमगाम परियोजना के मूल कार्य के लिए उपर्युक्त एमएम जुड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 155.66 करोड़ से बढ़कर ` 346.80 करोड़ हो गई अर्थात 123 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाइल संख्या 2011/डब्ल्यू-1/डब्ल्यूआर/एम/3)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

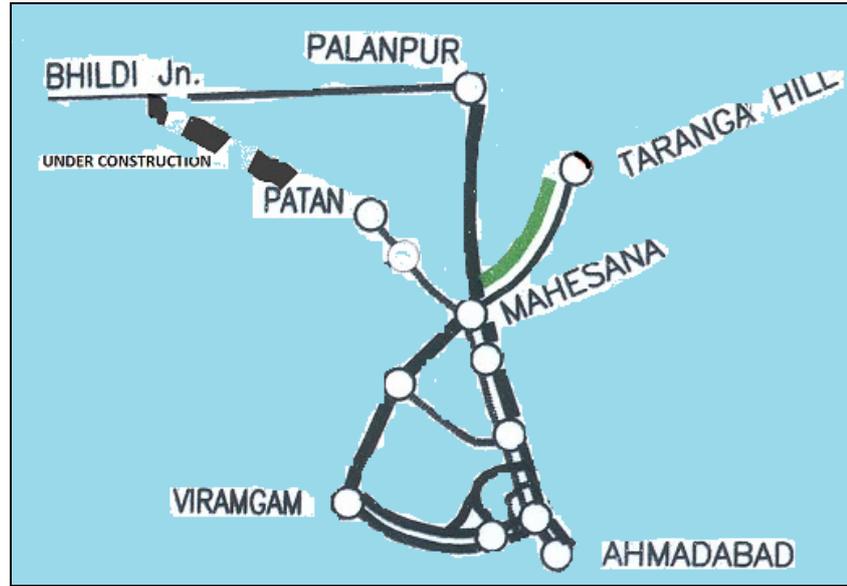
- जैसाकि निम्न आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है कि उल्लिखित सभी एमएम मूल गेज परिवर्तन परियोजना से बिल्कुल अलग थे और ये मूल परियोजना के सुयोजन में न आने वाली पृथक लाइनें थीं तथा इसे मूल परियोजना के एमएम रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता था।

चित्र- 3.9 (क) राजकोट- वेरावल गेज परिवर्तन परियोजना



(स्रोत: पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

चित्र 3.10 (ख) भिल्डी-विरमगाम गेज परिवर्तन परियोजना



(स्रोत: पश्चिम रेलवे का सिस्टम मैप)

- रेल प्रशासन ने नए कार्यों के स्थान पर उपर्युक्त कार्यों को एमएम के रूप में प्रस्तावित किया।
- दो मामलों में, कार्य मूल कार्य के समापन के बाद संस्वीकृत किए गए थे। ये कार्य अभी आरम्भ होने थे क्योंकि विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं हुए थे (जनवरी 2014)। यह कार्य आरम्भ करने की आवश्यकता की कमी दर्शाता है।
- मूल परियोजनाओं के वित्तीय पुनर्मूल्यांकन को एमएम लागत को पूर्ण रूप से ध्यान रखकर पुनः नहीं किया गया।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी स्वयं की संहिताओं तथा पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया है।

3.1.8.2.10 दक्षिण मध्य रेलवे

तालिका 3.10 से देखने में आता है कि दक्षिण मध्य रेलवे में एक मुख्य कार्य के प्रति एक एमएम संस्वीकृत किया गया था। इस पर नीचे चर्चा की गई है:

तालिका 3.10

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गत लागत और कार्य की वर्तमान स्थिति
जगैयापेठा- मेलाचेरूवू नई लाइन (19.10 किमी) मूलकार्य	मेलापेरूवू जनपहाड़ नई लाइन (24	कार्य मई 2011 में 174.56 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। जोनल रेलवे द्वारा व्यक्त यातायात की कम मात्रा से सम्बन्धित आशंकाओं

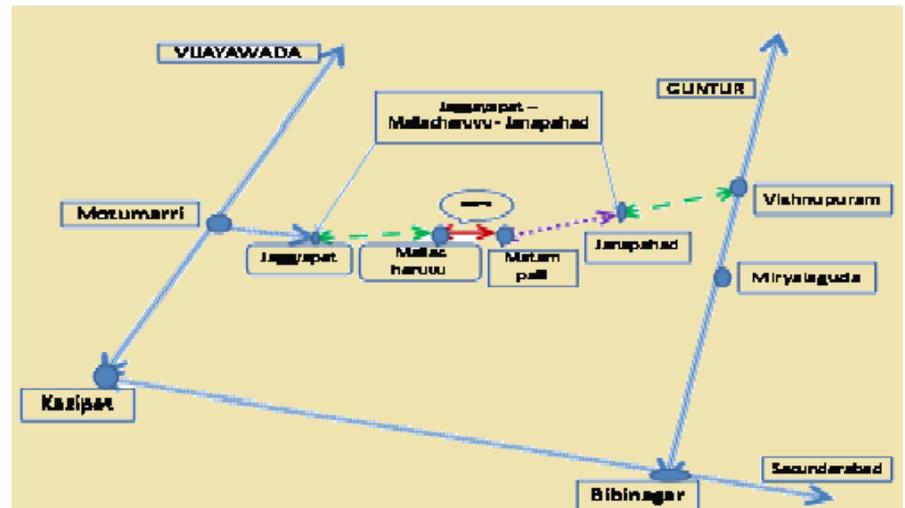
53.21 करोड़ की लागत पर 2006-07 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूरा हो गया था (मार्च 2012)।	किमी)	के बावजूद परियोजना रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत की गई थी। भूमि अधिग्रहण कार्य आरम्भ किया गया है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत 53.21 करोड़ से बढ़कर 227.77 करोड़ हो गई अर्थात् 328 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
--	-------	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाईल सं.2006/डब्ल्यू-2/एससी/एनएल/जेएम तथा सीएओ (सी) के पीसीडीओ का सार एवं दक्षिण मध्य रेलवे की फाईल सं.सी.221/97/जे)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- जैसा निम्न आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है एमएम नई लाइन परियोजना से बिल्कुल अलग था और एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं किया जा सकता था।

चित्र 3.11 - जगैयापेटा-मेलाचेरुबु नई लाइन (19.10 किमी)



(स्रोत: दक्षिण मध्य रेलवे का प्रणालीभाव चित्र)

- परियोजना एमएम श्रेणी के अन्तर्गत नहीं आती थी क्योंकि यह अलग सुयोजन में आती थी और नए कार्य के रूप में संस्वीकृत की जानी चाहिए थी।

- एमएम की लागत को ध्यान में रखते हुए मूल परियोजनाओं का पुनः वित्तीय पुनर्मूल्यांकन नहीं किया गया था।
- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी स्वयं की संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्तया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.8.2.11 दक्षिण रेलवे

तालिका 3.11 से देखने में आता है कि दक्षिण रेलवे में दो मुख्य जीसी कार्यों के प्रति आठ एमएम (6-एनएल तथा 2-अन्य) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिये गए हैं:

तालिका 3.11

मूल कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्गत लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) तिरुच्चिरापल्ली तंजाबुर-नागौर जीसी परियोजना ` 109.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर 1995-96 के निर्माण कार्य कार्यक्रम में शामिल की गई थी। कार्य पूरा हो गया था और जनवरी 1998 तथा फरवरी 2009 के बीच तीन चरणों में यातायात के लिए खोला गया था।	नागौर काराईकल नई लाइन (11 किमी)	कार्य नवम्बर 2002 में ` 33.78 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान जून 2010 में संस्वीकृत हुआ था। कार्य पूरा हो गया था और क्रमशः जनवरी 2010 तथा दिसम्बर 2011 में यातायात के लिए खोला गया था। जून 2010 को परियोजना की समापन लागत ` 86.44 करोड़ थी जो मूलरूप में संस्वीकृत लागत के 100 प्रतिशत से अधिक थी।
	नागापत्तीनम-वेलान कन्नी नई लाइन (10 किमी)	विस्तृत अनुमान मई 2002 में ` 23.69 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यद्यपि सर्वेक्षण के अनुसार समापन की अनुसूचित अवधि मात्र एक वर्ष थी परन्तु सुयोजन के अंतिमीकरण में विलम्ब के कारण 84 माह के अधिक समय के साथ दिसम्बर 2010 में पूरा किया जा सका। कार्य की संशोधित अनुमानित लागत ` 48.35 करोड़ (जून 2010) थी जो मूलरूप से संस्वीकृत लागत के 100 प्रतिशत से अधिक थी।
	नागापत्तीनम तिस्तुराई पुण्डी नई लाइन (35 किमी)	फरवरी 2009 में मूल परियोजना के समापन के बाद कार्य 2009-10 में ` 126.14 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान जून 2010 में संस्वीकृत हुआ। परियोजना आरओआर (-) 0.345 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। कार्य प्रगति पर था (फरवरी 2014)।
	कराईकल-पेरालम नई लाइन (23 किमी)	फरवरी में मूल परियोजना के समापन के बाद कार्य 2013-14 में ` 110.19 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एमएम की

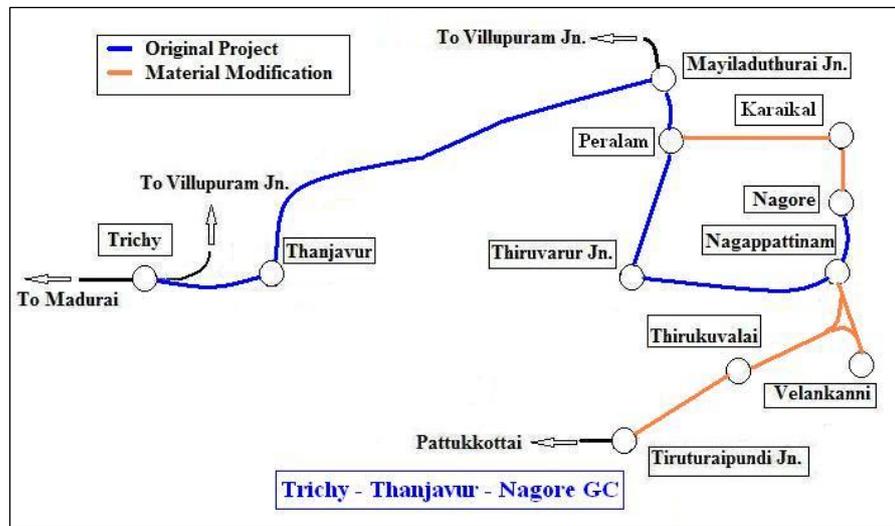
	नागौर तथा नगापत्तिनम में अतिरिक्त सुविधाएं	<p>लागत को विधिवत हिसाब में लेकर वित्तीय पुनर्मूल्यांकन/आरओआर का संशोधन नहीं किया गया था। कार्य अभी आरम्भ किया जाना है (फरवरी 2014)।</p> <p>कार्य 2010 में ` 4.17 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। यह एकमात्र कार्य है जो एमएम की श्रेणी में आता है।</p> <p>तिरुच्चिरापल्ली-तंजाबूर-नागौर जीसी परियोजना में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 109.50 करोड़ से बढ़कर ` 486.34 करोड़ हो गई अर्थात् 344 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>
<p>(b) मायरादुतुरई-तिरुवर-कराईकुडी तथा तिरुतुरापुण्डी-अगस्तियामपल्ली जीसी</p> <p>मूल कार्य ` 404.19 करोड़ की लागत पर 2007.08 के बजट में शामिल किया गया था। मापीलादुतुरई तथा तंजाबूर के बीच कार्य पूरा हो गया था और जुलाई 2012 में यातायात के लिए खोला गया था। शेष कार्य प्रगति पर है जिसके पूरा होने के लिए कोई लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (फरवरी 2014)</p>	<p>निदामंगलम-मन्नारगुडी विखण्डित लाइन का पुररुद्वार (13.251 किमी)</p> <p>मन्नागुडी-पत्तुको हटाई नई लाइन (41 किमी)</p> <p>तंजाबूर-पत्तुकोटाई नई लाइन (47 किमी)</p>	<p>कार्य 2010-11 में 4.5 प्रतिशत आरओआर के साथ ` 62.17 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था। यह पूरा था तथा सितम्बर 2011 में यातायात के लिए खोला गया था।</p> <p>कार्य 2010-11 में 4.59 प्रतिशत की आरओआर के साथ ` 215.59 करोड़ अनुमानित लागत पर संस्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एमएम कार्य आरंभिक स्तर पर है क्योंकि एफएलएस कार्य प्रगति पर है (फरवरी 2014)।</p> <p>कार्य जनवरी 2013 में 14.18 प्रतिशत आरओआर के साथ ` 290.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस कार्य प्रगति पर है (फरवरी 2014)।</p> <p>मायीलादुतुरई-तिरुवर-कराईकुडी तथा तिरुतुरापुण्डी-अगस्तियापल्लीजीसी परियोजना के मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 109.05 करोड़ से बढ़कर ` 484.34 करोड़ हो गई अर्थात् 344 प्रतिशत की वृद्धि हुई।</p>

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाईल सं. 2006/डब्ल्यू-1/जीसी/एसआर/एमकेए/टीपी, फाईल सं. 92/डब्ल्यू 2/जीसी एस/25 तथा दक्षिण रेलवे फाईल सं. डब्ल्यू 182/सीएन/एमएस/सर्वेक्षण/217, फाईल सं. डब्ल्यू 227/1/133/सीएन, फाईल सं. डब्ल्यू 182/एमएस/सर्वेक्षण/180 तथा फाईल सं. डब्ल्यू 337/1/176/सीएन)

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित पता चला:

- जैसा नीचे आरेखीय डायग्राम से देखा जा सकता है, नागौर-कराईकल नई लाइन (11 किमी), नागापत्तिनम-वेलाकन्नी नई लाइन (10 किमी), नागपत्तीनम-तिरुतुरईपुण्डी नई लाइन (35 किमी) तथा कराईकल-पेरालम नई लाइन (23 किमी) की एमएम परियोजनाएं तिरुच्चिरापल्ली- तंजाबूर-नागौर जीसी की मूल जीसी परियोजना से बिल्कुल अलग थीं। ये मूल परियोजना के सुयोजना में न आने वाली अलग लाइनें थीं और मूल परियोजनाओं के एमएम के रूप में वर्गीकृत नहीं की जा सकती थीं।

चित्र 3.12 तिरुच्चिरापल्ली-तंजाबूर-नागौर जीसी



(स्रोत:दक्षिण रेलवे का प्रणाली मानचित्र)

- उपर्युक्त एमएम का मूल परियोजना के सुयोजन के एक स्टेशन को छूने के तथ्य को छोड़कर मूल परियोजना से कोई संबंध नहीं है और कार्य नए कार्य के रूप में संस्वीकृत किए जाने को अपेक्षित था।
- गेज परिवर्तन कार्य को विखंडित लाइन के पुनरूद्धार/नई लाइन के व्यय के बुक करना प्रक्रिया का गलत लेखाकरण प्रकटन था क्योंकि ये दोनों भिन्न योजना शीर्ष¹⁵⁸ के लिए अन्तर्गत आते हैं।
- एक मामले में आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था और अन्य मामले में निर्धारित आरओआर ऋणात्मक था।
- मूल परियोजना का वित्तीय पुनर्मूल्यांकन एमएम की लागत को विधिवत हिसाब में लेकर दोबारा नहीं किया गया था।

¹⁵⁸ विखण्डित लाइन (योजना शीर्ष-13)/नई लाइन (योजना शीर्ष-11), गेज परिवर्तन (योजना शीर्ष-14)

- उपर्युक्त प्रक्रिया से अपनी सवयं की संहिताओं तथा नियम पुस्तकों में निर्धारित परियोजना अनुमोदन की निर्धारित प्रणाली और सामान्यतया वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित प्रक्रिया का उपमार्ग निकाला गया था।

3.1.9 लाभांश का भुगतान

रेल मंत्रालय को अपने¹⁵⁹ पूंजी निवेश पर वित्त मंत्रालय को लाभांश भुगतान करना अपेक्षित है। इसे निर्माण की अवधि के दौरान वित्तीय प्रतिफल के अतिरिक्त आरम्भ की गई और यातायात हेतु खोलने के बाद पहले पांच वर्षों के लिए लाइनों पर लाभांश आस्थगित करने की अनुमति है। 91 एमएम परियोजनाओं में से ` 7149.71 करोड़ लागत वाली 44 नई लाइन परियोजनाएं (योजना शीर्ष 11) गेज परिवर्तन परियोजना (योजना शीर्ष 14) रेलपथ दोहरीकरण (योजना शीर्ष 15)। विखण्डित लाइनों का पुनरुद्धार (योजना शीर्ष 13) के एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं। इस गलत वर्गीकरण के कारण 4 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ` 5719.20 करोड़ का सामान्य राजस्व को लाभांश का भुगतान करना पड़ेगा जो वर्तमान प्रावधानों के दृष्टिगत परिहार्य था।

3.1.10 लेखापरीक्षा निष्कर्षों का सार

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि जहां 38 मूल परियोजनाएं ` 9212.92 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत की गई थीं, वहीं ` 13383.86 करोड़ लागत की 91 परियोजनाएं एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं। अतः एमएम कार्यों की लागत की लागत मूल परियोजनाओं की लागत से कहीं अधिक थी। दो क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् पूर्वी रेलवे तथा दक्षिण पूर्वी रेलवे में ` 3526.74 करोड़ (सभी क्षेत्रों के मूल कार्यों की कुल लागत का 38.28 प्रतिशत) लागत की 20 मूल परियोजनाएं थी जो अकेले ` 7484.22 करोड़ (सभी क्षेत्रों में एमएमज की कुल लागत का 55.92 प्रतिशत) लागत की 46 एमएमज के बराबर थी।

¹⁵⁹ रेल मंत्रालय के परिपत्र संख्या 2013/एसी 1/6/1 दिनांक 22/03/2013 के अनुबन्ध ग के अनुसार

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि रेल मंत्रालय ने अनेक मामलों में परियोजनाओं के प्रतिपादन तथा अनुमोदन दोनों के लिए निर्धारित प्रक्रियाओं की बड़े पैमाने पर अवज्ञा की है। तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण करने जैसी प्राथमिक प्रक्रियाओं का भी अनुपालन नहीं किया गया है। वास्तव में वार्षिक कार्य कार्यक्रम में कार्य के सम्मिलन के पूर्व योजना आयोग का अनुमोदन प्राप्त करने की मुख्य प्रक्रिया का भी पालन नहीं किया गया था। कार्यों की धीमी प्रगति एमओआर द्वारा झेली जा रही बजटीय समस्याओं और यह कि संस्वीकृत कार्य राष्ट्रीय योजना प्राथमिकताओं को पालन नहीं करते हैं, को दर्शाती है।

उपर्युक्त लेखापरीक्षा से उभर कर आए मुख्य मुद्दे नीचे दिये गए हैं:

- समीक्षाकी अवधि के दौरान यह देखा गया था कि लगभग 53 परियोजनाएं¹⁶⁰ 2009-10 से 2011-12 की अवधि के दौरान संस्वीकृत किये गये थे।
- मुख्य कार्य के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत से सभी कार्य एमएम की श्रेणी नहीं आते थे, ये नई परियोजनाएं समीपस्थ/अलग सुयोजनों पर थी। इसके अलावा 11 मामलों (एसईआर-7, ईआर-2, तथा एनडब्ल्यूआर-1 तथा एईसीआर/ईसीओआर-1) में इन एमएम में मूलरूप से संस्वीकृत परियोजना पर कोई स्टेशन भी नहीं था।
- 31 एमएम¹⁶¹ मूल परियोजनाओं के समापन के बाद अनुमोदित किए गए थे। वास्तव में कुछ मामलों में एमएम मूल परियोजना के समापन के काफी विलम्ब से आठ वर्षों¹⁶² बाद (पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) संस्वीकृत किए गए थे। इसके अलावा 2 एमएम परियोजनाएं (सादुलपर-हिसार-एनडब्ल्यूआर, तथा दीधा-एगरा-एसईआर) मुख्य परियोजनाओं के अनुमोदन से भी पहले अनुमोदित की गई थीं।
- अनेक मामलों में जोनल रेलवे स्तर पर आरम्भिक संवीक्षा भी नहीं की गई थी।

¹⁶⁰ ईआर-27, एसईआर-9, एनआर-2, एनएफआर-5, एसईसीआर-1, ईसीओआर-2, डब्ल्यूआर-3, एससीआर-1, एसआर-3

¹⁶¹ उत्तर पश्चिम रेलवे-3, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-5, पूर्व मध्य रेलवे-5, पश्चिम रेलवे-2, दक्षिण रेलवे-2, पूर्वरेलवे-7 तथा दक्षिण पूर्व रेलवे-7

¹⁶² इतहार-बुनियादपुर एनएल का एमएम सितम्बर 2012 में संस्वीकृत किया गया था जबकि इक लाखी-बलूरघाट एनएल का मुख्य कार्य दिसम्बर 2006 में पूरा हो गया था।

- गेज परिवर्तन परियोजना, रेलपथ दोहरीकरण, विखण्डित लाइन पुनरूद्धार परियोजना के प्रति 55 एमएम परियोजनाएं नई लाइन परियोजनाओं नई लाइन परियोजनाओं के रूप में संस्वीकृत की गई थीं। यह पूर्णतया अनियमित है क्योंकि वे भिन्न योजना शीर्ष के अन्तर्गत आती हैं, और निवेश निर्णय को निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अलग संस्वीकृति अपेक्षित है। यह देखा गया था कि अधिकांश नई लाइन परियोजनाएं गेज परिवर्तन परियोजनाओं के प्रति एमएम के रूप में संस्वीकृत की गई थीं।
- रेलवे संहिता निर्धारित करती है कि एमएम संस्वीकृति से पूर्व इसका आरओआर निर्धारित किया जाना है और सम्पूर्ण परियोजना का भी आरओआर पुनर्निर्धारित किया जाना है। इसके अलावा एक परियोजना वित्तीय रूप से लाभकर तभी स्वीकार की जा सकती है जब यह 14 प्रतिशत से अधिक आय की दर देती है। यह देखा गया था कि 39 एमएम¹⁶³ परियोजना के आरओआर निर्धारण बिना संस्वीकृत किए गए थे, 35 एमएम¹⁶⁴ में निर्धारित आरओआर ऋणात्मक था 14 एमएम में यद्यपि आरओआर का मूल्यांकन किया गया था परन्तु यह निर्धारित 14 प्रतिशत से कम था। केवल तीन एमएम¹⁶⁵ में निर्धारित आरओआर निर्धारित निर्देश चिन्ह से अधिक था। यह देखा गया था कि या तो परियोजना का आरओआर अथवा मुख्य परियोजना पर एमएम का प्रभाव निर्धारित करने के लिए नई सिरे से कोई तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण नहीं किया गया था।
- जनवरी 2014 को नमूना जांच किये गये 91 एमएम में से 37 एमएम में विस्तृत अनुमान संस्वीकृत¹⁶⁶ नहीं किए गए थे। पूर्वी रेलवेके 20 एमएम के लिए कोई विवरण उपलब्ध नहीं हैं। 14 परियोजनाओं में अन्तिम स्थान सर्वेक्षण भी नहीं किया गया है (एसईआर-2, एनएफआर-2, तथा ईआर-10)।

¹⁶³ उत्तर पश्चिम रेलवे-4, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-1, पूर्व मध्य रेलवे-9, पूर्व रेलवे-10 दक्षिण पूर्व रेलवे-9 तथा पूर्व तट रेलवे-1

¹⁶⁴ उत्तर रेलवे-2, उत्तर पश्चिम रेलवे-1 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे-5, पूर्व रेलवे-22, दक्षिण पूर्व रेलवे-4 दक्षिणपूर्व मध्य रेलवे-1, पश्चिम रेलवे-1 दक्षिण रेलवे-1

¹⁶⁵ दक्षिण रेलवे पर तंजाबूर-पट्टकोट्टाई एनएल (14.81 प्रतिशत) का एमएम कार्य, पूर्व तट रेलवे पर आमनपुर-राजिम जीसी (14.38 प्रतिशत) सहित केन्द्रों-धमतरी का एमएम कार्य तथा दक्षिण पूर्व रेलवे पर आभ्य-बागान एनएल (19.699 प्रतिशत) का एमएम कार्य

¹⁶⁶ उत्तरी रेलवे-2, पश्चिमी रेलवे-5, दक्षिणी रेलवे-3 तथा पूर्वी रेलवे-27

- 31 एमएम परियोजनाओं (पूर्व रेलवे-24¹⁶⁷ तथा दक्षिण पूर्व रेलवे-7¹⁶⁸) के संबंध में यद्यपि ये विशेष रेल परियोजना¹⁶⁹ घोषित की गई थीं (2010-11) परन्तु कोई भूमि अधिग्रहीत नहीं की गई थी। (जनवरी 2014)।
- पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में 16 एमएम रेल बजट¹⁷⁰ में घोषित किए गए थे। इन परियोजनाओं में घोषित/अनुमोदित किए जाने से पूर्व कोई आधार कार्य नहीं किया गया था।
- यह देखा गया था कि 91 एमएम परियोजनाओं (एसईआर) में 67¹⁷¹ क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तावित नहीं की गई थीं।

2003-04 से 2012-13 तक की अवधि के दौरान एमएम के रूप में संस्वीकृत नमूना जांचित कार्यों के कार्यान्वयन की स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

तालिका 3.12

क्र. सं.	विवरण	कार्यों की संख्या
1.	एमएम के रूप में संस्वीकृत कार्यों की संख्या	91
2.	91 एमएम में से पूर्ण कार्यों की संख्या	15
3.	पूरे ¹⁷² न हुए कार्यों की संख्या	76

¹⁶⁷ चांदनगर- बक्खाल, मारकेश्वर-धनियाखाली, इरफाला-घातल, आरामबाग-चम्पाडंगा, बोंगांव- चांद बाजार, बोगंव-पूर्महैस्थला, चांदबाजार-बागदा, प्रान्तिक-सूरी, चौरिंगादा-सैथिया, बरूड़ापाडा-फुरफुरा, शरीक कटवा-मांटेस्वर, नेगुम-मंगलकोट, मांटेस्वर-मेरमारी, कालिकापुर-मियांखान, बजबज-पुजाली, पुजाली-उलेबेरिया, पुजाली-बकराहाट, जॉयनगर-रायदीधी, जॉयनगर-दुर्गापुर, नामखाना-चन्द्रनगर, धुबुलिया-चारतला, आरामबाग-इरफाला, रानाघाट (अरनघाट)-दत्तरफुलिया तथा बीरा-चकला

¹⁶⁸ मुकुटमोनीपुर -उपरसोल, बांकुरा-पुरुलिया, आम्टा-बगनान, चम्पाडंगा-तारकेश्वर जंगीपाला फरपुरा शरीफ, देशप्रान नंदीग्राम कन्ही-एगरा, तथा दीधा-एगरा

¹⁶⁹ विशेष रेल परियोजनाएं वे परियोजनाएं हैं जो रेलवे (संशोधन) अधिनियम 2008 के अधीन घोषित की जाती हैं जो एक समयबद्ध रीति में भूमि प्राप्त करने की केन्द्र सरकार को शक्तियां देता है।

¹⁷⁰ रेल बजट 2009-10 से 2012-13

¹⁷¹ ई रेल-32, एसई रेल-13, एनई रेल-2, एससी रेल-3, एनएफ रेल9, एसईसी रेल-5, एनडब्ल्यू रेल-

उपर्युक्त तालिका से यह देखा जाता है कि प्रतिवेदन की अवधि के दौरान एमएम के रूप में संस्वीकृत 91 कार्यों में से केवल 15 कार्य (16.48 प्रतिशत) पूरे हुए थे। इनमें से नौ कार्य 2000 से 2002 के बीच संस्वीकृत किये गए थे, पांच कार्य 2003-2008 के बीच संस्वीकृत किये गये थे और केवल एक कार्य 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच से पता चला कि 32 एमएम में (एनआर-2, एनडब्ल्यू-2 एनएफआर-3, ईसीआर-2, पूर्वी तट-2 डब्ल्यूआर-3 एसआर-1 एवं ईआर-17) में जनवरी 2014 तक कार्य आरम्भ भी नहीं हुआ है।

¹⁷² विलम्ब अवधि मुख्य कार्य के लिए-6 वर्ष एमआर पर मायीलादुतुरई-तिरुवर-कराईकुडी तथा तिरुबुरापुण्डी अगस्तपल्ली जीसी कार्य) से 23 वर्ष (डब्ल्यूआर पर भिल्डी-विरामगाम जीसी एवं एनएल कार्य) एमएम कार्य के लिए-1 वर्ष से 11 वर्ष (पूर्व मध्य रेलवे पर बिहार शरीफ- बमीधा एनएल)

परिशिष्ट -I

पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में मुख्य कार्यों के प्रति संस्वीकृत एमएम की संख्या दर्शाने वाला विवरण

पूर्व रेलवे

वार्षिक कार्य कार्यक्रम की जांच से पता चलता है कि पूर्व रेलवे में 16 मुख्य कार्यों (5 एनएल, 9-रेलपथ दोहरीकरण, 1-जीसी तथा 1 अन्य) के प्रति 32 एमएम (28 एनएल, दो जीसी, एक अन्य तथा एक रेल पथ दोहरीकरण) संस्वीकृत किए गए थे। ब्यौरे नीचे दिय गए हैं:

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य का स्वरूप/नाम	अन्तर्ग्रस्त लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) लक्ष्मीकान्तपुर-नामखाना नई लाइन (46.61 किमी)	नामखाना-चन्द्रनगर नई लाइन (14 किमी)	` 78.90 करोड़ लागत वाला कार्य 2009-10 के लिए बजट में शामिल किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। एफएलएस पूर्ण था और कार्य प्रगति पर था (जनवरी 2014)
कार्य ` 100.89 करोड़ की लागत पर 1987-88 में संस्वीकृत किया गया था और 2006 में यातायात के लिए खोला गया था।	काकद्वीप-बुडाखाली नई लाइन (5 किमी)	` 61.85 करोड़ की लागत वाला कार्य 2011-12 के बजट में शामिल किया गया था। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया है। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। एफएलएस अभी पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)
	चन्द्रनगर-बकखाली नई लाइन (17.2 किमी)	` 165.35 करोड़ लागत वाला कार्य 2011-12 के लिए बजट में शामिल किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। आरओआर निर्धारित नहीं किया गया है। एफएलएस पूरा हो गया है (जनवरी 2014)
		मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 100.89 करोड़ सं बढकर ` 406.99 करोड़ (303 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई। उपर्युक्त परियोजनाएं मुख्य परियोजना के समापन के बाद संस्वीकृत की गई थीं।
(b) तारेकेश्वर-विश्वपुर नई लाइन (82.47 किमी)	तारेकेश्वर-धनियाखाली नई लाइन (19 किमी)	` 133.58 करोड़ लागत वाला कार्य नवम्बर 2009 में संस्वीकृत किया गया था। धनियाखाली के पास 2 किमी जहाँ भारी पुनर्वास हैं को छोड़कर एफएलएस पूरा हो गया था। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की

<p>प्रगति 70 प्रतिशत थी।</p>	<p>आरामबाग- इरफाला नई लाइन (18.3 किमी)</p> <p>इरफाला-घाटल नई लाइन (1102 किमी)</p> <p>आरामबाग- चम्पांडगा नई लाइन (23.3 किमी)</p>	<p>गई है (जनवरी 2014) भूमि की अनुपलब्धता के कारण कार्य रुका हुआ था (जनवरी 2014)</p> <p>149.53 करोड़ लागत वाला कार्य 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस पूर्ण था और आरओआर (-) 4.88 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई थी (जनवरी 2014)</p> <p>95 करोड़ लागत वाला कार्य 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस पूर्ण नहीं था और आरओआर (-) 4.88 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई थी (जनवरी 2014)</p> <p>288.81 करोड़ लागत वाला कार्य 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूर्ण नहीं था और आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। कोई भौतिक प्रगति नहीं थी (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत 479.20 करोड़ से बढ़कर 1146.12 करोड़ (139 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(c) तारकेश्वर- मागरा नई लाइन (51.95) कार्य 365.17 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। अभी तक कोई प्रगति नहीं हुई है (जनवरी 2014)। आरओआर(+) 6.12 प्रतिशत निर्धारित किया गया था।</p>	<p>तारकेश्वर-फुरफुरा शरीफ नई लाइन (21.75 किमी)</p>	<p>एमएम 162.37 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2012-13 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। आरओआर (-) 10 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। विस्तृत अनुमान अभी तक संस्वीकृत नहीं हुआ है (जनवरी 2014) क्योंकि अभी एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत 365.17 करोड़ से बढ़कर 527.25 करोड़ हो गई (44.46 प्रतिशत की वृद्धि)</p>
<p>(d) चांदपाडा-बोगांव रेलपथ दोहरीकरण (9.77 किमी) कार्य 22.23 करोड़ की लागत पर 2003-04 में संस्वीकृत किया गया था आरओआर एक प्रतिशत निर्धारित किया गया था। खण्ड जुलाई 2012 में यातायात के लिए खोला गया था</p>	<p>बोगांव-चांदबाजार नई लाइन (121.5 किमी)</p> <p>बोगांव-पूर्महे स्तला नई लाइन (20 किमी)</p> <p>चांदबाजार-बगदा नई लाइन (13.86 किमी)</p>	<p>एमएम 57.16 करोड़ की अनुमानित लागत पर सितम्बर 2009 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूर्ण था और परियोजना का आरओआर उच्च ऋणात्मक था (मार्च 2013) वर्तमान में मिट्टी कार्य, छोटे पुलों का कार्य इत्यादि प्रगति पर है। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014)।</p> <p>एमएम 2010-11 में आरओआर निर्धारित किए बिना (मार्च 2013) 140.81 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014)।</p> <p>आरओआर (-) 14 प्रतिशत (मार्च 2013) निर्धारित कर एमएम 117.77 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है। (जनवरी 2014)</p>

		मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 22.23 करोड़ से बढ़कर ` 337.97 करोड़ हो गई (1420.33 प्रतिशत की वृद्धि)
(e) चिम्पई-सैंथया रेलपथ दोहरीकरण (31.61 किमी) कार्य ` 86.66 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2005-06 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूर्ण था और मई 2010 में चालू हो गया।	प्रान्तिक-सूरी नई लाइन (33.98 किमी) चौरीगाछा-सैंथला वरास्ता कण्डी नई लाइन (56.50 किमी)	आरओआर (-) 6 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 149.55 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014) आरओआर (-) 24 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम 2010-11 में ` 302.15 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। समापन की लक्ष्य तारीख निर्धारित नहीं की गई है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 86.66 करोड़ से बढ़कर ` 538.36 करोड़ हो गई अर्थात् 521 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(f) शांतीपुर-कालीनराणापुर रेलपथ दोहरीकरण कार्य (-) 10 प्रतिशत के अनुमानित आरओआर के साथ ` 104.80 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य 90 प्रतिशत पूर्ण हो गया है (जनवरी 2014)	रानाघाट-(अरघाटा)-दत्ताफुलिया नई लाइन (8.17 किमी)	(-) 13 प्रतिशत आरओआर निर्धारित कर एमएम ` 67.76 करोड़ की लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 104.80 करोड़ से बढ़कर ` 174.56 करोड़ हो गई अर्थात् 67 प्रतिशत की वृद्धि हुई।
(g) साँदालिया-चम्पापुकर रेलपथ दोहरीकरण (23.62 किमी) कार्य ऋणत्मक आरओआर के साथ ` 136.55 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य की प्रगति केवल 35 प्रतिशत है (जनवरी 2014)।	बीरा-चकला नई लाइन (11.5 किमी)	आरओआर (-) 13 प्रतिशत निर्धारित पर एमएम ` 129.97 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। जनवरी 2014 को एमएम कार्य प्रगति पर है। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 136.55 करोड़ से बढ़कर ` 266.52 करोड़ (95 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।
(h) दानकुनी-चंदनपुर चौथी लाइन (25.41 किमी) कार्य ` 198.88 करोड़ की लागत पर अगस्त 2010 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर लिखित में उपलब्ध नहीं था। कार्य प्रगति पर है (जनवरी 2014)	बरुईपाडा-फुरफुरा शरीफ नई लाइन (12.30 किमी)	आरओआर (-) 16 प्रतिशत निर्धारित कर ` 97.56 करोड़ की अनुमानित लागत पर एमएम 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 198.88 करोड़ से बढ़कर ` 296.44 करोड़ हो गई (49 प्रतिशत की वृद्धि)
(i) बर्धमान-कटवा गेज परिवर्तन	कटवा- बाजारसाड	आरओआर (-) 9 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 271.39

<p>(51.22 किमी) कार्य ` 245.15 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2007-08 में संस्वीकृत किया गया था। आरओआर 10 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। भौतिक प्रगति केवल 50 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>	<p>दोहरीकरण (30.59 किमी) कटवा(दैनघाट)-भंटेश्वर नई लाइन (34.4 किमी) नेगुम-मंगलकोट नई लाइन (8.60 किमी) मांटेश्वर-मेमारी नई लाइन (35.6 किमी)</p>	<p>करोड़ की लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था और कार्य प्रगति पर था (जनवरी2014) विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एमएम ` 256.20 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। एफएलएस पूरा हो गया है (जनवरी 2014) एमएम ` 251.50 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। कार्य को एफएलएस पूरा नहीं किया गया है (जनवरी2014) आरओआर (-) 16 प्रतिशत निर्धारित कर ` 82.11 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में एमएम संस्वीकृत किया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। कार्य का एफएलएस पूरा नहीं किया गया है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 245.15 करोड़ से बढ़कर ` 1106.34 करोड़ (351.31 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(j) मण्डेरहिल-दुमका रामपुरा हाट नई लाइन (130 किमी) कार्य ` 259.34 करोड़ की लागत पर 1995-96 में संस्वीकृत की गई थी। परियोजना का आरओआर (-) 11 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। इसकी संस्वीकृति के 18 वर्ष बाद भी भौतिक प्रगति केवल 40 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>	<p>रायपुरहाट - मुराराई तीसरी लाइन (29.48 किमी)</p>	<p>एमएम ` 224.05 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। विस्तृत अनुमान अभी संस्वीकृत नहीं हुआ (जनवरी2014)। मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 259.34 करोड़ से बढ़कर ` 483.39 करोड़ (86.39 करोड़ प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(k) सोनापुर-घुटिआरीशरीफ रेलपथ दोहरीकरण कार्य ` 30.47 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-) 11 प्रतिशत निर्धारित किया गया था। कार्य नवम्बर 2006 में चालू किया गया था।</p>	<p>कालिकापुर-मीनाखान वरास्ता घाटकपुकुर नई लाइन (38 किमी)</p>	<p>मूल परियोजना के चालू होने के पांच वर्ष बाद एमएम ` 268.55 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का आरओआर (-)20 प्रतिशत था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस का कार्य पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014) मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 30.47 करोड़ से बढ़कर ` 299.02 करोड़ (881.35 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(l) कटवा-पतुली रेलपथ दोहरीकरण (17.70 किमी) कार्य ` 121.95 करोड़ की लागत पर 2010-11 में संस्वीकृत किया गया था। परियोजना का भौतिक</p>	<p>अहमदपुर-कटवा गेज परिवर्तन (51.92 किमी)</p>	<p>आरओआर (-) 6 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 357.08 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था । कार्य प्रगति पर है (जनवरी 2014)</p>

<p>प्रगति केवल 40 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>		<p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 121.95 करोड़ से बढ़कर ` 479.03 करोड़ (292.80 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई।</p>
<p>(m) न्यु अलीपुर-अकरा रेलपथ दोहरीकरण (9.76 किमी) कार्य 18.09 करोड़ की लागत पर 1996-97 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य सितम्बर 2004 में चालू किया गया था।</p>	<p>बजबज-पुजाली नई लाइन (11 किमी) पुजाली-उलूबेरिया (बिरशीपुर) नई लाइन (10.25 किमी) पुजाली-बकराहाट नई लाइन (9.75 किमी)</p>	<p>मूल परियोजना के समापन के पांच वर्ष बाद आरओआर(-) 16 प्रतिशत निर्धारित एमएम ` 97.17 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>मूल परियोजना के समापन के सात वर्ष बाद आरओआर (-) 17 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 295.84 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>मूल परियोजना के समापन के सात वर्ष बाद आरओआर (-) 20 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 83.48 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 18.09 करोड़ से बढ़कर ` 498.58 करोड़ (2634 प्रतिशत की वृद्धि) हो गई। जैसा उपर्युक्त से देखा जा सकता है सभी एमएम मूल कार्य के पूरा होने के पांच वर्ष बाद संस्वीकृत किए गए थे।</p>
<p>(n) दक्षिण बारासात-लक्ष्मीकान्तापुर रेलपथ दोहरीकरण (19.68 करोड़ किमी) कार्य ` 119.05 करोड़ की लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था। कार्य पूर्ण था परन्तु सीआरएस निरीक्षण (जनवरी 2014) के बाद भी खोला नहीं गया था।</p>	<p>जॉयनगर-रायदीगई नई लाइन (19.68 किमी) जॉय नगर-दुर्गापुर नई लाइन (32 किमी)</p>	<p>एमएम ` 140.46 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2009-10 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। परियोजना का आरओआर निर्धारित नहीं किया गया था। जनवरी 2014 को कोई भौतिक प्रगति नहीं हुई थी।</p> <p>आरओआर(-) 14 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 273.87 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2011-12 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुआ। एफएलएस पूरा नहीं हुआ है (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य में उपर्युक्त एमएम को जोड़ने के कारण कार्य की अनुमानित लागत ` 119.05 करोड़ से बढ़कर ` 512.06 करोड़ हो गई (330 प्रतिशत की वृद्धि)।</p>
<p>(o) कृष्णनगर-काली नारायणपुर रेलपथ दोहरीकरण (21.99 किमी) कार्य ` 43.49 करोड़ की लागत पर जनवरी 2002 में संस्वीकृत किया</p>	<p>कृष्णनगर-शान्तीपुर गेज परिवर्तन (15.29 किमी)</p>	<p>आरओआर (-) 23 प्रतिशत निर्धारित कर एमएम ` 34.85 करोड़ की अनुमानित लागत पर 2001-02 में संस्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था। कार्य पूर्ण था और फरवरी 2012 में चालू किया गया था।</p>

<p>गया था। परियोजना पूर्ण थी और नवम्बर 2010 में चालू की गई थी। परियोजना का आरओआर (-) 21 प्रतिशत था।</p>	<p>कृष्णानगर सिटी (घबुलिया)- चारातला नई लाइन (13 किमी)</p>	<p>2001-02 में (-) 13 प्रतिशत आरओआर निर्धारित कर परियोजना ` 119.38 करोड़ की अनुमानित लागत पर संस्वीकृत की गई थी। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था कार्य अभी आरम्भ नहीं हुआ है (जनवरी 2014)</p> <p>मूल कार्य के एमएम के रूप में उपर्युक्त परियोजनाओं की अनियमित संस्वीकृति के संबंध में 2004 की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 9 (रेलवे) के अध्याय 1 में टिप्पणी की गई थी।</p> <p>उपर्युक्त के अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने मूल कार्य में पांच और एमएम संस्वीकृत किये थे यथा ` 73.09 करोड़ की लागत का कृष्णानगर-नवद्वीपघाट (12.2 किमी) का गेज परिवर्तन (सितम्बर 2010), ` 250.83 करोड़ की लागत पर बीबी लूप तक विस्तार के साथ हुगली नदी पर पुल सहित नवद्वीपघाट-नवद्वीपधाम (9.58 किमी) नई लाइन, ` 9.32 करोड़ लागत वाली मूल रेलपथ दोहरीकरण परियोजना के पुल सं. 2 एक के सुदृढीकरण (नवम्बर 2009) , ` 171.39 करोड़ की लागत वाली कृष्णानगर-चापरा नई लाइन (19.2 किमी) तथा ` 243.09 करोड़ की लागत की नैहाटी तथा रानाघाट के बीच (35.54 किमी) तीसरी लाइन प्रदान करना (सितम्बर 2011) इन एमएम के आरओआर निर्धारित नहीं किए गए थे उपलब्ध नहीं थे।</p> <p>सात एमएम की संस्वीकृति के साथ से ` 43.49 करोड़ अनुमानित की गई कालीकल्याणपुर तथा</p>
<p>(p) देवगढ़ सुलतानगंज नई लाईन (119.12 किमी) कार्य ` 282 करोड़ की लागत पर 2000-01 में संस्वीकृत हुआ था। परियोजना की आरओआर (-) 7.58 प्रतिशत थी। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 45 प्रतिशत है (जनवरी 2014)</p>	<p>बांका-बाराहाट नई लाईन (15.53 किमी)</p> <p>बांका-बितिया सड़क नई लाईन (22 किमी)</p>	<p>परियोजना ` 48.72 करोड़ की लागत पर 2001-02 में संस्वीकृत हुई थी। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत था। कार्य पूरा था तथा अगस्त 2006 में शुरू हुआ था।</p> <p>परियोजना ` 48.72 करोड़ की लागत पर 2001-02 में संस्वीकृत हुई थी। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। विस्तृत अनुमान संस्वीकृत नहीं हुए। कार्य अभी प्रारंभ नहीं हुआ है (जनवरी 2014)।</p> <p>2004 के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन के अध्याय I में उपरोक्त परियोजनाओं को एमएम के रूप में अनियमित सम्मिलन के संबंध में एक टिप्पणी की गई थी।</p>

(स्रोत:रेल मंत्रालय फाईलसं. 2008/डब्ल्यू-2/ईआर/एनएल/22 तथा पूर्वीरेलवे की फाईल सं. एक्टस/कॉन/एफएक्स/सीडीपी-बीएनजे/डबल तथा फाईलसं. एक्टस/कॉन/एफएक्स/ एलकेपीआर-एनएमके-चन्द्रनगर-वाक्काली/एनएल)

दक्षिण पूर्वी रेलवे

वार्षिक कार्य कार्यक्रम की जांच से पता चला कि दक्षिण पूर्वी रेलवे में 14 एनएल एमएमज 4 मुख्य कार्यों (1-जीसी तथा 3-एनएल) के प्रति संस्वीकृत की गई थी। विवरण नीचे दिये गये हैं:

मुख्य कार्य की वर्तमान स्थिति	एमएम कार्य की प्रकृति/नाम	अन्तर्गत लागत तथा कार्य की वर्तमान स्थिति
(a) बाकुंरा-दामोदार नदी घाटी रेलवे जीसी परियोजना कार्य 1998-99 में 100 करोड़ के लागत पर संस्वीकृत हुआ था तथा सितम्बर 2005 तथा जनवरी 2008 के बीच तीन चरणों में यातायात के लिए खोला गया था	रायनगर-मासाग्राम नई लाईन (20.9 किमी) बाकुंरा (छतना)-मुकुटमानीपुर नई लाईन (48.25 किमी) बोबाईचाण्डी-खाना नई लाईन (24.40) किमी मुकुटमोनीपुर-अपारसोल नई लाईन (26.7 किमी) बाकुंरा (कालाबाटी)-पुरुलिया वाया हुरा नई लाईन (65 किमी)	विस्तृत अनुमान सितम्बर 2002 में दिसम्बर 2008 की निर्धारित पूर्णता तिथि के साथ ` 46.25 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। कार्य दिसम्बर 2008 की निर्धारित तिथि के विरुद्ध अप्रैल 2013 में पूरा हुआ था (53 महीनों का अधिक समय)। परियोजना की लागत ` 46.25 करोड़ से ` 144.36 करोड़ बढ़ गई (मूल अनुमान के तीन गुना से अधिक)। विस्तृत अनुमान जून 2005 में ` 85.63 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 20 प्रतिशत है (जनवरी 2014)। जनवरी 2005में द.पू.रेलवे द्वारा ` 81.38 करोड़ का विस्तृत अनुमान भेजा गया था तथा रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2005 में ` 38.92 करोड़ का आंशिक विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। कोई पीईटी सर्वेक्षण नहीं किया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 20 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। (-) 5.05 प्रतिशत की आरओआर का आकलन करते हुए जुलाई 2011 में ` 211.51 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था। दिसम्बर 2013 से पहले पूरी जमीन की उपलब्धता की शर्त पर दिसम्बर 2016 को पूर्णता के लिए लक्ष्य तिथि के रूप में निर्धारित किया गया था, हालांकि फरवरी 2014 तक कोई भूमि अधिग्रहित नहीं की गई थी। विस्तृत अनुमान जुलाई 2011 में 294.89 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं किया गया था। कोई तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण नहीं किया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल प्रतिशत है (फरवरी 2014)।

	<p>मुकुटमानीपुर नई लाईन (20.9 किमी)</p>	<p>प्रस्ताव शुरू करने के 12 दिनों की अवधि के भीतर, रेलमंत्री द्वारा मार्च 2012 में ` 239.36 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। परियोजना कोई पीईटी सर्वेक्षण किये बिना ही अनुमोदित की गई थी। अगस्त 2012 में एक एफएलएस निविदा खोलने के अलावा कोई अन्य कार्य नहीं किया गया है तथा पूर्णता के लिए कोई लक्ष्य तिथि नहीं निर्धारित की गई है (फरवरी 2014)।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएम को जोड़ने के कारण, कार्य की अनुमानित लागत ` 111.90 करोड़ से 1028.47 करोड़(819 प्रतिशत की वृद्धि) तक बढ़ गई।</p>
<p>(b) बरगाचिया-चम्पादंगा शाखा नई लाईन के साथ हावड़ा आमटा बीजी लाईन</p> <p>कार्य 1974-75 में संस्वीकृत हुआ था तथा विस्तृत अनुमान फरवरी 1984 में ` 31.42 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था जिसे बाद में ` 154.30 करोड़ के रूप में संशोधित किया गया था (जुलाई 2001)। हावड़ा-आमटा सेक्शन चरणों में पूरा हुआ था तथा 1984 एवं 2004 के बीच शुरू हुआ था। बरगाचिया से चम्पागन्दा को जाने वाली ब्रांच लाईन को आरबी से धन के आगामी प्रेषण तक</p>	<p>आमटा-बागनान नई लाईन (15.8 किमी)</p> <p>चम्पादंगा-तारकेश्वर नई लाईन (8 किमी)</p> <p>जांधीपारा-फुरफुरा शरीफ नई लाईन (12.3 किमी)</p>	<p>विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2009 में ` 103.20 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर 19.69 प्रतिशत मानी गई थी। कार्य का उदघाटन जनवरी 2010 में रेल मंत्री द्वारा किया गया था तथा 'विशेष रेलवे परियोजना' के रूप में अधिसूचित किया गया था। भूमि की उपलब्धता के अभाव में तथा वित्ताभाव के कारण परियोजना के संबंध में कुछ कार्यों के लिए दिये गए ठेके बंद किये जाने के लिए प्रस्तावित थे। कार्य की प्रगति केवल 3 प्रतिशत थी (फरवरी 2014)। धन की अनुपलब्धता के कारण कार्य को स्थगन में रखा गया है (फरवरी 2014)।</p> <p>विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2009 में ` 38.73 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत हुआ था। आरओआर का 40.49 करोड़ की निवल हानि के साथ आकलन किया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 2 प्रतिशत है तथा भूमि अधिग्रहण धन की कमी के कारण स्थगन में था (फरवरी 2014)।</p> <p>(-) 4.40 प्रतिशत के रूप में आरओआर का अनुमान लगाते हुए जुलाई 2011 में ` 97.23 करोड़ की लागत पर विस्तृत अनुमान संस्वीकृत किया गया था। एफएलएस कार्य प्रगति पर था तथा भूमि योजनाएं तैयारी के अन्तर्गत थीं। फरवरी 2014 तक प्रत्यक्ष प्रगति 1 प्रतिशत थी। परियोजना शेल्विंग के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएमज को जोड़ने के कारण अनुमानित लागत ` 154.30 करोड़ से ` 393.96 करोड़ बढ़ गई (154 प्रतिशत की वृद्धि)।</p>

स्थगन में रखा गया।		
<p>(c) तामलक-डिगा बीजी रेल लिंग तामलक-डिगा रेल लिंग का निर्माण 1984-85 में ` 43.72 करोड़ की अनुमानित लागत पर लिया गया था ` 293.97 करोड़ का विस्तृत अनुमान अप्रैल 2000 में संस्वीकृत किया गया था। नई लाईन पूरी थी तथा नवम्बर 2003 तथा दिसम्बर 2004 में दो चरणों में शुरू किया गया।</p>	<p>देशप्रान- नन्दीग्राम नई लाईन (17 किमि) कान्थी-इंगरा नई लाईन(26.2 किमी) नन्दीग्राम-कान्दीमारी नई लाईन नन्द कुमार-बलाईपान्डा नई लाईन (17 किमी)</p>	<p>विस्तृत अनुमान अक्टूबर 2009 में ` 121.43 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। परियोजना कोई पीईटी किये बिना ही अनुमोदित की गई थी। 90 प्रतिशत भूमि का अधिग्रहण करने के बावजूद, प्रत्यक्ष प्रगति केवल 30 प्रतिशत है (फरवरी 2014)।</p> <p>(-) 4.60 प्रतिशत पर आरओआर का अनुमान लगाते हुए विस्तृत अनुमान जुलाई 2011 में ` 247.27 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। कार्य 'विशेष रेलवे परियोजना' के रूप में अधिसूचित था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 2 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग के लिए प्रस्तावित की गई ।</p> <p>विस्तृत अनुमान जुलाई 2012 में ` 75.62 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किया गया था। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 1 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग किये जाने के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>विस्तृत अनुमान जून 2012 में ` 275.14 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत किये गए थे। आरओआर का आकलन नहीं हुआ था। 1 सितम्बर 2012 में एक ठेका एफएलएस के लिए दिया गया था जिस बाद में छोड़ दिया गया। पूर्णता की लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई थी क्योंकि भूमि अभी तक उपलब्ध नहीं है (मार्च 2013)। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 1 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग किये जाने के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएम को जोड़े जाने के कारण कार्य की लागत ` 293.97 करोड़ से ` 1013.43 करोड़ हो गई (245 प्रतिशत की वृद्ध)।</p>
<p>(d) दिघा-जालेश्वर नई लाईन रेल मंत्री ने 2009-10 के बजट भाषण में डिघा-जालेश्वर - पुरी नई लाईन की घोषणा की। जबकि पीईटी सर्वेक्षण में (-) 5.04 प्रतिशत की</p>	<p>दिघा-एरा नई लाईन (31 किमी)</p>	<p>विस्तृत अनुमान (-) 5.07 प्रतिशत पर आरओआर का अनुमान लगाते हुए ` 298.52 करोड़ की लागत पर मई 2011 में संस्वीकृत किये गए थे। धन की कमी के कारण भूमि अधिग्रहण रोक दिया गया था। प्रत्यक्ष प्रगति केवल 2 प्रतिशत है (फरवरी 2014)। परियोजना शेल्विंग किये जाने के लिए प्रस्तावित की गई।</p> <p>मूल कार्य में उपरोक्त एमएम को जोड़े जाने के कारण कार्य की लागत ` 352.65 करोड़ से ` 651.17 करोड़ हो गई (85 प्रतिशत की वृद्ध)</p>

<p>आरओआर दर्शाई गई, परियोजना जुलाई 2012 में 352.65 करोड़ की लागत पर संस्वीकृत की गई थी। पूर्णता के लिए कोई लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई। कार्य प्रगति पर है।</p>		
--	--	--

(स्रोत: रेल मंत्रालय फाईल सं. 2011/डब्ल्यू-2/एसईआर/एनएल/11, फाईल संख्या 2010/डब्ल्यू-2/एसईआर/एनएल/18, सं. 2012/डब्ल्यू-2/एसईआर/एनएल/05 तथा दक्षिण पूर्वी रेलवे की फाईल सं. सीएओ (सी)/जीआरसी/एमसीडीओ/2013/01-15 तथा फाईल सं. पीडी/डब्ल्यू/746/वि.सं. पीडी/डब्ल्यू/255/ई/761)

3.2 दक्षिण पश्चिम रेलवे: सुरक्षा को खतरे में डालने वाली नई लाइन (एसडब्ल्यूआर) निर्माण में अवमानक निर्माण कार्य की स्वीकृति

‘निर्माण कार्य’ में मुख्य कमियां सुधारे बिना दक्षिण पश्चिमी रेलवे पर नई लाइन (कीमत ` 351.48 करोड़) चालू करने के परिणामस्वरूप यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा/रेल के सुरक्षित संचालन से नियमित यातायात समझौते के लिये नया लाइन सेक्शन खुला।

‘निर्माण’ धरती (मृदा) का उपयोग करते हुए रेलवे ट्रैक ढांचे को बिछाने से बना किनारा है। यह रेलवे ट्रैक ढांचे का अभिन्न अंग हैं। इसलिए एक स्थिर और सुदृढ़ निर्माण ट्रैक की सुरक्षा/गाड़ियों के सुरक्षित प्रचालन के लिए आवश्यक है। जैसे कि बनावट के निर्माण हेतु भूमिकार्य¹⁷³ बहुत महत्वपूर्ण है। शोध, डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ), लखनऊ रेलवे बोर्ड/जोनल रेलवे का तकनीकी सलाहकार है। संगठन सामग्रियों के डिजाइन/मानकों का विकास, तकनीकी जांच और अन्वेषण करता है और सांविधिक मंजूरियां देता है। जब रेलवे लाइन का निर्माण पूरा हो जाता है तब इसे यात्री परिवहन के लिए लाइन को खोलने की अनिवार्य अनुमति के लिए अध्यक्ष रेलवे सुरक्षा (सीआरएस) को जांच के लिए प्रस्ताव रखता है।

कोडूर-हरिहर के बीच नई ब्रॉड गैज (बी.जी.) के निर्माण में अन्य बातों के साथ-साथ भूमि कार्य तथा ब्लैंकेटिंग¹⁷⁴ शामिल है जिसके लिए निर्माण संगठन दक्षिण पश्चिम रेलवे, बेंगलोर कैंटोमेंट (सीएनबीएनसी) ने 11 ठेके दिए। जब ठेकेदार ने कार्य को लगभग पूरा कर दिया था (जनवरी 2009), तब मृदा जांच परिणामों से पता चला कि कार्यों में उपयोग की गई मृदा अपेक्षित विशेषताओं की नहीं थी। इसलिए मुख्य अभियंता/निर्माण (पूर्व-सामान्य), बेंगलोर कैंट ने उपयोग की गई मिट्टी और ब्लैंकेटिंग सामग्री की जांच हेतु आरडीएसओ को निवेदन किया (जनवरी

¹⁷³समतल स्थलाकृति स्थिति पर किनारे का निर्माण तथा उत्थापित स्थलाकृति स्थिति पर कटिंग का निर्माण।

¹⁷⁴निर्मित किनारे की उपरी परत को कठोर सामग्री से कवर करना। इस कार्य का उद्देश्य निर्माण के लिए स्थायित्व उपलब्ध कराना है।

2009)। जांच करने के बाद वरिष्ठ कार्यकारी निदेशक/जीओ इंजीनियरिंग, आरडीएसओ ने जांच परिणामों की सूचना दी (अप्रैल 2009) जो निम्नानुसार है:

- (i) भूमि का संघनन¹⁷⁵, संघनन की मात्रा के सम्बंध में विनिर्देशों के अनुसार नहीं था। ब्लैकैटिंग सामग्री के साथ-साथ सब-ग्रेड¹⁷⁶ का उचित संघनन रोड़ी¹⁷⁷ को बिछाने से पहले सुनिश्चित किया जाना आवश्यक था,
- (ii) चूंकि छः मीटर की ऊंचाई से अधिक के झुकाव के लिए कोई पटरी¹⁷⁸ उपलब्ध नहीं कराई गई थी, तटबंधन⁷ की ढलान स्थिरता की यातायात के लिए रेलवे लाइन को खोलने से पूर्व पुनः जांच की जानी चाहिए;
- (iii) उपयोग की गई ब्लैकैटिंग सामग्री आरडीएसओ के विनिर्देशों के अनुसार नहीं थी और इसमें अनुमेय सीमाओं से अधिक फाइंस¹⁷⁹ थे। जैसाकि विनिर्देशों के अनुसार न्यूनतम 100 सेमी. मोटी ब्लैकैट सामग्री मृदा के एससी प्रकार¹⁸⁰ के फैलाव में उपलब्ध कराई जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त 25 टन ऐक्सल लोड यातायात के लिए प्रस्तावित भाग होने के दृष्टिगत 30 सेमी का अतिरिक्त आवरण घनापन 100 सेमी. के अतिरिक्त आवश्यक होगा।
- (iv) पुराने और नए भू कार्यो के बीच अनुचित समामेलन¹⁸¹/जुड़ाई¹⁸² के कारण संरचना के ऊपर देशान्तरी दरारें दिखाई देने लगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि-

- इस तथ्य के बावजूद कि आरडीएसओ ने कार्य की गुणवत्ता के बारे में गंभीर कमियां बताई थी, और निर्माण कार्य प्राधिकारी को कमियों को

¹⁷⁵ उपयोग की गई भूमि को इसके सधन रूप में लाने के लिए रोलिंग करना।

¹⁷⁶ पृथ्वी की संरचना केवल ब्लैकैट सामग्री के योग्य है।

¹⁷⁷ ग्रेनाइट स्टोन पीस (50 एमएम आकार) को निर्माण पर फैलाना तथा स्लीपर्स के नीचे पैक करना जो शोक ओबर्जवर के रूप में कार्य करेगा।

¹⁷⁸ किनारे में प्रदत्त एक स्टेप यदि इसकी ऊंचाई नौ मीटर से अधिक हो।

⁷ ग्राउंड से ऊपर निर्मित किनारे।

¹⁷⁹ दानेदार ब्लैकैट सामग्री।

¹⁸⁰ सात से अधिक प्लास्टिक इंडेक्स वाली सेंडी क्ले सॉयल प्लास्टिक इंडेक्स लचीलापन दर्शाते हैं।

¹⁸¹ सुसंगतता के लिए विलय

¹⁸² मध्यवर्ती दबाव के कारण आसंजन

मुफ्त में सुधारने का मौका मिला, मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ), सीएन/बीएनसी प्राधिकारियों ने अप्रैल 2009 और जून 2010 के बीच ठेकेदारों को पटरी को जोड़ने और कंकड़ बिछाने का कार्य जारी रखने की अनुमति दी।

- यद्यपि ठेकों में आरडीएसओ विनिर्देशनों के अनुसार सभी निर्माण कार्यों का निष्पादन प्रदान किया गया था, फिर भी मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (सीएओ) ने ठेकेदारों को दोष में निःशुल्क सुधार करने के लिए निर्देश नहीं दिए। इसके बजाय उसने आवरण सामग्री की जांच हेतु एक निजी एजेंसी¹⁸³ को लगाया (जुलाई 2010)। जांच के दौरान, सभी 20 नमूने अपेक्षित गुणवत्ता मानकों को पूरा करने में विफल रहे। इसके बाद भी, सीएओ ने आवरण सामग्री अध्ययन के लिए कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड अधिकारियों की समिति (अगस्त 2010) नामित की। समिति ने सूचित किया (सितम्बर 2010) कि आवरण सामग्री किसी निर्धारित विनिर्देशनों को पूरा नहीं करती। दक्षिणी पश्चिम रेलवे के निर्माण कार्य प्राधिकारी ने आवरण सामग्री की बैंगलोर विश्वविद्यालय (विश्वविद्यालय) की सिविल इंजीनियरिंग फेकल्टी से भी जांच करवाई (अगस्त 2010)। विश्वविद्यालय ने पाया कि अधिकतर मृदा नमूने आरडीएसओ के विनिर्देशनों के अनुसार अर्हता प्राप्त करने में विफल रहे, तथापि उपयोग की गई मृदा ने आवरण सामग्री होने वाले द्वारा सन्तुष्ट अभिप्रेत प्राथमिक और माध्यमिक कार्यों¹⁸⁴ को पूरा किया। आधारभूत मृदा अच्छी तरह से श्रेणीबद्ध और पर्याप्त सुदृढ़ता एवं उपयुक्त निकासी विशिष्टताओं सहित पाई गई थी। अन्ततोगत्वा उन्होंने पाया कि रेलवे लाइन में उपलब्ध कराई गई आधारभूत मृदा और आवरण उप-आधार¹⁸⁵ और आवरण के रूप में उपयुक्त थी।
- विश्वविद्यालय के मत पर विचार करते हुए सीएओ ने पथ कार्यों में कमियों को सुधारने के लिए अतिरिक्त देयता पर व्यय से बचने का निर्णय लिया (जून 2012)। उन्होंने आदेश जारी किया (जून 2012) कि

¹⁸³ में. सिविल एंड टेक्नो क्लीनिक प्राइवेट लिमिटेड

¹⁸⁴ प्राथमिक कार्य स्ट्रेस रिडक्शन कार्य है जो उप ग्रेड के शीर्ष पर सहनीय सीमा की बालस्ट परत के नीचे यातायात प्रेरित स्ट्रेस को कम करता है।

¹⁸⁵ मृदा निर्माण की उपरी परत

(क) आवरण कार्य के निष्पादन के लिये ठेकेदारों को भुगतान केवल ठेकेदार द्वारा उपयोग की गई भूमि तक प्रतिबंधित होगा और (ख) ठेका दर के अनुसार आवरण कार्य के मूल्य के 10 प्रतिशत के बराबर जुर्माना लगाया जायेगा। ठेकेदारों से प्राप्त कुल राशि ` 2.36 करोड़ (` 1.91 करोड़ और ` 0.45 करोड़) थी।

- रेलवे प्रशासन ने सीआरएस निरीक्षण के लिए लाइन प्रस्तावित की (दिसम्बर 2013)। सीआरएस निरीक्षण के दौरान, रेलवे प्रशासन ने प्रमाणित किया कि बैंक में संरचना आरडीएसओ विनिर्देशनों के अनुरूप अच्छी मृदा पर की गई थी और डिज़ाइन सामग्री और निर्माण कार्यों की रचना में कोई विचलन नहीं था। निर्माण-कार्य प्राधिकारी आरडीएसओ द्वारा बताई गई या तो प्रमुख कमियों को सीआरएस के ध्यान में नहीं लाए और उस पर या तो ठेकेदारों या स्वयं सीएनबीएनसी द्वारा कोई सुधार नहीं किया गया था।
- सीआरएस ने नए लाइन खण्ड पर 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' आधार के रूप में यात्री रेलगाड़ी चलाना प्राधिकृत किया, और रेलगाड़ी सेवा प्रारंभ हो गई (मार्च 2014)। निर्माण अधिकारियों के पास 'केवल एक रेलगाड़ी प्रणाली' आरंभ करने का कारण दर्शाने के लिए दस्तावेज उपलब्ध नहीं थे।

यद्यपि, आरडीएसओ, भारतीय रेल के अन्तिम तकनीकी सलाहकार ने निर्धारित मानकों/विनिर्देशनों के संदर्भ में गंभीर कमियों का पता लगा लिया था, फिर भी सीएनबीएनसी प्रशासन ठेकेदारों से कमियों में निःशुल्क सुधार करवाने में विफल रहा इस प्रकार रेल पथ संरचना की सुरक्षा के लिए निर्धारित सुरक्षा मानकों से समझौता हुआ। इसके बजाय, सीएनबीएनसी प्रशासन रोड़ी और ट्रेक लिंकिंग कार्य पूरा करने लगा। इसके अतिरिक्त, यद्यपि आरडीएसओ ने संरचना कार्य में गंभीर कमियों के बारे में बताया था फिर भी निर्माण-कार्य प्राधिकारी ने कार्य निष्पादन को सीआरएस के निरीक्षण के समय स्वीकार्य के रूप में प्रमाणित किया। इसके अतिरिक्त, ठेकेदारों को कमियों को सुधारने के निर्देश देने के बजाय त्रुटिपूर्ण कार्य के प्रति ठेकेदारों पर केवल ` 2.36 करोड़ की एक शास्ति लगाई गई। सीएनबीएनसी ने फिर भी स्वयं कार्य में सुधार नहीं किया।

इस प्रकार, रेलपथ को अन्तरनिहित मुख्य कमियों के साथ छोड़ दिया गया। 'सरचना कार्य' में मुख्य कमियों में सुधार किए बिना नई लाइन (₹ 351.48 करोड़ की लागत) के चालू करने के परिणामस्वरूप गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन और यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा से समझौता करते हुए नियमित यातायात के लिए नए लाईन खण्ड को खोला गया।

इस अनियमितता को दक्षिणी पश्चिम रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था (जुलाई 2013), उनका उत्तर प्रतीक्षित था (मार्च 2014)।

3.3 उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्ल्यूआर): मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत न करने के कारण हानि

जयपुर विकास प्राधिकरण द्वारा अधिकृत तथा उपमुक्त रेलवे भूमि के किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के प्रस्तुत करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप केवल एक वर्ष (2012-13) के लिए ₹ 30.02 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता (2012 संस्करण) के पैरा 1033 के अनुसार रेलवे भूमि के मार्गाधिकार सुविधाओं/सुविधा अधिकारों में विशिष्ट प्रयोजन, जैसे भूमि के अधिभोग अथवा स्वामित्व का कोई अधिकार पार्टी को प्रदान किए बिना और किसी रूप में रेलवे का भूमि का अधिकार, अधिपत्य, नियंत्रण तथा उपयोग प्रभावित किए बिना, के लिए पार्टी द्वारा भूमि का कभी कभार अथवा सीमित उपयोग शामिल हैं। उपर्युक्त पैरा का उपपैरा 5(ii) भी प्रावधान करता है कि प्रत्येक पाँच वर्ष में संशोधन के अध्यक्षीन भूमि के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर किराए के मार्गाधिकार प्रभार स्थानीय निकायों/राज्य सरकार/स्वायत्त निकायों/धर्मार्थ /कल्याण संगठन आदि द्वारा पारगमन/सड़क, सार्वजनिक सड़क के लिए वसूल किए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा (जून 2013) के दौरान यह देखा गया था कि जयपुर में रेलवे भूमि (जैसा नीचे तालिका 3.13 में दिया गया है) के चार भाग जयपुर विकास प्राधिकरण(जेडीए) द्वारा अधिकार में लिए गए थे और उन सभी पर सड़कें बनाई गई थीं।

तालिका 3.13

क्रम सं.	रेल भूमि के स्थल का नाम	भूमि के खण्ड	क्षेत्र (व. मी. में)	भूमि की दर (नवम्बर 2012 को) (₹ प्रति व.मी.)	2012-13 को भूमि का मूल्य (₹ करोड़ में)	से अधिकृत	वर्तमान स्थिति
1.	जगतपुरा- शिवदासपुरा बन्द लाइन	राजस्व गांव 1. जगतपुरा 2. टीलावाला 3. श्रीकृष्णपुरा 4. जीरोता 5. रामचन्द्रपुरा	27300 94100 78500 46100 51700	20880 20880 14620 14620 7320	473.49	1998	भूमि अदला बदली के लिए रेल प्रशासन ने राजस्थान सरकार से सम्पर्क किया था (मार्च 2002 से मई 2013)
2.	दुर्गापुरा स्टेशन के पास	दुर्गापुरा रेलवे स्टेशन के सामने	759.25	68880	5.23	2008	
3.	गांधीनगर रेलवे स्टेशन के पास	गांधीनगर रेलवे स्टेशन के पास एलसी सं. 217 तथा 218 के बीच	1316.095	96000	12.63	2008	
4.	बैस गोदाम रेलवे स्टेशन के पास	बैस गोदाम रेलवे स्टेशन के पास	1742.55	52190	9.09	2008	रेलवे ने नवम्बर 2012 में जेडीए से भूमि वापसी की इच्छा व्यक्त की
कुल			301518		500.44		

(स्रोत: डिविलज़नल इंजीनियर (दक्षिण), डीआरएम/जयपुर और उपायुक्त, जेडीए/जयपुर)

इस प्रकार जयपुर विकास प्राधिकरण 500 करोड़ की उपर्युक्त 301518 वर्गमीटर रेलवे भूमि के अप्राधिकृत अधिभोग में है।

उत्तर पश्चिम रेलवे ने अपनी परिसम्पत्तियों की सुरक्षा करने और किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के उद्ग्रहण के बजाय तीन मामलों में जेडीए द्वारा अधिकृत भूमि के बदले वैकल्पिक भूमि के लिए राज्य सरकार से सम्पर्क किया (नवम्बर 2005 तथा नवम्बर 2012) और केवल एक अर्थात् बैस गोदाम रेलवे स्टेशन मामले में भूमि वापसी की मांग की थी। अगस्त 2009 में सचिव, जेडीए ने पुष्टि की कि वे रेलवे भूमि का उपयोग कर रहे थे क्योंकि उन्होंने इस पर सड़क का निर्माण किया था और रेलवे भूमि के बदले में वैकल्पिक भूमि देने के लिए सिद्धान्त रूप से सहमत हो गया। तथापि, न तो किराए के मार्गाधिकार प्रभार किसी रूप में उद्ग्रहीत किए गए थे और न ही कोई वैकल्पिक भूमि आवंटित की गई थी। इस प्रकार, जयपुर विकास प्राधिकरण द्वारा अधिकृत तथा उपमुक्त रेलवे भूमि के किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के बिल प्रस्तुत करने में विफलता के

परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व की हानि हुई। वर्ष 2012-13 के लिए राजस्व हानि ` 30.02 करोड़¹⁸⁶ अनुमानित की गई है।

जब मामला क्रमशः जून 2013 तथा जुलाई 2013 में रेल प्रशासन की जानकारी में लाया गया था तब उन्होंने बताया (दिसम्बर 2013) कि जेडीए द्वारा रेलवे भूमि के अप्राधिकृत अधिकार का मामला उच्चतम स्तर पर उठाया गया था और एक बैठक आयोजित की गई थी (अगस्त 2012) तथा जगतपुरा-शिवदासपुरा बन्द लाइन की अतिक्रमित भूमि के बदले 51.46 हैक्टेयर माप की भटेसरी गांव में जेडीए भूमि हस्तान्तरित करने का निर्णय लिया गया था। जेडीए द्वारा अतिक्रमित रेलवे भूमि रेलवे बोर्ड की संस्वीकृति के बाद बराबर लागत आधार पर बदली जाएगी।

तथापि, उत्तर स्वीकार्य नहीं है। सड़क निर्माण के लिए किसी अन्य सत्व द्वारा रेलवे भूमि का उपयोग इंजीनियरी विभाग की भारतीय रेल संहिता (2012 संस्करण) के पैरा 1033 के अन्तर्गत आता है जो स्पष्टतया किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के उद्ग्रहण का प्रावधान करता है।

रेलवे भूमि के अप्राधिकृत उपयोग को रोकने के लिए एनडब्ल्यूआर प्रशासन द्वारा अपेक्षित निगरानी और किराए के मार्गाधिकार प्रभारों के लिए बिलों के प्रस्तुतीकरण का परिणाम 2012-13 की अवधि की के लिए ` 30.02 करोड़ की हानि के परिहार में हो सकता था।

मामला फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2014)

3.4 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: पिट लाइन के निर्माण में अत्यधिक विलम्ब के कारण हानि (एनएफआर)

किशनगंज में पिट लाइन के निर्माण में विलम्ब के कारण किशनगंज से न्यू जलपाईगुड़ी तक 'गरीब नवाज' के खाली रैक के ` 22.18 करोड़ की परिहार्य दुलाई लागत आई।

अगस्त 2005 में रेलवे बोर्ड ने किशनगंज (बिहार) तथा अजमेर (राजस्थान) के बीच गाड़ी सेवा आरम्भ करने की घोषणा की। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने रैकों को प्राथमिक रखरखाव के दौरान सफाई की सुविधा के लिए किशनगंज में एक नई

¹⁸⁶ भूमि की कीमत (जिला स्तर समिति की दरों) के छः प्रतिशत की दर पर एक वर्ष अर्थात् 2012-13 के लिए किराए के मार्गाधिकार प्रभार = ` 500 करोड़ (x)6 प्रतिशत = ` 30.02 करोड़

पिट लाइन¹⁸⁷ के निर्माण के साथ रेल सेवा आरम्भ करने की व्यवहार्यता की जांच करने के लिए पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को निर्देश दिया (अगस्त 2005)।

2009 के रेलवे लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 19 के पैरा 2.2.9 में इस तथ्य का उल्लेख किया गया है कि किशनगंज में पिट लाइन सुविधा का निर्माण न करने के कारण किशनगंज तथा अजमेर के बीच गरीब नवाज एक्सप्रेस ट्रेन (5715/5716) का रैक न्यू जलपाइगुड़ी तक खाली खींचा जा रहा था जिसमें किशनगंज पर समाप्ति के बाद पिट लाइन जांच करने के लिए 176 किमी. (दोनों ओर से) की दूरी शामिल है। रैक की परिहार्य ढुलाई के प्रति हानि अगस्त 2006 से मार्च 2008 तक की अवधि के लिए ₹ 1.15 करोड़ के रूप में लेखापरीक्षा द्वारा परिकलित की गई थी।

रेल मंत्रालय ने अपनी की गई कार्रवाई टिप्पणी में बताया (अक्टूबर 2010) कि कार्य ड्राइंग में परिवर्तन और मीटर गेज (एमजी) लाइन विघटित करने में विलम्ब के कारण तत्काल आरम्भ नहीं किया जा सका था। उन्होंने आगे बताया कि चूंकि गाड़ी प्राथमिक अनुरक्षण के बिना चलाई नहीं जा सकती है इसलिए सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए खाली ढुलाई तथा व्यय पूर्णरूपेण अपरिहार्य था।

जून 2013 में आगे संवीक्षा से पता चला कि निम्नलिखित विवरण के अभी तक अनुसार कार्य अधूरा है:

- (i) एनएफआर ने रेल मंत्रालय को अगस्त 2005 में 'आउट आफ टर्न' आधार पर किशनगंज में गाड़ी जांच सुविधा के निर्माण के लिए प्रस्ताव भेजा था और 2006-07 में वार्षिक निर्माण कार्य कार्यक्रम में कार्य संस्वीकृत किया गया था। वास्तव में कार्य मई 2007 में प्रारम्भ किया गया था।
- (ii) संस्वीकृत कार्य का 75 प्रतिशत निष्पादित करने के बाद, जनवरी 2010 में एनएफआर के निर्माण संगठन ने निधि की कमी के कारण निर्माण कार्य जारी रखने में असमर्थता जताई और अप्रैल 2010 में संविदा को समय से पहले समाप्त कर दिया गया।
- (iii) बकाया 25 प्रतिशत कार्य के निष्पादन के लिए एनएफआर द्वारा एक संविदा को अन्तिम रूप दिया गया था और जनवरी 2012 में एक अन्य

¹⁸⁷ विभिन्न प्रकार के कोचों से बना पूर्ण रैक पिट लाइन पर प्राथमिक अनुरक्षण के दौरान साफ किया जाता है।

ठेकेदार को 'स्वीकार पत्र' (एलओए) जारी किया गया था जिसमें अनुबंधित था कि एलओए जारी करने के बाद फार्म छः महीने के अन्दर पूरा किया जाना होगा। तथापि ठेकेदार ने नवम्बर 2012 में देरी से कार्य प्रारंभ किया। जनवरी 2014 तक ठेकेदार केवल 50 प्रतिशत बकाया कार्य पूरा कर सका।

उपरोक्त के उत्तर में, एनएफआर प्रशासन ने नवम्बर 2013 में बताया कि पिट लाइन का बकाया कार्य निधियों के अपर्याप्त आवंटन के कारण पूरा नहीं हो सका। उन्होंने आगे बताया कि यह विशेष गाड़ी न्यू जलपाईगुड़ी (जैसा कि 2013-14 के बजट में घोषणा की गई थी) तक विस्तारित होगी और इस लिए रेक की कोई भी खाली ढुलाई नहीं होगी।

एनएफआर प्रशासन का तर्क स्वीकार्य नहीं है। पिट लाइन के निर्माण में विलम्ब निधि गतिरोधों के कारण नहीं था जैसे कि लेखापरीक्षा में देखा गया। एनएफआर द्वारा अगस्त 2005 में पिट लाइन कार्य का निर्माण कार्य ` 7.96 करोड़ की लागत से प्रस्तावित था। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा वार्षिक कार्य कार्यक्रम (2006-07) में यह कार्य ` 3.5 करोड़ के लिए संस्वीकृत किया गया था। मई 2013 तक इस कार्य पर ` 5.2 करोड़ का व्यय किया गया। बकाया 25 प्रतिशत कार्य के लिए ` 98.34 लाख की संस्वीकृति की गई है और जिसमें से जनवरी 2014 तक ` 37.15 लाख व्यय किए जा चुके हैं। इसके अलावा लेखापरीक्षा में पाया गया कि आज तक यह गाड़ी अर्थात् किशनगंज अजमेर गरीब नवाज एक्सप्रेस केवल किशनगंज तक चल रही थी और न्यू जलपाईगुड़ी तक बढ़ाई नहीं गई थी।

इस प्रकार किशनगंज में पिट लाइन सुविधा के पूर्ण न होने के कारण रैक न्यू जलपाईगुड़ी तक खाली खींचा जा रहा था जिसमें किशनगंज पर समाप्ति के बाद पिट लाइन जांच करने के लिए 176 किमी (दोनों ओर से) की दूरी शामिल है। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2008 से जनवरी 2014 के दौरान ` 22.18 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ और यह किशनगंज में पिट लाइन सुविधा चालू होने तक संयोजित होने की सम्भावना है।

मामला फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ (जुलाई 2014)।

3.5 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (एनएफआर): गलत माप/बैलास्ट के अवभारण के कारण बैलास्ट की खरीद पर अधिक भुगतान

रेलवे रसीदों में दर्ज वास्तविक भार के बजाय माप पुस्तिका में दर्ज मात्रा के अनुसार बैलास्ट के भुगतान के कारण ` 3.38 करोड़ का अधिक भुगतान हुआ और बैलास्ट के अवभारण के कारण ठेकेदार से ` 10.06 करोड़ की वसूली न होने के कारण परिहार्य हानि हुई।

रेलवे अधिनियम 1989, 1989 की सं 24 के पैरा 65 (2) के अनुसार रेलवे रसीदों (आरआर) में दर्ज मात्रा पण्य के वास्तविक भार का प्रथम दृष्ट्या साक्ष्य होना चाहिए।

अक्टूबर 2011 में वरिष्ठ मण्डल अभियन्ता, कटिहार के कार्यालयों में बैलास्ट की खरीद के संबंध में 12 ठेकों की लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच में पता चला कि बैलास्ट की खरीद के लिए ठेकेदारों को बैलास्ट चालानों में दर्ज मात्रा के आधार पर किए जा रहे थे। बैलास्ट चालानों¹⁸⁸ में दर्ज मात्रा आयतानी माप (मात्रा का कुल आयतन लिया जाता है) के आधार पर माप पुस्तिका¹⁸⁹ में दर्ज मात्रा के आधार पर तैयार की जा रही थी। लेखापरीक्षा द्वारा जब इस मात्रा को परिकल्पित किया गया तब इसे आरआर में दर्ज मात्रा से काफी अधिक पाया गया था। इस प्रकार फरवरी 2008 से मार्च 2013 के दौरान आरआर में दर्ज वास्तविक भार के बजाय ब्लास्ट चालानों के अनुसार बैलास्ट के भुगतान के कारण ` 3.38¹⁹⁰ करोड़ का अधिक भुगतान हुआ।

¹⁸⁸ इंजीनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेलवे का पैरा 1332 ब्लास्ट और माल गाड़ी की कार्यप्रणाली के संबंध में अर्थात् ब्लास्ट के लदान और उतराई स्थायी पथ और अन्य निर्माण सामग्री को ठेकेदारों किए गए कार्य विस्तृत माप को माप पुस्तक में दर्ज करना सामान्यतया सुविधाजनक नहीं होता। ऐसे मामलों में ब्लास्ट या सामग्री का लदान करने वाले सहायक पर्यवेक्षकों द्वारा ब्लास्ट गाड़ी या माल गाड़ी चलान फार्म ई-1332 में चार प्रतियों में तैयार किया जाना चाहिए।

¹⁸⁹ माप पुस्तक को एक बहुत महत्वपूर्ण रिकार्ड के रूप में माना जाना चाहिए। एक डिविजन से संबंधित सभी पुस्तकों को क्रमिक रूप से अंकित करना चाहिए और उनका एक रजिस्टर (फार्म ई. 1314) डिविजन कार्यालय में अनुरक्षित किया जाना चाहिए।

¹⁹⁰ ब्लास्ट चलान के अनुसार मात्रा (-) आर आर के अनुसार वास्तविक मात्रा = सकल बढ़ी हुई मात्रा (-) [0.595 (पृष्ठ 23) (x) वैगनों की सं.] = कुल बढ़ी हुई मात्रा (x) ब्लास्ट की दर = किया गया अधिक भुगतान

लेखापरीक्षा द्वारा उपर्युक्त नमूना जांच (अक्टूबर 2011) के दौरान यह देखा गया था कि ठेका शर्त के अनुसार स्वीकार्य अतिभार सहित पूर्ण ढुलाई क्षमता तक वेगनों को भरने की ठेकेदारों से अपेक्षा की गई थी और एक टन से अधिक अवभारण पाए जाने के मामले में उनके बिलों से भाड़े की वसूली की जानी थी। उपरोक्त प्रावधानों के विपरीत ठेके में की गई शर्तों के परिणामस्वरूप फरवरी 2008 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान ठेकेदारों द्वारा 1,22,434.60 क्यूम बैलास्ट का अवभारण हुआ। इसके परिणामस्वरूप फरवरी 2008 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान रेलवे को ` 10.06 करोड़¹⁹¹ की परिहार्य हानि हुई। इसके अतिरिक्त एनएफआर प्रशासन उनके बिलों से आनुपातिक वसूली करने में विफल रहा।

फरवरी 2014 में जब मामला रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के ध्यान में लाया गया, उन्होंने बताया (जून 2014) कि रेलवे रसीदों (आरआर) को रेलवे वैगनों के माध्यम से स्थलों पर बलास्ट परिवहन के लिए बैलास्ट की बुकिंग के लिए तैयार किया जाता है और ठेकेदारों द्वारा बैलास्ट आपूर्ति के मूल दस्तावेजों के आधार पर नहीं। करार में दिए गए प्रावधानों के अनुसार भुगतान उद्देश्यों हेतु बैलास्ट की मात्रा सीयूएम (अनुमापी) में मापी जाती है। बैलास्ट के लदान के संबंध में, यह बताया गया कि बैलास्ट का भार उसमें निहित जल के अंश की प्रतिशतता पर निर्भर करेगा। विभिन्न मौसमों में समान अंश का भार भिन्न होगा। इसके अलावा, यदि बारिश हो जाती है तो भार अधिक हो जाएगा।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं हैं क्योंकि रेलवे अधिनियम, 1989 के पैरा 65(2) के अनुसार बैलास्ट के परिवहन के लिए भाड़े का भुगतान आर आर में दर्ज परेषण के भार के आधार पर किया जाता है। इसके अतिरिक्त, अक्टूबर 2013 में लेखापरीक्षा को उत्तर देते समय एनएफआर प्रशासन ने यह तथ्य स्वीकार किया था कि आर आर में दर्शाया गया वास्तविक भार तोलसेतु में सृजित भार पत्र पर आधारित है और भाड़े को प्रभार योग्य भार पर प्रभारित किया जाता है जैसा कि आरआर में

¹⁹¹ निवल लदान योग्य भार (एमटी) (-) आरआर के अनुसार वास्तविक भार (एमटी) = कम लदान (एमटी)-(ए), प्रति एमटी भाड़ा (दत्त भाड़ा/प्रभार भार)-(बी), बैलास्ट के लदान के अन्तर्गत हानि = प्रति एमटी भाड़ा (x) कम लदान (एमटी) = (ए) (x) (बी) फरवरी 2008 से जुलाई 2011=बैलास्ट के कम लदान के कारण हानि = ` 40742613.5-(I)= अनुलग्नक बी (1), अगस्त 2011 से मार्च 2013 = बैलास्ट के कम लदान के कारण हानि = ` 59883417.25 (II) = अनुलग्नक बी (II), इस प्रकार बैलास्ट के कम लदान के कारण कुल हानि (फरवरी 2008 से मार्च 2013) = (I) + (II) = ` 4,07,42613.5 + ` 5,98,83 417.25 = ` 10,06,26,030.7 या ` 10.06 करोड़।

दर्शाया गया हो। जहां तक वर्षा के पानी के जमा होने का संबंध है, यह बताया गया कि यदि खुली वैगनों में निकासी प्रणाली नहीं होती तो इसका ट्रैक और साथ ही जमा हुए बारिश के पानी के भारी भार के कारण हॉलिंग लागत पर पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

इस प्रकार करार समझौते में किए गए विपरीत प्रावधानों के कारण, रेलवे को फरवरी 2008 से मार्च 2013 की अवधि के दौरान ` 13.44 करोड़ की हानि हुई। [` 3.38 करोड़ के अत्यधिक भुगतान (+) ` 10.06 करोड़ के भाड़े की कम वसूली]

3.6 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे (एनएफआर) : बेशी इंजीनियरी भण्डार का निपटान न करना

अप्रभावी माल सूची प्रबन्धन तथा निर्धारित प्रक्रिया का पालन न करने के परिणामस्वरूप ` 12.97 करोड़ के बेशी इंजीनियरी भण्डारों का संचय/निपटान नहीं हुआ।

भण्डार विभाग की भारतीय रेल संहिता खण्ड I (1990 संशोधित संस्करण) के पैरा 103 के अनुसार नियंत्रित भण्डारों का सभी स्टॉक, चाहे भण्डार विभाग अथवा रेलवे के अन्य विभागों के पास हो, उन निधियों के द्योतक है जो उत्पादक नहीं है। भण्डार विभाग की भारतीय रेल संहिता खण्ड II (1993 संस्करण) का पैरा 2219 कहता है कि भण्डार की मर्दों जो 24 महीनों से जारी नहीं की गई हैं और जो अगले दो वर्षों के अन्दर किसी रेलवे में उपयोग किए जाने की सम्भावना नहीं, ऐसा माना जाता है कि शामिल हैं। पैरा 2221 आगे अनुबद्ध करता है कि सभी भण्डारों की स्थिति की विवेचनात्मक रूप से जांच करने के प्रयोजन हेतु प्रत्येक रेलवे में एक सर्वेक्षण समिति बनाई जानी चाहिए।

कटिहार-बरसोई-राधिकापुर (केआईआर-बीओई-आरडीपी, 88.61 किमी.) तथा कटिहार-जोगबनी (केआईआर-जेबीएन, 108 किमी.) का मीटर गेज (एमजी)से ब्राड गेज (बीजी) लाइनों को गेज परिवर्तन 2002-03 में संस्वीकृत किया गया था। ये परियोजनाएं पूर्ण हो गई थीं और फरवरी 2006 तथा जून 2008 के बीच चरणों में यातायात के लिए खोली गई थीं।

निर्माण संगठन/कटिहार की लेखापरीक्षा के दौरान (मार्च 2010 और फरवरी 2011) यह पाया गया कि 2006 और 2008 में जोगबनी-कटिहार-बरसोई-राधिकापुर और कटिहार-तेजनारायनपुर की पूर्णता के बाद भी 2008-2010 अवधि के लिए ` 20.02 करोड़ मूल्य की सामग्री बेकार पड़ी हुई थी। यह भी पाया गया कि 2007 से स्टॉक

सत्यापनकर्ता¹⁹² द्वारा स्टाक का कोई सत्यापन नहीं किया गया था। त्रि-पक्षीय¹⁹³ बैठक के दौरान (मार्च 2012), एनएफआर प्रशासन ने स्वीकार किया कि ` 20.02 करोड़ मूल्य के भण्डार में से कटिहार-जोगबानी परियोजना के अधिशेष भण्डार लगभग ` 12.65 करोड़ है और बकाया ` 7.37 करोड़ मूल्य का भण्डार विभिन्न रेलवे संगठनों को सौंप दिया गया था।

जुलाई 2013 में मामला दोबारा एनएफआर प्रशासन के ध्यान में लाया गया था जिसमें यह इंगित किया गया था कि 2008-2013 से ` 12.97 करोड़ मूल्य का अधिशेष इंजीनियरी भण्डार अप्रयुक्त पड़े हुए थे। उत्तर में, एनएफआर प्रशासन ने बताया (फरवरी 2014) कि भण्डार की कई मर्दें विशेष रूप से वह जो केवल रेलवे के उपयोग के लिए निर्मित हों और भारी यात्रा में मितव्ययी कीमत का फायदा उठाने के लिए खरीदे गए हों। उन्होंने यह भी बताया कि बकाया सामग्री उपयोग किया जा रहा है और उन्हें चालू परियोजना और ओपन लाइन में प्रयोग किया जा सकता है।

उपरोक्त उत्तर काफी सामान्य है और स्वीकार्य नहीं है। अत्याधिक सामग्री फरवरी 2006 से जून 2008 के दौरान पूर्ण और खोली गई परियोजनाओं के लिए अधिप्राप्त किया गया था और इन्हें 2011-12 के दौरान कटिहार-मनिहारी और अलूआबरी-सिलिगुरी ज. गेज परिवर्तन परियोजनाओं में भी उपयोग नहीं किया गया था अर्थात् सामग्री के अधिशेष होने के तीन से पांच वर्षों के बीच। भारी मात्रा में सामग्री की अधिप्राप्ति के कारण, अधिप्राप्त मर्दों का मूल्यहास होता है। इसके अतिरिक्त एनएफआर प्रशासन ने भी स्वीकार किया (फरवरी 2014) कि उचित दस्तावेजों के साथ-साथ स्टाक सत्यापन के समय अपेक्षित विस्तृत दस्तावेजों की अनुपलब्धता के कारण, 2007 से पूर्ण स्टाक सत्यापन नहीं किया गया था।

इस प्रकार 2008-2013 की अवधि के दौरान अप्रभावी माल सूची प्रबन्धन तथा कोडल प्रक्रियाओं के अननुपालन के कारण ` 12.97 करोड़ मूल्य का वेशी इंजीनियरी भण्डार कोई उचित कार्रवाई किए बिना पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा संचय किया गया था।

¹⁹² भण्डार विभाग की भारतीय रेल संहिता, खण्ड 11, 1993 के पैरा 3302 के अनुसार स्टाक सत्यापनकर्ताओं के कर्तव्यों में मुख्यतया बहियों के अनुसार भण्डारों और औजार तथा तथा संयंत्र का सत्यापन करना शामिल होता है।

¹⁹³ उपमुख्य अभियन्ता निर्माण (कटिहार), उप-वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी निर्माण (न्यू जलपाईगुड़ी) तथा लेखापरीक्षा के बीच त्रिपक्षीय बैठक हुई थी (22 मार्च 2012)।

मामला फरवरी 2014 में रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं किया गया था (जुलाई 2014)।

3.7 पूर्व मध्य रेल (ईसीआर): सिग्नलिंग कार्यों की घटिया योजना

ईसीआर के पटना जंक्शन पर रूट रिले इंटरलॉकिंग सिस्टम से संबंधित सिग्नलिंग कार्यों की घटिया योजना के कारण परियोजना को पूरा करने में 10 वर्षों का विलम्ब हुआ तथा समय और लागत बढ़ने के परिणामस्वरूप ₹ 9.65 करोड़ की परिहार्य हानि हुई

पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने बड़ी संख्या में ट्रेनों की आवाजाही सुनिश्चित करने के लिए रूट रिले इंटरलॉकिंग (आरआरआई) सिस्टम द्वारा सिग्नलिंग गियर्स को बदलने, पटना जंक्शन पूर्व मध्य रेलवे पर सिग्नलिंग प्रणाली में सुधार के कार्य का प्रस्ताव दिया था (मार्च 1999)। रेलवे बोर्ड द्वारा 1999 में कार्य की मंजूरी दी गयी थी।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि ईसीआर प्रशासन ने क्रमशः ₹ 1.48 करोड़ तथा ₹ 1.75 करोड़ की लागत पर आउटडोर तथा इनडोर कार्यों के लिए पृथक रूप से आरआरआई व्यवस्था हेतु ठेके दिए (मार्च 2001/अप्रैल 2001)। दोनों ठेको की पूर्णता अवधि 12 माह थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि आउटडोर तथा इनडोर दोनों कार्यों के लिए आवश्यक संकेत संस्थापन योजना (एसआईपी)/इंजीनियरिंग योजना के ठेके देते समय तैयार नहीं किया गया था। यह अगस्त 1980 के रेलवे बोर्ड के निर्देशों के विपरीत था जिस पर समय-समय पर जोर दिया गया था कि कार्यों के निष्पादन में देरी से बचने के लिए किसी कार्य का ठेका ड्राइंग पूरा होने और मंजूरी इत्यादि के पश्चात् ही दिया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा ने पाया कि इनडोर कार्य के ठेके के लिए रेल प्रशासन ने इंजीनियरिंग योजना को अन्तिम रूप देने तथा एसआईपी की तैयारी में विलम्ब के कारण दिसम्बर 2003 तक तीन विस्तारण मंजूर किए। अन्ततः, कार्य में प्रगति न होने के कारण ठेके को समाप्त किया गया (1 अक्टूबर 2003)। तथापि, ठेकेदार को आपूर्ति की गई सामग्री के लिए ₹ 0.09 करोड़ का भुगतान किया गया। इसी बीच में, सितम्बर 2003 में रेलवे बोर्ड ने अपनी नीति में परिवर्तन किया तथा यह निर्देश दिया कि प्रदान की गई इंटरलॉकिंग प्रणाली को कार्बन के लिए धातु के बजाय धातु प्लग के लिए धातु का उपयोग करना होगा। इसके अलावा, लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल प्रशासन ने एसआईपी को अन्तिम रूप दिए बिना पुनः परिवर्तित

विनिर्देशों के साथ अन्य ठेकेदार को ` 3.52 करोड़ में इनडोर कार्य दिया (जून 2004)। तथापि, इंजीनियरिंग योजना/एसआईपी को अंतिम रूप न देने के कारण कार्य नहीं किया जा सका तथा ईसीआर प्रशासन ने सितम्बर 2007 तक छः विस्तारणों को मजूरी दी।

इसी प्रकार, आउटडोर कार्य (मार्च 2001 में दिए गए) के मामलों में, लेखापरीक्षा ने पाया कि ईसीआर प्रशासन ने रेल खाते में जून 2005 तक लक्षित पूर्णता तिथि के छः विस्तारणों को मजूरी दी क्योंकि उस समय तक इंजीनियरिंग योजनाओं/एसआईपी योजनाओं को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका था। रेल प्रशासन द्वारा बताए गए विस्तारण के कारणों में इंजीनियरिंग योजनाओं को अंतिम रूप देने में विलम्ब, एसआईपी की प्रस्तुति में विलम्ब आदि थे।

लेखापरीक्षा ने देखा कि इंजीनियरिंग योजना को केवल नवम्बर 2005 में अंतिम रूप दिया गया तथा एसआईपी को मार्च 2006 में स्वीकृत किया गया। निर्माण संगठन के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि इंजीनियरिंग योजनाओं/एसआईपी को अंतिम रूप देने में देरी मुख्यतः यार्ड डिजाइनिंग में कई बार फेरबदल के कारण था। तत्पश्चात् ठेकेदार को एसआईपी भेजा गया (जून 2006), अर्थात् ठेका दिए जाने के पाँच वर्षों के बाद।

लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि दोनों कार्यों (इनडोर तथा आउटडोर) को आगे कार्यन्वित नहीं किया जा सका तथा ठेकेदार ने अधिक विलम्ब और सामग्री लागत में वृद्धि के कारण ठेके की समाप्ति के लिए आवेदन प्रस्तुत किया था (दिसम्बर 2005, मई 2006, जुलाई 2007)। फलस्वरूप ईसीआर प्रशासन ने 'जैसा है जहां है आधार' पर दोनों ठेको की यह कारण देते हुए जल्दी समाप्ति की थी (अप्रैल 2008) कि कार्य दो से अधिक वर्षों तक स्थाई था। लेखापरीक्षा ने देखा कि ईसीआर प्रशासन ने क्रमशः इनडोर तथा आउटडोर कार्यों के सम्बंध में आपूर्ति की गई सामग्री के लिए ठेकेदार को ` 3.14 करोड़ तथा ` 1.24 करोड़ का भुगतान किया।

फलस्वरूप, ईसीआर प्रशासन ने शेष कार्यों को पूर्ण करने के लिए नई संयुक्त निविदा को आमंत्रित करने का निर्णय लिया। तदनुसार कार्यों को छोड़ने के लिए ठेके को ` 7.08 करोड़ (संशोधित मूल्य - ` 8.41 करोड़) की लागत पर अनिवार्यता के आधार पर एक विशेष लिमिटेड संविदा के रूप में दिया गया (सितम्बर 2008)। ठेके की पूर्णता तिथि जुलाई 2009 थी। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि कार्य ` 8.41 करोड़ की लागत पर मार्च 2012 अर्थात् 10 माह के निर्धारित समय के

बजाय 40 माह के पश्चात् पूरा हुआ। इस विलम्ब ने अनिवार्यता के आधार पर एक विशेष लिमिटेड संविदा¹⁹⁴ पर ठेका देने के ईसीआर प्रशासन के उद्देश्य को विफल किया।

जैसेकि ईसीआर प्रशासन ने ` 9.65¹⁹⁵ करोड़ (` 3.23 करोड़ की मूल लागत का लगभग 300 प्रतिशत) से अधिक लागत के साथ पटना जंक्शन में आरआरआई कार्य को पूरा करने लगभग 10 वर्षों का समय लिया।

मामले को मार्च 2013 में ईसीआर के संज्ञान में लाया गया। उत्तर में उन्होंने कहा (जुलाई 2013) कि सम्बंधित इंजीनियरिंग के रूप में कार्य विलम्बित था तथा खुली लाइन के साथ-साथ दोनों निर्माण को शामिल करते हुए इलेक्ट्रिकल कार्य पूरा नहीं किया जा सका। उन्होंने यह भी कहा कि कार्य के क्रियान्वयन में विलम्ब 10 वर्ष अधिक के लिए परिसम्पत्ति की बढ़ी हुई लाइफ स्पेन में प्रदर्शित होगा।

ईसीआर प्रशासन ने ठेका प्रबंधन की अपनी व्यवस्था को सुधारने के लिए कार्यवाही करने के बजाय एक अत्यन्त महत्वपूर्ण संकेतक कार्य के निर्माण में विलम्ब के कारण सिर्फ अधिक लागत को स्वीकार किया। इसने एक वर्ष की निर्धारित समापन अवधि के प्रति बड़ी संख्या में ट्रेनों की आवाजाही सुनिश्चित करने, ट्रेन आवाजाही निरंतरता बनाए रखने और सिग्नलिंग सिस्टम में सुधार के उद्देश्यों को पूरा करने में नौ वर्षों की देरी हुई। इसके अलावा परिसम्पत्ति की बढ़ी हुई लाइफ स्पेन के साथ विलम्ब का औचित्य सिद्ध करते हुए समय पर योजना तथा परियोजना की पूर्णता की ओर ईसीआर प्रशासन की अनौपचारिक पहुंच को दर्शाया क्योंकि परियोजना की शेल्फ लाइफ कार्य की पूर्णता में विलम्ब के साथ नहीं बढ़ी।

¹⁹⁴ एक परियोजना के लिए विशेष लिमिटेड को वित्त सहमति के पश्चात् महाप्रबंधक की स्वीकृति पर अनिवार्य आधार पर कहा जाता है।

¹⁹⁵ कार्य के लिए किया गया कुल भुगतान ` 12.88 करोड़ (0.09 + 3.14 + 1.24 + 8.41)
मूल योजना के अनुसार कार्य की लागत ` 03.23 करोड़(1.48 + 1.75)
अतिरिक्त व्यय ` 9.65 करोड़

3.8 दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर): भूमि अधिग्रहण के लिए अतिरिक्त मुआवजे का परिहार्य भुगतान

दक्षिण पश्चिमी रेलवे प्रशासन की भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया और भूमि मालिकों को मुआवजे के भुगतान में देरी करने के लापरवाह दृष्टिकोण के परिणामस्वरूप भूमि अधिग्रहण के लिए ₹ 6.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ जो उचित नहीं था।

निर्माण संगठन बेंगलौर छावनी (सीएनबीएनसी) ने बेंगलौर गुंटाकल गेज परिवर्तन परियोजना के भाग के रूप में येलाहंका रेलवे स्टेशन¹⁹⁶ पर माल प्लेटफार्म के निर्माण की योजना बनाई (1982)। इसमें भूमि का तत्काल अधिग्रहण आवश्यक हो गया। इस प्रकार, रेल प्रशासन ने विशेष भूमि अधिग्रहण अधिकारी, बेंगलौर (एसएलएओ) को निवेदन किया जिसने 12 अलग-अलग भू स्वामियों को 5 एकड़ 13.25 गुन्टा¹⁹⁷ भूमि के अधिग्रहण हेतु भूमि अधिनियम, 1894 की धारा 4(1) एवं 17(1) के तहत अधिसूचना जारी की (जून 1983)। एसएलएओ सहित सीएनबीएनसी द्वारा ₹ 0.50 लाख की पहली किश्त जमा कराने में विलंब और सर्वेक्षण संख्या में अंतर के कारण अधिसूचना बेकार¹⁹⁸ हो गई। एसएलएओ ने दूसरी अधिसूचना जारी की (जुलाई 1986) जिसे फिर से रद्द करना पड़ा क्योंकि सीएनबीएनसी प्राधिकारी अधिग्रहण किए जाने वाली भूमि की लागत (₹ 8.50 लाख) के 50 प्रतिशत जमा सहित अधिग्रहण कार्रवाई निर्धारित अवधि में पूरी नहीं कर सका। तथापि, रेलवे ने भूमि का कब्जा ले लिया था।

भू-स्वामियों ने उसकी भूमि जोकि रेलवे के कब्जे में बताई गई थी, के मुआवजे के भुगतान हेतु एसडब्ल्यूआरए को एक कानूनी नोटिस दिया (अक्टूबर 2006)। चूंकि रेल प्रशासन ने एसएलओ को कोई राशि जमा नहीं करवाई थी, इसलिए मण्डलीय रेलवे प्रबंधक (निर्माण कार्य), बेंगलुरु मण्डल ने भूमि मालिकों को भुगतान के लिये एसएलएओ के पास जाने की सलाह दी। इसके परिणामस्वरूप भू स्वामियों ने कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय में रिट याचिका दायर की (जून 2007) जिसने एसएलएओ को भू स्वामियों के कानूनी नोटिस पर तीन महीने के अन्दर

¹⁹⁶ मीटर गेज (एमजी) से ब्रोड गेज (बीजी)

¹⁹⁷ भूमि के क्षेत्र को मापने के लिए एक यूनिट गुंटा है। एक गुंटा एक एकड़ का 1/40 वां भाग है अर्थात् 33 फीटX33फीट =1089 एक्वेयर फीट

¹⁹⁸ अमान्य और प्रभावहीन बनाया गया।

विचार करने के निर्देश दिए। तीन महीने के अन्दर मुआवजे का भुगतान करने के लिए उच्च न्यायालय के निर्देशों को ध्यान में रखते हुए, एसएलएओ ने सीएनबीएनसी प्राधिकरण को संदर्भित भूमि की प्रास्थिति की जांच करने की सलाह दी (अक्टूबर 2007) क्योंकि भू स्वामियों को भूमि अधिग्रहण की तिथि से ब्याज सहित मुआवजा देय होगा उस मामले में यदि भूमि रेलवे के कब्जे में थी। तथापि, सीएनबीएनसी ने इस संबंध में कोई कार्रवाई नहीं की। परिणामस्वरूप भू-स्वामियों ने एक और रिट याचिका दाखिल की (अक्टूबर 2008)। न्यायालय ने एसएलएओ और एसडब्ल्यूआरए को (i) चार सप्ताह में भू सर्वेक्षण और (ii) यदि भूमि का अधिग्रहण कर उपयोग किया गया है तो छः माह में मुआवजे का भुगतान करने के निर्देश दिए (अगस्त 2009)।

एसएलएओ द्वारा एसडब्ल्यूआरए को अवमानना कार्यवाही के परिणामों को स्पष्ट करने के लिए दो अनुस्मारक जारी करने के बावजूद (जुलाई 2009 एवं नवम्बर 2009) एसडब्ल्यूआरए ने कोई कार्रवाई नहीं की। एसडब्ल्यूआरए की किसी प्रतिक्रिया के अभाव में भू-स्वामियों ने अवमानना की याचिका दाखिल की (मार्च 2010)। कर्नाटक के माननीय उच्च न्यायालय द्वारा रेलवे को दो महीने के अन्दर एसएलएओ को मुआवजा जमा करने और छः महीने के अन्दर अधिग्रहण प्रक्रिया पूरा करने के निर्देश देते हुए अवमानना याचिका का निपटान किया गया था (दिसम्बर 2010)। रेलवे ने एसएलएओ के पास मुआवजे की ` 7.09 करोड़ राशि जमा की (अगस्त 2011)। एसएलएओ ने अधिग्रहित भूमि के सत्यापन के लिए नई अधिसूचना¹⁹⁹ जारी की (जुलाई 2012 एवं मार्च 2013)। लेखापरीक्षा में देखा गया कि, रेलवे द्वारा भूमि के कब्जे को अभी तक कानूनी रूप नहीं दिया गया है (अप्रैल 2014)।

इस संबंध में इसके अतिरिक्त जांच से पता चला कि 1982 में न तो येलाहांका में कोई माल शेड विद्यमान था और न ही निकट भविष्य में इसके निर्माण की कोई योजना थी। तथापि, एसडब्ल्यूआरए ने वहां माल की लिए प्लेटफार्म निर्माण का प्रस्ताव दिया और 31 वर्ष पहले भूमि का प्रत्यक्ष कब्जा लिया था। भूमि के प्रत्यक्ष कब्जे के बावजूद एसडब्ल्यूआरए ने भू-स्वामियों को केवल लगभग कुल ` 0.17 करोड़ के मुआवजे का भुगतान करते हुए कब्जे का कानूनी अधिकार पाने की कोई कार्रवाई नहीं की थी। इसके परिणामस्वरूप रेलवे को कानूनी परिणामों के अलावा `

¹⁹⁹ जुलाई 2012 में अधिसूचना 4(1) और मार्च 2013 में अधिसूचना 6(1)

6.92 करोड़ की राशि के मुआवजे के रूप में अतिरिक्त परिहार्य भुगतान करना पड़ा था।

अपने उत्तर में, डिविजनल प्राधिकारी²⁰⁰, बेंगलूर ने स्वीकार किया (अप्रैल 2013) कि सीएनबीएनसी प्राधिकरण द्वारा 0.50 लाख की प्रारंभिक किश्त जमा न करने के कारण 1982 में एसएलओए द्वारा भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही पूरी नहीं की गई थी। अन्ततः इसका परिणाम अदालत की अवमानना और मुआवजे का उच्च भुगतान था। उन्होंने कहा कि अधिग्रहित भूमि का उपयोग पार्सल साइडिंग के निर्माण के लिए किया जाएगा।

एसडब्ल्यूआरए का तर्क स्वीकार्य नहीं है। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांच से पता चला कि एसडब्ल्यूआरए के पास येलाहंका में पार्सल साइडिंग के निर्माण के लिए कोई प्रस्ताव नहीं है (सितम्बर 2013 तक)। इसके अतिरिक्त, यद्यपि यह भूमि काफी समय से रेलवे के कब्जे में है, फिर भी अभी तक इसका उपयोग नहीं किया गया है। वास्तव में येलाहंका छोटा स्टेशन है और अधिग्रहित भूमि दो ट्रेको के बीच स्थित है। इसके अतिरिक्त, रेलवे के पास बेंगलूर के आस पास 109.02 एकड़ खाली भूमि है जिसमें से 2.49 एकड़ भूमि येलाहंका में ही उपलब्ध है।

इस प्रकार, भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया का अनुसरण करने में और भू-स्वामियों को मुआवजे के भुगतान में विलम्ब से उनकी लापरवाही वाले दृष्टिकोण से रेल प्रशासन ने भूमि अधिग्रहण के लिए 6.92 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया। जो उचित नहीं था।

मामला रेल प्रशासन के साथ मई 2013 में उठाया गया था, उनका प्रतीक्षित था (अप्रैल 2014)।

3.9 उत्तर पश्चिम रेलवे (एनडब्ल्यूआर): नगण्य उपयोग के साथ परिसम्पत्ति के सृजन पर अनुत्पादक व्यय

एक नई लाइन परियोजना की व्यवहार्यता निर्धारित करने में एनडब्ल्यूआर प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप 2.60 करोड़ की प्रचालन हानि उठाने के अतिरिक्त अजमेर-पुष्कर नई रेल लाइन के निर्माण पर 133.69 करोड़ का अनुत्पादक व्यय हुआ।

²⁰⁰ वरिष्ठ मण्डलीय अभियंता (सह समन्वय)

भारतीय रेल वित्त संहिता खण्ड I (1998) के पैरा 204 के अनुसार नई लाइन परियोजना पर निवेश वित्तीय रूप से उचित होगा सेवा की औसत वार्षिक लागत 14 प्रतिशत प्रतिफल उत्पन्न करेगी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अजमेर-पुष्कर के बीच नई ब्रोड गेज रेल लाइन के टोह इंजीनियरी कम यातायात सर्वेक्षण की संस्वीकृति दी (जुलाई 1998)। परियोजना की लागत प्रारंभ में (-) 3.40 प्रतिशत की प्रतिफल की आन्तरिक दर (आईआरआर) के साथ ` 69.87 करोड़ निर्धारित की गई थी और परियोजना पाँच वर्षों में पूर्ण किए जाने की योजना बनाई गई थी। विस्तृत अनुमान ` 88.40 करोड़ की लागत से सितम्बर 2003 में संस्वीकृत किया गया था। तथापि, एनडब्ल्यूआर प्रशासन ने क्षेत्र सर्वेक्षण करने में विलम्ब, भूमि की अनुपलब्धता, कार्य स्थल सौंपने आदि के कारण अर्थात् संस्वीकृत के दो वर्षों बाद दिसम्बर 2005 में निर्माण कार्य प्रारंभ किया। नई लाइन का कार्य दिसम्बर 2010 में पूर्ण हुआ था और मई 2011 में रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) द्वारा यात्री यातायात के लिए खोलने के लिए संस्वीकृति दी गई थी। इस नई लाइन के निर्माण पर एनडब्ल्यूआर प्रशासन द्वारा ` 133.69 करोड़ व्यय किया गया था।

लेखापरीक्षा समीक्षा में (जनवरी/फरवरी 2012) निम्नलिखित का पता चला:

- अपनी भारतीय रेल वित्त संहिता, खण्ड I में निर्धारित प्रतिमानों के प्रतिकूल रेल मंत्रालय ने नई लाइन (अजमेर-पुष्कर) परियोजना का अनुमोदन किया जो वित्तीय रूप से अव्यवहार्य था क्योंकि आईआरआर प्रारंभिक निर्धारण के समय ऋणात्मक था। परियोजना इस आधार पर अनुमोदित की गई थी कि प्रक्षेपित रेल लिंग छोटे परिचिमी भारत के आने वाले तीर्थ यात्रियों की सहायता करेगा।
- सप्ताह में पाँच दिन चलने वाली यात्री गाड़ी (अजमेर-पुष्कर-अजमेर) की एक जोड़ी 23 जनवरी 2012 से अर्थात् यात्री यातायात खोलने के लिए रेलवे सुरक्षा आयुक्त (सीआरएस) के अनुमोदन से लगभग आठ माह के विलम्ब के बाद वाया मलंदर, मकरवाला, बुद्ध पुष्कर आरम्भ की गई थी।
- जनवरी 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान इस यात्री गाड़ी (अजमेर-पुष्कर-अजमेर) से वास्तविक अर्जन उसी अवधि के दौरान (जनवरी 2012 से मार्च 2014) ` 2.65 करोड़ के परिचालन व्यय के प्रति केवल ` 0.05 करोड़ था। इस प्रकार एनडब्ल्यूआर को इस नई लाइन के परिचालन में ` 2.60 करोड़ की परिचालन हानि उठानी पड़ी।

➤ परियोजना के यातायात सर्वेक्षण में परियोजना के पहले, पांचवे और दसवे वर्ष के लिए यात्रा की सकल अर्जन क्रमशः ` 1.39 करोड़, ` 1.45 करोड़ और ` 1.52 करोड़ का निर्धारण किया गया था। तथापि जनवरी 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान वास्तविक अर्जन केवल ` 0.05 करोड़ था अर्थात् पहले वर्ष के प्रक्षेपित अर्जन का केवल 3.60 प्रतिशत था।

➤ जनवरी 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान ` 133.69 करोड़ के निवेश के लिए औसत अधिभोग केवल लगभग छः प्रतिशत रहा। लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि अजमेर और पुष्कर के बीच नई लाइन द्वारा दूरी 32.30 कि. मी. है जबकि सड़क द्वारा यह दूरी केवल 15 कि. मी. है। इसके अतिरिक्त, इस दूरी को पूरा करने के लिए सड़क द्वारा लिया गया समय 30 से 40 मिनट है जबकि रेलगाड़ी द्वारा इसमें 80 मिनट लगते हैं और रेलगाड़ी और सड़क दोनों का किराया समान है। इस प्रकार, यह नया रेल लिंक समय तथा दूरी दोनों में सड़क की तुलना में खराब संयोजकता प्रस्तुत करता है।

➤ जून 2013 में जब मामला एनडब्ल्यूआर प्रशासन के ध्यान में लाया गया था तो उन्होंने कहा (मार्च 2014) कि यह एक नया भाग है और नियमित होने में समय लगेगा। जैसे और जब लम्बी दूरी की रेलगाडिया प्रारंभ की जाएगी इस भाग का अर्जन बढ़ेगा। उन्होंने आगे कहा कि इस भाग में नई सेवाओं का प्रारंभ लोगों को लाने ले जाने में प्रोत्साहन और पुष्कर घाटी क्षेत्र में तेजी से विकास के लिए अवसरों का सृजन प्रदान करेगा।

उपरोक्त उत्तर स्वीकार्य नहीं है। इस मामले में दोनों घटक अर्थात् लंबी दूरी की रेलगाड़ी का अभाव और रेलगाडियों की कम आवाजाही का एनडब्ल्यूआर प्रशासन को पता था। इसके अतिरिक्त, अपने तर्क के समर्थन में एनडब्ल्यूआर प्रशासन द्वारा पुष्कर घाटी क्षेत्र में रेल सेवाओं के संवर्धन से संबंधित कोई विवरण/योजना नहीं थी। इसके अतिरिक्त, नई रेल सेवा ने पश्चिमी भारत से आने वाले तीर्थ यात्रियों की सहायता का उद्देश्य पूरा नहीं किया क्योंकि औसत रेलगाड़ी अधिभोग जनवरी 2012 से मार्च 2014 के दौरान लगभग केवल छः प्रतिशत था

इस प्रकार नई लाइन (अजमेर-पुष्कर) के निर्माण पर ` 133.69 करोड़ का निवेश वित्तीय रूप से तर्कसंगत नहीं था। इसके अलावा, एनडब्ल्यूआर ने जनवरी 2012 से मार्च 2014 के दौरान ` 2.60 करोड़ की परिचालन हानि उठाई।

अध्याय 4- इलेक्ट्रिकल - सिग्नलिंग और दूरसंचार यूनिटें

इलैक्ट्रिकल विभाग सुरक्षित ट्रेन संचालन और स्थायी और चल परिसम्पत्तियों के अधिकतम उपयोग जैसे ट्रेन रैकों, इंजनों और रेल पथों इत्यादि के लिए जिम्मेदार हैं। रेलवे बोर्ड स्तर पर इलैक्ट्रिकल विभाग की अध्यक्षता सदस्य (इलैक्ट्रिकल) द्वारा की जाती है जिसकी सहायता तीन अतिरिक्त सदस्यों इलैक्ट्रिकल, दूरसंचार और सिग्नलिंग द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर इलैक्ट्रिकल विभाग की अध्यक्षता मुख्य इलैक्ट्रिकल इंजीनियर द्वारा की जाती है जो इलैक्ट्रिक इंजनों, ईएमयू, मेमू के प्रचालन और अनुरक्षण, ओवर हेड मुख्य इलैक्ट्रिकल उपकरण, (ओएचई), इसका अनुरक्षण और संचालन, नियोजन, इलैक्ट्रिकल कोचिंग स्टॉक संचालन और अनुरक्षण और इलैक्ट्रिकल जनरल पावर आपूर्ति, वातानुकूलन, डीजल जेनरेटिंग सेट आपरेशन और अनुरक्षण और जल आपूर्ति के लिए जिम्मेदार है। सिग्नलिंग और दूरसंचार विभाग की अध्यक्षता मुख्य सिग्नल एवं दूरसंचार इंजीनियर (सीएसटीई) द्वारा की जाती है जो सिग्नलिंग परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण के लिए जिम्मेदार है।

वर्ष 2012-13 के दौरान इलेक्ट्रिकल विभाग का कुल व्यय ` 60,350.51 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा लेखापरीक्षा द्वारा इलेक्ट्रिकल और सिग्नलिंग एवं दूरसंचार विभाग के 589 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया था।

इस अध्याय में कर्षण उपस्टेशन में आवश्यक उपस्कर का प्रावधान न करने के कारण कम पावर घटक अधिकार के परिहार्य भुगतान के संबंध में दक्षिण रेलवे से संबंधित एक अलग पैराग्राफ शामिल है। इस पैरा में लेखापरीक्षा ने कम पावर घटक नियंत्रित करने के लिए डायनामिक रिएक्टिव पावर कम्पेंशेशन उपस्करों द्वारा स्थिर कैपसिटर्स के प्रतिस्थापन के लिए राज्य विद्युत बोर्ड की आवश्यक सलाह का अनुपालन करने में रेल प्रशासन की विफलता पर टिप्पणी जिसके परिणामस्वरूप अधिभार का परिहार्य भुगतान हुआ।

4.1 दक्षिण रेलवे (एसआर) : कर्षण उप स्टेशनों के आवश्यक उपस्कारों का प्रावधान न करने के कारण कम पावर घटक अधिभार का परिहार्य भुगतान

उचित पावर नियंत्रण यंत्र प्रदान करने के लिए तमिलनाडु विद्युत बोर्ड के सांविधिक नियमों का पालन न करते हुये दक्षिणी रेलवे प्रशासन ने 2010-13 के दौरान तेरह कर्षण उप स्टेशनों के संबंध में 9.77 करोड़ क्षतिपूर्ती के रूप में अधिभार का भुगतान किया जो कि आवृत्ति प्रकृति का है।

इलेक्ट्रिक ट्रेन और इलेक्ट्रिक मल्टिपल यूनिट (ईएमयू)²⁰¹ चलाने के लिये, दक्षिण रेलवे प्रशासन (एसआरए) ने तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) से 110 किलोवाॅट (केवी) विद्युत क्षमता की सिंगल फेज़ विद्युत आपूर्ती खरीदी। विद्युत आपूर्ती टीएनईबी द्वारा अपनी उच्च एक्सटेंशन लाइनों के माध्यम से रेलवे के इस कर्षण उप स्टेशनों²⁰² (टीएसएस) पर संचारित की गई। टीएनईबी से प्राप्त आपूर्ति की विद्युत क्षमता टीएसएस पर 25 केवी तक कम है। कम विद्युत क्षमता की बिजली आपूर्ती रेलवे पटरी के ऊपर विद्युत ओवरहेड उपकरणों (ओएचई) को दी जाती है। रेल/ईएमयू के इंजनों को ओवरहेड लाइन से 25 केवी की बिजली आपूर्ति मिलती है। प्रत्येक टीएसएस दोनों तरफ से करीब 30 कि.मी. की दूरी के लिये रेल पटरी के ऊपर ओएचई प्रदान करता है।

बिजली कारक वास्तविक बिजली²⁰³ से अवास्तविक बिजली²⁰⁴ का अनुपात है। बिजली कारक को उपभोक्ताओं द्वारा नियंत्रित करने और न्यूनतम निर्धारित सीमा तक रखने की आवश्यकता है। जब रेल पटरी पर यातायात कम या न हो, ओवरहेड तारों पर संग्रहित विद्युत की खपत कम होती है जो बिजली कारक को बढ़ाती है। विद्युत की उच्च/अस्थिर विद्युत क्षमता के कारण उच्च/अनियंत्रित बिजली कारक राज्य विद्युत बोर्ड की संचरण लाइन/उपकरणों पर प्रतिकूल प्रभाव डालता है। बिजली कारक का निर्धारित सीमा तक रख-रखाव करने के लिये रेलवे टीएसएस में केपेसिटर का प्रयोग करता है।

²⁰¹ उप शहरी यातायात की आसानी के लिए विशेष प्रकार के कोचो वाली गाडिया

²⁰² बिजली आपूर्ति की प्राप्ति और वितरण के लिये पटरी के साथ रेलवे की ईकाईयां

²⁰³ सर्किट में प्रयोग की जाने वाली वास्तविक बिजली असली बिजली है।

²⁰⁴ अवास्तविक बिजली असली बिजली और प्रतिक्रियाशील बिजली का संयोजन है। प्रतिक्रियाशील बिजली, बिजली का भाग है जो उपभोक्ता की ओर से अपने संग्रहण के कारण प्रेरक विरोध की वजह से स्रोत पर वापस जाती है।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी) दक्षिण रेलवे में तेईस कर्षण उप स्टेशनों²⁰⁵ (टीएसएस) में 110 केवी²⁰⁶ का सिंगल फेस पावर आपूर्त करता है। आपूर्त विद्युत को टीएसएस में 25 के वी तक अवमन्दक किया जाता है और ट्रैक के ऊपर उपलब्ध उपरी शीर्ष कर्षण कंडक्टरों को संभारित किया जाता है। इंजन/इलेक्ट्रिक मल्टिपल यूनिट्स (ईएमयूज) उपरिशीर्ष लाइनों से 25 के वी पर विद्युत आपूर्ति प्राप्त करते हैं। टीएनईबी के टैरिफ में अनुबद्ध है कि सभी हाई टेंशन (एचटी) विद्युत उपभोक्ताओं को पावर घटक²⁰⁷ नियंत्रित करना चाहिए और औसत पावर घटक²⁰⁸ 0.9 लैग²⁰⁹ से नीचे नहीं आना चाहिए। यदि यह निर्धारित सीमा से कम होती है तो घटक पावर घटक के लिए क्षतिपूर्ति के प्रति अधिकभार अदा करने के लिए दायी हैं। दक्षिण रेलवे प्रशासन(एसआरए) ने पावर घटक के अनुरक्षण के लिए टीएसएस में स्थिर कैपसिटर्स प्रतिष्ठापित किया था। पावर घटक का नियंत्रण न करने से अधिक वोल्टेज के कारण राज्य विद्युत बोर्ड की सम्प्रेषण लाइनें। उपस्कर क्षतिग्रस्त हो जाते हैं।

टीएनईबी लैग + लोड लीड का संबंध कैपसिटिव प्रतिधात से है (जब लोड कैपासिटिव है लौग के विरुद्ध क्रिया कलाप होता है अर्थात करंट वेव फार्म वोल्टेज वेव फार्म को लीड करना है।²¹⁰ लाजिक मानदंड द्वारा विद्यमान लैग वनली लाजिक मानदंड का प्रतिस्थापन करके पावर घटक गणना के लिए पद्धति का परिवर्तन कर दिया (जनवरी 2005) जिससे वास्तव में विद्युत के कुशल और किफाईती ढंग से वितरण के अलावा लाइन हानि और प्रेषणलाइन/उपस्कर की क्षति कम होगी। इसके लिए टीएसएस में 24 करोड़ थी अनुमानित लागत पर डायनामिक रिएक्टिव पावर कम्पेंन्सेशन उपस्कर (डीआरपीसी) नामक स्वचालित पावर घटक शुद्धिकरण उपस्कर का अनिवार्य प्रावधान अपेक्षित था।

²⁰⁵ ट्रैक के साथ युनिटे जहां हाईवोल्टेज विद्युत राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा प्राप्त की जाती है और बोल्टेज के अवमंदन के बाद उपरिशीर्ष उपस्करों को संभारित की जाती है।

²⁰⁶ किलो वोल्ट-विद्युत सामर्थ्य मापनने के लिए युनिट

²⁰⁷ प्रकट पावर से वास्तविक पावर का अनुपात

²⁰⁸ बिलिंग महीने के दौरान उपमुक्त कुल किलो वोल्ट एम्पियर घंटे से कुल किलो पाट घंटे का अनुपात

²⁰⁹ लैग का संबंध प्रेरक प्रतिधात (जब लोड प्रेरक है, प्रेरकत्व करंट के प्रवाह को रोकने के उन्मुख होता है, ऊर्जा भंडारण और तब बाद ये चक्र में छोड़ना। करंट वेव वोल्टेज वेवफार्म के पीदे लैग फार्म करता है।)

²¹⁰ लीड का संबंध कैपसिटिव प्रतिधात से है (जब लोड कैपासिटिव है लौग के विरुद्ध क्रिया कलाप होता है अर्थात करंट वेव फार्म वोल्टेज वेव फार्म को लीड करना है।)

यद्यपि टीएसएस पर डीआरपीसी के संस्थापन के लिये टीएनईबी द्वारा बनाये गये प्रावधान सांविधिक दायित्व थे, एसआरए ने तमिलनाडु विद्युत नियामक कमीशन (टीएनईआरसी) को सिस्टम के क्रियान्वयन से उन्हें छूट देने के लिए अपील की (2006) क्योंकि डीआरपीसी के प्रावधान में अन्तर्ग्रस्त लागत काफी थी। टीएनईआरसी ने एसआरए की अपील को स्वीकार नहीं किया परन्तु टीएनईबी को तीन वर्षों के लिए (2007-08 से 2009-19 तक) मामले के आस्थगन के लिए निदेश दिया (अप्रैल 2007) और एसआरए को उस अवधि के अन्दर उपयुक्त विनिर्देशनों के डीआरपीसी प्रतिष्ठापित करने के लिए परामर्श दिया।

एसआरए ने आरडीएसओ²¹¹ विनिर्देशन के डीआरपीसी प्रतिष्ठापित करने के लिए कार्रवाई प्रारम्भ की (2007-08) और डीआरपीसी का प्रतिष्ठापन ` 4.71 करोड़ की कुल लागत पर लोमिडी (जून 2009) और टैम्बरम टीएसएस (फरवरी 2010) पर किया। डीआरपीसी के प्रतिष्ठापन के बाद उन्हें ज्ञात हुआ (जुलपाई 2009) कि विद्यमान कैपसिटर की तुलना में डीआरपीसी में ऊर्जा खपत उच्चतर साइड²¹² पर थी क्योंकि डीआरपीसी स्थिर कैपसिटर द्वारा केवल लैग स्थिति की बजाय लैग लीग स्थिति पर नियंत्रण करता है। एसआरए ने डीआरपीसी का प्रतिष्ठापन बंद कर दिया क्योंकि उनके दृष्टिकोण से डीआरपीसी से लाभ अन्तर्ग्रस्त लागत से मेल नहीं खाता था। साथ साथ उन्होंने अपने पहले के अनुरोध के साथ दोबारा टीएनईआरसी (2009) और प्रथम बार अपीलीय अधिकरण से सम्पर्क किया।

तथापि, एसआरए टीएनईआरसी (2009) और अपीलीय अधिकरण (2010) के समक्ष कर्षण प्रणाली पर नए लाजिक के प्रतिकूल प्रभाव की पुष्टि करने वाला कोई प्रामाणिक डाटा जिसके परिणमस्वरूप समग्र ऊर्जा हानि होती है, प्रस्तुत करने में सफल नहीं हुआ। दूसरी तरफ टीएनईबी ने अपीलीय अधिकरण के समक्ष सिद्ध किया (2010) कि रेल प्रशासन ने प्रणाली में कुल ऊर्जाहानि का अध्ययन नहीं किया था और डीआरपीसी के प्रतिष्ठापन के बाद तम्बरम और बोमिडी टीएसएस में ऊर्जा खपत कम हो गई थी। उन्होंने स्थापित किया कि नया लॉजिक लाइन हानि अधिक वोल्टेज के कारण प्रेषण लाइनों/उपस्कर में क्षति के परिहार के कारण और कुशल तथा किफायती वितरण प्रणाली के अनुरक्षण के कारण लाभप्रद था।

परिणामस्वरूप, अधिकरण ने पाया (नवम्बर 2011) कि दक्षिण रेलवे को सरकारी संगठन होने के कारण नए लाजिक के लागू करने के लिए सांविधिक बाध्यता के

²¹¹ शोध अभिकल्प और मानक संगठन

²¹² डीआरपीसी द्वारा प्रतिदिन 1100 युनिटें और स्थिर कैपसिटर द्वारा प्रति दिन 80 युनिटें,

पालन द्वारा रोल माडल के रूप में कार्य करना था क्योंकि इससे आपूर्ति पावर की गुणवत्ता में सुधार होगा।

चूंकि एसआरए ने टीएनईआरसी द्वारा यथा निर्देशित मार्च 2010 तक 21 टीएसएस पर डीआरपीसी उपलब्ध नहीं करवाया था इसलिए टीएनईबी नए लाजिक मापदंड के आधार पर पावर घटक को ध्यान में रखते हुये अधिभार लगाना प्रारम्भ किया (अप्रैल 2010)। तथापि, रेलवे ने सलेम और चेन्नै मंडलों में हिसाब से भारित टीएसएस²¹³ पर सहायक कैपसिटर्स और स्वचालित स्विचिंग उपस्कर जो कुछ सीमा तक पावरघटक को नियंत्रित करता था को कम लागत हल के रूप में उपलब्ध कराया था (2009 से 2011)। आठ टीएसएस में जो या तो उच्च अथवा हिसाब से भारित थे, पावर घट बढ़ नियंत्रण के अधीन थी और कोई अधिभार उदग्राह्य नहीं था। तथापि, एसआरए 13 हल्के से भारित टीएसएस²¹⁴ जहाँ पावर घटक अनियंत्रित पावरघट बढ़ के कारण निम्न था, के संबंध में टीएनईबी द्वारा लगाए गए अधिभार को अदा किया।

2010-13 के दौरान एसआरए ने तेरह टीएसएस के संबंध में कुल ` 9.77 करोड़ का अधिभार अदा किया। जिसमें चार टीएसएस²¹⁵ के ` 7.48 करोड़ की मुआवजे की राशि शामिल थी, जिसके संबंध में कोई वित्तीय विश्लेषण नहीं किया गया। भुगतान संचयी स्वरूप का है और अनिवार्य अपेक्षा के पूरे होने तक जारी रहेगा।

जब मई 2013 में मामला रेल प्रशासन के साथ उठाया गया था, उन्होंने बताया (सितम्बर 2013) कि-

- टीईएनबी ने प्रमाण उपलब्ध नहीं कराया था कि डीआरपीसी से हानियां व्यय है।
- स्थिर कैपसिटर बैंक से प्रणाली अपेक्षा पूरी होती है।
- टीएनईबी ने प्रमाणित नहीं कि स्थिर कैपसिटर के कारण प्रणाली में उच्चतर वोल्टेज होता है और कि डीआरपीसी का निहितार्थ अधिक किफायती और कुशल ढंग से ग्रिड की समग्र वोल्टेज रूपरेखा सुधरेगी।

रेलवे का तर्क इन तथ्यों की हानि से स्वीकार्य नहीं है कि:-

²¹³ टीएसएस संभरण स्टेशन जहाँ विद्युत कर्षण पर सेक्शन में चलने वाली अनेक गाडिया माडरेट हैं।

²¹⁴ टीएसएस संभरण स्टेशन जहाँ विद्युत कर्षण पर गाडियों का संचलन सेक्शन में कम है।

²¹⁵ रिदाचलम, एरियालुर, वैदाम पट्टी और त्रिची

- टीएलईबी ने अपने दावे कि डीआरपीसीके प्रावधान कम हानियां²¹⁶ होती हैं, के समर्थन में 2000-10 में डीआरपीसी के प्रतिष्ठापन के पहले और बाद में बोमिडी टीएसएस पर रेलवे द्वारा उपयुक्त ऊर्जा के लिए वास्तविक रीडिंग का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया। यद्यपि रेलवे ने बताया कि डीआरपीसी में ऊर्जा हानि²¹⁷ स्थिर कैपसिटर में ऊर्जा हानि की अपेक्षा अधिक उच्च थी।
- आरडीएसओ का विचार (मार्च 2009) था कि यदि कर्षण लोड में तीव्रता से परिवर्तन होता है तो नजदीक इकाई पावर घटक प्राप्त करने के लिए बड़े आकार रेटिंग का स्थिर हाई टेंशन कैपसिटर्स प्रयोग करने की व्यावहारिक सीमाएं हैं। दस हल्के भारित टीएसएस पर रीडिंगसे स्पष्ट है कि स्थिर कैपसिटर्स सिस्टम अपेक्षाओं को पूरा नहीं कर सकते।
- अपीलीय अधिकरण के निष्कर्ष थे कि डीआरपीसी अत्यन्त कम अवधि²¹⁸ में लोड के भारी परिवर्तन के संबंध में खराब वोल्टेज नियमन के कारण पावर की गुणवत्ता सुधारने के लिए एक तकनीक है।

एसआरए राज्य विद्युत बोर्ड से विद्युत की खरीद करती है जो उपयोज्य विधियां/नियम बनाने के लिए समर्थ है और इसलिए रेल प्रशासन के लिए उनके निर्देशों का पालन करना आवश्यक है। इसके अतिरिक्त, रेलवे की अपील अर्धन्यायिक निकायों तमिलनाडु विद्युत नियामक आयोग और अपीलीय अधिकरण²¹⁹ में सुनी और निपटाई गई है। इसके अतिरिक्त, जबकि एसआरए डीआरपीसीज का प्रावधान न करने के कारण कम पावर घटक के लिए अभी भी अधिभार अदा कर रहा था वहीं अन्य क्षेत्रीय रेलवे ने अपने टीएसएस²²⁰ में आरडीएसओ विनिर्देशन के डीआरपीसी का प्रतिष्ठापन²²¹ किया था। वस्तुतः उपयुक्त पावर नियंत्रण उपस्कर का अनुपालन करने की बजाए दक्षिण रेलवे क्षतिपूर्ति/शास्ति के रूप में अधिभार अदा करने का विकल्प अपनाया जो परिहार्य आवर्ती व्यय होगा।

²¹⁶ अपीलीय अधिकरण का निर्णय (पैरा ग्राफ न. 33)

²¹⁷ अपीलीय अधिकरण का निर्णय (पैरा ग्राफ न. 35)

²¹⁸ अपीलीय अधिकरण का निर्णय (पैरा ग्राफ न. 37)

²¹⁹ तमिलनाडु विद्युत नियामक आयोग और अपीलीय अधिकरण

²²⁰ जैसे लासागांव, पिम्परकेडा, नागपुर, भाडी, मैक्सी और मोहम्मद केडा

²²¹ जैसे लासागांव, पिंपरकेडा, नागपुर, भाडी, माक्सी और मोहम्मद केडा अपीलीय अधिकरण का निर्णय (पैरा ग्राफ न. 36) में उल्लिखित अनुसार

अध्याय 5 - यांत्रिक - क्षेत्रीय मुख्यालय/कार्यशालाएं/उत्पादन यूनिटें

यांत्रिक विभाग मुख्यतः निम्न के प्रबन्धन के लिए जिम्मेदार है-

- मोटिव पावर उपलब्धता द्वारा गाड़ी प्रचालन, कर्मिंदल प्रबन्धन, चल स्टाक प्रबन्धन और दुर्घटनाओं के मामले में यातायात बहाली सुनिश्चित करना
- चल स्टाक और संबंधित संघटकों की मरम्मत, रखरखाव और विनिर्माण के लिए स्थापित कार्यशालाएं
- इंजनों, कोचों, पहिया सेटो आदि के उत्पादन में लगी उत्पादन यूनिट

यांत्रिक विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक द्वारा की जाती है जिसकी सहायता अतिरिक्त सदस्य/यांत्रिक इंजीनिरिंग, उत्पादन इकाइयों और चल स्टाक/भंडार के लिए सलाहकार द्वारा की जाती है।

जोनल स्तर पर, विभाग की अध्यक्षता मुख्य यांत्रिक इंजीनियर (सीएमई) द्वारा की जाती है जो संबंधित रेलवे के महाप्रबंधक को रिपोर्ट करता है। रेलवे बोर्ड के सदस्य यांत्रिक का कार्यालय सीएमई को तकनीकी मामलों और नीति पर मार्गदर्शन करता है। डिविजनल स्तर पर, वरिष्ठ डिविजनल यांत्रिक इंजीनियर रेलवे बोर्ड और जोनल रेलवे द्वारा बनाई गई नीतियों के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशालाओं की अध्यक्षता मुख्य कार्य प्रबंधक द्वारा की जाती है और वह संबंधित जोन के सीएमई को रिपोर्ट करता है। उत्पादन यूनिटें रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधकों द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती है।

वर्ष 2012-13 के दौरान यांत्रिक विभाग का कुल व्यय ` 25368.76 करोड़ था। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा यांत्रिक विभाग के 763 कार्यालयों के निरीक्षण किए गए थे।

अध्याय में तीन लम्बे पैराग्राफ शामिल हैं अर्थात् 'भारतीय रेलवे में स्क्रेप प्रबंधन', 'इंटीग्रल कोच फ्रेक्ट्री परम्बूर चन्नई की कार्यप्रणाली', और 'रेल व्हील फ्रेक्ट्री, येलाहंका बैंगलोर की कार्यप्रणाली'।

भारतीय रेल में स्क्रेप प्रबंधन: लेखापरीक्षा से पता चला कि स्क्रेप की पहचान और उसके निपटान के लिए रेलवे द्वारा कोई समय सीमा निर्धारित नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि स्क्रेप के निर्धारण, क्षतिपूर्ति और निपटान की प्रणाली और स्थापित मानीटरिंग तंत्र में कमियाँ थी और विभिन्न स्तरों पर विलम्ब हुए थे

जिससे स्क्रैप के खराब होने, मूल्य में कमी और चोरी और उठाईगिरी के जोखिम में वृद्धि हुई।

इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, पेरम्बूर, चेन्नई की कार्यप्रणाली: इंटीग्रल कोच फैक्ट्री, भारतीय रेल की एक प्रमुख कोच उत्पादन इकाई है। लेखापरीक्षा से पता चला कि इकाई और रेलवे बोर्ड स्तर दोनों में वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम को अन्तिम रूप देने में नियमित विलम्ब हुए थे। इसने भारी निर्मित कोचों के उत्पादन और कोचिंग स्टॉक की समय पर उपलब्धता को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया।

रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका, बेंगलोर की कार्य प्रणाली: रेल व्हील फैक्ट्री पहिये, ऐक्सल, और व्हील सेट का उत्पादन करती है। लेखापरीक्षा ने पाया कि रेल व्हील फैक्ट्री का मुख्य फोकस व्हील टायर ऐक्सल (डब्ल्यूटीए), आवंटन बैठक द्वारा यथा आंबटित पहियों के प्रकार की वास्तविक आवश्यकता के संदर्भ के बिना रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने/बढ़ाने पर है। डब्ल्यूटीए आवंटन और उत्पादन के बीच समामेलन की इस कमी के परिणामस्वरूप कुछ प्रकार के पहियों का भंडारण हुआ।

5.1 भारतीय रेल में स्क्रेप का प्रबंधन

5.1.1 प्रस्तावना

स्क्रेप को उस सामग्री के रूप में परिभाषित किया जा सकता है जोकि मूल रूप से इसके खरीदे या प्राप्त किए जाने के उद्देश्य हेतु रेलवे के लिए अब उपयोगी नहीं है। इसमें छोड़े गए चल स्टॉक (लोको, वैगन और कोच), अनुपयोगी घोषित की गई विमुक्त स्थायी रेलपथ सामग्री, कार्यशालाओं और अनुरक्षण डिपुओं में सृजित अनुपयोगी सामग्री और उत्पादन यूनिटों में सृजित स्क्रेप शामिल है। स्क्रेप निपटान की प्रक्रिया में स्क्रेप उदभूत केंद्रों से स्क्रेप की पहचान और संग्रहण, स्क्रेप की विशेष मद की किफायती मात्रा में खेप निर्माण, इसका मूल्य निर्धारण और बिक्री शामिल है। स्क्रेप की नियमित और शीघ्र बिक्री न केवल सर्वोत्तम संभव कीमत प्राप्त करने के लिए बल्कि अनावश्यक संचय, चोरी और उठाईगिरी से बचने के लिए भी आवश्यक है। स्क्रेप की घोषणा और निपटान में विलम्ब के परिणामस्वरूप इसका हास होता है और इसके मूल्य में कमी आती है।

भारतीय रेल में 17 जोन(68 डिवीजन), 42 कार्यशालाएं, 144 शेड (93 डीजल लोको शेड और 51 विद्युत लोको शेड) और 6 उत्पादन यूनिटें हैं। इन यूनिटों के प्रचालन के दौरान स्क्रेप की भारी मात्रा उत्पन्न होती है। 2012-13 के वर्ष के दौरान भारतीय रेल ने लगभग ` 3533.59 करोड़ का स्क्रेप बेचा था। भारतीय रेल में स्क्रेप की उत्पत्ति के स्रोतों और इसके निपटान को **परिशिष्ट I** में दर्शाया गया है।

रेलवे बोर्ड स्तर पर मैकेनिकल सदस्य की अक्षयक्षता में स्टोर निदेशालय स्क्रेप से संबंधित नीति मामलों के लिए उत्तरदायी है। जोनल/उत्पादन यूनिट स्तर पर स्टोर नियंत्रक (सीओएस) उपयोक्ता विभागों²²² से सुविधाजनक स्थानों पर स्क्रेप के नियमित संग्रहण और स्क्रेप की बिक्री के लिए उत्तरदायी है। वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएण्डसीएओ) स्क्रेप के उचित लेखाकरण और निपटान की मॉनिटरिंग के लिए उत्तरदायी है। डिवीजनल स्तर पर डिवीजनल रेलवे प्रबंधन (डीआरएम) की सहायता स्क्रेप की बिक्री और इसके निपटान के लिए प्रस्तावों के संबंध में विभिन्न डिवीजनल अधिकारियों द्वारा की जाती है।

²²² चार विभाग अर्थात् इंजीनियरिंग, मैकेनिकल, इलेक्ट्रिकल, सिग्नल एवं दूर संचार मुख्य उपयोक्ता विभाग है।

2008 (रेलवे) की निष्पादन लेखापरीक्षा स. 8 ने भारतीय रेल में स्क्रैप प्रबंधन की समीक्षा के परिणामों को उजागर किया जिसमें अनुमानित मात्राओं के प्रति स्थायी रेलपथ स्क्रैप की विमुक्ति में कमी, स्क्रैप के भार के निर्धारण में अपर्याप्तता के परिणामस्वरूप कम लेखाकरण, स्क्रैप के निपटान में विलम्ब, स्क्रैप की बिक्री उच्यत खाता से डेबिट/क्रेडिट शेषों की नामंजूरी, छोड़े गए चल स्टॉक के लिए समायोजन, वापस करने में विलम्ब आदि जैसे मामलों को उजागर किया गया था। संग्रहण के लिए लक्ष्यों के निर्धारण के लिए स्क्रैप उत्पत्ति के निर्धारण के लिए पर्याप्त प्रक्रिया विकसित करने और प्रेषक केंद्र पर उचित तुलाई के लिए सुविधाओं और स्टोर डिपु में लेखाकरण की आवश्यकता पर बल दिया गया था। वर्तमान लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि इन मामलों में से अधिकतर जारी रहे। पैरा 5.1.2 में इन पर चर्चा की गई है।

इस प्रकार इस अध्ययन का मुख्य उद्देश्य यह देखना था कि क्या विमुक्त सामग्रियों²²³ की ह्रास से बचने के लिए पर्याप्त रूप से पहचान की गई थी, स्क्रैप का पारदर्शी तरीके से न्यूनतम विलम्ब के साथ समय पर निपटान किया गया था और यह कि उक्त की निगरानी के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र मौजूद था।

विभिन्न संहिताओं और नियमपुस्तकों²²⁴ में निर्धारित प्रावधानों और रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देश और अनुदेश मुख्य लेखापरीक्षा मानदंड थे। लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए मामलों में 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए चयनित कार्यशालाओं, डिवीजनों, निर्माण संगठन और स्टोर डिपुओं में स्थायी रेलपथ सामग्री (मुख्यतः पटरियां), वैगनों, कोचो, लोकोज़ (ट्रोलिज, व्हील और एक्सिल सहित) और स्टोर मर्दों से संबंधित स्क्रैप की पहचान, संग्रहण और बिक्री शामिल है।

चयनित और समीक्षा किए गए नमूनों के ब्यौरों को *परिशिष्ट II* में दिया गया है।

5.1.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.1.2.1 नियोजन

स्क्रैप ने स्टोर डिपुओं के बेकार अधिशेष, सीटीआर/टीआरआर/जीसी²²⁵ कार्यों और नियमित रेलपथ रख-रखाव कार्यों के दौरान विमुक्त स्थायी रेलपथ सामग्री और मैकेनिकल या इलेक्ट्रिकल विभाग द्वारा छोड़ा गया चल स्टॉक शामिल है।

²²³ रेलवे के विनिर्माण या अनुरक्षण कार्यकलापों में विमुक्त सामग्री और बेकार अधिशेष स्टोर मर्दें

²²⁴ स्टोर विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता (आईआरएससी), भारतीय रेल लेखा संहिता, भारतीय रेल वित्तीय संहिता- खण्ड. I, भारतीय रेल मैकेनिकल संहिता

²²⁵ रेल नवीनीकरण/गेज परिवर्तन के माध्यम से सम्पूर्ण रेलपथ नवीनीकरण

आईआरएससी के पैरा 2402 में प्रावधान किया गया है कि स्क्रेप मर्दों की विस्तृत और एकीकृत अनुसूची का अनुरक्षण प्रत्येक जोनल प्रशासन द्वारा किया जाना चाहिए। अनुसूची को तैयार करने में सम्भावित क्रेताओं को ध्यान में रखना चाहिए जिससे कि मर्दें नीलामी बिक्रियों में उचित कीमत प्राप्त कर सकें। विभिन्न धातुओं और एलॉय के स्क्रेप की यथासंभव अलग मुख्य शीर्षों, बिक्री के लिए सामग्री को किस रूप में रखा गया है इसे स्पष्ट करने वाले उचित उप-शीर्षों में यथासंभव अनुसूची बनानी चाहिए।

प्रत्येक जोन रेलवे बोर्ड को स्क्रेप की सम्भावित उत्पत्ति की सूचना देगा। रेलवे बोर्ड संबंधित जोनों (*अनुबंध II*) की सम्भावित उत्पत्ति के आधार पर प्रत्येक जोन के लिए लक्ष्य निर्धारित करता है।

स्क्रेप की बिक्री के लक्ष्यों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- रेलवे बोर्ड ने स्क्रेप की सम्भावित उत्पत्ति की मध्यावधि समीक्षा के बाद प्रत्येक जोन के स्क्रेप की बिक्री के लिए लक्ष्यों में संशोधन किया। लक्ष्यों को सभी तीन वर्षों में कम से कम 12 जोनों और 2 उत्पादन यूनिटों में संशोधित किया गया था। स्क्रेप बिक्री के लक्ष्यों में संशोधन जोनल रेलवे के अनुरोध पर उचित विचार करने के बाद उर्ध्वगामी और अधोगामी दिशा दोनों में किया गया था।
- जोनों ने सामान्यतः निर्धारित अंतिम लक्ष्यों को पूरा कर लिया था। लक्ष्यों के अतिरिक्त उपलब्धियां 2010-11 में 39.86 प्रतिशत (इसीओआर), 2011-12 में 33.25 प्रतिशत (डब्ल्यूसीआर) और 2012-13 में 23 प्रतिशत (एमआर) तक थी। रेलवे द्वारा दिए गए लक्ष्यों से अतिरिक्त प्राप्ति के लिए मुख्य कारण अनुमान से अधिक स्क्रेप की उत्पत्ति और/या स्क्रेप की कीमत में वृद्धि थी। जैसकि पैरा 5.1.2.2.1 में चर्चा की गई है लेखापरीक्षा जांच के परिणामों से भी पता चला कि स्क्रेप उत्पत्ति का अनुमान-उचित रूप से नहीं लगाया जा रहा था जिसके परिणामस्वरूप अनुमान से अधिक स्क्रेप की उत्पत्ति हुई।
- कमी की प्रतिशतता 2010-11 में 27.3 प्रतिशत(एनसीआर) और 2012-12 में 15.14 प्रतिशत (डब्ल्यूआर) तक रही। केवल एसईसीआर जोन में 2001-12 में कमी आई थी (11.25 प्रतिशत)। ऐसी कमी के लिए मुख्य कारण स्क्रेप की कम उत्पत्ति, निपटान के लिए स्टोर विभागों को स्क्रेप सामग्री भेजने और नीलामी प्रधिकरण द्वारा निरस्त किया जाना है क्योंकि उदघृत कीमत आरक्षित

कीमत से कम थी। पैरा 5.1.2.2, 5.1.2.3, 5.1.2.4.3 में चर्चा किए गए लेखापरीक्षा जांच के परिणामों ने भी दर्शाया कि स्क्रेप की पहचान से संग्रहण और निपटान तक विभिन्न स्तरों पर विलम्ब थे।

- उत्पादन यूनिटों में लक्ष्यों के अतिरिक्त उपलब्धि समीक्षा अवधि के दौरान डीएलएफ, वाराणसी में 42.46 प्रतिशत से 62.02 प्रतिशत तक रही।

चूंकि, स्क्रेप की बिक्री के लिए लक्ष्यों को केवल मूल्य के संबंध में निर्धारित किया गया था और मात्रा के संबंध में नहीं तथा स्क्रेप की बिक्री की कीमत विभिन्न जोनों में अलग थी, इन लक्ष्यों के साथ-साथ लक्ष्यों के निर्धारण और निर्धारण उपलब्धि तुलना का एकरूप आधार प्रदान नहीं करती। तथापि, लक्ष्यों के अतिरिक्त उच्चतर उपलब्धि ने दर्शाया कि संभावित उत्पत्ति के आधार पर लक्ष्यों का निर्धारण वास्तविक नहीं था।

5.1.2.2 स्क्रेप की पहचान करना

आईआरएससी का पैरा 2401 स्क्रेप को उन विभिन्न प्रकारों की सामग्री के रूप में परिभाषित करता है जोकि अब अपने उस उद्देश्य के लिए उपयोगी नहीं जिसके लिए इसे मूलतः खरीदा गया था। इसे दूसरे स्टोरों और घटक भागों से अलग रखा जाना चाहिए जिसे मरम्मत या नवीनीकरण के बाद उपयोग किया जा सकता है। कभी-कभी स्क्रेप में पुरानी या नई सामग्री भी शामिल हो सकती है जिसकी खपत रेलवे स्वयं नहीं कर सका था। ये सामग्री अत्याधिक मरम्मत की स्थिति में हो सकती है और बाजार में उचित कीमत की मांग करती है जो स्क्रेप से संबंधित नहीं है। इसलिए, विभिन्न स्रोतों से उपलब्ध स्क्रेप की उचित पहचान करना आवश्यक है।

5.1.2.2.1 स्क्रेप सम्पूर्ण रेलपथ नवीकरण (सीटीआर), समस्त पटरियों का नवीकरण (टीआरआर) या गेज रूपांतरण (जीसी) कार्यों के दौरान उत्पन्न होता है। सीटीआर/टीआरआर और जीसी कार्यों के अनुमान तैयार करते समय प्रक्षेपित विमुक्त सामग्रियों को कार्य के समापन के बाद सामग्रियों के वास्तविक निर्मुक्त के साथ टेली करना चाहिए। स्थायी रेलपथ नियमपुस्तक के पैरा 320 (4) में स्थायी रेलपथ सामग्रियों के स्क्रेप की पहचान आधार सर्वेक्षण के दौरान की जाती है का प्रावधान किया गया है और वास्तविक अभ्युक्तियों को पीडब्ल्यूआई²²⁶ और

²²⁶ स्थायी रेलपथ निरीक्षण वर्तमान रूप से सेक्शन इंजीनियर (स्थायी रेलपथ) के रूप में पदनामित है।

आईएसए²²⁷/स्टॉक सत्यापक द्वारा संयुक्त रूप से अभिलेखित किया जाता है। पुराने और नए चल स्टॉक का निराकरण काल एवं स्थिति आधार पर किया जाता है। चल स्टॉक का सक्षम प्राधिकारी अर्थात् मुख्य मैकेनिकल इंजीनियर/मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजीनियर या रेलवे बोर्ड, जैसा भी मामला हो, द्वारा निराकरण किए जाने के बाद स्क्रेप के रूप में पहचान की जाती है।

लेखापरीक्षा ने वास्तविक रूप में उत्पन्न स्क्रेप के साथ अनुमानित स्क्रेप उदभूत हुए की तुलना करने के लिए सभी जोनों में (अनुबंध III) 2010-13 की अवधि के दौरान पूरे किए गए 32 सीटीआर कार्यों, 33 टीआरआर कार्यों और 13 गेज रूपांतरण कार्यों के अभिलेखों की समीक्षा की।

- विमुक्त स्क्रेप सभी जोनों में प्रत्याशित उत्पत्ति के प्रति पर्याप्त रूप से भिन्न था।
- 78 कार्यों में से केवल 13 कार्यों (18 प्रतिशत) में वास्तविक रूप से विमुक्त सामग्री प्रक्षेपित आंकड़ों से मेल खाती है।
- शेष 65 कार्यों में अनुमानित विमुक्त सामग्री की तुलना में वास्तव रूप से विमुक्त सामग्री की या तो अधिकता थी या कमी थी।
 - 40 कार्यों में पटरियों की अनुमानित मात्राओं के प्रति कमी थी।
 - 23 कार्यों में प्रक्षेपित मात्राओं के प्रति आधिक्य था।
 - दो मामलों में विमुक्त सामग्री के लिए लेखा अभी ठेकेदार द्वारा दिया जाना था।
- सीटीआर कार्यों में, 984 एमटी की अधिकतम कमी एसईआर²²⁸ में देखी गई थी और 898.63 एमटी की अधिकतम वृद्धि एसईसीआर²²⁹ में देखी गई थी।
- टीआरआर कार्यों में 1977 एमटी की अधिकतम कमी एसडब्ल्यूआर²³⁰ में पाई गई थी और 572.526 एमटी की अधिकतम वृद्धि ईआर²³¹ में पाई गई थी।

²²⁷ स्टोर लेखा निरीक्षक

²²⁸ सलगजहारी-आदित्य पुरंद के बीच कि.मी 243.22-252.60 (अप), किमी 245.22-254.16 (डाउन), गमहरिया यार्ड में किमी 260/4-260/18 डाउन मेन लाईन

²²⁹ स्था. सं. 16/आर/09/राजस्व 89/आर/10)

²³⁰ मैसूर डिवीजन 24.35 किमी की लम्बाई के लिए वर्तमान 90 आर का टीआरआर (एस)

²³¹ डीडीआई-आरसीडी के बीच अप/सीसीआर लाईन पर टीआरआर (पी)

- जीसी कार्यों में 2304.006 एमटी की अधिकतम कमी एसआर²³² में पाई गई थी और 1742.081 एमटी की अधिकतम वृद्धि एसईसीआर²³³ में पाई गई थी।

किए गए कार्य के स्कॉप का गलत आकलन और विमुक्त सामग्री के प्रकार का गलत आकलन दो मुख्य कारण हैं जिनके परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा में समीक्षा किए गए 78 कार्यों में से 25 (32 प्रतिशत) में विमुक्त सामग्री का गलत अनुमान लगाया गया।

अनुमानित विमुक्त सामग्री की तुलना में वास्तविक रूप से उत्पत्ति में वृद्धि/गिरावट के कुछ रुचिकर मामलों पर चर्चा नीचे की गई है:

- एससीआर में धर्मावरम पकला खण्ड के जीसी कार्य के संबंध में कार्य से वास्तव में प्राप्त स्क्रेप प्रक्षेपित स्क्रेप की अपेक्षा 1.80 करोड़ मूल्य के 1082.33 एमटी तक अधिक था। लेखापरीक्षा ने देखा कि 52 कि.ग्रा. और 90 आर पटरियों²³⁴ की कुछ मात्रा पर जीसी कार्य के स्क्रेप का अनुमान लगाते समय ध्यान नहीं दिया गया था।
- एसआर में, टीआरआर - पी²³⁵ के मामले में 'चेन्नई- अराक्कोणम' के बीच 6.042 कि.मी. के लिए पटरियों की विमुक्ति के लिए अनुमान 52 कि.ग्रा. पटरियाँ था अर्थात् पटरियां जिनकी पटरी की 1 मीटर का भार 52 कि.ग्रा. है। इसके बजाय, 60 कि.ग्रा. पटरियां विमुक्त की गई थी अर्थात् जिसका पटरी का 1 मीटर का भार 60 किग्रा है। इसने अनुमान की सामान्य प्रक्रिया के अननुपालन को दर्शाया।
- एसईआर में, जब रूपसा-बांगरीपोसी (90 कि. मी.) के गेज रूपांतरण कार्य को किया गया था तब गाड़ी संचालन को भांजपुर- बांगरीपोसी (34 कि.मी) नेरो गेज खण्ड में 2001 में रोक दिया गया था। कार्य को छः वर्षों (अप्रैल 2007) के पश्चात् शुरू किया गया था और 2009-10 के दौरान पूरा किया गया था। यह देखा गया कि 68000 मीटर की अनुमानित विमुक्त पटरियों के प्रति केवल 52786.29 मीटर पटरियां विमुक्त हुई थी जैसाकि निर्माण विभाग के अभिलेखों से पता चला। पीडब्ल्यूआई और स्टोर लेखा निरीक्षक/स्टोक

²³² वीएम-केपीडी के बीच जीसी-161 किमी

²³³ स्था. सं. पीटी-1-01/जी-बीटीसी/जीसी/99(राजस्व जी-बीटीसी/जीसीई-2010)

²³⁴ 52 कि.ग्रा. का अर्थ 1 मीटर पटरी का भार 52 कि. ग्रा है 90 आर पटरी का अर्थ 1 मीटर पटरी का भार 90 पोण्ड हैं।

²³⁵ समस्त पटरी नवीकरण (प्राथमिक), टीआरआर (पी) के रूप में संक्षिप्त, जहां केवल सामग्रियों को उपयोग किया गया था।

सत्यापक द्वारा भांजपुर-बांगरीपोसी (34 कि. मी) के बीच रेलवे लाइनों के संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि दूसरी 10016.97 मीटर पटरियों को ठेकेदार द्वारा डिस्मैंटल किए जाने से पहले चुरा लिया गया था। यद्यपि, आरपीएफ, बालासोर में 2008 में चोरी की रिपोर्ट दर्ज कराई गई थी फिर भी इस आधार पर आरपीएफ द्वारा स्वीकार नहीं किया गया कि गुम हुई पटरिया बहुत पुरानी थी और यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका था कि वे कब चोरी हुई थी। इस प्रकार, गाड़ी संचालन रोकने के बाद गेज रूपांतरण कार्य को पूरा करने के लिए ठेकेदार को अंतिम रूप देने में विलम्ब के परिणामस्वरूप 0.94 करोड़²³⁶ की सम्भावित हानि की 15213.71 मीटर (359.65 एमटी) पटरियों की चोरी हुई और इसका लेखाकरण नहीं हुआ।

- लेखापरीक्षा द्वारा निरीक्षण के दौरान (अगस्त 2013) एसईआर में कुछ पुराने और नए (2851 बैरिंग प्लेट) और पुरानी (1134.26 मीटर 90 आर पटरियां) सामग्री का अनुपयोगी स्टॉक क्रमशः 2000 और 2009 से चक्रधरपुर डिवीजन में सैक्शन इंजीनियर (स्थायी रेलपथ) के स्टोर में पड़ा हुआ था। इनकी पहचान अभी निपटान के लिए की जानी थी।

5.1.2.2.2. आईआरएससी का पैरा 2219 स्टोर मर्दों को “निष्क्रिय अधिशेष” के रूप में वर्गीकृत करता है केवल यदि i) वे 24 माह की अवधि से जारी नहीं की गई हैं और अगले दो वर्षों में किसी रेलवे में उनका उपयोग किए जाने की सम्भावना भी नहीं है और ii) उनकी विधिवत जांच कर ली गई है और सर्वेक्षण समिति द्वारा अधिशेष घोषित कर दी गई है। स्टोर की ऐसे मर्दों का सर्वेक्षण, पुनः वर्गीकरण और शीघ्रता से निपटान किया जाए। भारतीय रेल के 40 स्क्रेप यार्डों/स्टोर डिपुओं पर 31 मार्च 2013 तक 36 माह²³⁷ से अचल मर्दों की स्थिति की समीक्षा की गई थी। यह पाया गया कि 37.98 करोड़ मूल्य की 3714 अधिशेष स्टोर मर्दें डिपु से 36 माह से नहीं हटाई गई थी।

- 3714 अधिशेष मर्दों में से 27.24 करोड़ मूल्य की 3005 मर्दों के लिए कोई सर्वेक्षण समिति नहीं बनाई गई थी (मार्च 2013)।
- केवल 709 मर्दों के मामले में उपरोक्ता विभाग, स्टोर विभाग और लेखा विभाग के सदस्यों के साथ गठन की गई सर्वेक्षण समिति ने केवल 0.48

²³⁶ @ 26,000/- प्रति मीटर

²³⁷ सर्वेक्षण पूरा होने के लिए और 12 माह का समय अनुमत करते हुए

मूल्य की केवल 60 मर्दों की स्क्रेप के रूप में घोषणा की। 70 मर्दों (एनआर-60, एनईआर-2 और एसईआर-8) के संबंध में मामले सर्वेक्षण समिति के पास प्रक्रियाधीन है। 67 मर्दों के संबंध में सर्वेक्षण समिति ने सत्यापन किया था किन्तु इन मर्दों के वैकल्पिक उपयोगों की उन्हें स्क्रेप घोषित करने से पहले व्याख्या की जा रही थी। शेष 512 मर्दों में सर्वेक्षण समिति को अभी निर्णय लेना था।

- रेल डिब्बा कारखाना (आरसीएफ) कपूरथला में (सिमम्बर 2013) यह देखा गया कि अब तक (मार्च 2013) ` 23 करोड़ के अधिशेष स्टोर डिजाइन, विनिर्देश में बदलाव या उत्पादन कार्यक्रम में बदलाव के कारण उत्पन्न हो रहा था। इन स्टोर मर्दों का पिछले तीन वर्षों के दौरान सर्वेक्षण समिति द्वारा सर्वेक्षण नहीं किया गया था।

अनुमानित प्रक्षेपणों की तुलना में पटरियों की वास्तविक विमुक्ति में बड़ी भिन्नता ने दर्शाया कि अनुमानों को क्षेत्र/रेलपथ स्थितियों के अनुसार और फुट सवेक्षण की स्थापित प्रक्रिया के पालन द्वारा तैयार नहीं किया गया था। अनुमानित की बजाय कम स्क्रेप की विमुक्ति चोरी/उठाईगीरी के उच्च जोखिम को दर्शाती है और इसके परिणामस्वरूप राजस्व की हानि हुई। अधिशेष स्टोर के सर्वेक्षण करने में विलम्ब और अचल मर्दों की घोषणा भी नहीं की गई थी। ये विभिन्न रेलपथ कार्यों और स्टोर डिपुओं से स्क्रेप की पहचान की प्रणाली में त्रुटियों की सूचक है।

5.1.2.3 स्टोर विभाग द्वारा स्क्रेप का संग्रहण

स्क्रेप के रूप में पहचान की गई स्टोर मर्दों और निराकरण चल स्टॉक को स्टोर डिपो से संग्रहीत किया जाता है और स्क्रेप यार्ड में पुनः निपटान के लिए भेजा जाता है। स्थायी पथ स्क्रेप को सुविधाजनक स्थान पर रखा जाता है अर्थात् पटरियों को रेलवे लाइनों के पास और स्विचिज, कसनियों को पीडब्ल्यूआई स्टोर में रखा जाता है। आईआरएससी का पैरा 1601 और 1539 में अनुबंध किया गया है कि स्क्रेप के रूप में चिन्हित स्टोर को अन्तिम निपटान के लिए परामर्श टिप्पणी के माध्यम से स्टोर डिपों को भेजा जाता है। डिपों पर परामर्श टिप्पणी के माध्यम से लौटाई गई मात्राओं के समाधान में सावधानी बरती जानी चाहिए।

39 डिपों पर परामर्श टिप्पणी की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- 18 डिपों²³⁸ में 206.311 एमटी और 1567 स्टोर मर्दे ` 0.68 करोड़ के कम मूल्य के साथ प्राप्त की गई थी।
- पांच जोनों²³⁹ में प्रेषक द्वारा गलत भार निर्धारण और प्रेषक के पास तुलाई सुविधाओं की अनुपलब्धता/अपर्याप्त उपलब्धता के कारण कमियाँ उत्पन्न हुईं। जहां तुलाई सुविधाएं उपलब्ध नहीं थी, वहां भार मापन प्रत्यक्ष जांच और अनुमान के आधार पर किया जा रहा था इससे स्टोर डिपों के मार्ग पर सामग्री की उठाईगिरि/चोरी के जोखिम में वृद्धि हुई।
- एसईआर में, एक स्टोर डिपू ने सूचना दी कि कार्यशाला पर तुलाई मशीन की अनुपलब्धता के कारण स्क्रेप सामग्री को रिक्त परामर्श टिप्पणी के साथ भेजा जा रहा था जिसे उस डिपू पर भरा जाता है जहां तुलाई सुविधा उपलब्ध है। एआर में एक²⁴⁰ स्टोर डिपू पर लौटाए गए स्टोर की मात्रा को प्रेषक द्वारा परामर्श टिप्पणी में नहीं भरा गया था। इस प्रकार, स्टोर डिपू तक स्क्रेप सामग्री की तुलाई न करने के कारण उठाईगिरि/चोरी के जोखिम में वृद्धि हुई।
- रेलवे बोर्ड ने (जनवरी 2010 और नवम्बर 2012) स्क्रेप निपटान प्रणाली में दक्षता में सुधार करने और छलसाधन के लिए निवारक के रूप में सतर्कता का संदेश देने के लिए डिजीटल केमरा/सीसीटीवी जैसे आधुनिक प्रोद्योगिकीय साधनों का उपयोग करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों को सलाह दी। नौ क्षेत्रों²⁴¹ और तीन पीयूज²⁴² में ऐसे सुरक्षा उपायों की स्थिति की समीक्षा से पता चला कि डिजीटल केमरा केवल चार क्षेत्रीय रेलवे(एससीआर, एसआर, ईआर और एमआर) में उपलब्ध कराए गए थे और सीसीटीवी लेखापरीक्षा के समय (अगस्त 2013) तक केवल एक क्षेत्रीय रेलवे (सीआर) और एक उत्पादन इकाई (आईसीएफ/चेन्नई) में उपलब्ध कराए गए थे।

यह भी देखा गया कि चल स्टॉक के स्क्रेप के प्रबंधन के विभिन्न स्तरों अर्थात् निराकरण, सूचना, खेपों को तैयार करना और निपटान के लिए कोई समय रेखा

²³⁸ डब्ल्यूआर में (डीएचडी, एसबीआई, एमएक्स, पीआरटीएन), सीआर में (एचबीएचआर, मनमाड), एससीआर में (लालगुडा), एसईसीआर में (जीएसडी/रायपुर), एसआर में (जीएसडी/पीईआर), एनआर में (एसएसबी, एमवी), ईसीआर में (एसपीजे), ईआर में (बेलुर, जमालपुर), एनईआर में (जीकेपी), इसीओआर में (एमसीएस/बीबीएस), एसईआर में (स्क्रेप यार्ड/केजीपी, आर-यार्ड/केजीपी)

²³⁹ एसईआर, ईआर, एसईआर, एसडब्ल्यूआर और डब्ल्यूआर

²⁴⁰ जीएसडी/पीईआर

²⁴¹ एनसीआर, एसआर, ईआर, एससीआर, सीआर, ईसीआर, एसडब्ल्यूआर, एसईसीआर और एमआर

²⁴² सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू और आईसीएफ

निर्धारित नहीं की गई थी। स्टोर विभागों को सूचना देने में उपयोक्ता विभागों²⁴³ द्वारा निराकरण से लिया गया औसत समय खेप की बिक्री की स्टोर विभाग को सूचना देने की तारीख से 60 दिनों और 96 दिनों का था। तथापि, लिया गया अधिकतम समय सीआर में 1232 दिनों (वैगनों के एक मामले में), एसआर में 5891 दिनों (कोचों के एक मामले में) और डब्ल्यूसीआर में 1447 दिनों (लोको के एक मामले में) का था।

प्रेषक के स्थान पर तुलाई सुविधाओं का अभाव कमजोर कड़ी था जिसने स्क्रेप डिपुओं तक रास्ते में स्टोर की चोरी/उठाईगिरी के जोखिम को बढ़ाया। स्टोर विभागों को उपयोक्ता विभागों द्वारा निराकरण किए गए चल स्टॉक की सूचना भेजने में भी विलम्ब था। इसके अलावा, अनुपयोगी विमुक्त मर्दों के निपटान न किए जाने से न केवल राजस्व का अवरोधन हुआ बल्कि स्क्रेप के मूल्य में हास और कमी के कारण वित्तीय हानि भी हुई।

5.1.2.4 स्क्रेप का निपटान

स्क्रेप की पहचान और संग्रहण के बाद समान मर्दों की खेपों को स्क्रेप यार्ड में रखा जाता है और सभी मर्दों के लिए सीओएस द्वारा आरक्षित कीमत नियत की जाती है और खेपों की नीलामी के लिए व्यवस्थित किया जाता है। पटरियों की खेपों की व्यवस्था 'जैसा है जहां है' आधार पर की जाती है और स्थायी रेलपथ सामग्री में कसनियों को सैक्शन इंजीनियर (रेलपथ) के परिसर में रखा जाता है और खेपों को नीलामी के लिए तैयार किया जाता है। चल स्टॉक की खेपों को भी स्क्रेप यार्ड में तैयार किया जाता है। नीलामी के बाद चल स्टॉक की वापस प्राप्त करने योग्य फिटिंग्स जैसे कि व्हील सैट, धुरी बॉक्स, स्प्रिंग आदि को चल स्टॉक को काटते हुए अलग किया जाता है।

5.1.2.4.1 खेपों की बिक्री

आईआरएससी के प्रावधानों के अनुसार रेल प्रशासन को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि खेपों के रजिस्टर में दर्शाई गई खेपों की मात्रा में और नीलामी करने और प्रभावी आपूर्तियां करने से पहले नीलामी सूची में उल्लिखित मात्रा में कोई भिन्नता नहीं होनी चाहिए।

²⁴³ मैकेनिकल और ईलेक्ट्रिकल विभाग

लेखापरीक्षा में समीक्षा से पता चला कि तेरह जोनों²⁴⁴ और पांच उत्पाद यूनिटों²⁴⁵ में 2010-13 के दौरान बेची गई 87520 खेपों में से 303 खेपों में 2849.60 एमटी भार का स्क्रेप और 6.75 करोड़ मूल्य की 690 मर्दे कम पाई गई थी।

रेल प्रशासन ने खेपों के प्रत्यक्ष मापन में कमी (एसईआर), स्क्रेप डिपों में कम पाई गई आपूर्तियों, पूर्वानुमान या औसत आधार पर भार का मापन (एनईआर, डब्ल्यूसीआर), चोरी (एसईसीआर), स्टॉक धारक के पास तुलाई सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण अनुमान आधार पर भार का मापन (डब्ल्यूआर) और विभिन्न सामग्रियों का मिश्रण और शॉप स्तर पर अपर्याप्त स्रोत प्रथक्करण (आईसीएफ) को इसका कारण बताया। उपरोक्त उत्तर उठाईगिरी/चोरी और भारतीय रेल को परिणामी हानि को रोकने के लिए प्रभावी आंतरिक नियंत्रण प्रणाली को सुनिश्चित करने में रेल प्रशासन की विफलता की पुष्टि करता है।

5.1.2.4.2 खेपों को आरक्षित कीमत से कम पर बेचा गया

आईआरएससी के पैरा 2411 (2) में अनुबंध किया गया है कि आरक्षित कीमतों का निर्धारण पिछली नीलामियों में प्राप्त बोलियों और किसी अन्य उपलब्ध सूचना के आधार पर सीओएस या डिपो अधिकारी द्वारा किया जाना चाहिए। आरक्षित कीमत के निर्धारण हेतु आधार पिछली नीलामी में विशेष मद के लिए प्राप्त दर, प्रचलित बाजार दर, खेपों की प्रत्यक्ष स्थिति, खेपों का स्थान और परिवहन है। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों के अनुसार नीलामी प्राधिकरण के पास आरक्षित कीमत के 10 प्रतिशत कम तक मद को बेचने का विविकाधिकार है। तथापि, आरक्षित कीमत से कम पर बोलियों को डिपों अधिकारी द्वारा स्वीकार किया जा सकता है जहां उचित प्रावधान हो, ऐसा करने वाले डिपों अधिकारी को लिखित में अपने कारण अभिलेखित करने होंगे।

जोनों और उत्पादन यूनिटों में यादृच्छिकता से एक वर्ष में 50 खेपों के चयन द्वारा आरक्षित कीमत के निर्धारण के आधार की समीक्षा करने हेतु एक प्रयास किया गया था। तथापि, विभिन्न खेपों के लिए आरक्षित कीमतों की गणना के अभिलेख लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे। इसलिए, लेखापरीक्षा आरक्षित रिजर्व कीमत के निर्धारण के लिए अपनाए गए आधार का सत्यापन नहीं कर सकी। रेल

²⁴⁴ एसईआर, सीआर, एनडब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, एसआर, एनसीआर, एनआर, ईसीआर, मेट्रो रेल

²⁴⁵ आईसीएफ, आरडब्ल्यूएफ, सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू और डीएमडब्ल्यू

प्रशासन ने 12 जोनों²⁴⁶ और तीन उत्पादन यूनिटों²⁴⁷ (डीएलएफ, आईसीएफ और आरसीएफ) में उक्त की गोपनीयता रखते हुए बेची गई खेपों के लिए आरक्षित कीमत प्रस्तुत करने से मना कर दिया था। चार जोनों (सीआर, एनएफआर, एसईआर, एसईसीआर) और दो उत्पादन यूनिटों (सीएलडब्ल्यू और आरडब्ल्यूएफ) में जहां सूचना दी गई थी, यह देखा गया कि किसी भी खेप को आरक्षित कीमत से कम पर 10 प्रतिशत से अधिक पर नहीं बेचा गया था। जांच की गई खेपों में से 150 में 32, (सीआर), 150 (एसईसीआर) में से 11, 157 में से 157 (एसईआर), 482 में से 11 (सीएलडब्ल्यू) और 50 में से 2 (आरडब्ल्यूएफ) को आरक्षित मूल्य से कम पर बेचा गया था।

5.1.2.4.3 खेपों के निपटान में विलम्ब

आईआरएससी के पैरा 2410 में अनुबंध किया गया है कि नीलामी बिक्री के लिए संचित की गई सभी स्क्रेप सामग्रियों को सुविधाजनक खेप आकारों में पृथक किया जाना चाहिए जो नीलामी पर बोलीदाताओं के लिए उपयुक्त हों। पिछले तीन वर्षों से 31 मार्च तक छः माह से अधिक से निपटान न की गई शेष की स्थिति निम्नानुसार थी:

तालिका 5.1 - 6 माह से अधिक से निपटान न की गई शेष खेपे

निम्नलिखित तक	स्क्रेप	निपटान न की गई खेपों का मूल्य (करोड़ में)
31 मार्च 2011	6 कोचों, 9 वैगनों और दूसरी 2013 मर्दों सहित 10542.331 एमटी स्क्रेप	25.70
31 मार्च 2012	4 कोचों, 6 वैगनों, 9 वैगनों और दूसरी 854 मर्दों सहित 8776.046 एमटी स्क्रेप	17.36
31 मार्च 2013	31 वैगनों, 10 वैगनों और दूसरी मर्दों सहित 17177.273 एमटी स्क्रेप	42.09

(स्रोत: संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के चयनित स्क्रेप यार्ड के खेप रजिस्टर)

उपरोक्त 31 मार्च 2013 को स्क्रेप से लम्बित निपटान में तीव्र वृद्धि को दर्शाता है जो मार्च 2011 में लम्बित निपटान से लगभग 64 प्रतिशत अधिक है। बोलियाँ प्राप्त

²⁴⁶ ईआर, एनएफआर, एनडब्ल्यूआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, एसआर, ईसीओआर, एनआर, ईसीआर, एनसीआर, एनईआर

²⁴⁷ डीएलडब्ल्यू, आईसीएफ और आरसीएफ

न होना/आरक्षित कीमत से कम पर बोलियाँ प्राप्त होना/एप्रोच रोड की अनुपलब्धता सात जोनों²⁴⁸ में 6 माह से अधिक से निपटान न की गई शेष खेपों के मुख्य कारण थे।

नमूना जाँच के दौरान यह देखा गया कि:

➤ एसआर में, 1143.81 एमटी (3.24 करोड़) भार का स्थायी रेलपथ स्क्रैप का छः माह के अधिक से निपटान नहीं किए हुए पड़ा था। पटरियों के निपटान



पेराम्बेर में ट्रैकों के बीच पड़े रेल के स्क्रैप

न किए जाने का मुख्य कारण यह था कि पटरियों को रेलपथों के बीच रखा गया था, जल भराव, सड़क पहुँच का अभाव, क्रेन की उपयोगिता और मार्ग की दूरी थी।

➤ एनआर में नवीकरण कार्यों से उत्पन्न और जून 2010 से दिसम्बर 2012 के दौरान बेकार घोषित 1.16 करोड़ मूल्य की स्थायी पथ लौह सामग्रियों (450.23 एमटी पटरियाँ आदि और 1406 स्लीपर) के विभिन्न प्रकारों के 8 से 38 माह के बीच की अवधि हेतु जुलाई 2013 तक निपटान नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त “52 कि.ग्रा. पटरियों²⁴⁹” के 175.176 एमटी के इंजीनियरिंग स्क्रैप और 60.62 लाख मूल्य के 30.090 एमटी रौट लौह को लखनऊ डिवीजन में दिसम्बर 2012 में निपटान के लिए रखा गया था लेकिन जुलाई 2013 तक उसका निपटान नहीं किया जा सका था।

➤ ईसीआर में ओबरा थर्मल पावर स्टेशन (ओटीपीएस) में 143 टैंक वैगनों वाले दो रेको को फरवरी 2009 और अगस्त 2009 में एश स्लरी के लदान के लिए ओबरा “ख” यार्ड में लाया गया था। ये वैगन एश स्लरी के लदान हेतु उपयुक्त नहीं थे। व्हील और धूरी को छोड़कर इन सभी 143 वैगनों का 27 दिसम्बर 2010 को निराकरण कर दिया गया था। इनकी अभी तक नीलामी नहीं की गई है (मार्च 2014)। इन 143 वैगनों में से वापस लेने योग्य व्हील और धूरियों को दिसम्बर 2010 से ओबरा के “ख” यार्ड में रखा गया था। इन व्हील्स और धूरियों को पुनर्चक्रण के लिए भेजने हेतु कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

²⁴⁸ एसईआर, सीआर, डब्ल्यूसीआर, डब्ल्यूआर, ईसीओआर, एनआर और ईसीआर

²⁴⁹ 52 कि.ग्रा. पटरियाँ-पटरियों का एक प्रकार, इसके एक मीटर का भार 52 कि.ग्रा. है

मैकेनिकल और स्टोर विभागों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि निराकरण किए गए चल स्टॉक के निपटान के लिए कोई समय सीमा निर्धारित नहीं है। स्क्रेप चल स्टॉक के निपटान में लिए गए समय विभिन्न क्षेत्रों में काफी अन्तर था। निराकरण की तारीख से निराकरण किए गए चल स्टॉक की बिक्री में लिया गया अधिकतम समय सीआर में 1247 दिनों (वैगनोंके एक मामले में), एसआर में 6149 दिनों (कोचों के एम मामले में), डब्ल्यूसीआर में 1572 दिनों (लोको के एक मामले में) का था।

खेपों के निपटान में विलम्ब के परिणामस्वरूप क्षेत्रीय रेलवे में बेची न गई खेपों का संग्रहण हो गया। लेखापरीक्षा की अवधि के दौरान आयोजित की गई नीलामियों से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि सभी क्षेत्रों में जांच किए गए बेची न गई खेपों की प्रतिशतता एनएफआर में 2010-11 के दौरान 3.5 प्रतिशत से 2011-12 के दौरान एनआर में 100 प्रतिशत और 2012-13 के दौरान एसईसीआर में रेल पहिया कारखाना, बैंगलुरु में भिन्न थी। क्षेत्रीय रेलवे में बेची न गई खेपों की प्रतिशतता 2010-11 के दौरान एनएफआर में 3.50 प्रतिशत से रेल पहिया कारखाना, बैंगलुरु में 97.62 प्रतिशत तक, 2011-12 के दौरान ईसीओआर में 0.40 प्रतिशत से एनआर में 100 प्रतिशत तक और 2012-13 के दौरान ईसीओआर में 4.99 प्रतिशत से एसईसीआर और रेल पहिया कारखाना, बैंगलुरु में 100 प्रतिशत तक भिन्न थी। तेरह²⁵⁰ क्षेत्रों और चार²⁵¹ उत्पादन इकाइयों में बेची न गई खेपों की प्रतिशतता 40 प्रतिशत से अधिक थी। तथपि, मेट्रो रेल, कोलकत्ता में 2012-13 के दौरान बेची न गई खेपों की प्रतिशतता 21 प्रतिशत थी। रेल प्रशासन ने बोलियां आयोजित करने और/या आरक्षित कीमत से कम पर बोली छोड़ने के कारण बेची न गई खेपों में इजाफा हुआ।

5.1.2.4.4 रेलवे द्वारा स्क्रेप का उपयोग

आईआरएससी के पैरा 2404 में अनुबंध किया गया है कि रेलवे वर्कशॉप में फाउन्डरियों के लिए कच्ची सामग्री के रूप में उपयोग के लिए उपयुक्त स्क्रेप को ऐसे उपयोग हेतु आरक्षित रखा जाना चाहिए, केवल ऐसी आवश्यकताओं से अधिक सामग्री को बेचा जाना चाहिए। स्क्रेप के आन्तरिक उपयोग पर 2004-05 के लिए अपने बजट भाषण में रेल मंत्री ने भी इस पर जोर दिया था।

²⁵⁰ एससीआर, एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, एससीईआर, एसआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर, एनसीआर, ईसीआर, एनईआर और मेट्रो रेल

²⁵¹ सीएलडब्ल्यू, डीएलडब्ल्यू, आर डब्ल्यूएफ और डीएमडब्ल्यू

जोन द्वारा आपूर्ति की तुलना में व्हील विनिर्माण संयंत्र (डब्ल्यूएमपी)/छपरा और रेल व्हील फैक्ट्री(आरडब्ल्यूएफ)/बेंगलौर द्वारा स्क्रैप पटरियों की मांग और संबंधित जोनोंद्वारा उक्त के प्रति पटरियों की आपूर्तिको नीचे दिया गया है

तालिका 5.2- स्क्रैप पटरियों की आपूर्ति की तुलना में मांग

वर्ष	स्क्रैप पटरियों की मांग (एमटी)	संबंधित रेलवे द्वारा आपूर्ति (एमटी)	अन्तर(+/-)
2010-11	65191	21874.695	(-)66 प्रतिशत
2011-12	33413	16911.747	(-)49 प्रतिशत
2012-13	52309.725	62163.969	(+)19 प्रतिशत

(स्रोत: अलग अलग माँग)

यह देखा गया कि यद्यपि पटरी स्क्रैप की पर्याप्त मात्रा की डब्ल्यूएमपी/छपरा और आरडब्ल्यूएफ/बेंगलौर की मांग को पूरा करने के लिए उत्पत्ति हुई थी, फिर भी सात जोनों²⁵² में स्क्रैप पटरियों को उस दर पर बेचा गया जोकि उपरोक्त रेलवे विनिर्माण संयंत्रों द्वारा प्रस्तावित दर की अपेक्षा 2 प्रतिशत (एसडब्ल्यूआर) से 26 प्रतिशत (एसडब्ल्यूआर) तक कम थी। इस प्रकार, निजी पार्टियों को बिक्री और डब्ल्यूएमपी/छपरा और आरडब्ल्यूएफ/बेंगलौर को मांगी गई पटरियों की आपूर्ति परिहार करने के परिणामस्वरूप से ` 21.11 करोड़ की हानि हुई।

5.1.2.4.5 स्क्रैप उठाना

रेलवे बोर्ड ने निर्धारित किया (मई 2012) की नीलामी की तारीख से अधिकतम 50 दिन का निःशुल्क सुपर्दगी समय होगा। समयसीमा सीओएस/सीएमएम द्वारा 65 दिनों तक बढ़ाई जा सकती है। तथापि, 65 दिनों से आगे सुपर्दगी केवल ग्राउंड किराए के भुगतान के बाद ही दी जा सकती है। लेखापरीक्षा ने नीलामी की तिथि से स्क्रैप पटरियों को उठाने की तिथि तक लिया जाने वाला न्यूनतम और अधिकतम समय क्रमशः एनडब्ल्यूआर में 1 दिन और एससीआर में 369 दिन था की समीक्षा की। नीलामी की गई 1370 खेपों में से 143 मामलों में सामग्री को अनुज्ञेय 65 दिन के अधिक समय से उठाया गया था। तथापि, केवल 10 मामलों

²⁵² एसईआर, ईसीआर, ईआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर, एसआर और एनआर

में ग्राउंड किराए की वसूली की गई थी और 133 मामलों में ग्राउंड किराए की वसूली नहीं की गई थी। कुल अप्राप्य राशि ` 3.52 करोड़ होने का अनुमान है।

5.1.2.5 मॉनीटरिंग और आन्तरिक नियंत्रण तंत्र

एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण तंत्र प्रणाली की मौजूदगी स्क्रेप के निपटान में अनियमितताओं/धोखाधड़ी को रोकने और पता लगाने में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है।

5.1.2.5.1 स्क्रेप डिपुओं पर स्क्रेप सामग्री का स्टॉक सत्यापन

आईआरएससी के खण्ड 4.4 के पैरा 3202 में सभी मदों जिनको 12 महीनों और उससे अधिक तक जारी नहीं किया गया का वर्ष में एक बार वार्षिक स्टॉक सत्यापन प्रदान करने का प्रावधान है। निर्धारित कार्यक्रमानुसार स्टोर का सत्यापन लेखा विभाग के स्टॉक सत्यापक द्वारा किया जाना चाहिए। रेलवे बोर्ड ने बताया कि (फरवरी 2010) इन अनुदेशों की पुनरावृत्ति करते हुए केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) ने अनुदेश दिया कि रेलवे को स्टोर में रखे स्टॉक का वार्षिक रूप से अनिवार्य सत्यापन सुनिश्चित करना चाहिए। 39 स्टोर डिपुओं (परिशिष्ट IV) जहाँ जारी सामग्री/स्क्रेप को निलामी हेतु रखा गया था के अभिलेखों की पुनरीक्षा से पता चला कि:

- दस²⁵³ जोनों और दो²⁵⁴ उत्पादन यूनिटों में 17 स्टोर्स डिपुओं में पुनरीक्षा अवधि के दौरान प्रति वर्ष स्टॉक सत्यापन किया जाता था।
- दस²⁵⁵ जोनों के 17 स्टोर डिपुओं में अर्थात् समीक्षा की अवधि के दौरान स्क्रेप का कोई स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया था।
- एनईआर (गोरखपुर डिपो), सीएलडब्ल्यू (सीआरजे) और आरडब्ल्यूएफ/ वाईएनके (जीएसडी) में स्टॉक सत्यापन संवीक्षा के तहत तीन में से दो वर्षों में

²⁵³ एनडब्ल्यूआर (जेयूडिपो), डब्ल्यूआर (एमएक्स, डीएचडी और पीआरटीएन डिपो) सीआर (परेल डिपो) एससीआर (लालगुडा डिपो), एआर (जीएसडी/पीईआर और एसएसडी/पीटीजे), एनआर (एसएसबी, जेयूडीडब्ल्यू और एएमवी डिपो) एसडब्ल्यूआर (मैसूर डिपो), एनईआर (इजतनगर डिपो) एनएफआर (सेल्स डिपो पांडू, डीबीआरटी), एसईआर (आर-यार्ड और स्क्रेप यार्ड)

²⁵⁴ डीएलडब्ल्यू (स्क्रेप यार्ड), आईसीएफ (शैल डिपो)

²⁵⁵ मेट्रो रेल (नाओपारा डिपो), डब्ल्यूसीआर (डब्ल्यूआरएस कोटा और सीआरडब्ल्यूएस-भोपाल डिपो), सीआर (माटुंगा, मनमाड और हाजीबदर), एसईसीआर (जीएसडी/रायपुर), एसआर (जीएसडी और एसएसडी/जीओसी), एसडब्ल्यूआर (हुबली डिपो), एनसीआर, (जेएचएस और सीएनबी डिपो), ईसीआर (एसपीजे स्टोर डिपो), ईआर (बेलूर, जमालपुर और हलीसहर डिपो) और एनएफआर (सेल्स डिपो एनबीक्यू डिपो)

किया गया था। एनडब्ल्यूआर (बीकेएन) और एनएफआर (सेल्सडिपो, एनजेपी) में स्टॉक सत्यापन संवीक्षा अवधि के दौरान केवल एक बार किया गया था।

रेल प्रशासन ने प्रतिमानों के अनुसार स्टॉक सत्यापन न करने का कारण सामग्री (मिश्रित सामग्री) की गैर सत्यापन योग्य स्थिति (डब्ल्यूसीआर), स्टोर यूनिट द्वारा असहयोग (एनडब्ल्यूआर, एनएफआर सीएलडब्ल्यू) और एमएमआईएस²⁵⁶ में अनुचित सूचना प्रदर्शन (एनडब्ल्यूआर), स्टॉक सत्यापनकर्ता की अनुपस्थिति²⁵⁷ (एसडब्ल्यूआर और सीएलडब्ल्यू) और - तुलाई सुविधाओं की अनुलब्धता (सीएलडब्ल्यू) को बताया।

इस प्रकार, भंडार में पड़े हुए स्टॉक के अनिवार्य सत्यापन के लिए सीवीसी की सिफारिश के बावजूद, रेलवे बोर्ड यह सुनिश्चित करने में विफल रहा कि जोन निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार विमुक्त/स्क्रेप सामग्री का स्टॉक सत्यापन कर रहा था।

5.1.2.5.2 स्क्रेप बिक्री उंचत खाते से डेबिट/क्रेडिट शेषों की मंजूरी न होना

संव्यहारों जिन्हें किसी कारण से अन्तिम शीर्ष खाता में बुक नहीं किया जा सका था या विस्तृत विवरण की अनुपलब्धता के कारण उस समय तक अस्थायी उंचत शीर्ष के अन्तर्गत बुक किया गया है जब कि विस्तृत ब्यौरे उपलब्ध होने के बाद उन्हें उनके अंतिम शीर्ष खाता में समायोजित नहीं किया जाता। उंचत शीर्ष में पर्याप्त बकाया संव्यहारों के निपटान के विलम्ब और खाता में संव्यहारों के अनिश्चित प्रक्षेपण को दर्शाता है। जब तक उंचत शेषों की निकासी नहीं होती तब तक डेबिट को संबंधित व्यय शीर्ष पर प्रभारित नहीं किया जाएगा और क्रेडिट को अंतिम राजस्व शीर्ष पर प्रभारित नहीं किया जाएगा। 31 मार्च 2013 तक स्क्रेप बिक्री उंचत लेखा की समीक्षा से पता चला कि:

- ` 688.71 करोड़ का डेबिट शेष छः जोनों²⁵⁸ और दो उत्पादन यूनिटों²⁵⁹ में सुसंगत क्रेडिट विवरणों के अभाव में तीन वर्षों से लम्बित था। एसडब्ल्यूआर में ` 685.67 करोड़ का डेबिट उंचत सबसे अधिक था।

²⁵⁶ मैटिरियल मेनेजमेंट सूचना प्रणाली

²⁵⁷ स्टॉक सत्यापनकर्ता-आईआरएससी के पैरा 3202 में निर्धारित किया गया है कि भंडार, चाहे वह स्टोर डिपो या विभाग के पास हो का सत्यापन निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार लेखा विभाग के स्टॉक सत्यापनकर्ता द्वारा किया जाना चाहिए।

²⁵⁸ एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर, एनईआर और एसईआर

²⁵⁹ आरसीएफ और डीएमडब्ल्यू

- आठ जोनों²⁶⁰ और दो उत्पादन यूनिटों²⁶¹ में ` 712.40 करोड़ का क्रेडिट शेष सुसंगत बिक्री इश्यू नोट्स के अभाव में तीन वर्षों से अधिक से बकाया था, एसडब्ल्यूआर में ` 697 करोड़ का क्रेडिट उचंत सबसे अधिक था। एसआर में, अदालती मामलों के लम्बन के कारण ` 0.65 करोड़ की राशि तीन वर्षों से अधिक से बकाया थी, एक मामले में यह 13 वर्षों से अधिक से बकाया थी।

उचंत शीर्ष के अन्तर्गत डेबिट/क्रेडिट शेष की मंजूरी न होने से संबंधित यूनिटों द्वारा अपर्याप्त अनुवर्ती कार्रवाई और खराब आत्तरिक नियंत्रण तंक का पता चलता है।

5.1.2.5.3 लाभांश का परिहार्य भुगतान

पूँजी अर्थात् केन्द्र सरकार से प्राप्त सहायता से सृजित परिसम्पत्ति से रेलवे द्वारा देय लाभांश का भुगतान केन्द्र सरकार को किया जाता है। इस लाभांश की दर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान क्रमशः 6 प्रतिशत, 5 प्रतिशत और 4 प्रतिशत थी। जब ऐसी परिसम्पत्ति का निपटान स्क्रेप के रूप में घोषित होने के बाद किया जाता है तब इसकी मूल लागत को पूँजी में प्रतिलेखन किया जाना अपेक्षित है ताकि प्रभार पर कुल पूँजी को कम किया जा सके, जिससे भारत सरकार को लाभांश के प्रति रेलवे द्वारा देय राशि को कम किया जाए इसलिए रेलवे द्वारा देय लाभांश में वृद्धि का इसकी लाभप्रदता पर प्रभाव पड़ता है। पूँजी से चल स्टॉक निधियन के निराकरण की स्थिति में एक अनुमान पूँजी से ऐसे स्टॉक की मूल लागत का अवलेखन करके तैयार किया जाना चाहिए।

लेखापरीक्षा द्वारा प्रतिलेखन समायोजन की जांच से पता चला कि:

- आठ जोनों²⁶² के 1110 कोर्चों, 13236 वैगनों और 144 इंजनों का प्रतिलेखन समायोजन निराकरण करने के बाद के वित्त वर्षों में किया गया था।
- एससीआर में, प्रतिलेखन समायोजन तिमाही संवीक्षा के आधार पर किया जाता था। एसडब्ल्यूआर में, प्रतिलेखन समायोजन चल स्टॉक के निराकरण के एक महीने से 12 महीने के अन्दर किया गया था।
- आठ जोनों²⁶³ में, 2010-13 के दौरान कोई चल स्टॉक का प्रतिलेखन समायोजन नहीं किया गया था जबकि चल स्टॉक का निराकरण कर दिया गया

²⁶⁰ एनडब्ल्यूआर, डब्ल्यूआर, एसईसीआर, एसआर, एनआर, एसडब्ल्यूआर, एनईआर और एसईआर

²⁶¹ आरसीएफ और डीएमडब्ल्यू

²⁶² एनडब्ल्यूआर, सीआर, ईआर, एनईआर, एनएफआर, एससीआर, एसडब्ल्यूआर और एसईआर

²⁶³ डब्ल्यूआर, डब्ल्यूसीआर, एसईसीआर, एसआर, एनसीआर, ईसीओआर और ईसीआर

था। चार डिवीजनों के डब्ल्यूआर में केवल दो चल स्टॉक का प्रतिलेखन समायोजन किया गया था।

चल स्टॉक के प्रतिलेखन समायोजन/गैर समायोजन के निराकरण में विलम्ब के कारण अर्थात् 122 कोचों, 650 वैगनों और 70 इंजनों (574 कोचों, 2973 वैगनों और 108 इंजनों को 2012-13 के दौरान निराकृत किया गया था जिसके लिए प्रतिलेखन समायोजन 2013-14 में देय था और लाभांश की गणना नहीं की गई है) रेल प्रशासन को ` 7.80 करोड़ के परिहार्य लाभांश का भुगतान करना पड़ा था।

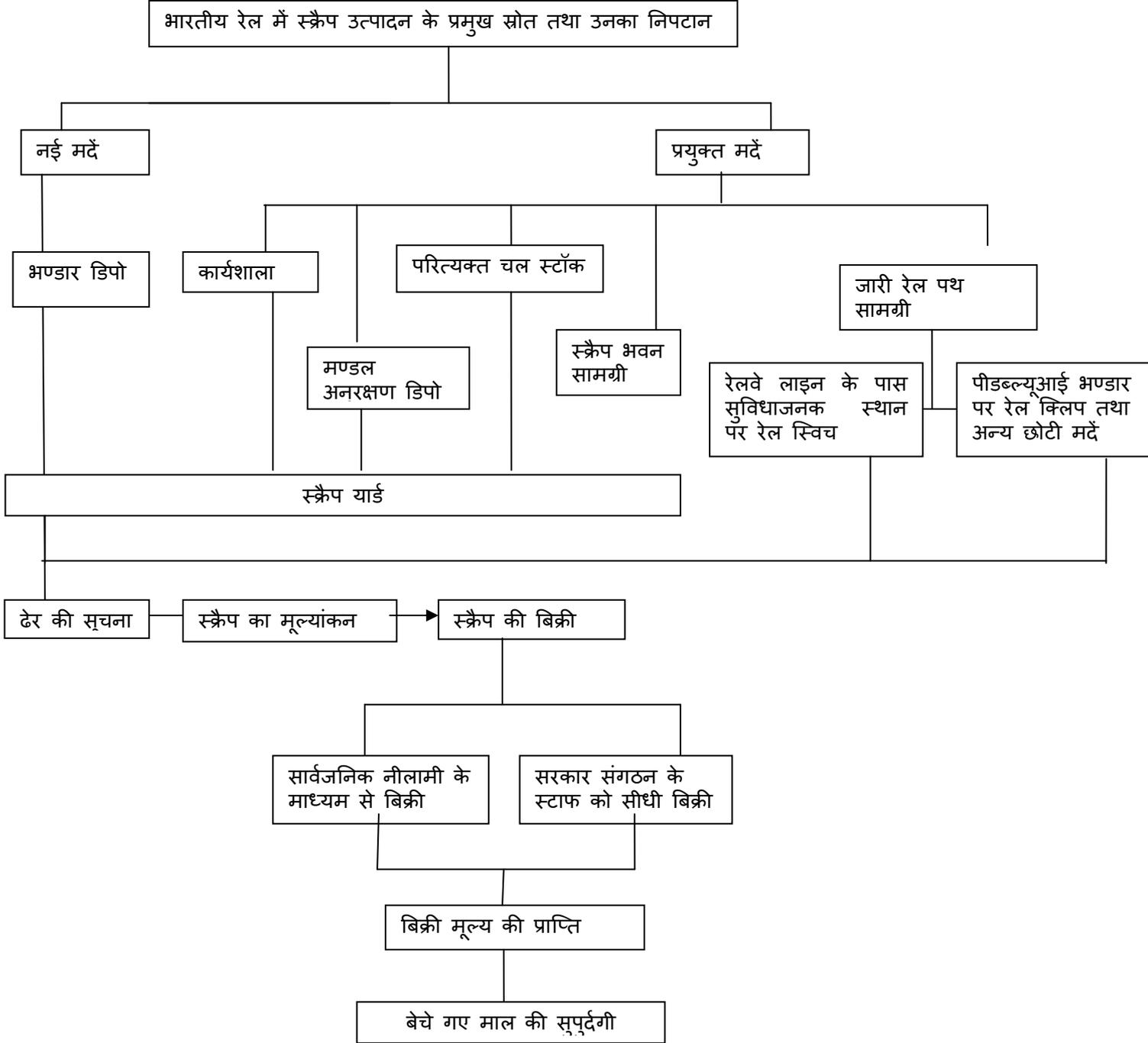
इस प्रकार आन्तरिक नियंत्रण तंत्र में कमी थी क्योंकि सभी जोन प्रत्यक्ष सत्यापन के संबंध में संहितीय प्रावधानों का अनुपालन नहीं कर रहे थे। जोन पूंजी से अधिप्राप्त चल स्टॉक के प्रतिलेखन समायोजन से संबंधित प्रतिमानों का अनुपालन करने में भी विफल रहा और जिसके कारण ` 7.80 करोड़ के परिहार्य लाभांश का भुगतान करना पड़ा।

5.1.3 निष्कर्ष

स्क्रेप उत्पत्ति का नियोजन और अनुमान वास्तविक नहीं था। चयनित कार्यों में अनुमानित प्रक्षेपणों की तुलना में पटरियों की विमुक्ति में बड़ी भिन्नता ने दर्शाया कि अनुमानों को क्षेत्र/रेलपथ स्थितियों के अनुसार तैयार नहीं किया गया था। विभिन्न जोनों में स्क्रेप की पहचान और संग्रहण में विलम्ब स्क्रेप प्रेषकों के स्थानों पर तुलाई सुविधाओं का अभाव दूसरी कमजोर कड़ी थी जिसने स्क्रेप डिपुओं तक रास्ते में स्टोरों की चोरी/उठाईगिरी के जोखिम को बढ़ाया। स्क्रेप के निपटान के उद्देश्य के लिए बनाई गई खेंपे सुपर्दगी के समय पर कम पाई गई थी। खेपों के निपटान में विलम्ब थे और इससे क्षेत्रीय रेलवे में बेची न गई खेपों का संग्रहण हो रहा था। अधिकतर क्षेत्रीय रेल और उत्पादन इकाईयों ने लेखापरीक्षा को बेची गई खेपों की आरक्षित कीमत प्रस्तुत नहीं की थी। आरक्षित कीमत के निर्धारण के आधार को साझा न करने के परिणामस्वरूप लेखापरीक्षा विभिन्न क्षेत्रों में निर्धारित आरक्षित कीमत की तुलना नहीं कर सकी और इसलिए आरक्षित कीमत के निर्धारण के आधार का आकलन नहीं कर सकी। स्टॉक सत्यापन जाँच किये गए स्टोर डिपुओं के 50 प्रतिशत से अधिक में प्रतिमानों के अनुसार नहीं किया गया था।

इस प्रकार, स्थापित निर्धारण की प्रणाली, स्क्रेप की पुनः प्राप्ति और निपटान तथा मॉनीटरिंग तन्त्र त्रुटिपूर्ण था और विभिन्न स्तरों पर विलम्ब से स्क्रेप के हास, मूल्य में कमी और चोरी एवं उठाईगिरी के जोखिम में वृद्धि हुई।

परिशिष्ट I
स्क्रेप का फ्लोचार्ट



परिशिष्ट II

लेखापरीक्षा के लिए चयनित जोनों में पूर्ण सीटीआर/टीआरआर/जीसी की संख्या

जोन	सीटीआर की संख्या	टीआरआर की संख्या	जीसी की संख्या
एनडब्ल्यूआर	2	2	1
डब्ल्यूआर	2	2	1
डब्ल्यूसीआर	2	2	-
सीआर	2	2	1
एससीआर	2	2	1
एसईसीआर	3	1	1
एसआर	1	3	1
एनआर	2	2	-
एसडब्ल्यूआर	1	3	1
एनसीआर	2	-	1
ईसीआर	4	-	1
ईआर	2	2	1
एनईआर	1	3	1
ईसीओआर	2	2	1
एनएफआर	-	4	1
एसईआर	3	1	-
सीएनडब्ल्यू	1	-	-
मैट्रो	-	2	-
जोड़	32	33	13

परिशिष्ट III

लेखापरीक्षा के लिए जोनों में चयनित डिपो

जोन	स्क्रेप यार्ड की संख्या	स्क्रेप यार्ड/डिपो
सीआर	4	(1)परेल,(2) माटुंगा, (3) मनमाड, (4) हाजीबूदा
ईआर	3	(1)बेलूर, (2) हालीसहर, (3) जमालपुर
एनसीआर	2	(1)झांसी, (2) कानपुर
एनईआर	2	(1)गोरखपुर, (2) इज्जतनगर
एनएफआर	4	(1)न्यू बोगाई गांव, (2) पांडू, (3) डिब्रूगढ़, (4) न्यू-जलपाईगुड़ी
एनआर	3	(1)साबरमती, (2) जेयूडीडब्ल्यू, (3) एएमवी
एनडब्ल्यूआर	3	(1)बीकानेर, (2) जोधपुर, (3) अजमेर
एससीआर	1	(1)लल्लागुड़ा,
एसईसीआर	1	(1)रायपुर
एसईआर	1	(1)खड़गपुर
ईसीओआर	1	(1)मंचेश्वर
एसडब्ल्यूआर	2	(1)हुबली, (2) मैसूर
डब्ल्यूसीआर	2	(1)भोपाल, (2) कोटा
डब्ल्यूआर	4	(1)दाहोद, (2) महालक्ष्मी, (3) प्रतापनगर, (4) साबरमती
ईसीआर	1	(1)समस्तीपुर
एसआर	1	(1)पैरम्बूर
मैट्रो	1	(1)नावपाड़ा
आईसीएफ	1	(1)आईसीएफ शैल
डीएलडब्ल्यू	1	(1) स्क्रेप यार्ड
आरडब्ल्यूएफ/ येलहंका	1	(1) स्क्रेप यार्ड
सीएलडब्ल्यू	1	(1) स्क्रेप यार्ड
डीएमडब्ल्यू/पटियाला	-	
आईसीएफ/कपूरथला	-	
जोड़	40	

5.2 इंडीग्रल कोच फैक्टरी का कार्य, चेन्नई

5.2.1 प्रस्तावना

1955 में स्थापित तमिलनाडु में पैराम्बर, चेन्नई स्थित इंडीग्रल कोच फैक्टरी (आईसीएफ) भारतीय रेल की प्रमुख कोच उत्पादन यूनिट है। आईसीएफ का कारोबार विस्तार कोचों की डिजाइन, विकास तथा विनिर्माण शामिल करता है। इसकी वार्षिक उत्पादन क्षमता 1000 कोच (1990-91) निर्धारित थी जिसे 1250 कोच (2010-11) तथा 1500 कोच (2011-12) तक बढ़ाया गया। आईसीएफ में प्रतिवर्ष पारम्परिक कोच²⁶⁴, हैवी बिल्ड कोच²⁶⁵ तथा आईसीएफ बोगियों²⁶⁶ वाले एलएचबी²⁶⁷ डिजाइन, लाइट वेट, स्टेनलेस स्टील कोच सहित लगभग 1500 से 1600 विभिन्न प्रकार के कोचों का विनिर्माण किया जाता है। इसकी दो अलग यूनिटें तथा शैल डिवीजन तथा साजसज्जा डिवीजन हैं। शैल डिवीजन असाज्जीत शैल का विनिर्माण करता है और साजसज्जा डिवीजन फर्श, दिलहाबन्दी, वायरिंग,

²⁶⁴ पारम्परिक कोच गैर वातानुकूलित तथा वातानुकूलित कोचों के सामान्य तथा नेमी प्रकार के हैं। गैर वातानुकूलित पारम्परिक कोचों में द्वितीय श्रेणी सामान्य बैठने के कोच (एसजी जीएसएण्डएसजी जीएससीजैड), द्वितीय श्रेणी शयनयान (एसजी जीएससीएन), ब्रेक वैन तथा सामान रैक के साथ द्वितीय श्रेणी (एसजी एसएलआर) तथा द्वितीय श्रेणी सह ब्रेक वैन (एसजी एसआर) आदि शामिल होते हैं। वातानुकूलित कोचों में एसी चेरर कार (जीएस एससीजैडएसी), जन शताब्दी के लिए एसी चेरर कार, एसी प्रथम श्रेणी स्लीपर कोच (एसजीएफएसी), एसी द्वितीय श्रेणी टू टायर कोच (एसजी एसीसीडब्ल्यू), एसी प्रथम श्रेणी सह द्वितीय श्रेणी टू टायर को (एसजीएफएसीसीडब्ल्यू), एसी चेरर कार प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी, डबल डेकर्स आदि शामिल होते हैं।

²⁶⁵ हैवी बिल्ड कोच या तो विशेष प्रकार के कोच होते हैं अथवा विशेष प्रयोजनों के लिए बने कोच होते हैं। ये वर्तमान इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच (एसीईएमयू), मेनलाइन ईएमयू कोच (एसी एमईएमयू), डीजल इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट कोच (डेमू), बहु रूपात्मक परिवहन प्रणाली (एमएमटीएस) तथा मुम्बई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) जैसी रेल परियोजनाओं के लिए एसीईएमयू कोच, पैलेस आन व्हील, डकन ओडिसी, स्वतः नोटित पराध्वानिकी (एसपीयूआरटी) कार, स्वतः नोटित दुर्घटना राहत औजार वैन ट्रेलर(स्पार्ट) कार आदि के लिए विशेष कोचों को स्थानापन्न कर रहे हैं।

²⁶⁶ हैवी बिल्ड कोच या तो विशेष प्रकार के कोच होते हैं अथवा विशेष प्रयोजनों के लिए बने कोच होते हैं। ये वर्तमान इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच (एसीईएमयू), मेनलाइन ईएमयू कोच (एसी एमईएमयू), डीजल इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट कोच (डेमू), बहु रूपात्मक परिवहन प्रणाली (एमएमटीएस) तथा मुम्बई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) जैसी रेल परियोजनाओं के लिए एसीईएमयू कोच, पैलेस आन व्हील, डकन ओडिसी, स्वतः नोटित पराध्वानिकी (एसपीयूआरटी) कार, स्वतः नोटित दुर्घटना राहत औजार वैन ट्रेलर(स्पार्ट) कार आदि के लिए विशेष कोचों को स्थानापन्न कर रहे हैं।

²⁶⁷ लिके होल्फमन बुस्च कम्पनी

सीट, खिड़कियां, पंखे तथा प्रकाश व्यवस्था मुहैया करने के द्वारा असाज्जीत शैल को पूर्णरूपेण कोचों में बदलता है।

भारत में दो और कोच उत्पादन यूनिटें यथा पंजाब में रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ) कपूरथला (1986 में स्थापित) तथा उत्तर प्रदेश में रेल कोच फैक्टरी (आरसीएफ)लालगंज, रायबरेली (2012 में स्थापित) हैं। आरसीएफ कपूरथला 1600 कोच प्रति वर्ष की कोच विनिर्माण क्षमता के साथ सबसे बड़ी कोच उत्पादन यूनिट है। आरसीएफ रायबरेली आधुनिकीकृत कम भार स्टेनलैस स्टील एलएचबी डिजाइन कोच, विशेषकर राजधानी तथा शताब्दी गाड़ियों के लिए अनुभूति कोचों का विनिर्माण करेगा और प्रत्याशित विनिर्माण क्षमता 1000 कोच प्रतिवर्ष है।

आईसीएफ का महाप्रबन्धक (जीएम) अध्यक्ष है। वह रेलवे बोर्ड के यांत्रिक के सदस्य को रिपोर्ट करता है जिसकी उत्पादन इकाई एवं कार्यकारी निदेशालय में पदस्थापित अतिरिक्त सदस्य (उत्पादन इकाईयों), कार्यकारी निदेशक (उत्पादन इकाईयों) तथा निदेशक (उत्पादन इकाईयों) द्वारा सहायता की जाती है। जीएम (आईसीएफ) मुख्य यांत्रिक अभियन्ता (सीएमई) मुख्य इलैक्ट्रीकल अभियन्ता (सीईई), मुख्य अभियन्ता सिविल कार्य (सीई), भण्डार नियंत्रक (सीओएस) मुख्य कार्मिक अधिकारी (सीपीओ) तथा वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी (एफएएण्डसीएओ) तथा उनके सहायक कार्यालयों की सहायता से कार्य करता है।

निम्न निर्धारित करने के उद्देश्यों के साथ आईसीएफ के अभिलेखों की समीक्षा की गई

- क्या उत्पादन कार्यकलापों की योजना बनाई गई थी और मितव्ययी रूप में और दक्षतापूर्वक किए गए थे,
- विक्रेता विकास प्रभावी था और मालसूची प्रबन्धन मितव्ययी तथा सफल था; और
- मानव संसाधन प्रबन्धन सफल तथा प्रभावी था।

आईसीएफ के निष्पादन की समीक्षा करते समय उत्पादन कार्यक्रम, अनुमत समय²⁶⁸, जनशक्ति के प्रावधान आदि के अन्तिमीकरण के संबंध में समय-समय

²⁶⁸ एक कार्य के लिए 'स्वीकृत समय' वह समय है जिसके अन्दर एक श्रमिक को एक प्रचालन पूरा करना चाहिए तथा बोनस अर्जित करना होगा। यह समय फेटिग्यू (25%), कांटीजेंसी (12%), बोनस (33.33%) तथा गैजिंग (कार्यरत नहीं)-5% जैसे अन्य भत्तों के साथ सामान्य निर्धारित समय होगा। यह आशा की जाती है कि एक औसत कर्मचारी को 'स्वीकृत समय' के 75% में एक कार्य पूरा करेगा तथा 33.33% बोनस अर्जित करेगा।

पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी प्रतिमान तथा मार्गनिर्देश, आरडीएसओ²⁶⁹ तथा राइट्स²⁷⁰ आदि द्वारा जारी डिजाइन तथा विक्रेता विकास के संबंध में निर्देश/अनुदेश, कोडल प्रावधान²⁷¹ तथा विभिन्न रिपोर्टों²⁷² के अंश ध्यान में रखे गए थे। लेखापरीक्षा में शामिल की गई अवधि चार वर्ष अर्थात् 2009-13 थी। आईसीएफ, पेरमबुर की विभिन्न इकाईयों में अनुरक्षित अभिलेखों की संवीक्षा की गई थी।

5.2.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.2.2.1 उत्पादन प्रबन्धन

5.2.2.1.1 उत्पादन योजना तथा उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तन

यात्री/माल सेवाओं को चलाने के लिए रेलवे ट्रेकों पर प्रयुक्त रेलवे स्टॉक चलस्टॉक के रूप में जाना जाता है। इसमें मुख्यतया विभिन्न प्रकार के इंजन, कोच तथा वैगन शामिल होते हैं।

लेखापरीक्षा ने आईसीएफ के उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण की समीक्षा की तथा निम्नलिखित पाया:-

- आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, रेलवे बोर्ड भारतीय रेल की उत्पादन यूनिटों के प्रतिवर्ष चल स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) बनाता है और अन्तिम रूप देता है जिसमें खरीद उत्पादित किए जाने वाले चल स्टॉक की मात्रा शामिल हैं। आरम्भ में पाँच वर्षों की उत्पादन योजना रेलवे बोर्ड में बनाई गई है, इसके बाद प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक आरएसपी बनाया जाता है। कोडल निर्देशों²⁷³ के अनुसार वार्षिक आरएसपी में नए चल स्टॉक के प्रावधान कम से कम दो वर्ष अग्रिम में बनाए जाने हैं। योजना अवधि के प्रत्येक वर्ष में और उत्पादन यूनिट द्वारा कच्ची सामग्री की खरीद के लिए प्रारम्भिक समय प्रदान करने के लिए भी आवश्यकता का मेल खाना आवश्यक है।

आईसीएफ के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम विलम्ब 2010-11 के लिए एक वर्ष और 2009-10, 2011-12 तथा 2012-13 प्रत्येक के लिए लगभग दो वर्ष

²⁶⁹ अनुसंधान डिजाइन तथा मानक संगठन

²⁷⁰ भारतीय रेल तकनीकी तथा आर्थिक सेवाएं

²⁷¹ यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता

²⁷² उच्च स्तर सुरक्षा समीक्षा समिति रिपोर्ट/राइट्स की अध्ययन रिपोर्ट

²⁷³ यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 1503

होने पर रेलवे बोर्ड द्वारा विलम्बित रूप से अन्तिम किए गये थे। रेलवे बोर्ड ने उत्पादन योजनाओं को बारम्बार संशोधित किया। 2011-12 तथा 2012-13 में रेलवे बोर्ड ने क्रमशः दो बार तथा तीन बार उत्पादन योजनाएं संशोधित कीं।

- रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत उक्त आरएसपी के आधार पर, आईसीएफ प्रशासन को सामग्री खरीद की सुविधा के लिए प्रत्येक वर्ष के मार्च की समाप्ति तक अपने अस्थाई आन्तरिक उत्पादन कार्यक्रम को बनाना अपेक्षित है।

तथापि, आईसीएफ द्वारा अस्थायी उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण में लगभग एक वर्ष का समान विलम्ब भी हुआ था। इसके अलावा, आईसीएफ ने समीक्षा के चार वर्षों के दौरान 27 अवसरों²⁷⁴ पर उत्पादन कार्यक्रम संशोधित किया। अन्तिम उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तनों के लिए आईसीएफ द्वारा बताए गए मुख्य कारण निम्न थे-

- (i) रेलवे बोर्ड द्वारा उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तन;
- (ii) रेलवे बोर्ड द्वारा उत्पादन के लिए योजित नए प्रकार के कोचों के संबंध में आईसीएफ द्वारा डिजाइन अन्तिमीकरण में विलम्ब;
- (iii) नई तकनीक के कोचों के भाग हेतु विक्रेता विकास में बाधाएं;
- (iv) बजट में नई गाड़ियों की घोषणा के मद्देनजर अधिक पारम्परिक जीएससीएन²⁷⁵ की आवश्यकता।

उत्पादन योजनाओं के अन्तिमीकरण में ऐसे विलम्ब और रेलवे बोर्ड तथा आईसीएफ स्तर पर उनकी बारम्बार संशोधन कोडल प्रावधानों का उल्लंघन थे जो उत्पादन समय रेखा को प्रतिकूल रूप से प्रभावित कर रहे हैं जैसा नीचे उप पैराग्राफ 2.2 में टिप्पणी की गई।

5.2.2.1.2 उत्पादन कार्यक्रमों में बारम्बार परिवर्तनों का प्रभाव

लेखापरीक्षा में देखा गया कि रेलवे बोर्ड तथा आईसीएफ दोनों द्वारा लगातार परिवर्तनों ने आईसीएफ कार्यचालन तथा उत्पादन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। यह आगे पाया गया कि:

- कुछ दीर्घ प्रमुख मर्दें, जैसे विद्युत कर्षण मोटरें, विद्युत उपकरण, पहिया मर्दें, स्टील शीटें तथा प्लेटें कोचों के उत्पादन में उपयोग की जाती हैं। इन मर्दों

²⁷⁴ 2009-10 में 5 बार, 2010-11 में 9 बार, 2011-12 में 4 बार तथा 2012-13 में 9 बार

²⁷⁵ द्वितीय श्रेणी स्लीपर कोच

की खरीद को 12 से 18 माह सुपुर्दगी अवधि की अपेक्षा होती है। उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण में विलम्ब के कारण आईसीएफ द्वारा ऐसी दीर्घ प्रमुख मदों (पहिया सेट, विद्युत तथा कर्षण मोटरों) की सामयिक उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की जा सकी। सदस्य (इलेक्ट्रिकल) ने पाया (फरवरी 2011) कि 2010-11 तथा 2011-12 के लिए इलेक्ट्रिक की खरीद को आईसीएफ द्वारा आठ तथा तीन माह के विलम्ब सहित क्रमशः मई 2010 तथा दिसम्बर 2010 में मै. भेल पर पाया गया। इसे बीजी एसी ईएमयू रैको²⁷⁶ के उत्पादन में कमी के लिए मुख्य कारण बताया गया। इसके अलावा, 2011-12 के लिए निर्धारित आर्डर कुल आवश्यकता²⁷⁷ हेतु भी नहीं था। लेखापरीक्षा ने पाया कि बीजी एसी ईएमयू रैको के लिए इलेक्ट्रिक तथा डीईएमयू रैको के लिए ट्रेक्शन मोटरो के संदर्भ में इंडेंट की प्राप्ति के पश्चात खरीद आर्डर के निर्धारण में लिया गया समय भिन्न²⁷⁸ था। इसने 2009-12 के दौरान हैवी बिल्ड कोचों²⁷⁹ के उत्पादन में कमी क्रमशः 19,09 तथा 15 प्रतिशत होने पर उत्पादन को प्रभावित किया।

- आईसीएफ को भण्डारों की आवश्यकता के ऊर्ध्व संशोधन के कारण भण्डार की एक ही मद के लिए एक से अधिक अवसर पर खरीद कार्रवाई का सहारा लेने को बाध्य होना पड़ा था। समीक्षा अवधि के दौरान भण्डार की 80 मदों की खरीद से सम्बन्धित अभिलेखों की लेखापरीक्षा में यादृच्छिक रूप से नमूना जांच ली गई और देखा गया कि भण्डार की 30 मदों के संबंध में अल्प अन्तराल के अन्दर एक से अधिक अवसर पर उच्च दरों पर खरीद आईसीएफ द्वारा की गई थी जिसमें ` 4.64 करोड़ का अतिरिक्त व्यय अन्तर्ग्रस्त था। (परिशिष्ट I)।
- डिजाइन परिवर्तनों के साथ उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तनों के परिणामस्वरूप मालसूची का भारी संचय हुआ। मार्च 2013 के अन्त तक, आईसीएफ के साथ ` 33.41 करोड़ का चल अधिशेष था। ` 25.10 करोड़ (167 शैल मर्दे- ` 8.79 करोड़ तथा 267 साजसज्जा मर्दे ` 16.31 करोड़) मूल्य की कम से कम 386 स्टोर मर्दे 12 से 24 माह के लिए पड़ी थी तथा ` 8.31 करोड़ (48 शैल मर्दे- ` 1.51 करोड़ की तथा ` 6.80 करोड़ की 395

²⁷⁶ 16 रैको के लक्ष्य के प्रति आठ रैक

²⁷⁷ उत्पादन कार्यक्रम के अनुसार 40 रैको के प्रति 22 रैको हेतु

²⁷⁸ इलेक्ट्रिक के लिए 47 से 262 दिनों तथा कर्षण मोटरों के लिए 162 से 225 दिनों के बीच

²⁷⁹ मुम्बई रेल विकास निगम हेतु वैकल्पिक करंट इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच तथा डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट कोच।

साजसज्जा मर्दें) मूल्य की 443 मर्दें दो से अधिक वर्षों के लिए पड़ी थी, जिससे मालसूची लागत में वृद्धि हुई। इनमें से आठ अचल मर्दों की नमूना जांच से पता चला कि मालसूची संचय उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन/डिजाइनों में परिवर्तन के कारण था (परिशिष्ट II)।

आईसीएफ ने बताया (1 सितम्बर 2013) कि चल स्टॉक कार्यक्रम रेलवे बोर्ड में केन्द्रित है और केवल आन्तरिक कार्यक्रम आईसीएफ द्वारा तैयार किया जाता है। रेलवे बोर्ड पर चर्चा (फरवरी 2014) के दौरान यह सूचित किया गया कि आरएसपीज में संशोधन घोषित ट्रेनों के आधार पर कोचो की वास्तविक आवश्यकता/वार्षिक रेलवे बजट भाषण में उदघोषित ट्रेनों की प्राथमिकता तथा पूर्व योजनित कोचो के उत्पादन में विलम्ब के कारण आईसीएफ में उपलब्ध उत्पादन क्षमता का उपयोग करने में भिन्नता के कारण थे।

लेखापरीक्षा में यह पाया गया कि रेलवे बोर्ड तथा आईसीएफ के बीच एक सूचित तालमेल तंत्र की आवश्यकता है ताकि इसमें विभिन्न प्रकार के कोचों के डिजाइन, विकास तथा उत्पादन के लिए एक निश्चित योजना हो तथा आरएसपी को प्रस्तावित कोचो/डिजाइन में परिवर्तन के किसी संशोधन के लिए कोई गुंजाइश न छोड़ते हुए समय पर अंतिम रूप दिया जाए। यह महत्वपूर्ण दीर्घ नेतृत्व मर्दों की खरीद के लिए समय पर कार्रवाई करने को सुविधाजनक बनाएगा जिससे डिजाइन आदि में परिवर्तन के कारण अधिशेष मालसूची के मिडवे उत्पादन तथा संचयन में बाधा नहीं होगी।

5.2.2.1.3 उत्पादन के लक्ष्यों की प्राप्ति

उत्पादन यूनिट के लिए यह महत्वपूर्ण है कि प्रतिवर्ष निर्धारित उत्पादन लक्ष्य सुसंगत रूप से प्राप्त किए जाते हैं।

जैसाकि पहले ही कहा गया है कि आईसीएफ विभिन्न प्रकार के कोचो अर्थात् पारम्परिक कोचो, हैवी बिल्ट कोचों तथा विशिष्ट एलएचबी हाइब्रिड कोचो²⁸⁰ का निर्माण करती है। डिजाइन, उपयोग की गई सामग्री/उपकरणों में भिन्नता तथा यात्रियों की सुविधाओं के लिए आवश्यकताओं के कारण, विभिन्न प्रकार के कोचो के निर्माण में सम्मिलित कार्य की जटिलता भिन्न होती है। एक तुलनीय प्लेटफॉर्म पर विभिन्न कोचो के लिए कार्य सामग्री लाने के लिए, जनरल सीटिंग (जीएस)

²⁸⁰ लिके हाफमन बुश (एलएचबी) ने हल्के लैस स्टील एसी द्वितीय श्रेणी टू टायर कोच डिजाइन किया। इन्हें हाइब्रिड कोच कहा जाता है क्योंकि प्रयुक्त बोगी फिएट बोगी के बजाय पारम्परिक आईसीएफ बोगी थी।

कोच की कार्य सामग्री को एक यूनिट अर्थात् मूल यूनिट या इक्यूटीड कोच यूनिट (ईसीयू) के रूप में अपनाया गया है। अन्य प्रकार के कोचों के लिए कार्य सामग्री को इस मूल यूनिट अर्थात् ईसीयू के अनुसार मापा जाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा लक्ष्यों के निर्धारण तथा उपलब्धि के विश्लेषण से निम्नलिखित का पता चला:-

तालिका 5.3

वर्ष	आईसीएफ द्वारा प्रस्तावित		रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत		उपलब्धि	
	कोचों की संख्या	ईसीयू	कोचों की संख्या	ईसीयू	कोचों की संख्या	ईसीयू
2009-10	1511	2265.25	1433	2171.37	1433	1968.00
2010-11	1600	2316.25	1500	2203.58	1503	2088.08
2011-12	1500	2029.25	1510	2098.60	1511	2014.60
2012-13	1564	2102.42	1585	2177.65	1620	2208.95

(स्रोत- आईसीएफ द्वारा तैयार अंतरिम वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम, रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम तथा आईसीएफ द्वारा रेलवे बोर्ड को भेजी गई कोच उत्पादन मात्रा)

2009-2013 के दौरान पारम्परिक कोचों, हवी बिल्ड कोचों तथा विशेष एलएचबी डिजाइन हाईलिड कोचों के सम्बंध में रेलवे द्वारा अनुमोदित कोचों की संख्या के अनुसार लक्ष्यों की तुलना में वास्तविक उत्पादन निम्नवत थे:-

तालिका 5.4

कोचों का प्रकार	2009-10		2010-11		2011-12		2012-13	
	अनुमोदित लक्ष्य	वास्तविक उत्पादन						
पारम्परिक कोच	392	819	553	771	743	852	1051	1079
हवी बिल्ड कोच	756	608	807	732	747	633	489	521
एलएचबी हाई ब्रिड कोच	285	6	140	0	20	26	45	20
कुल	1433	1433	1500	1503	1510	1511	1585	1620

(स्रोत- रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम तथा आईसीएफ का उत्पादन मात्रा विवरण)

उपरोक्त तालिकाओं से यह देखा जा सकता है कि:

(I). यद्यपि आईसीएफ द्वारा उत्पादित कोचों की संख्या के अनुसार उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त किया गया था तथापि, 2012-13 को छोड़कर ईसीयू के अनुसार स्वीकृत वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने में कमी थी।

चूँकि हैवी बिल्ड कोचों के लिए ईसीयू उच्चतर है अतः केवल कोचों की संख्या के अनुसार लक्ष्यों की उपलब्धि यह दर्शाती है कि हैवी बिल्ड कोचों का निर्धारित लक्ष्य से कम निर्माण किया गया तथा पारम्परिक कोचों का उत्पादन निर्धारित लक्ष्य से अधिक था। रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित हैवी बिल्ड कोचों की 3289 संख्या के कुल लक्ष्य के प्रति आईसीएफ की कुल वास्तविक उत्पादन मात्रा 2546 कोच थी (77 प्रतिशत)। दूसरी ओर, पारम्परिक कोचों का लक्ष्य से अधिक निर्माण किया गया अर्थात् 2739 कोचों के लक्ष्य के प्रति 3521 पारम्परिक कोच (129 प्रतिशत)।

ईसीयू के अनुसार लक्षित उत्पादन की कम उपलब्धि हेतु आईसीएफ द्वारा देखी मुख्य बाधाएं निम्नलिखित थीं:

- हैवी बिल्ड कोचों के लिए व्हील सेटों का अभाव, तथा
- भेल से इलेक्ट्रिक उपकरणों तथा कर्षण मोटरों की प्राप्ति में विलम्ब तथा हैवी बिल्ड कोचों के लिए क्रॉम्पटन ग्रीव्स तथा इन मर्दों के केवल दो आपूर्तिकर्त्ता।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना (2007-12) की रेलवे योजना पर कार्यकारी दल ने पारम्परिक कोचों में उपयुक्त स्केलिरियन बागियों से एलएचबी डिजाइन बागियों में पूर्ण रूप से बदलने की आवश्यकता पर बल दिया है क्योंकि ये रखरखाव अनुकूल थे तथा इनमें कम पिट अटेनशन अपेक्षित थी। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने एलएचबी प्रकार के कोचों के पूर्ण अंतरण तथा पारम्परिक रूप के कोचों के उत्पादन को रोकने की भी सिफारिश की है। तथापि, 2009-12 के दौरान हैवी बिल्ड कोचों²⁸¹ के लिए व्हील सेटों के अभाव तथा इलेक्ट्रिक उपकरणों तथा ट्रेक्शन मोटरों की प्राप्ति में विलम्ब के कारण आईसीएफ को पारम्परिक कोचों के उत्पादन पर ध्यान केन्द्रित करना पड़ा। इस प्रकार, तुलनात्मक रूप से पारम्परिक कोचों का अधिक उत्पादन पारम्परिक कोचों को हटाने के उद्देश्य के विपरीत था। यदि स्टोर की पुरानी मुख्य मर्दों की समय पर आपूर्ति को अग्रिम में दो वर्षों के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम को अंतिम रूप देने के माध्यम से सुनिश्चित किया जाता जैसाकि कोड²⁸² में परिकल्पित था, तो इन बाधाओं से प्रभावी ढंग से निपटा जा सकता था।

²⁸¹ मै. भेल तथा मै. क्रॉम्पटन ग्रीव्स से

²⁸² यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता

(II). आईसीएफ बोगी पर निर्धारित कोर्टन स्टील से बने पारम्परिक कोचों में जंग की समस्या से निपटने तथा एलएचबी डिजाइन की सहयोगी जीवन चक्र लागत लाभ प्राप्त करने के लिए एक विचार के साथ, रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ बोगी (एफआईएटी²⁸³ बोगी के बजाय) पर फिट किए गए एलएचबी डिजाइन के सेल्फ जनरेटिंग स्टेनलेस स्टील शैलों अर्थात् हाईब्रिड कोचों के निर्माण के अंतरण का निर्णय लिया (नवम्बर 2007)। तथापि, रेलवे बोर्ड ने एफआईएटी बोगी पर एलएचबी कोचों की श्रेष्ठता के बावजूद उनकी स्पीड सीमा तथा रखरखाव समस्याओं को ध्यान में रखते हुए उत्पादन रोकने का निर्णय लिया (अगस्त 2011)। उनकी गति सीमाओं तथा सुरक्षा तथ्यों के संदर्भ में, निर्धारित लक्ष्यों के प्रति उनके उत्पादन को जारी किया है ताकि निर्मित कोच शैलों तथा खरीदी गई सामग्री/संग्रहण का उपयोग हो।

लेखापरीक्षा ने पाया कि 2009-12 के दौरान ईसीयू टर्मों में उत्पादन में कमी 402.82 ईसीयू थी। तथापि, 2012-13 में 31.30 ईसीयू की सीमा तक उत्पादन में अधिकता थी। 2009-13 के दौरान ईसीयू के अनुसार स्वीकृत उत्पादन योजना की अनुपलब्धि की वजह से उत्पादन में इस निवल कमी (371.57 ईसीयू) के कारण कोचों की कम उत्पादन मात्रा के मूल्य को ` 760.71 करोड़ अनुमानित किया गया है। ईसीयू के साथ सबसे सस्ते कोच के रूप में जनरल सीटिंग कोच (एसजीजीएस) के लिए कम उत्पादन मात्रा का कम से कम मूल्य ` 282.31 करोड़ तक है। ईसीयू टर्मों में कम उत्पादन मात्रा के परिणामस्वरूप बजटीय प्रक्रिया विकृत होने के अलावा अधिक मांग वाले कोचों का कम उत्पादन, खरीदी गई मालसूची पर निवेश का अवरूद्धन, श्रम का कम उपयोग, कारोबार अनुपात में वृद्धि हुई।

आईसीएफ ने बताया (सितम्बर 2013) कि अनुमोदित उत्पादन कार्यक्रमों में परिवर्तन रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से किए गए थे। तथ्य यह शेष रहता है कि आईसीएफ रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संशोधित उत्पादन लक्ष्यों को पूरा करने में असमर्थ था। इसके अलावा आदेश देने में विलम्ब मुख्यतया उत्पादन कार्यक्रमों के विलम्बित अन्तीमीकरण के कारण थे। परिणामस्वरूप खरीद प्रक्रिया के समापन में विलम्ब के मद्देनजर आईसीएफ ने परम्परागत कोचों का उत्पादन बढ़ा दिया यद्यपि ऐसे कोच बन्द किए जाने अपेक्षित हैं।

²⁸³ एफआईएटी-फेब्रिका इतालियाना ऑटोमोबिली टोरीनों

5.2.2.1.4 आईसीएफ तथा आरसीएफ में विनिर्माण लागत की तुलना

किसी उत्पादन यूनिट का उद्देश्य विनिर्माण लागत को निम्नतम रखना होना चाहिए। आरसीएफ/कपूरस्थला तथा आईसीएफ/चेन्नई जैसे दो संगठनों में विभिन्न इनपुटों की लागत की तुलना पर्याप्त उत्पादन में कमी का पता लगाने के लिए उपयोगी दिशा-निर्देश होगी।

- (i) 2009-2013 की अवधि के दौरान आईसीएफ तथा आरसीएफ द्वारा विनिर्मित समान प्रकार के कोचों की यूनिट लागत की तुलना से पता चला कि आईसीएफ नीचे दिए ब्यौरों के अनुसार 12 से 30 प्रतिशत के बीच उच्च लागतें उठा रहा था:

तालिका 5.5

(लाख में)

वर्ष	कोच का प्रकार	उत्पादन	आईसीएफ में यूनिट लागत	आरसीएफ में यूनिट लागत	अन्तर	अतिरिक्त लागत	विचरण की प्रतिशतता
2009-10	जीएस ²⁸²	292	75.69	59.61	16.08	4695.36	26.98
	एससीएन ²⁸³	180	80.12	66.14	13.98	2516.40	21.14
	एसएलआर ²⁸⁴	33	72.89	58.37	14.52	479.36	24.88
2010-11	जीएस	265	75.25	64.47	10.78	2856.70	16.72
	एससीएन	128	76.28	66.40	9.88	1264.64	14.88
	एसएलआर	97	80.14	61.58	18.56	1800.32	30.14
2011-12	जीएस	375	78.68	69.00	9.68	3630.00	12.30
	एससीएन	183	84.84	71.95	12.89	2358.87	17.92
	एसएलआर	85	83.21	67.37	15.84	1346.40	23.51
जोड़						20948.05	

(स्रोत: आईसीएफ के कुल उत्पादन विवरण और कोचों की लागत का संक्षेप)

जैसा उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, इसके परिणामस्वरूप 2009-12 की अवधि में ` 209.4 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

- (ii) कोच की उत्पादन लागत में श्रम, सामग्री, उपरिव्यय तथा उपरिलागत²⁸⁵ शामिल है। लेखापरीक्षा में लागत घटक वार ` 209.48 करोड़ की अतिरिक्त लागत

²⁸² सामान्य बैठने के लिए

²⁸³ स्लीपर श्रेणी

²⁸⁴ स्लीपर व लगेज कोच

²⁸⁵ ऊपरी खर्चों में कुछ ऐसे खर्च शामिल होते हैं जो विनिर्मित वस्तु अथवा किए गए कार्य को सीधे प्रभारित नहीं किए जा सकते हैं। ऊपरी खर्च अर्थात् रेलवे कार्यशालाओं में किए गए कार्य की लागत

का विश्लेषण किया और पाया कि आईसीएफ में श्रम तथा उपरिव्यय आईसीएफ की तुलना में ब्यौरों के अनुसार काफी अधिक थी।

तालिका 5.6

(लाख में)

वर्ष	कोच का प्रकार	श्रम		% उच्चतर	सामग्री		उपरिव्यय		% उच्चतर	लागत पर	
		आईसीएफ	आरसीएफ		आईसीएफ	आरसीएफ	आरसीएफ	आरसीएफ		आरसीएफ	आरसीएफ
2009-10	जीएस	9.86	3.78	161	37.48	41.28	25.49	11.92	114	2.86	2.63
	एससीएन	10.28	4.11	150	39.22	46.15	27.74	12.97	114	2.88	2.91
	एनएलआर	10.75	3.82	181	33.69	39.95	25.61	12.03	113	2.84	2.57
2010-11	जीएस	10.67	4.05	163	37.38	44.49	24.33	13.56	79	2.87	2.37
	एससीएन	10.75	4.38	145	39.08	45.71	23.57	14.68	61	2.88	1.63
	एनएलआर	11.26	4.07	177	39.69	41.99	26.29	13.63	93	2.90	1.89
2011-12	जीएस	10.19	5.81	75	41.45	43.95	24.90	17.14	45	2.14	2.10
	एससीएन	11.59	6.33	83	42.60	44.76	28.48	18.67	53	2.17	2.19
	एनएलआर	11.93	5.84	104	39.75	42.24	29.37	17.24	70	2.16	2.05

(स्रोत: एफए एण्ड सीएओ/आईसीएफ पत्र सं. एसीए/सीआर/लागत/सं./649/616 दिनांक 05 जून 2012 निदेशक वित्त (रेलवे बोर्ड) और कोच लागत का संक्षेप भेजा गया)

- उपर्युक्त तालिका से पता चलता है कि श्रम तथा उत्पादन उपरिव्यय लागतें आईसीएफ में सभी प्रकार के कोच के लिए उच्च थीं। यहाँ यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि 2011-12 के दौरान दोनों उत्पादन यूनिटों ने समान महत्व²⁸⁶ के कोचों का विनिर्माण किया। तथापि आईसीएफ में तैनात कुल श्रम आरसीएफ²⁸⁷ की अपेक्षा 60 प्रतिशत अधिक था। इस प्रकार

में शामिल न किए गए सभी ऊपरी खर्च जो वाणिज्यिक लागत निर्धारण में इस तरह शामिल नहीं किए गए होंगे, (ii) सामान्य ऊपरी खर्च-प्रोफार्मा ऊपरी खर्चों के अतिरिक्त सभी ऊपरी खर्च जो एक कार्यशाला एक कर्मशाला अथवा विभाग में समान किया गया है और (iii) कर्मशाला ऊपरी खर्च-एक लेखाकरण यूनिट (कर्मशाला, विभाग अथवा खण्ड) के अन्दर किए गए सभी ऊपरी खर्च के रूप में वर्गीकृत किए जाते हैं।

²⁸⁶ आईसीएफ ने 1511 कोचों का विनिर्माण किया और आरसीएफ ने 1501 कोचों का विनिर्माण किया।

²⁸⁷ आईसीएफ-12226 और आरसीएफ 7645 में कुल श्रमबल

आरसीएफ ने कोच उत्पादन का समान स्तर लगभग 37 प्रतिशत कम स्टाफ से प्राप्त किया।

- लेखापरीक्षा में देखा गया कि बढ़ हुए ईओडब्ल्यू²⁸⁸ के अधिक संख्या में नियोजन और पुरानी परिसम्पत्तियों के अनुरक्षण की लागत के कारण थे। कुल 1016 मशीनों में से 864 मशीनें (67 प्रतिशत) पुरानी थी क्योंकि वे अपने सामान्य केडल काल (15 वर्ष) को पूरा कर चुके थे जैसा निम्न तालिका में दर्शाया गया है-

तालिका 5.7

मशीन का काल	मशीनों की संख्या	प्रतिशतता (कुल मशीनों के संबंध में)
50 वर्ष से अधिक	186	18.31
26 से 50 वर्ष के बीच	237	23.32
16 से 25 वर्ष के बीच	261	25.69
जोड़	684	

(स्रोत: आईसीएफ में संयंत्र और मशीनरी के आंकड़े)

- अपनी अध्ययन रिपोर्ट (मई 2006) में राइट्स ने पाया था कि जब अनेक प्रकार के कोच भी साथ-साथ विनिर्माण के लिए आरम्भ किए जाते हैं तब बहुमान उत्पादन का लाभ खो जाता है। कार्यचालन की इष्टतम क्षमता तथा आसानी के लिए राइट्स ने सिफारिश की कि किसी भी समय पर कोचों के पांच प्रकार से अधिक विनिर्माणधीन नहीं होने चाहिए। तथापि आईसीएफ ने इस सिफारिश को कार्यान्वित नहीं किया और पांच प्रकार के कोचों की प्रस्तावित सीमा के 6.8 से 9.6 गुना²⁸⁹ विनिर्माण किया, परिणामस्वरूप छोटी मात्राओं के अनेक बैच आदेश में जिनको अधिक स्थापित समय और परिणामतः बढ़े अनुमत समय²⁹⁰ की आवश्यकता थी। औजार, जिग, जुड़नार तथा कच्ची सामाग्री बदलने में समय की हानि के कारण उत्पादकता प्रतिकूल रूप से प्रभावित हुई थी।

²⁸⁸ सहायक कार्य करने के लिए तैनात आवश्यक अप्रत्यक्ष श्रमिक

²⁸⁹ 2009-10, 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान क्रमशः 45,34,36 तथा 48 प्रकार के कोच

²⁹⁰ कार्य पूरा करने/वस्तु के विनिर्माण में अनुमत समय

(iii) तथापि आईसीएफ में कोचों के उत्पादन पर उपयोग की गई सामग्री की लागत आरसीएफ की अपेक्षा कम थी। पारम्परिक कोचों के विनिर्माण के लिए अपेक्षित घटकों को व्यापार से कच्चा माल की खरीद के बाद आईसीएफ द्वारा देश में ही बनाए जाते हैं और केवल कच्चे माल की लागत को माल की लागत के रूप में लिया गया था। तथापि, आरसीएफ में कोच घटकों²⁹¹ को तैयार उत्पाद के रूप में व्यापार से खरीदा गया था जिसने सामग्री की लागत में वृद्धि की थी।

आईसीएफ ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया (जून 2012) कि आईसीएफ की तुलना में आईसीएफ में उत्पादन लागत अधिक है क्योंकि आईसीएफ में विनिर्माण प्रक्रिया भिन्न थी। आईसीएफ में संघटकों का आन्तरिक उत्पादन अधिक था और मशीनों एवं संयंत्रों/ उपकरणों का प्रहस्तन परिष्कृत था। इसके अलावा आईसीएफ में श्रम लागत आरसीएफ की तुलना में चेन्नई, जहां आवास किराया भत्ता तथा परिवहन भत्ता भुगतान की दरें अधिक थीं, में आईसीएफ स्टाफ की तैनाती के कारण उच्च थीं। एफएण्डसीएओ/आईसीएफ ने विचार व्यक्त किया (जून 2012) कि लागत नियंत्रित करने के लिए विभिन्न निवेशों का विस्तृत विश्लेषण अपेक्षित था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया (2013) कि विनिर्माण लागत को नियंत्रित करने के लिए आईसीएफ द्वारा विभिन्न निवेशों का विस्तृत विश्लेषण नहीं किया था। आईसीएफ उच्च श्रम तथा उपरिव्यय लागतों के कारणों की जांच करने को सहमत हो गया (सितम्बर 2013)। इस संबंध में उनके द्वारा की गई कार्रवाई के संदर्भ में आईसीएफ से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई थी।

5.2.2.1.5 लागत निर्धारण प्रणाली

आईसीएफ बैच आदेश लागत निर्धारण प्रणाली अपनाता है जहां कोचों के विनिर्माण में श्रम, भण्डार और उपरिव्यय के प्रतिउठाई गई सभी लागत बैच वार ग्रहण की जाती है। कोच के पूर्णता पर विनिर्माण की सम्पूर्ण लागत जोनल रेलवे के बीच बांटने के लिए रेलवे बोर्ड को हस्तांतरित की जाती है। प्रावधानों²⁹² के अनुसार एक बैच आदेश का पूर्णता प्रमाणपत्र जारी होने के बाद 10 सप्ताह के अन्दर का पूर्णता प्रमाणपत्र जारी होने के बाद 10 सप्ताह के अन्दर लागत रिपोर्ट अन्तिम की जानी हैं। रेलवे बोर्ड भारतीय रेल की विभिन्न उत्पादन यूनिटों द्वारा विनिर्मित कोचों की लागत तुलना के प्रयोजनहेतु प्रति वर्ष एक लागत सार संग्रह संकलित करता है।

²⁹¹ बोगी चौखटा, बोगी ब्लास्टर, एण्ड वाल, अण्डर फ्रेम, बाडी ब्लास्टर, एलएसबीम आदि

²⁹² आईसीएफ के संयुक्त प्रक्रिया आदेश (मई 2010) के साथ पठित यांत्रिक विभाग (कार्यशालाओं) की भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 1337 से 1343

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांचसेपता चला कि आईसीएफ के लागत अभिलेखों की स्थिति पर रेलवे बोर्ड ने अंसतोष व्यक्त किया था और 2010-11 के लागत सार संग्रह में अनेक बैच आदेशों के अन्तर्गत लागत के अवकथन के मामलों का उल्लेख किया गया था। 2009-12 की अवधि से संबंधित 373 लागत रिपोर्टों में से 45 लागत रिपोर्टों (शैल डिजविजन की 21 रिपोर्टें तथा साजसज्जा डिजविजन की 24 रिपोर्टें) की लेखापरीक्षा में नमूना जांच में पता चला कि:

- कोई भी लागत रिपोर्ट 10 सप्ताह की अनुबद्ध अवधि के अन्दर अन्तिम नहीं की गई थी। लागत रिपोर्टें तैयार करने में औसत विलम्ब 60 सप्ताह था।
- यद्यपि बैच की लागत की तुलना समान प्रकार के कोचों के विनिर्माण के पूर्व बैच आदेश की लागत से की गई थी परन्तु लागत परिवर्तनों का कोई अर्थपूर्ण विश्लेषण नहीं किया गया था।

यद्यपि लागत रिपोर्टें बहुत महत्वपूर्ण दस्तावेज हैं, जो लागत नियंत्रित करने में प्रबंधन की सहायता करते हैं परन्तु आईसीएफ द्वारा सामग्री आदि के समायोजन में विलंब के कारण उनकी तैयारी विलम्बित थी। परिणामस्वरूप सम्बन्धित जोनल के लिए रेलवे को डेबिटों के विलम्बित अन्तरण के अतिरिक्त के बीच लागत के आगे वितरण लागत नियंत्रण के लिए महत्वपूर्ण प्रबन्धकीय साधन का उपयोग नहीं किया जा सका था।

5.2.2.1.6 आधारभूत संरचना सुविधा का संवर्धन

110 से 120 किलोमीटर प्रति घण्टा की नियंत्रित उच्च गति के साथ-साथ चल रही भारतीय रेल में यात्री गाड़ियों के रेंकों के लम्बे रेंकों की संरचना की शुरुआत के साथ आईसीएफ डिजाइन के पारम्परिक कोच सुरक्षा की दृष्टि से वांछित नहीं थे। भारतीय रेल ने 160 किलोमीटर प्रति घण्टे की प्रचालन गति पर वर्तमान अवसंरचना पर चलने में सक्षम कम वजन के कोचों को डिजाइन करने का निर्णय किया (1993-94)। कोच डिजाइन को पहले आरसीएफ/कपूरथला में परीक्षण किया जाना था और सफल परीक्षण के बाद आईसीएफ/चेन्नई में। रेलवे बोर्ड ने 24 कोचों²⁹³ की आपूर्ति और आरसीएफ को 'प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टीओटी)' के लिए एलएचबी, एक जर्मन कम्पनी (1995) को नियुक्त किया था। आरसीएफ ने प्रौद्योगिकी को प्राप्त किया और उत्पादन शुरू कर दिया (2001) और

²⁹³ एफआईएटी बोगी पर फिट किए गए एचएचबी डिजाइन के स्टेनलेस स्टील शैल

एफआईएटी²⁹⁴ बोगियों पर फिट किए गए स्टेनलेस स्टील एचएचबी डिजाइन के कोचों के पहले रिक को रोल-आउट किया (दिसम्बर 2002)।

इसके अलावा, जैसाकि उप-पैरा 5.2.5.1.3 (II) में उल्लिखित है रेलवे बोर्ड के निर्णय (नवम्बर 2007) के अनुसार आईसीएफ में एचएसबी डिजाइन के हाइब्रिड कोचों के उत्पादन को उनकी गति सीमाओं और उनके रख-रखाव में सामने आई समस्याओं के कारण रोकना पड़ा था (अगस्त 2011)। उच्च स्तरीय सुरक्षा समीक्षा समिति ने आईसीएफ डिजाइन पारम्परिक कोचों का उत्पादन बंद करने और तत्काल एचएचबी डिजाइन के विनिर्माण के सम्पूर्ण कायापलट की सिफारिश की (फरवरी 2012)। इसके मद्देनजर, रेलवे बोर्ड ने इस संबंध में आवश्यक योजना आरम्भ करने के लिए आईसीएफ को निर्देश दिया (मार्च 2012)²⁹⁵।

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि एलएचबी डिजाइन के कोचों के विनिर्माण के लिए प्रौद्योगिकी को आरसीएफ/कपूरथला को हस्तांतरित कर दिया गया है और उन्होंने दिसम्बर 2002 में ऐसे कोचों के पहले रिक को रोल आउट कर दिया है फिर भी ऐसे कोचों के उत्पादन के लिए डिजाइन के परीक्षण के संबंध में आईसीएफ में कोई गति नहीं आई। तथापि, परियोजना को 300 एलएचबी कोचों सहित प्रति वर्ष 1700 कोचों के उत्पादन के लिए आईसीएफ की क्षमता को बढ़ाने के लिए ` 252.04 करोड़ (2010-11) की लागत पर मंजूर किया गया था (2010-11)। 2014-15 तक पूरा करने के लिए निर्धारित परियोजना की गति धीमी थी। परियोजना की प्रगति बहुत धीमी थी। संस्वीकृत लागत का केवल 53 प्रतिशत (` 133.65 करोड़) खर्च किया गया था (जून 2014)। यह देखा गया कि पारम्परिक कोचों के वर्तमान उत्पादन को प्रभावित किए बिना 100 प्रतिशत एलएचबी डिजाइन कोचों में हस्तांतरित करने के मद्देनजर आईसीएफ ने विभिन्न कारकों जिसके लिए तकनीकी विशेषज्ञ आईसीएफ के पास उपलब्ध नहीं है की पहचान करने के लिए मैं राइट्स से अनुरोध किया (सितम्बर 2012)। मैं राइट्स ने पूर्ण कायापलट के लिए रोड मैप पर अपनी अन्तिम रिपोर्ट प्रस्तुत की (जून 2013)। रिपोर्ट की कार्य की योजना के लिए संवीक्षा की जा रही थी (जुलाई 2014)।

आईसीएफ ने बताया (सितम्बर 2013) कि पूर्ण कायापलट में चार वर्ष लगेंगे। तथ्य यह शेष रहता है कि यद्यपि 2000 में आरसीएफ कपूरथला को जर्मन फर्म द्वारा प्रौद्योगिकी पहले ही हस्तान्तरित की गई थी और आरसीएफ ने अपना

²⁹⁴ फेब्रिका इटैल्लिआना ऑटोमोबिल टोरिनो, एक इटैलियन कम्पनी

²⁹⁵ रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2008/एम्(पीयू)1/27 दिनांक 12.03.2012

पहला रैक 2002 में बाहर कर दिया था परन्तु आईसीएफ सात वर्षों की लम्बी अवधि के बाद भी एलएचबी कोचों के विनिर्माण के पूर्ण कायापलट के लिए तकनीकी विशेषज्ञता प्राप्त करने में समर्थ नहीं हुआ है।

5.2.2.1.7 विक्रेता विकास

5.2.2.1.7.1 सुरक्षा/अत्यावश्यक मदों के लिए अपर्याप्त विक्रेता विकास

उत्पादन यूनितें रेलवे परिसम्पत्तियों में उपयोग के लिए विनिर्माण तथा मदों अथवा संघटकों की आपूर्ति हेतु विक्रेताओं का विकास करती हैं। उनके ऐसी मदें हैं जो उत्पादन के लिए या तो अत्यावश्यक हैं अथवा सुरक्षा महत्व की हैं। ऐसी मदों की खरीद केवल अनुमोदित स्रोत आरजीएसओ से की जाती है। यदि किसी मद के लिए विक्रेता विकसित किया जाता है तो वह आरडीएसओ²⁹⁶ द्वारा अनुमोदित ड्राइंग तथा विनिर्देशनों के अनुकूल होना चाहिए। ड्राइंग, विनिर्देशनों तथा मानकों के संबंध में आरडीएसओ के सभी मार्ग निर्देशों/निर्देशों का पालन करना उत्पादन यूनित प्रशासन की बाध्यता है।

एक्सल बाक्स हाउसिंग तथा बफर केजिंग कोचों के विनिर्माण में प्रयुक्त सुरक्षा मदें हैं। ये दो मदें आरडीएसओ अनुमोदित पूर्तिकारों से खरीदी जाती हैं। कास्ट स्टील एक्सल बाक्स हाउसिंग तथा बफर केजिंग की गुणवत्ता में सुधार करने के उद्देश्य से आरडीएसओ ने बल दिया। (जुलाई तथा अक्टूबर 2009) कि ये मदें श्रेणी 'क' ढलाई घरों में ढाली जानी चाहिए। इस निर्देश के आधार पर आईसीएफ ने उनकी अनुमोदित विक्रेता सूची की समीक्षा की और अयोग्य फर्मों को सूची से निकाल दिया (मार्च 2010)। परिणामस्वरूप केवल तीन अनुमोदित फर्में आपूर्ति हेतु उपलब्ध थीं। तथापि आईसीएफ की उत्पादन योजना के अनुसार आवश्यकता को पूरी करने में अनुमोदित विक्रेताओं की असमर्थता के कारण उन्होंने ` 7.58 करोड़ मूल्य की सुरक्षा/अत्यावश्यक मदों²⁹⁷ की आपूर्ति के लिए निकाली गई फर्मों²⁹⁸ को

²⁹⁶ अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन

²⁹⁷ एक्सल बाँक्स हाउसिंग की आपूर्ति के लिए दो आदेश और मै. जगदम्बा लिक्विफाइड स्टील हाथरस पर साइड बफर व्यवस्था (` 6.59 करोड़ मूल्य की) के लिए एक आदेश, एक्सल बाँक्स हाउसिंग की आपूर्ति के लिए एक आदेश और बफर व्यवस्था के लिए अन्य आदेश (` 0.99 करोड़ मूल्य का) मै. एफिन स्टील्स प्रा.लि. हरिद्वार को दिए गए थे।

²⁹⁸ मै. जगदम्बा लिक्विफाइड स्टील्स, हाथरस और मै. एफिन स्टील्स प्राइवेट लिमिटेड

पॉच खरीद आदेश²⁹⁹ दिए। यह तथ्य कि फर्म सूची संख्या निकाल दी गई थी, निविदा समिति की जानकारी में नहीं लाया गया था।

निकाली गई फर्मों से सुरक्षा/अत्यावश्यक मदों की खरीद ने दर्शाया कि विक्रेता विकास पर्याप्त नहीं था और निकाली गई फर्मों को आदेश देने से रोकने की प्रणाली कोचों तथा यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा का समझौता करने वाली नहीं थी।

5.2.2.1.7.2 अनुमोदित विक्रेताओं का निष्पादन

मदों की आपूर्ति हेतु अनुमोदित विक्रेताओं को दिए गए खरीद आदेशों की शर्तों तथा निबन्धनों के अनुसार फर्म को खरीद आदेश (पीओ) में उल्लेखित सुपुर्दगी की नियत तारीख के अन्दर आपूर्तियां पूर्ण करनी चाहिए। विक्रेताओं का निष्पादन इस संबंध में उनकी कार्यक्षमता से आंका जा सकता है।

लेखापरीक्षा में भण्डार की 180 मदों के संबंध में चयनित 544 पीओ की नमूना जांच के माध्यम से अनुमोदित विक्रेताओं के निष्पादन का निर्धारण किया गया और पाया गया कि:

- 62 पीओ में फर्मों ठेकागत मात्रा की भी आपूर्ति करने में विफल हो गई और आदेश रद्द कर दिए गए थे। विफलताओं ने दर्शाया कि आदेश देते समय फर्म की क्षमता का सही प्रकार निर्धारण नहीं किया गया था जिसके कारण आदेशों की रद्दगी हुई और परिणामतः आपूर्तिकारों से उच्च दरों पर खरीद की गई जिसमें ₹ 4.65 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय अन्तर्गस्त था।
- शेष 482 खरीद आदेशों में से 258 आदेशों (54 प्रतिशत) में फर्म मूल सुपुर्दगी अवधि का पालन किया। 105 आदेशों (21.78 प्रतिशत) के मामले में आपूर्तियां मूल रूप में तारीखों से 50 दिन से अधिक के विलम्ब से पूर्ण हुई थीं।

क्योंकि निर्धारित सुपुर्दगी अवधियों के अन्दर आदेशित मात्रा आपूर्त करने में फर्मों की विफलता उत्पादन अनुसूची को गड़बड़ा देती है इसलिए इस संबंध में उचित कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

²⁹⁹ एक्सल बाक्स हाडसिंग तथा साइड बनकर प्रबन्ध

5.2.2.1.7.3 सामग्री की अस्वीकृति

सामग्री की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से भण्डार राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षण किए जाते हैं और गुणवत्ता सुनिश्चित करने के बाद भण्डार सामग्री की आपूर्ति की जाती है। उस रूप में उनका गुणवत्ता प्रमाणन बड़ा महत्व रखता है और अग्रिम भुगतान के आधार पर भी होते हैं। इसलिए उन एजेंसियों द्वारा निरीक्षण प्रमाण पत्र जारी किए जाने के बाद फर्मों द्वारा आपूर्ति सामग्री का अस्वीकरण नहीं होना चाहिए।

लेखापरीक्षा संवीक्षा में पता चला कि राइट्स/आरडीएसओ द्वारा पूर्व निरीक्षित भण्डार 2009-13 के दौरान 338 अवसरों पर आईसीएफ द्वारा अस्वीकार किए गए थे। इनमें से 270 मामलों में अस्वीकृत सामग्री आपूर्तिकारों द्वारा कमियों को सुधारने के बाद आईसीएफ द्वारा स्वीकार की गई थीं। 31 मार्च 2013 को शेष 68 अस्वीकरण मामले निपटाए नहीं गए थे सबसे पुराना अस्वीकरण वर्ष 2009 से संबंधित था।

यह देखा गया था कि निरीक्षण एजेंसियां अच्छी तरह निरीक्षण पूरा नहीं कर रही थीं क्योंकि निरीक्षण एजेंसियों द्वारा प्रमाणन के बाद भी अस्वीकरण हुए थे। यह अच्छी प्रथा नहीं है क्योंकि आईसीएफ द्वारा खरीदी गई अधिकांश सामग्री सुरक्षा अथवा अत्यावश्यक मदों के रूप में वर्गीकृत है।

5.2.2.1.7.4 मालसूची प्रबंधन

टर्नओवर अनुपात³⁰⁰ (टीओआर) मालसूची प्रबंधन की क्षमता की माप करता है। टर्नओवर अनुपात की अत्यधिक प्रतिशतता वर्ष के दौरान कर्म निर्गमों और/अथवा अधिक प्राप्तियां (प्रत्याशित संख्या की तुलना में) सूचित करता है। चूँकि मालसूची का अंत शेष पूँजी के अवरोधन से जुड़ा है इसलिए टीओआर का स्तर निम्नतम सम्भावना तक रखा जाना चाहिए। आईसीएफ ने टर्नओवर अनुपात को लक्ष्य के वांछित स्तर 12 प्रतिशत निर्धारित किया था।

निम्नतालिका से यह देखा जा सकता है कि प्रतिवर्ष टीओआर 12 प्रतिशत के लाक्ष्यीत/वांछित स्तर से अधिक था (2012-13 के लिए 11.68 प्रतिशत)।

³⁰⁰ वर्ष के दौरान किए गए कुल मामलों के स्टॉक में रखे गए स्टोर्स के वर्ष के अन्त शेष का अनुपात

तालिका 5.8

वर्ष	टर्नओवर अनुपात (प्रतिशत)
2009-10	17.50
2010-11	17.48
2011-12	16.52
2012-13	19.38

(स्रोत: आईसीएफ के स्टोर संव्यवहार विवरणों से विचलन)

लेखापरीक्षाओं के आगे देखा गया कि मार्च 2010, 2011, 2012 तथा 2013 के अन्त में धारित स्टॉक का मूल्य क्रमशः ` 222.41 करोड़, ` 227.70 करोड़, ` 247.72 करोड़ तथा ` 282.01 करोड़ होने पर पर्याप्त था। यह इस तथ्य का संकेत है कि 12 प्रतिशत के लाक्ष्यीत स्तर तक टीओआर कम करने के लिए आईसीएफ प्रशासन द्वारा कोई प्रयास नहीं किए गए थे।

कोचों के विनिर्माण के लिए अनेक यांत्रिक मर्दें कार्यों पर खपत के लिए कर्मशालाओं को जारी करने हेतु भण्डार-डिपो में स्टॉक की जानी अपेक्षित हैं। सामान्यतया स्टॉक मर्दें व्यापार विक्रेताओं से खरीदी जाती हैं। स्टॉक मर्दों की प्राप्ति प्रतिवर्ष उनके निर्गमों की अपेक्षा अधिक हुई हैं परिणामस्वरूप मालसूची का संचय हुआ। यह संकेत करता है कि आईसीएफ अपनी वार्षिक उत्पादन योजना लागू करने के लिए अपेक्षित सामग्री का सही रूप से निर्धारित करने में समर्थ नहीं था जिससे मालसूची अधिक हो गई।

मालसूची प्रबंध में कमियां दर्शाने वाले दो मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- कोचों में लगाई गई एयर स्प्रिंग सुरक्षा मद हैं। दोलन परीक्षणों के माध्यम से निर्बाधन के अध्यक्षीन आईसीएफ कोचों(परम्परिक तथा एलएबी हाईब्रिड कोच) के द्वितीयक स्थगन में एयर स्प्रिंग लगाने का रेलवे बोर्ड ने निर्णय लिया (नवम्बर 2007)। उन्होंने उन परीक्षणों के लिए अपेक्षित एयर स्प्रिंग की निम्नतम संख्या खरीदने के लिए आईसीएफ को निर्देश दिया (अगस्त 2009) और इन परीक्षणों की व्यवस्था करने के लिए योजना बनाने के लिए आरडीएसओ को निर्देश दिए।
- आईसीएफ ने 162 कोचों के लिए एयर स्प्रिंग सेटों की खरीद हेतु खुली निविदा जारी की (फरवरी 2009) दोलन परीक्षण करने के लिए अपेक्षित निम्नतम सेटों की खरीद करने के स्थान पर आईसीएफ ने ` 12.99 करोड़ की लागत पर 326 कोचों के लिए एयर स्प्रिंग सेटों का आदेश दिया (सितम्बर/अक्तूबर 2009)। आईसीएफ ने दोलन परीक्षण करने के लिए एक

एसी कोच तथा एक गैर एसी कोच का विनिर्माण किया और क्रमशः सितम्बर 2009 तथा मार्च 2010 के दौरान आरडीएसओ को उन्हें भेज दिया। तथापि रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ को निर्देश दिया (फरवरी 2011 तथा जनवरी 2012) कि आईसीएफ डिजाइन बोगी पर एयर स्प्रिंग को स्थिर कर दिया जाना चाहिए। और तब तक पारम्परिक फाइल स्प्रिंग का उपयोग एलएचबी हाईब्रिड कोचों पर जारी रखा जाना चाहिए। यह परीक्षण अभी तक पूर्ण नहीं हुए हैं (दिसम्बर 2013)।

लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांच में पता चला कि आईसीएफ ने 2011-12 में अर्थात् दोलन परीक्षणों के समापन और आरडीएस ओके अनिवार्य अनुमोदन से पूर्व 139 कोचों (दोलन परीक्षण करने के लिए तीन सेट और आईआरसीटीसी कोचों तथा एलएचबी हाईब्रिड कोचों में लगाने के लिए 136 सेट) के लिए एयर स्प्रिंग सेटों का उपयोग किया था। यह उपयोग उचित नहीं था क्योंकि इससे यात्री सुरक्षा से समझौता हुआ क्योंकि आरडीएसओ का अनिवार्य अनुमोदन अभी प्रतीक्षित है। इसके अलावा एयर स्प्रिंग सेटों की निम्नतम आवश्यकता से अधिक खरीद के आईसीएफ प्रशासन के निर्णय के परिणामस्वरूप अधिक खरीद हुई और तीन वर्ष से ` 7.46 करोड़ की मालसूची (एयर स्प्रिंग सेट-187 नग) की निष्क्रियता हुई। रेलवे बोर्ड के अनुदेशों और अपने आवश्यक अनुमोदन के लिए आरडीएसओ द्वारा दोलन परीक्षण के पूरा होने के बावजूद आईसीएफ ने आईआरसीटीसी³⁰¹ कोचों और एलएचबी हाईब्रिड कोचों में फिट करने के लिए एयर स्प्रिंग्स के 136 कोच सेटों को जारी कर दिया (2011-12) जोकि यात्रियों की सुरक्षा के साथ गम्भीर समझौता था। ` 7.46 करोड़ मूल्य के एयर स्प्रिंग्स के शेष 187 कोच सेट पिछले तीन वर्ष से अधिशेष के रूप में पड़े थे।

- आईसीएफ ने पाँच ईएमयू रैक छोड़कर 2011-12 में मुम्बई रेल विकास निगम (एमआरवीसी) परियोजना के ईएमयू रैकों का विनिर्माण पूर्ण किया। इन पाँच रैकों नई प्रौद्योगिकी वाले उच्च गति सीमेन्स बोगी के साथ विनिर्माण की योजना बनाई गई थी। उस रूप में प्रोटो टाइप आरडीएस ओ द्वारा निर्बाधित नहीं किया जा सका इसलिए पाँच ईएमयू रैकों का विनिर्माण नहीं किया गया था। तथापि आईसीएफ के इन ईएमयू रैकों के लिए ` 69.96 करोड़ मूल्य की विद्युत कर्षण मोटरों की खरीद कर ली थी

³⁰¹ इंडियन रेलवे कैटरिंग एण्ड टूरिंग कार्पोरेशन

(जून/अगस्त 2010) प्रोटोटाइप के अनुमोदन से पूर्व माल की खरीद नियमित नहीं थी परिणामस्वरूप ` 69.96 करोड़ की मालसूची तीन वर्ष से अधिक के लिए निष्क्रिय हो गई।

5.2.2.1.8 मानव संसाधन प्रबन्धन

5.2.2.1.8.1 उत्पादन के लिए अपेक्षित श्रम घंटों का आकलन

जाब पूर्ण करने के लिए अपेक्षित 'अनुमत समय' कार्य एवं गति अध्ययन आधार पर निर्धारित किया जाता है। इस प्रकार 'अनुमत समय' प्रोत्साहन के भुगतान तथा आउट सोर्स की आवश्यकता के आकलन का आधार है। आईसीएफ ने उत्पादन कार्यक्रम के संदर्भ में उपलब्ध श्रमघंटों को विधिवत हिसाब में लेकर अपेक्षित श्रमघंटों के प्रतिवर्ष प्रक्षेपण बनाए। उपलब्ध श्रमघंटों के अतिरिक्त श्रम घंटों की आवश्यकता आउटसोर्स की जानी प्रस्तावित थी।

तालिका 5.9

क्र. स.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1	कोचों के उत्पादन के लिए आरम्भिक लक्ष्य	1511	1600	1578	1600
2	कोचों का वास्तविक उत्पादन	1433	1503	1511	1620
3	'अनुमत समय' अपनाकर लक्ष्यित उत्पादन के लिए प्रक्षेपित श्रम घंटे	27295545	28168080	24991345	25782743
4	'अनुमत समय' अपनाकर वास्तविक उत्पादन के लिए अपेक्षित श्रम घंटे	25255634	25150045	23832844	25312444
5	आईसीएफ स्टाफ द्वारा दिए गए श्रम घंटे	13564619	12839089	12084746	11886612
6	आउटसोर्स श्रम घंटे	5552723	5258613	5131390	6429544
7	आईसीएफ में प्रयुक्त तथा आउटसोर्स कुल श्रम घंटे (5 + 6)	19117342	18097702	17216136	18316156
8	वास्तविक आवश्यकता तथा प्रयुक्त समय के बीच परिवर्तन की प्रतिशतता $\{(4-7)/4\} \times 100$	24.30	28.04	27.76	27.64

(स्रोत: रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित वार्षिक उत्पादन कार्यक्रम, मासिक आउटटर्न विवरण, आउटसोर्स किए जाने वाले मानव घण्टों के वार्षिक प्रस्ताव और वास्तव में आउटसोर्स किए गए मानव घण्टों के ब्यौरें)

उपर्युक्त से यह देखा जाता है कि 'अनुमत समय' के आधार पर वास्तविक उत्पादन के लिए अपेक्षित श्रम घंटे उत्पादन में प्रयुक्त वास्तविक कुल श्रम घंटों

की अपेक्षा 24 से 28 प्रतिशत अधिक थे। इसके अलावा आईसीएफ स्टाफ द्वारा उपलब्ध कराए गए श्रम घंटे 12.50 प्रतिशत की कमी होने पर 2009-10 में 1.36 करोड़ घंटे से कम होकर 2012-13 में 1.19 करोड़ घंटे हो गए। आउटसोर्स श्रम घंटे 2012-13 में 2011-12 की तुलना में पर्याप्त रूप से (0.13 करोड़ घंटे) अर्थात् 25 प्रतिशत बढ़ गए। ऐसे परिवर्तनों के लिए लेखापरीक्षा में पहचाना गया मुख्य कारण यह था कि आईसीएफ ने 1960 के दशक के दौरान विभिन्न जाब करने के लिए श्रम घंटों को मानवीकृत किया जो 'अनुमत समय' का आधार बना। 'अनुमत समय' आधारभूत संरचना³⁰² और श्रमिक की कुशलता के आधुनिकीकरण उन्नयन के साथ संशोधित नहीं किया गया था। किसी विशिष्ट कार्य को करने के लिए अपेक्षित वास्तविक समय का निर्धारण करने के लिए कोई वास्तविक समय अध्ययन/चलायमान अध्ययन/ कार्य माप नहीं किया गया था।

5.2.2.1.8.2 समयोपरि बुकिंग

कर्मशाला, जिसमें प्रोत्साहन योजना लागू है, ये तैनात श्रमिक प्रोत्साहन श्रमिकों के रूप में जाने जाते हैं। कोडल प्रावधानों³⁰³ के अनुसार प्रोत्साहन योजना में आने वाले श्रमिक को उसी अवधि के दौरान समयोपरि अनुमत नहीं किया जाना है।

लेखापरीक्षा में देखा गया (2013) कि प्रोत्साहन योजना के अधीन कर्मशाला में तैनात स्टाफ को समयोपरि के लिए आईसीएफ प्रशासन बुक कर रहा था और नीचे दिए ब्यौरों के अनुसार उन्हें समयोपरि भत्ते का भुगतान किया जा रहा था:

तालिका 5.10

(` करोड़ में)

वर्ष	प्रोत्साहन कर्मशाला के स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन	आईसीएफ में प्रदत्त कुल समयोपरि भत्ता	प्रोत्साहन कर्मशाला के स्टाफ को प्रदत्त समयोपरि भत्ता	प्रोत्साहन कर्मशाला के स्टाफ को प्रदत्त समयोपरि भत्ते की प्रतिशतता
2009-10	27.61	22.26	20.30	91.19
2010-11	37.68	10.55	8.65	81.99
2011-12	37.18	8.35	6.28	75.21
2012-13	37.81	14.19	12.24	86.26
जोड़	139.28	55.35	47.47	

(स्रोत: आईसीएफ में प्रोत्साहनों और ओवरटाइम के मासिक भुगतानों के ब्यौरें)

³⁰² विभिन्न मशीन एवं संयंत्र कार्यक्रमों, मुम्बई रेल विकास निगम परियोजना, पेंट शेड परियोजना आदि के अन्तर्गत नई मशीनों का प्रतिष्ठापन।

³⁰³ मैकनिकल विभाग (वर्कशॉप) के लिए भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 426

उपर्युक्त से यह पाया जाता है कि श्रमिकों, जो प्रोत्साहन योजना द्वारा शासित थे, को समीक्षाधीन अवधि के दौरान समयोपरि भत्ते के रूप में ` 47.47 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था। भुगतान का नियमित साधन के रूप में और विशेष क्षतिपूर्ति पर नहीं, सहारा लिया गया था। यह कार्यकलाप कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड द्वारा जारी अनुदेशों के प्रतिकूल था (जनवरी 2013)।

5.2.2.1.8.3 प्रत्यक्ष श्रमिकों का अनिवार्य अप्रत्यक्ष श्रमिकों से अनुपात

कोडल प्रावधानों³⁰⁴ के अनुसार अनिवार्य अप्रत्यक्ष श्रमिकों (ईआईडब्ल्यू)³⁰⁵ सहित प्रत्यक्ष श्रमिकों के रूप में लगाए गए अकुशल स्टाफ की संख्या कुल संख्या (प्रत्यक्ष श्रमिकों³⁰⁶ सहित) के 10 से 25 प्रतिशत के बीच होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया (2013) कि प्रोत्साहन योजना के अधीन 28 कर्मशालाओं में से 14 कर्मशालाओं में ईओडब्ल्यू की क्षमता प्रत्यक्ष श्रमिकों से 27 से 144 प्रतिशत के बीच थी।

निर्धारित प्रतिशतता से अधिक ईआईडब्ल्यू का प्रचालन बढ़े उपरिव्ययों के कारण कोचों के उत्पादन की लागत बढ़ाता है।

5.2.3 निष्कर्ष

रेलवे बोर्ड ने आईसीएफ के वार्षिक उत्पादन कार्यक्रमों के अन्तिमीकरण में विलम्ब किया, ये विलम्ब एक से दो वर्षों के बीच थे। इसके अतिरिक्त आईसीएफ भी लगभग एक वर्ष के समान विलम्ब से अपने अस्थाई उत्पादन कार्यक्रमों को अन्तिम किया था। परिमस्वरूप दीर्घ प्रमुख मर्दों की समय से उपलब्धता सुनिश्चित नहीं की जा सकी थी। परिणामतः हैवी बिल्ड कोचों का लक्ष्य से कम विनिर्माण किया गया था और उपलब्ध उत्पादन क्षमता का उपयोग करने के लिए आईसीएफ ने अधिक पारम्परिक कोचों का विनिर्माण किया था। आईसीएफ की यह कार्रवाई परम्परागत कोचों को बन्द करने के उद्देश्य के प्रतिकूल थी। इसके अतिरिक्त डिजाइनों के परिवर्तनों के साथ उत्पादन कार्यक्रमों में लगातार परिवर्तनों के परिणामस्वरूप मालसूची का भारी संचय हुआ। इसके अलावा 2012-13 को छोड़कर ईसीयू के अनुसार अनुमोदित उत्पादन लक्ष्य प्राप्त करने में आईसीएफ विफल हो गया, परिणामस्वरूप ` 760.71 करोड़ उत्पादन कम हुआ।

³⁰⁴ मैकेनिकल विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैराग्राफ सं. 431

³⁰⁵ उत्पादन बूथों से सामग्री और औजारों की उठाना और फोर्क ट्रेक आदि का प्रचालन

³⁰⁶ विनिर्माण की प्रक्रिया में प्रत्यक्ष रूप से शामिल होना

आईसीएफ में कम तथा उपरिव्यय लागतें अधिक थीं जिसके कारण समान प्रकार के कोचों की विनिर्माण यूनिट लागत आरसीएफ, कपूरथला की तुलना में अधिक थी। उत्पादन के समरूप स्तर के लिए आईसीएफ में प्रयुक्त जनशक्ति आरसीएफ, कपूरथला की तुलना में 60 प्रतिशत अधिक थी। कोचों की छोटी मात्राओं के अनेक बैच आदेश में थे जिनको अधिक स्थापित समय अपेक्षित था परिणामतः उपरिव्ययों को बढ़ाकर अनुमत समय बढ़ाया गया। आईसीएफ ने विनिर्माण लागत नियंत्रित करने के लिए विभिन्न निवेशों का विश्लेषण नहीं किया था। उपरिव्यय फैक्ट्री/प्रशासनिक उपरिव्ययों की प्रत्यक्ष लागत के 124 तथा 160 प्रतिशत के बीच थे। निर्धारित प्रतिशतता के आधिक्य में आवश्यक अप्रत्यक्ष कामगारों के प्रचालन भी अधिक उपरिव्यय में योगदान कर रहे थे।

आईसीएफ प्रशासन की मालसूची पर कोई प्रभावी नियंत्रण नहीं था क्योंकि टर्नओवर अनुपात 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष के निर्धारित लक्ष्य से अधिक था। वित्तीय वर्षों (2009-10 से 2012-13) के अंत में धारित स्टॉक का मूल्य ` 222.41 तथा ` 282.01 करोड़ के बीच थी जो दर्शाता है कि अपनी वार्षिक योजना कार्यान्वित करने के लिए अपेक्षित सामग्री सही-सही निर्धारित नहीं की गई थी।

परिशिष्ट-I

30 स्टॉक मदों की सूची जिनकी खरीद कम अन्तराल पर उच्चतर दर पर की गई थी

क्रम सं.	सामग्री का विवरण	अधिक भुगतान (लाख में)
1.	ड्रॉ गीयर जनरल अरेंजमेंट	6.98
2.	जीएस कोच के लिए अन्त निर्माण	132.67
3.	एसएस शीट 0.8x1250x1900एमएम	1.61
4.	ब्रेक हैड	12.36
5.	चालक के केबिन का दरवाजा	0.53
6.	डोरवे पिलर फ्रेम	4.51
7.	हैंडल ईएमयू	0.68
8.	लिवर इनर एण्ड आऊटर	9.57
9.	बॉडी बोल्सटर डीएमसी/टीसी	13.36
10.	साइड बफर व्यवस्था	74.28
11.	पार्टिशन फ्रेम, लेवोटरी एण्ड वाटर टैंक	3.30
12.	वैन्टिलेटर ग्रिल	0.28
13.	डीआई एमओयू रोलर बियरिंग के लिए कॉलर	12.32
14.	फुली मशील्ड एक्सल बॉक्स रीयर कवर	4.99
15.	स्टील फ्लैट्स 40x40 एमएम	2.73
16.	एण्ड पार्ट का एक क्रॉस सैक्शन	19.43
17.	इक्वलाइजिंग स्टे	3.28
18.	इलेक्ट्रोड वायर	1.61
19.	वर्टिकल डैम्पर	15.19
20.	हैंगर	5.26
21.	एक्सल बॉक्स हाउसिंग	8.83
22.	कोरो रेस एसएम कॉडल 5x125xशेल	45.49

23.	एक्सल बॉक्स हाऊसिंग	48.62
24.	ब्लॉक हैंगर	2.33
25.	स्प्रिंग स्टील राऊण्डस 36x4230xएमएम	4.40
26.	स्टील राऊण्डस 49 एमएम डाय	1.09
27.	एसएस शीट 1.7x1180x3135 एमएम	4.90
28.	लेटरल डेम्पर	17.14
29.	6 डोर शैल के लिए सीआरएफ लाइट रेल	2.74
30.	एमएम स्कवायर ट्यूब 20x20x1.6एमएम	3.24
	कुल	`463.72 , अर्थात `4.64 करोड़

परिशिष्ट-II

नमूना जांच की गई आठ उपयोग में न लाई गई स्टॉक मदों का विवरण जहां मामलसूची को डिजाइन में परिवर्तन/उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन के कारण रखा गया था।

क्रम सं.	मदें	टिप्पणियां
1.	एफआरपी बॉडी साइड विंडो एसे (30305428810101)	इस मद को मेमू और डीएमयू कोचों के लिए खरीदा गया था किन्तु डिजाइन में परिवर्तन के कारण अधिशेष छोड़ दिया गया था। पारम्परिक कोचों में अधिशेष को आशोधित करने के लिए निर्णय लिया गया है।
2.	एलएच सीएचईक्यू शीट 2.03X1084X2830 (30309461160101)	इस मद को एलएचबी हाइब्रिड कोचों के लिए खरीदा गया था किन्तु उत्पादन कार्यक्रम में परिवर्तन के कारण अधिशेष छोड़ दिया गया था, पारम्परिक कोचों में अधिशेष का उपयोग करने के लिए निर्णय लिया गया है।
3.	एफआरपी रूफ पैनल (30309462560101)	उपरोक्त मद 2 के प्रति
4.	एफआरपी साइड, एंड वाल पार्टिशन एण्ड मोल्डिंग (30314201630301)	इस मद को एमआरवीसी कोच के लिए खरीदा गया था। कोई एमआरवीसी कोच 2012-13 में नहीं पाया गया। 2013-14 के दौरान चार सेटों को उपयोग किया गया और शेष पांच सेटों का उपयोग किया जाएगा यदि एसी ईएमयू कोचों के विनिर्माण की योजना बनाई जाती है।
5.	रूफ के लिए पैनल और मोल्डिंग (30314402530301)	इस मद को एमआरवीसी कोचों के लिए खरीदा गया था। कोई एमआरवीसी कोच 2012-13 में नहीं पाया गया। अधिशेष मद का उपयोग किया जाएगा यदि

		एमआरवीसी कोच के उत्पादन पर विचार किया गया।
6.	रूफ के लिए पैनल और मोल्डिंग (30314402770301)	यह मद डिजाईन में परिवर्तन के कारण अधिशेष बन गई। एसी ईएमयू कोचों में इस अधिशेष मद के उपयोग की व्याख्या इस डिजाईन सैक्शन से परामर्श के बाद की जाएगी।
7.	रूफ के लिए पैनल और मोल्डिंग (30304361990101)	उपरोक्त मद 6 के प्रति
8.	एलुमिनियम इनर फ्रेम 4 फीट (30305488100101)	इस मद को केएसटीडीसी कोचों के लिए खरीदा गया था। अधिशेष स्टॉक का दूसरे कोचों में उपयोग नहीं किया जा सकता क्योंकि मद का आकार गैर पारम्परिक है।

5.3 रेल पहिया कारखाना येलहंका, बंगलौर का कार्यचालन

5.3.1 प्रस्तावना

1984 में चालू किया गया रेल पहिया कारखाना (आरडब्ल्यूएफ), येलहंका भारतीय रेल (आईआर) के अन्तर्गत एक उत्पादन इकाई है और भारतीय रेल के उपयोग हेतु पहिया, धूरियों और रेलरोड वैगनों के पहिया सैटों, कोचों और लोकोमोटिव के उत्पादन में लगा हुआ है। रेलवे की आंतरिक मांग को पूरा करने के बाद रेल पहिया कारखाना 2009-10 तक यूएसए, मलेशिया, सुडान, अंगोला, मोजांबिक, सेनेगल और माली जैसे चयनित विदेशी ग्राहकों को भी उक्त का निर्यात कर रहा था। तथैपि, भारतीय रेल की बढ़ती आंतरिक मांग के कारण निर्यात को बाद में बंद कर दिया गया है। संयंत्र को मै. ब्यूरो वेरीटस क्वालिटी इंटरनेशनल (बीबीक्यूआई) फ्रांस द्वारा 1994 में आईएसओ-9001 और 1999 में आईएसओ-14001 मानदंडों के अनुवर्ती के रूप में प्रमाणित किया गया है। इसे नए पहियों और धूरियों के विनिर्माण के संबंध में अमेरिकन रेलरोड संगठन (एएआर) के गुणवत्ता आश्वासन कार्यक्रम के सदृश भी 1995 में प्रमाणित किया गया था।

आर डब्ल्यू एफ 2,00,000 पहिये, 48,000 एक्सल तथा 64,000 एक्सल सेट वार्षिक उत्पादन करने की संवर्धित क्षमता रखता है। रेलवे बोर्ड संयंत्र की संवर्धित क्षमता, उपलब्ध जनशक्ति तथा विभिन्न जोनल रेलवे से प्राप्त आवश्यकताओं के आधार पर उत्पादन के वार्षिक लक्ष्य निर्धारित करता है। निर्धारित वार्षिक लक्ष्यों के आधार पर आरडब्ल्यूएफ द्वारा मासिक उत्पादन कार्यक्रम बनाए जाते हैं।

आरडब्ल्यूएफ रेलवे के स्तर पर सदस्य यांत्रिक के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन है। जोलन स्तर पर महाप्रबंधक इसका अध्यक्ष है जिसकी वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी, मुख्य यांत्रिक अभियंता, भण्डार नियंत्रक, मुख्य अभियंता (सिविल इंजीनियरी विभाग, मुख्य विद्युत अभियंता, मुख्य कार्मिक अधिकारी तथा सुरक्षा आयुक्त द्वारा सहायता की जाती है।

रेल पहिया कारखाना की लेखापरीक्षा यह देखने के लिए मई 2013 से सितम्बर 2013 में की गई थी कि क्या संसाधनों (कच्चा माल, संयंत्र, मशीनरी) के इष्टतम उपयोग के लिए प्रभावी प्रबंधन मौजूद था, नियोजन, खरीद और उत्पादन के संबंध में समय-समय पर जारी नियमों, विनियमों और अनुदेशों का अनुपालन किया जा रहा था और संबंधित योजना चरण II परिकल्पित प्रामाणिकता को प्राप्त किया गया था।

लेखापरीक्षा ने रेल पहिया कारखान में अनुरक्षित 2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए अभिलेखों की समीक्षा की। जहां आवश्यक था रेल पहिया कारखाना के अधिकारियों और पर्यवेक्षकों के साथ चर्चा की गई थी। एन्ट्री कॉन्फ्रेंस मई 2013 में महाप्रबंधक/रेल पहिया कारखाना के साथ आयोजित किया गया और एक्जिट कॉन्फ्रेंस सितम्बर 2013 में किया गया था। एन्ट्री कॉन्फ्रेंस में लेखापरीक्षा उद्देश्यों और कार्यक्षेत्र के बारे में बताया गया और एक्जिट कॉन्फ्रेंस में सभी अभ्युक्तियों पर चर्चा की गई थी। महाप्रबंधक के उतरों का संबंधित पैराओं में उचित रूप से शामिल किया गया था।

अन्तिम पैराग्राफों को रेलवे बोर्ड को जारी किया गया था (अप्रैल 2014) और रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) का उत्तर 30 जुलाई 2014 को प्राप्त हुआ था और इसे उचित रूप से शामिल कर लिया गया है।

5.3.2 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

5.3.2.1 योजना

किसी संगठन के सफल कार्यचालन के लिए योजना अत्यावश्यक है। रेलवे बोर्ड का यांत्रिक विभाग पहिया, एक्सल तथा पहिया सेट के उत्पादन हेतु योजना प्रक्रिया के लिए उत्तरदायी है। जोनल रेलवे तथा रेल कोच फैक्ट्री कपूरथला और इंटीग्रल कोच फैक्ट्री पेराम्बूर जैसी उत्पादन यूनिटों द्वारा पहिया, टायरों तथा एक्सल के लिए पूर्व वर्ष के 31 जुलाई तक रेलवे बोर्ड (भण्डार निदेशालय) को भेजी मांग के आधार पर प्रतिवर्ष आरडब्ल्यूएफ का उत्पादन लक्ष्य निर्धारित करता है। समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा किए गए आशोधनों को भी योजना प्रक्रिया में ध्यान में रखे जाने की आवश्यकता है।

रेल पहिया कारखाने के प्रतिनिधियों के साथ अतिरिक्त सदस्य/उत्पादन यूनिट (रेलवे बोर्ड) द्वारा प्रति तिमाही पहिया टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) आवंटन बैठकें की जाती हैं। उत्पादन प्रक्रिया में आरडब्ल्यूएफ द्वारा झेली गई बाधाओं के साथ आरडब्ल्यूएफ द्वारा रद्दी की आवश्यकता का बैठक के दौरान उल्लेख किया जाता है।

उपर्युक्त बैठक के आधार पर मासिक उत्पादन कार्यक्रम तैयार करने हेतु उन्हें योग्य बनाने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा आरडब्ल्यूएफ को तिमाही आवंटन सूचित किए जाते हैं। आरडब्ल्यूएफ इन निर्णयों के आधार पर उत्पादन के लिए प्रतिमाह अपने विभिन्न शॉपो (पहिया शॉपो, एक्सल शॉपो और एसेम्बली शॉपो) पर कार्य आदेश जारी करता है।

5.3.2.2 पहियों का अधिक/अनियमित उत्पादन

आरडब्ल्यूएफ द्वारा पहियों/एक्सल/पहिया सेट का उत्पादन लक्ष्य रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य तथा तिमाही पहिया टायर एक्सल (डब्ल्यूटीए) आवंटनों द्वारा निर्देशित है। जबकि रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक लक्ष्य सभी प्रकार के पहियों को शामिल करता है परन्तु तिमाही डब्ल्यूटीए आवंटन और मासिक उत्पादन कार्यक्रम विशेष प्रकार के अर्थात् वाक्सन पहिया 840 व्यास पहिया, इलेक्ट्रिक बहु इकाई पहिया, मीटर गेज पहिया, ब्रोड गेज लोको पहिया आदि और प्रेषिती को डब्ल्यूटीए आवंटन में निर्दिष्ट किया गया है।

लेखापरीक्षा में उत्पादन के लक्ष्यों तथा उपलब्धियों का विश्लेषण किया गया, ये नीचे दिए गए हैं:

तालिका 5.11 - लक्ष्य और उत्पादन उपलब्धि

वर्ष	विवरण	लक्ष्य	उत्पादन	अंतर	अंतरक %
2007-08	पहिया	130047	147007	+16960	13.04
	एक्सल	52492	52870	+378	0.72
	पहिया सेट	37584	40509	+2925	7.78
2008-09	पहिया	180000	196261	+16261	9.03
	एक्सल	65826	84428	+18602	28.26
	पहिया सेट	57500	64673	+7173	12.47
2009-10	पहिया	186000	187450	+1450	0.78
	एक्सल	70320	65302	-5018	-7.17
	पहिया सेट	60500	55940	-4560	-7.14
2010-11	पहिया	180000	180810	+810	0.45
	एक्सल	85720	88481	+2761	3.22
	पहिया सेट	61000	61281	+281	0.46
2011-12	पहिया	200000	201135	+1135	0.56
	एक्सल	98800	100504	+1704	1.72
	पहिया सेट	68158	70315	+2157	3.2
2012-13	पहिया	200000	191501	-8499	-4.24
	एक्सल	105600	100001	-5599	-5.30
	पहिया सेट	73000	60100	-12900	-17.67

(स्रोत: आरडब्ल्यूएफ की वित्तीय उत्पादन मात्रा विवरण)

आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्पादित मात्राओं के लेखापरीक्षा विश्लेषण से निम्नलिखित पता चला:

- 2007-08 से 2011-12 की अवधि के दौरान पहियों का उत्पादन रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित 0.45 प्रतिशत से 13.04 प्रतिशत की सीमा तक बढ़ा। यद्यपि 2012-13 में उत्पादन लक्ष्य से 4.24 प्रतिशत कम था। इसी प्रकार एक्सल का लक्ष्य भी 2007-08 से 2011-12 तक 0.72 प्रतिशत से 28.26 प्रतिशत की सीमा तक बढ़ा, 2009-10 को छोड़कर जहां उत्पादन 7.17 प्रतिशत तक कम था। 2012-13 के दौरान एक्सल का उत्पादन भी लक्ष्य से 5.30 प्रतिशत तक कम था। पहिया सेट के मामले में 2007-08 से 2011-12 के दौरान उत्पादन 0.46 प्रतिशत से 12.47 प्रतिशत की सीमा के लक्ष्य से बढ़ा। यद्यपि, 2009-10 और 2012-13 के दौरान पहिया सेटों का उत्पादन 7.17 प्रतिशत और 17.67 तक कम हुआ। अभिलेखों के जाँच परीक्षण से यह पता चला कि
- (क) 2012-13 के दौरान पहियों का उत्पादन लक्ष्य से कम था और कमी वार्षिक अनुरक्षण के लिये तीन सप्ताह तक प्लांट को बंद रखने के कारण थी।
- (ख) 2009-10 के दौरान एक्सल उत्पादन में कमी, जनवरी 2010 से मई 2010 तक लॉग फोर्जिंग मशीन में खराबी के कारण थी और 2012-13 के दौरान कमी आउटसोर्स³⁰⁷ किये गये एक्सल की उपलब्धता न होने के कारण थी।
- (ग) 2009-10 के दौरान पहिया सेटों में कमी जनवरी एक्सल के कम उत्पादन के कारण थी क्योंकि जनवरी 2010 से मई 2010 के बीच लॉग फोर्जिंग मशीन में बड़ी खराबी थी और 2012-13 में कमी मुख्य यांत्रिक अभियंता/आरडब्ल्यूएफ द्वारा फाइल में नोटिंग के अनुसार रेलवे बोर्ड द्वारा लक्ष्य के अवास्तविक निर्धारण के कारण थी।
- निर्धारित लक्ष्यों से अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप 2010-13 के दौरान आरडब्ल्यूएफ प्रतिवर्ष औसतन 22255 पहियों और एक्सलों की सीमा तक स्टॉक जमा हुआ। इससे औसतन ₹75.71 करोड़ की सीमा तक पूंजी ब्लॉक हुई और परिणामस्वरूप भारतीय रेल (2010-13) द्वारा भारत सरकारको ₹11.34 करोड़ की परिहार्य लाभांश देयता³⁰⁸ हुई। क्षेत्रीय रेलों को एक तरफा उत्पादन पद्धति और तदर्थ आपूर्ति के परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ में माल का स्टॉक जमा हुआ। (अनुलग्नक V)

³⁰⁷ क्योंकि संयंत्र की क्षमता 48,000 एक्सल प्रतिवर्ष है, जाली एक्सल मैसर्स विश्वेश्वर्या आयर्न और स्टील लिमिटेड, भद्रावती (मैसर्स वीआईएएएल) और मैसर्स मेटल स्टील फैक्ट्री, ईशापुर (मैसर्सएमएसएफ) से खरीदी गई।

³⁰⁸ रेलवे पर पूंजी परिव्यय पर लाभांश जो सामान्य राजस्व को देय है।

- आरडब्ल्यूएफ ने क्षेत्रीय रेलो/उत्पादन इकाईयों को त्रैमासिक डब्ल्यूटीए बैठक के दौरान निर्धारित आबंटन से अधिक पहियों की आपूर्ति की। इससे 20066³⁰⁹ पहियों की अधिक आपूर्ति हुई और परिणामस्वरूप क्षेत्रीय रेलों/उत्पादन इकाईयों द्वारा स्टॉक जमा किया गया।

लेखापरीक्षा ने आयोजित मात्रा के प्रति विभिन्न पहियों के प्रकार के उत्पादन लक्ष्यों की प्राप्ति का विश्लेषण किया। यह नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 5.12 - 2010-13 के दौरान पहियों का डब्ल्यूटीए आबंटन उत्पादन और आपूर्ति

पहिये का प्रकार	2010-11			2011-12			2012-13		
	कुल आयोजित डब्ल्यूटीए	वास्तविक उत्पादन	आपूर्ति की गई मात्रा	कुल आयोजित डब्ल्यूटीए	वास्तविक उत्पादन	आपूर्ति की गई मात्रा	कुल आयोजित डब्ल्यूटीए	वास्तविक उत्पादन	आपूर्ति की गई मात्रा
बॉक्सन	145370	114163	137416	155400	156948	153811	109215	123418	101907
बीजी कोचिंग	65454	56122	54775	46284	39504	41686	58099	50775	47731
बीवीजेडआई के लिये पहिये	500	0	0	0	0	0	0	0	0
840 डीआईए	1673	6059	1436	2030	3083	2220	3090	9952	2762
बीजी लोको	7238	0	1666	0	0	0	10778	659	7438
बीजी ईएमयू	4500	1757	1362	0	209	0	8520	5563	5562
एलएचबी	0	53	0	0	76	0	0	0	0
डीएसएल लोको	0	1648	0	0	0	0	0	0	0
एमजी कोचिंग	4440	1008	816	1717	1315	934	750	1134	674
कुल	229175	180810	197471	205431	201135	198651	190452	191501	166074

(स्रोत: कॉलम 3 और 4 के आंकड़े वर्ष 2010-13 के लिये आरडब्ल्यूएफ की उत्पादन मात्रा विवरण से ली गई हैं और डब्ल्यूटीए त्रैमासिक बैठकों के कार्यवृत्त से लिये गये हैं)

2010-13 की अवधि के लिये आबंटन, उत्पादन और आपूर्ति के लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि

क. 2010-11

(क) 145370 बॉक्सन पहियों के डब्ल्यूटीए आबंटन के प्रति आरडब्ल्यूएफ ने 114163 पहियों का उत्पादन किया। आरडब्ल्यूएफ ने वर्ष के दौरान 137416 पहिये भेजे।

³⁰⁹ 2010-11: 8372 पहियो, 2011-12: 6731 पहियो, 2012-13: 4963 पहियो

- (ख) 840 डाइ पहियों (6059 संख्या) के संबंध में उत्पादन आवश्यकता (1673 संख्या) से अधिक था। अधिक उत्पादन के बावजूद, विभिन्न इकाईयों के आपूर्ति कराई गई मात्रा पहियों के आवंटन से कम थी। इस निर्णय का कारण अभिलेखों में उपलब्ध नहीं था।
- ग) बीजी कोचिंग, ईएमयू और एमजी कोचिंग पहियों के संबंध में, यह देखा गया कि आपूर्ति आयोजित आवंटन से बहुत कम थी। लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि आपूर्ति उत्पादित मात्रा से कम की गई थी जिसके परिणामस्वरूप उत्पादन की तुलना में आपूर्ति में बहुत कमी हुई।
- (ग) लेखापरीक्षा में देखा गया कि 1666 बीजी लोको पहियों की 7238 की संख्या के आवंटन के प्रति आपूर्ति की गई, यद्यपि 2010-11 के दौरान उसका कोई उत्पादन नहीं था, जिसका अर्थ है कि पहले उत्पादित पहिये 2010-11 के दौरान भेजे गये।

ख. 2011-12

- (क) कुल 155400 बॉक्सन पहियों की योजना बनाई गई थी, जिसके प्रति आरडब्ल्यूएफ द्वारा केवल 153811 भेजे गये, यद्यपि उत्पादन की संख्या 156948 थी। डब्ल्यूटीए योजना के अनुसार आवंटन के आवंटियों को वंचित करने की प्रामाणिकता अभिलेखों में उपलब्ध नहीं थी।
- (ख) 46284 पहियों की डब्ल्यूटीए योजना आवंटन के प्रति 41686 बीजी कोचिंग पहियों की आपूर्ति की गई लेकिन वर्ष में केवल 39504 का उत्पादन हुआ यह दर्शाता है कि उत्पादन डब्ल्यूटीए आवंटन के संदर्भ में नहीं किया गया था।
- (ग) 840 डाइ के अंतर्गत, लेखापरीक्षा में देखा कि आपूर्ति (2220 संख्या) आवंटन (2030 संख्या) से अधिक थी; वर्ष में उत्पादन (3083 संख्या) भी आवश्यकता से अधिक था। क्योंकि 840 डाइ पहियों का उत्पादन कॉनकॉर और अन्य पीएसयूज द्वारा मांग पर किया गया, मांग के संदर्भ के बिना अधिक उत्पादन नहीं होना चाहिये था।
- (घ) सभी प्रकार के पहियों के लिये कुल डब्ल्यूटीए आवश्यकता 205431 थी जिसके प्रति केवल 198651 की आपूर्ति की गई। वर्ष के दौरान उत्पादन 201135

पहियों का था। यद्यपि वर्ष के दौरान उत्पादन अधिक था आपूर्ति कम हुई जिसके लिये अभिलेख में कोई कारण नहीं दिये गये थे।

ग. 2012-13

(क) 840 डाइ पहिये: जैसे कि पूर्व वर्ष का उत्पादन आवश्यकता से अधिक था, 2012-13 के दौरान 840 पहियों के फिर से उत्पादन के परिणामस्वरूप उत्पाद शेष और अधिक बढ़ा क्योंकि डब्ल्यूटीए आवंटन को पहियों से पूरा किया जा सकता था जिनका 2010-11 और 2011-12 के दौरान अधिक उत्पादन हुआ था। 2013-14 के दौरान, आरडब्ल्यूएफ ने केन्द्रीय उत्पाद शुल्क अधिसूचना³¹⁰ को ध्यान में रखते हुये पीएसयूज को कोई भी पहिये आपूर्ति न करने का निर्णय (मई 2013) लिया। इसके परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ में ` 4.41 करोड़ की राशि के 1424 पहियों की स्थाई अधिक इन्वेंटरी जमा हुआ। इसलिये आरडब्ल्यूएफ को इन पहियों की उपयोगिता के लिये तत्काल निर्णय लेना चाहिये, क्योंकि यह पहिये पीएसयूज के लिये बनाये गये थे। इस माल की गैर-उपयोगिता को ध्यान में रखते हुये आरडब्ल्यूएफ भारत सरकार को लाभांश देने का उत्तरदायी हैं जब तक माल खत्म नहीं होता।

(ख) वर्ष के दौरान कुल बॉक्सन डब्ल्यूटीए आवंटन 109215 पहिये था, जिसके प्रति 123418 का उत्पादन हुआ। आपूर्ति केवल 101907 की थी जिसके परिणामस्वरूप 14203 पहियों का स्टॉक जमा हुआ।

पहियों के अधिक उत्पादन के परिणामस्वरूप स्टाफ को प्रोत्साहन और समयोपरि भत्ते का भुगतान हुआ जैसा कि क्रमशः पैरा 5.3.2.6.3 और पैरा 5.3.2.6.4 में उल्लेखित है।

महाप्रबंधक ने एग्जिट कांफ्रेंस में कहा कि बहुत सारी बाधाओं के कारण जोनों को कम आपूर्ति और कुछ प्रकार के पहियों का अधिक उत्पादन होता है और आरडब्ल्यूएफ के यांत्रिक विभाग को इस पहलू पर विस्तृत उत्तर देने के निर्देश दिये।

³¹⁰ केन्द्रीय उत्पाद शुल्क की नवीनतम अधिसूचना के अनुसार, रेलवे में उत्पादन इकाईयों को स्क्रेप पर उत्पाद शुल्क के भुगतान पर छूट है जब तक पूरी गतिविधि भारतीय रेल की कैप्टिव आवश्यकता को पूरा करने के उद्देश्य के लिये है। यदि कोई भी गैर रेलवे आदेश क्रियान्वित होते हैं, यह छूट समाप्त हो जायेगी, गैर रेलवे आदेश के आकार और मात्रा पर ध्यान दिये बिना और पूर्ण उत्पन्न स्क्रेप पर ईडी लिया जायेगा।

आरडब्ल्यूएफ स्वयं आरडब्ल्यूएफ के साथ परामर्श में रेलवे बोर्ड द्वारा बनाई गई उत्पादन योजना को लागू नहीं कर पाया। जबकि रेलवे बोर्ड द्वारा कुल निर्धारित लक्ष्य (2010-13) एकल प्रकार के पहियों से अधिक था, आरडब्ल्यूएफ उत्पादन योजना का पालन नहीं कर पाया। इससे 840 डाई जैसे पहियों के कुछ प्रकार के लिये माल अधिक हुआ और बॉक्सन, बीजी कोचिंग, बीजी लोको ईएमयू और एमजी कोचिंग पहियों में कमी हुई। बदले में इसका कोचो और वैगनों के उत्पादन और रखरखाव पर प्रतिकूल प्रभाव होने की संभावना है। इस प्रकार आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्पादन कार्य की योजना बहुत खराब थी। उपरोक्त विश्लेषण से पता चला कि कई अवसरों पर उत्पादन डब्ल्यूटीए आवंटन के संदर्भ में नहीं किया गया था। एकतरफा उत्पादन पद्धति और क्षेत्रीय रेलों की तदर्थ आपूर्ति के परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ और जोनों में माल का स्टॉक जमा हुआ जैसाकि पहले पैरा में उल्लिखित है।

रेलवे बोर्ड आरडब्ल्यूएफ द्वारा अपनी योजना के कार्यान्वयन की निगरानी नहीं कर सका।

5.3.2.3 आवर्धन चरण II

क) रेलवे बोर्ड ने 1 लाख से 1.15 लाख पहियों का उत्पादन बढ़ाने के लिये जुलाई 1999 के दौरान 47.71 करोड़ की लागत पर आरडब्ल्यूएफ का आवर्धन (चरण II) की मंजूरी दी। रेलवे बोर्ड ने सामग्री संशोधन के माध्यम से अप्रैल 2007 के दौरान 1.15 लाख से 2 लाख की क्षमता को और बढ़ाने के लिये आरडब्ल्यूएफ को सलाह दी।

सामग्री संशोधन (मई 2007) के लिये प्रस्ताव स्तर के दौरान, एफए और सीएओ/आरडब्ल्यूएफ ने कहा कि अर्थव्यवस्था में सामान्य उछाल को ध्यान में रखते हुये, यह आवश्यक था कि छपरा³¹¹ पहिया संयंत्र से अपेक्षित उत्पादन को यथावत ध्यान में रखते हुये नवीनतम उपलब्ध आंकड़ों के साथ निवेश की व्यवहार्यता की रेलवे बोर्ड में समीक्षा हो।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि इस पहलू को सामग्री संशोधन के लिये अनुमोदन लेते समय ध्यान में नहीं रखा गया था इस आधार पर कि संशोधन आरडब्ल्यूएफ में

³¹¹ छपरा पहिया संयंत्र केवल पहियों के उत्पादन के लिये भारतीय रेलवे के अंतर्गत एक और उत्पादन इकाई है। फैक्ट्री का निर्माण जुलाई 2008 के दौरान शुरू हुआ था और प्रतिवर्ष 1 लाख उत्पादन के उद्देश्य से।

पहिये के उत्पादन में महत्वपूर्ण क्षेत्रों का मार्गावरोध न करने के लिये था। आवर्धन चरण II सहित, सामग्री संशोधन ` 99.44 करोड़ (आवर्धन चरण II की वास्तविक लागत सहित) की कुल राशि के लिये 2009 तक 1.15 लाख से 2 लाख तक पहियों के उत्पादन को बढ़ाने के लिये जुलाई 2007 के दौरान रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर की गई थी।

इसके अतिरिक्त, अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मार्च 2013 तक आवर्धन के अंतर्गत वित्तीय प्रगति ` 68.81 करोड़ (69 प्रतिशत) थी और भौतिक प्रगति लगभग 75 प्रतिशत थी।

आवर्धन चरण II (सामग्री संशोधन) को सही तरीके से पूर्ण करने के लिये और 2 लाख पहियों की क्षमता बनाये रखने के लिये, आरडब्ल्यूएफ ने स्वीकृति को ` 99.44 करोड़ से ` 117.11 करोड़ तक बढ़ाने का प्रस्ताव (मई 2013) दिया।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान मूल क्षेत्र में स्वीकृत मशीनों से क्रमशः 8412 और 6356 पहियों की कुल लागत 2 लाख के लक्ष्य से बढ़ गई। यद्यपि, जैसाकि पैरा 5.3.2.2 में बताया गया है उत्पादन बहुत सी अवस्था में एक तरफा था परिणामस्वरूप डब्ल्यूटीए आवंटन के संदर्भ में कम आपूर्ति/अधिक आपूर्ति हुई।

क्योंकि आवर्धन चरण II के पूर्ण होने और छपरा पहिया संयंत्र के विकास होने से पूर्व चरण II का यह उद्देश्य पहले ही प्राप्त कर लिया गया है। सामग्री संशोधन को और अधिक बढ़ाने की आवश्यकता वर्कसंगत नहीं है।

ख) इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला है कि आरडब्ल्यूएफ ने सामग्री संशोधन के क्षेत्र से ` 13.35 करोड़ की कीमत की 10 मशीने खरीदने के प्रस्ताव को स्वीकार न करने का अनुरोध किया है, यह बताया कि इन मशीनों की खरीद के लिये कोई प्रगति नहीं हुई (मई 2011) है। यह दर्शाता है कि शुरूआती तौर पर तैयार योजना और प्रस्ताव दीर्घावधि आवश्यकताओं को पूरा नहीं करता।

यह भी देखा गया कि ` 3.48 करोड़ (विशेष उद्देश्य मशीन-ऑनलाइन) की लागत की एक मशीन को वापस करने का प्रस्ताव यह न्यायोचित ठहरा कर किया गया कि आरडब्ल्यूएफ के पास पहले ही स्वयं की पर्याप्त ऑफलाइन मशीनिंग क्षमता है। यद्यपि, आरडब्ल्यूएफ ने मशीनिंग के लिये स्वयं अपर्याप्त क्षमता बताकर और वार्षिक लक्ष्य को प्राप्त करने के लिये बहुत सा मशीनिंग कार्य आउटसोर्स किया है। 2010-11 से 2012-13 के दौरान पहियों और एक्सलॉ की मशीनिंग के

आउटसोर्सिंग की संवीक्षा की गई और यह देखा गया कि इन वर्षों के दौरान मशीनिंग कर्यों के लिये ` 2.01 करोड़ के मूल्य के 11 ठेके दिये गये। क्योंकि विशेष उद्देश्य ऑनलाइन मशीन की खरीद को छोड़ दिया गया था। अपने पास पर्याप्त मशीनिंग क्षमता की उपलब्धता बताकर, आउटसोर्स की गई मशीनिंग पर व्यय करना तर्कसंगत नहीं है।

5.3.2.4 पूंजी उपकरणों का निष्फल व्यय

आरडब्ल्यू में अधिक शारीरिक कार्य से बचने के क्रम में, नापने में त्रुटियों के कम अवसरों और पहियों शॉप के निरीक्षण सेल में श्रम शक्ति प्रभावी रूप से कम करना। दो स्वचालित पहिया आयाम मापक उपकरणों को ` 0.46 करोड़ की लागत पर में प्रोडीजी लैब प्रा.लि., बैंगलुरु से (मार्च 2009) खरीदा गया था।

उपकरणों को निष्पादन गारंटी जांच तथा उपयोगकर्ता विभाग द्वारा स्वीकृति के पश्चात अक्टूबर 2010 में चालू किया गया था। मात्र तीन माह के कार्य के पश्चात् उपकरण जनवरी 2011 में बेकार हो गए। आपूर्तिकर्ता वारंटी की शिकायतों पर ध्यान नहीं दे सका क्योंकि आरडब्ल्यूएफ द्वारा मशीनों को खराबकर दिया गया था। फर्म ने उन्हें उठाये गये मुद्दों पर ध्यान देने में सक्षम बनाने के लिये मशीन की बहाली का अनुरोध किया। लेखापरीक्षा द्वारा भौतिक जांच से इसकी पुष्टि हुई कि उपकरणों को खराब कर दिया गया था।

मामलों पर ध्यान देने के लिये मशीन को फिर चालू करने हेतु आपूर्तिकर्ता से बार-बार अनुरोध के बावजूद, आरडब्ल्यूएफ को अभी तक इसका अनुपालन करना था (जुलाई 2014) वारंटी अवधि के दौरान आरडब्ल्यूएफ द्वारा उपकरणों को खराब करने से वारंटी के लाभ से वंचित रहे। दूसरी ओर क्योंकि उपकरण 4 वर्षों से अधिक से कार्य नहीं कर रहे थे, पूरा निवेश निष्फल हुआ और परिणामस्वरूप श्रमशक्ति कम करने, माप को त्रुटिमुक्त करने, उपकरणों और संचालन कार्यों से बचने जैसे सहायक लाभ नहीं हुये।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) कहा कि चालू करने के बाद मशीन केवल करीब छः महीने चली और उसके बाद नहीं चली। उसे सुधारने के लिए आरडब्ल्यूएफ द्वारा उत्तम प्रयासों के बावजूद मशीन पर ध्यान नहीं दिया गया क्योंकि फर्म से कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ। क्योंकि फर्म बाद में बंद हो गई और कर्मों जो उस फर्म में कार्य कर रहे थे से मिलने के प्रयास के बावजूद कोई प्रगति नहीं हुई। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि जैसाकि फर्म ने कहा (फरवरी 2011) कि उनके इंजीनियरों ने लाइटों और फ्रेमों को अपनी जगह से हटा हुआ देखा

जिसके परिणामस्वरूप वह गैर-कार्यशील हुई। फर्म ने उठाये गये मुद्दे को पूरा करने के लिये उन्हें सक्षम करने हेतु मशीन को फिर चालू करने का अनुरोध किया। आरडब्ल्यूएफ को अभी मशीन को फिर चालू करने और उसे क्रियाशील करवाना है।



चित्र 5.2 - खराब पहिया आयाम उपकरणों को दर्शाते चित्र

5.3.2.5 रोड द्वारा स्क्रेप की ढुलाई

(क) स्टील स्क्रेप पहियों के उत्पादन के लिये मुख्य आवश्यक कच्चा माल है और स्टील स्क्रेप (बेकार पहिया की डिस्क, रेल, एक्सल आदि) की आवश्यकता जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयों द्वारा उत्पन्न स्क्रेप से पूरी की जाती है। जोनल रेलवे/उत्पादन इकाईयां रोड से भेजने के साथ-साथ पीसमील वैगनों³¹² में रेल यातायात द्वारा आरडब्ल्यूएफ को स्टील स्क्रेप भेजती है। रेलवे बोर्ड ने वैगनों की कमी के कारण रोड/रेल यातायात (मार्च 2009) के माध्यम से स्क्रेप भेजने के लिये जोनल रेलवे को अनुमति दी।

आरडब्ल्यूएफ में परिवहन ठेकों के अभिलेखों की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

सड़क मार्ग से परिवहन इस अवधि (2008-13) में काफी बढ़ गया था। सड़क परिवहन में अन्तरण करने के लिए आरडब्ल्यूएफ द्वारा बताया गया प्रमुख कारण वैगनों का कमी था। लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि 2010-13 के दौरान आरडब्ल्यूएफ ने समय पर वैगन मिलने में परेशानी और रेल सामग्री को समय से भेजना सुनिश्चित करने का उल्लेख करते हुये सड़क परिवहन पर ` 146.15 करोड़ (लगभग) व्यय किए।

अप्रैल 2012 से दिसम्बर 2012 माह के लिए दक्षिण पश्चिम रेलवे (एसडब्ल्यूआर) में होल्डिंग पोजीशन वैगन की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से 73 वैगनों की

³¹² पीसमील वैगन का अर्थ है रैक जो 59 वैगनों से कम से बना हो।

प्रतिदिन औसत धारण अवस्था³¹³ का पता चला। इसके अलावा, आमतौर पर 2 से 3 अवसरों पर दक्षिण पश्चिम रेलवे द्वारा वेंगनों को जब आरडब्ल्यूएफ द्वारा आवश्यकता/मांग की जाती थी तब स्थापित किया जाता था। जैसेकि वेंगनों की अनुपलब्धता को दर्शाते हुए सड़क परिवहन को चुनना उचित नहीं था खासतौर पर इसलिये रेल द्वारा ढुलाई रोड़ से 1.6 गुना सस्ती थी तथा आरडब्ल्यूएफ भारतीय रेल का एक हिस्सा था, अतः रेलवे सामग्री की ढुलाई करने के लिए रेल परिवहन को प्राथमिकता देनी चाहिए।

सड़क (नई स्क्रैप प्री-कंडीशनिंग बे तथा पार्किंग लोट बी तथा सी का विस्तार) द्वारा स्टील स्क्रैप तथा डब्ल्यूटीए मर्दों के सरल आवागमन को सक्षम बनाने के लिए बुनियादी सुविधाओं के संवर्धन से संबंधित अभिलेखों के अनुसार आरडब्ल्यूएफ द्वारा ` 7.58 करोड़ की एक आकलित लागत पर सितम्बर 2011 से आरम्भ किया गया था। कार्य को दौं ठेकों के माध्यम से आरंभ किया गया तथा अभी तक कार्य पर ` 6.16 करोड़ व्यय किए जा चुके थे। संवर्धित कार्य विशेष रूप से आरडब्ल्यूएफ को स्क्रैप के सड़क परिवहन की सुविधा और आरडब्ल्यूएफ से पहिये, एक्सल और पहियों के सेट ले जाने के लिए था।

महाप्रबंधक ने एक्जिट कान्फ्रेंस में कहा कि परिवहन प्रणाली को सुव्यवस्थित किया गया था तथा उन्हें अब रेल परिवहन द्वारा माल के 70 प्रतिशत आवागमन हेतु लक्षित किया जा रहा था। उन्होंने यह भी कहा कि सड़क परिवहन की एक नियमित ढंग से सहायता नहीं ली जा रही है जैसाकि पहले ली जाती थी।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि अप्रैल-अगस्त 2013 की अवधि के लिए केवल स्क्रैप के 41 प्रतिशत तथा व्हील सेट के 59 प्रतिशत को रेल द्वारा परिवहन के लिए निर्धारित किया गया जबकि व्हील तथा एक्सल की पूरी तरह से सड़क द्वारा ढुलाई की गई। इससे रेल के माध्यम से परिवहन के लिए बुनियादी सुविधाओं की उपलब्धता के बावजूद सड़क परिवहन पर एक रेलवे उत्पादन इकाई की अधिक निर्भरता संकेत मिलता है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर में सड़क यातायात पर निर्भरता के तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि पीसमील लोडिंग में प्रतिबंध के कारण और जब भी रैक लोड नहीं बनता, रोड यातायात पर निर्भरता से बचा नहीं जा सकता। यह भी कहा गया कि आरडब्ल्यूएफ रैक लोड में माल की ढुलाई के लिये संबंधित

³¹³ दैनिक औसत धारण से तात्पर्य लोडिंग प्रयोजन हेतु वेंगनों की दैनिक उपलब्धता के लिए की गई सगणना है।

प्रयास कर रहा है, वो तथ्य से स्पष्ट है कि पहियों के सेट के 58 प्रतिशत प्रेषण 2013-14 के दौरान रेल द्वारा था।

5.3.2.6 वित्तीय प्रबंधन

5.3.2.6.1 स्क्रेप की कम प्राप्ति

आरएएफ में पहिया ढलाई के लिये स्क्रेप भारतीय रेल में आंतरिक रूप से उत्पन्न किया जाता है। स्क्रेप भेजते समय क्षेत्रीय रेल/उत्पादन इकाईयाँ सेल इश्यू वाउचर तैयार करती हैं और आरडब्ल्यूएफ को सामग्री के मूल्य के डेबिट³¹⁴ को स्वीकार करने के लिये भेजी गई सामग्री की मात्रा और मूल्य पूर्ण रूप से दर्शाते हुये प्रेषित करती हैं।

आरडब्ल्यूएफ (लेखा विंग) प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों द्वारा भेजे गये सेल इश्यू वाउचरों में उल्लिखित विवरण, मात्रा, दर, सूचना आदि की जांच के बाद, प्रत्येक माह स्थानांतरण प्रमाणपत्र (टीसी) तैयार करता है और आरडब्ल्यूएफ में स्टोर डिपो को प्राप्त और लेखांकित स्क्रेप की वास्तविक मात्रा की जांच और प्रमाणित करने के लिये प्रेषित करता है। वरिष्ठ प्रबंधक/सामान्य स्टोरडिपो अंतर को सही तरीके से रिकॉर्ड करने, यदि कोई है, मात्रा की जांच के बाद एफए और सीएओ/आरडब्ल्यूएफ को टीसी वापस कर देता है। कमी के मामले में, आरडब्ल्यूएफ को कम प्राप्त मात्रा के लिये संबंधित क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों को दोबारा से डेबिट करना पड़ता है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि ` 1313.64 करोड़ के स्क्रेप प्राप्ति के डेबिट 2010-13 के दौरान स्वीकार किए गए थे। लेखापरीक्षा द्वारा नमूना जांच³¹⁵ में ` 10.34 करोड़ मूल्य के स्क्रेप की कम प्राप्ति का पता चला। कम प्राप्ति की वास्तविक मात्रा काफी अधिक होने की सम्भावना है। यद्यपि स्क्रेप की कम प्राप्ति को लेखाओं के लिए डिपो द्वारा सूचित किया गया था, तथापि उस सीमा तक डेबिट के उत्क्रमण अथवा ऐसी कम प्राप्तियों के लिए कारकों की जांच करने हेतु कोई कार्यवाही नहीं की गई।

यद्यपि लेखापरीक्षा ने पहले जांच न करने के मुद्दे पर प्रकाश डाला, स्क्रेप की कम प्राप्ति की जांच के लिये आरडब्ल्यूएफ द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई। सभी मामलों के पूर्ण पैमाने पर समीक्षा के लिए स्क्रेप की कम प्राप्तियों की कुल मात्रा

³¹⁴ क्षेत्रीय रेलवे/उत्पादन इकाईयों के बीच लेनदेन बुक समायोजन के माध्यम से किया जाता है।

³¹⁵ जहां आरडब्ल्यूएफ से प्राप्त मात्रा में अंतर 10मी.ट से अधिक था, समीक्षा के लिये चयनित था।

तथा की गई सुधारात्मक कार्यवाही का आकलन करने की आवश्यकता है। चूंकि जोनल रेलवे द्वारा उल्लेखित अनुसार स्क्रेप के मूल मूल्य के लिए स्थानांतरण प्रमाणपत्रों को स्वीकार कर लिया गया था तथा कम प्राप्त मात्रा के लिए संबंधित रेलवे डेबिट करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई थी अतः उस सीमा तक स्क्रेप पर व्यय अनियमित होगा। स्क्रेप डेबिट का समाधान न होने के परिणामस्वरूप पहियों की लागत में वृद्धि हुई क्योंकि कम प्राप्त मात्रा का मूल्य पहियों के उत्पादन में अवशोषित हो गया था। शिथिलता सभी स्तरों पर आन्तरिक नियंत्रण के अभाव का संकेत देती है।

वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारी (एफए और सीएओ) ने एक्जिट कान्फ्रेंस में कहा कि इसकी जांच की जाएगी तथा शीघ्र ही कार्रवाई आरम्भ की जाएगी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तरों में रोड यातायात पर निर्भरता के तथ्य को स्वीकार किया और कहा कि पीसमील लोडिंग में प्रतिबंध के कारण और जब भी रैक लोड नहीं बनता, रोड यातायात पर निर्भरता से बचा नहीं जा सकता। यह भी कहा गया कि आरडब्ल्यूएफ रैक लोड में माल की दुलाई के लिये संबंधित प्रयास कर रहा है, वो तथ्य से स्पष्ट है कि पहियों के सेट के 58 प्रतिशत प्रेषण 2013-14 के दौरान रेल द्वारा था।

5.3.2.6.2 मोल्ड ब्लैक की खरीद-गलत योजना

(क) ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक (जीएमबी) एक आयातित आइटम है। विभिन्न आकारों अर्थात् 43.5''³¹⁶, 48.5''³¹⁷ के जीएमबी को व्हील निर्माण के लिए उपयोग किया जाता है। व्हील को ग्रेफाइट मोल्ड में ढाला जाता है जो पूर्व-गर्म तथा स्प्रे किया हुआ होता है। पूर्व निर्धारित स्थापन काल की मंजूरी के पश्चात मोल्ड को विभाजित किया जाता है तथा व्हील मोल्ड से बाहर लाया जाता है।

43.5'' ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक (जीएमबी) के लिए औसत खपत के मानदण्ड 3.60 प्रति 840 डाइ/बीजी कोचिन प्रकार के 1000 व्हील है। 43.5'' मोल्ड ब्लैक की खरीद आवश्यकता के अनुरूप नहीं थी। 43.5'' जीएमबी की उपलब्धता न होने के कारण 71 नम्बरों के 48.5'' जीएमबी को व्हील में ढालने के लिए 43.5'' मोल्ड में बदला आरडब्ल्यूएफ ने जिसके कारण 0.98 करोड़ की हानि हुई। जैसा नीचे

³¹⁶ 840 डाइ पहियों और बीजीसी पहियों के कास्टिंग के लिये 43.5'' जीएमबी प्रयोग किया गया

³¹⁷ बॉक्सन पहियों की कास्टिंग के लिये 48.5'' जीएमबी प्रयोग किया गया।

विवरण है:

तालिका 5.13

वर्ष	48.5"मोल्ड में परिवर्तित 43.5" मोल्ड	48.5" मोल्ड की बुक औसत दर ³¹⁸ (°)	43.5" मोल्ड की बुक औसत दर (°)	बुक औसत दर का अंतर कॉल (3)-कॉलम (4)	परिवर्तम के कारण हानि
1	2	3	4	5	6
2010-11	13	403988.88	338371.21	65617.67	853029
2011-12	0	0	0	0	0
2012-13	58	584885.59	430643.58	154242	8946036
कुल	71		97,99,065		

(स्रोत: मोल्ड रिपेयर रूप रिकार्ड एवं स्टोर ऑफिस रिकार्ड)

इस हानि को रोका जा सकता था यदि 43.5" जीएमबी के खरीद की बेहतर योजना होती। एक्विजिट कांफ्रेंस के दौरान रेल प्रशासन ने कहा कि विकल्प या तो उत्पादन खोना था अथवा अधिक जीएमबी की खपत करना था। अतः उन्होंने उत्पादन प्रक्रिया को जारी रखना चुना।

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि 2012-13 के दौरान रेलवे बोर्ड का बीजी लोको (जिसे 43.5" जीएमबी की आवश्यकता है) के लिये उत्पादन लक्ष्य 7500 पहियें था जो बाद में डब्ल्यूटीए आबंटन पर 10778 पहियों तक बढ़ा दिया गया। बीजी कोचिंग के संबंध में 2012-13 के दौरान रेलवे बोर्ड का लक्ष्य 33500 था जबकि डब्ल्यूटीए आबंटन 58099 था। अभिलेखों में डब्ल्यूटीए आबंटन द्वारा वृद्धि के लिये कोई कारण नहीं था। लक्ष्यों में आकस्मिक वृद्धि के कारण, जीएमबी को बदलने का सहारा लिया। क्योंकि जीएमबी लंबी अवधि तक प्रयोग होने वाले³¹⁹ आयातित मद है, आरडब्ल्यूएफ को 43.5" मोल्ड ब्लैक की कमी के बारे में रेलवे बोर्ड को सूचित करना चाहिये और जिससे बदलने के कारण हानि हुई।

लेखापरीक्षा में देखा कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान बॉक्सन पहियों का उत्पादन डब्ल्यूटीए आबंटन से अधिक था। जीएमबी आयातित मंहगे मद होने के कारण, आरडब्ल्यूएफ ने खरीद की उचित योजना नहीं बनाई जिससे 840डाई/बीजी

³¹⁸ बुक औसत दर मात्रा संतुलन द्वारा मूल्य लेजर में दिखाये मूल्य संतुलन को विभाजित करने पर पाई गई दर है।

³¹⁹ लंबे समय तक चलने वाले मद-वह मद जिनके लिये खरीद अवधि लंबी है।

कोचिंग के लिये कास्टिंग पहियों के लिये 48.5'' मोल्ड ब्लैक को बदलना पड़ा। जबकि यह तथ्य है कि रेलवे बोर्ड द्वारा आरडब्ल्यूएफ अचानक की गई मांग के कारण जीएमबी में वृद्धि की आवश्यकता हुई। यद्यपि तथ्य यह है कि 48.5'' जीएमबी आरडब्ल्यूएफ में उत्पादन की आवश्यकता से अधिक आरडब्ल्यूएफ पर स्टॉक में पड़ा था। यह इस तथ्य के बावजूद कि 2011-12 और 2012-13 के दौरान बॉक्सन पहिये अधिक उत्पादित हुये थे।

(ख) ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक की अधिक खपत

आरडब्ल्यूएफ में 48.5'' ग्रेफाइट मोल्ड ब्लैक (जीएमबी) के बॉक्सन प्रकार के लिए स्वीकृत उपभोग मानदण्ड 1.88 प्रति 1000 व्हील है। यह पाया गया कि 2010-13 की समयावधि के दौरान प्रति 1000, व्हील पर जीएमबी की औसत खपत प्रति 1000 व्हील पर 2.1 से 4.63 की दर तक बहुत अधिक थी। यह देखा गया कि जीएमबी को खुली अवस्था में संग्रहित किया गया तथा लगातार नमी, बारिश, धूप आदि में खुला छोड़ा गया जो उनकी कार्य स्थिति में कमी तथा परिमाणतः अधिक खपत के लिए एक कारण था।

लेखापरीक्षा विश्लेषण से पता चला कि पिछले तीन वर्षों के दौरान खपत किए गए अधिक जीएमबी का मूल्य ` 1.27 करोड़ के अनुरूप था। एक आयातित कीमती आइटम होने के नाते मोल्ड ब्लैक को उनके जीवन काल की कमी से बचने के लिए उपयुक्त संग्रहण सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

5.3.2.6.3 प्रोत्साहन बोनस का भुगतान

उत्पादन स्तर कायम रखने के लिए स्टाफ को सामान्यतया प्रोत्साहन बोनस दिया जाता है। आरडब्ल्यूएफ के स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन बोनस इसके लिए निर्धारित मानक संयंत्र क्षमता (एसपीसी) से जुड़ा है।

संयंत्र का एसपीसी उपलब्ध पूँजीगत उपकरणों तथा जनशक्ति की उपलब्धता पर निर्भर करता है। आरडब्ल्यूएफ के स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन बोनस उत्पादन को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है। रेलवे बोर्ड के अनुरोध पर राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद³²⁰ ने 1999 में एक विस्तृत अध्ययन किया और वैज्ञानिक तरीके में उपलब्ध मशीनरी के परिचालन के लिए अपेक्षित जनशक्ति के प्रतिमान निर्धारित किए। इस प्रकार संयंत्र का एसपीसी 8300 पहिए तथा 4200 एक्सल प्रतिमाह पर

³²⁰ एनपीसी प्रशिक्षण, परामश देने वाला और उत्पादकताके क्षेत्र में अनुसंधान करने वाला वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय, भारत सरकार के अधीन एक राष्ट्रीय स्तर संगठन है।

निर्धारित किया गया था। बाद में एसपीसी संयंत्र क्षमता में वृद्धि के कारण 2003 में 8475 पहिया तथा 4230 एक्सल तक संशोधित किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने शर्त कि उत्पादकता में 5 प्रतिशत सुधार होना चाहिए के साथ जून 2009 से स्टाफ को प्रदत्त प्रोत्साहन बोनस की दर बढ़ाने का निर्णय लिया। तदनुसार संयंत्र क्षमता में वृद्धि को हिसाब में लेने के बाद एसपीसी पुनः निर्धारित करने के लिए नवम्बर 2009 में जीएम/आरडब्ल्यूएफ द्वारा एक समिति नामित की गई थी। समिति ने 2009 में राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद की रिपोर्ट को ध्यान में रखकर मामले की जाँच की। समिति ने दिसम्बर 2009 से 9860 पहिया तथा 4800 एक्सल प्रति माह तक एसपीसी के उर्ध्व संशोधन की सिफारिश की। तथापि आरडब्ल्यूएफ ने समिति की सिफारिशों को स्वीकार नहीं किया और इसके स्थान पर स्टाफ परिषद के साथ बातचीत के आधार 8899 पहिया तथा 4442 एक्सल प्रतिमाह के रूप में एसपीसी का निर्धारण किया (मार्च 2010)।

निर्धारित एसपीसी से वार्षिक उत्पादन की तुलना नीचे दी गई है:

तालिका 5.14

(यूनिट में)

वर्ष	विवरण	वार्षिक उत्पादन	मानक संयंत्र क्षमता मासिक क्षमता x12	एसपीसी के संदर्भ में अंतर
2006-07	पहिये	126126	101700	+24426
	एक्सल्स	58259	50760	+7499
2007-08	पहिये	147007	101700	+45307
	एक्सल्स	52870	50760	+2110

(स्रोत: कुल उत्पादन विवरण)

लेखापरीक्षा में निम्नलिखित पाया गया:

जैसा उपर्युक्त तालिका से दखा जा सकता है स्टाफ के साथ बातचीत के आधार पर मार्च 2010 में निर्धारित एसपीसी संयंत्र के वार्षिक उत्पादन से काफी कम था।

वैज्ञानिक आधार पर और संयंत्र के औसत मासिक उत्पादन की अपेक्षा कम स्तर पर एसपीसी निर्धारित करने में विफलता के परिणामस्वरूप आरडब्ल्यूएफ संयंत्र के एसपीसी का निर्धारण निम्नतर हुआ था। इसके परिणामस्वरूप 2010-13 की अवधि के दौरान 3.35 करोड़ (लगभग) के अतिरिक्त प्रोत्साहन बोनस का भुगतान हुआ है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) में कहा कि आरडब्ल्यूएफ का उत्पादन 5 प्रतिशत बढ़ाने के लिये और मौजूदा को दोगुना संशोधित बोनस कारक प्रस्तुत करने के लिये कह दिया गया था। इस प्रकार, मानक श्रम घंटों में बिना वृद्धि के मानक संयंत्र क्षमता 5 प्रतिशत तक बढ़ी और प्रोत्साहन दर संशोधित हुई।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है। रेलवे बोर्ड के सभी कार्यों और उत्पादन की प्रक्रिया में प्रस्तुत नवीनता जिसके कारण उत्पादन का संवर्धन हुआ को ध्यान में रखते हुये वार्षिक रूप से प्रोत्साहन योजना की समीक्षा के निर्देश के विपरीत आरडब्ल्यूएफ ने अपनी मौजूदा क्षमता का केवल 5 प्रतिशत जोड़कर अभिकलित किया। जिसके परिणामस्वरूप एसपीसी वास्तविक उत्पादन से भी कम निर्धारित किया गया और प्रोत्साहन बोनस का परिहार्य भुगतान किया गया जैसा उपरोक्त पैरा में बताया गया है।

5.3.2.6.4 समयोपरि

रेलवे बोर्ड के निर्देश अनुबद्ध करते हैं कि आरडब्ल्यूएफ में प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत आने वाली अनुभागों में समयोपरि³²¹ बुकिंग पूर्णतया निकाल दी जानी चाहिए (दिसम्बर 1999)।

पहिया उत्पादन, पहिया अनुरक्षण, एक्सल फोर्ज उत्पादन, एक्सल फोर्ज अनुरक्षण, एक्सल मशीन शाप उत्पादन, एक्सल मशीन शाप अनुरक्षण, सामान्य अनुरक्षण आरडब्ल्यूएफ में 'प्रोत्साहन योजना' के अन्तर्गत आने वाली यूनितें हैं। लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की जांच में चता चला कि प्रोत्साहन योजना के अन्तर्गत आने वाले अनुभागों में समयोपरि बुकिंग जारी की और 2010-13 वर्षों के दौरान समयोपरि भत्ते के प्रति ` 5.57 करोड़ का भुगतान किया गया था।

एक्जिट कान्फ्रेंस में यह बताया गया था कि 'समयोपरि' केवल अनुरक्षण स्टाफ के लिए बुक किया गया था। तथापि अभिलेखों की संवीक्षा पर यह देखा गया कि समयोपरि का उत्पादन तथा अनुरक्षण स्टाफ दोनों को भुगतान किया गया था।

रेलवे बोर्ड ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) में कहा कि आरडब्ल्यूएफ में सामूहिक प्रोत्साहन योजना है और चितरंजन लोकोमोटिक वर्क (सीएलडब्ल्यू) की प्रोत्साहन योजना की पद्धति नहीं। 1999 में, प्रारंभिक रूप से केवल सीएलडब्ल्यू प्रकार की प्रोत्साहन योजना प्रमुख है और इसलिये, निर्देश मुख्य रूप से उस प्रकार की

³²¹ निर्धारित सूचीबद्ध घंटों से अधिक रेलवे कर्मचारियों द्वारा किए गए कार्य के अतिरिक्त घंटों का विवरण

प्रोत्साहन योजना से संबंधित है। समयोपरि केवल तत्काल परिस्थितियों के लिये और आरडब्ल्यूएफ के लिये निर्धारित उत्पादन मात्रा प्राप्त करने के लिये दिया जाता है। समयोपरि अत्यंत सावधानी से विनियमित किया जाता है।

रेलवे बोर्ड का उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि समयोपरि का भुगतान रेलवे बोर्ड के आदेश का पूर्ण उल्लंघन था। बोर्ड के प्रोत्साहन योजना के अंतर्गत कवर्ड अनुभागों में समयोपरि बुकिंग को पूर्ण रूप से हटाने के लिये जीएम/आरडब्ल्यूएफ को संबोधित दिनांक 17 दिसम्बर 1999 के निर्देश को भी समीक्षा सभी समिति द्वारा दोहराया गया है। ये निर्देश लागू नहीं किये गये।

5.3.2.6.5 जल आपूर्ति कनेक्शन का पृथक्करण न होने के कारण हानि

आरडब्ल्यूएफ फैक्ट्री तथा आवासीय कॉलोनी की आवश्यकताओं के लिए बेंगलूर जल आपूर्ति तथा सीवरेज बोर्ड (बीडब्ल्यूएसएसबी) से एक 300 एमएम व्यास के जल आपूर्ति कनेक्शन के माध्यम से जल आपूर्ति प्राप्त करता है। बेंगलूर जल आपूर्ति अधिनियम 1965 (खण्ड 35) अनुबंधित करता है कि परिसर के लिए जल आपूर्ति को अंशतः घरेलू तथा अंशतः गैर-घरेलू उद्देश्य के लिए उपयोग किया जाता है तथा कनेक्शन का पृथक्करण नहीं किया जाता तो आवश्यक जांच के बाद जल आपूर्ति इंजीनियर को घरेलू/गैर घरेलू उद्देश्य के लिए उपयुक्त जल की प्रतिशतता का निर्धारण करना पड़ता है तथा तदनुसार बिल दिए जाते हैं।

बीडब्ल्यूएसएसबी को 2010-13 के दौरान भुगतान किए गए जल बिलों की समीक्षा से पता चला कि जैसेकि बीडब्ल्यूएसएसबी से प्राप्त 70 प्रतिशत जल को इन वर्षों के दौरान घरेलू उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जा रहा था, तथापि घरेलू/गैर-घरेलू कनेक्शन के पृथक्करण तथा बीडब्ल्यूएसएसबी अधिनियम के अनुसार बनाए गए बिल प्राप्त करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गई। इसके परिणामस्वरूप 2010-13 में 1.91 करोड़ की सीमा तक जल प्रभार का अधिक भुगतान हुआ। जब तक उपचारात्मक कार्यवाही होती है तब तक यह हानि जारी रहेगी।

एक्जिट कान्फ्रेंस में मुख्य अभियंता द्वारा यह कहा गया कि यद्यपि बीडब्ल्यूएसएसबी ने फरवरी 2011 तथा मई 2011 में पृथक्करण के लिए संपर्क किया था, तथापि वे घरेलू तथा गैर-घरेलू उद्देश्य के लिए पृथक बिल बनाने में अनिच्छुक थे क्योंकि यह बीडब्ल्यूएसएसबी के लिए हानि का कारण बनेगा। चूंकि बीडब्ल्यूएसएसबी अधिनियम पृथक्करण अथवा बीडब्ल्यूएसएसबी इंजीनियर द्वारा अनुमानित आकलन के आधार पर बने बिल प्राप्त करने की व्यवस्था करता है

अतः आरडब्ल्यूएफ को घरेलू उपयोग के लिए कम की गई दरों का लाभ प्राप्त करने के लिए बीडब्ल्यूएसएसबी के साथ अपने मामले को आगे बढ़ाने की जरूरत है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने उत्तर (जुलाई 2014) में कहा कि संयंत्र और कालोनियों के लिये घरेलू और गैर-घरेलू कनेक्शन के लिये अलग पानी के मीटर लगाने के मामले की नियमित रूप से बीडब्ल्यूएसएसबी के अधिकारियों से पूछताछ की जा रही है लेकिन प्रयासों से कोई परिणाम नहीं निकला। तथ्य यह रह जाता है कि पानी की घरेलू खपत के लिये कम दर का लाभ न उठाने के कारण आवृत्ति हानि हो रही है।

5.3.3 निष्कर्ष

- आरडब्ल्यूएफ ने डब्ल्यूटीए द्वारा आवंटित पहियों के प्रकारकी वास्तविक आवश्यकता के संदर्भ के बिना रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वार्षिक उत्पादन लक्ष्यों को प्राप्त करने/बढ़ाने पर मुख्य रूप से ध्यान केन्द्रित किया। उत्पादन और वितरण के लिये योजना डब्ल्यूटीए आबंटन के अनुसार नहीं थी। तदनुसार बीजी लोको पहियों, एमजी लोको पहियों के लिये उत्पादन लक्ष्य को पूरा नहीं किया जा सका और बॉक्सन पहियों और 840 डायल पहियों आदि का उत्पादन बढ़ा। इसके परिणामस्वरूप स्टॉक इकट्ठा होने के कारण भारत सरकार को लाभांश का भी परिहार्य भुगतान हुआ। डब्ल्यूटीए आबंटन और उत्पादन के बीच तुल्यकालन में कमी के कारण कुछ प्रकार के पहियों की मालसूची का स्टॉक इकट्ठा हुआ। रेलवे बोर्ड स्तर पर योजना प्रक्रिया में आरडब्ल्यूएफ की भागीदारी के बावजूद, यह मुद्दे उठे।
- संवर्धन चरण II के लिये विस्तारित सामग्री संशोधन के लिये प्रावधान सुविचारित निर्णय नहीं था इस तथ्य को ध्यान में रखकर कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा पहियों के लिये मांग के भाग आगामी छपरा पहिया संयंत्र द्वारा पूरा किया जायेगा।
- ग्रेफाम्ट मोल्ट ब्लैक (जीएमबी) की खरीद की अनुचित योजना के परिणामस्वरूप 48.5' जीएमबी को 43.5' जीएमबी में परिवर्तित किया।
- वित्तीय प्रबंधन में आंतरिक कमियां देखी गई जैसे:
 - क) स्टोर में प्राप्त वास्तविक मात्रा और स्क्रेप पर बुक किया गये व्यय के संदर्भ में हस्तांतरण प्रमाण पत्र में उल्लिखित, के अनुसार स्क्रेप की मात्रा का

समन्वय न होना, जिसके परिणामस्वरूप स्पष्ट रूप से आंतरिक नियंत्रण में कमी दर्शाते हुये पहियों की कीमत में वृद्धि हुई।

ख) अधिक यांत्रिकीकरण को ध्यान में रखते हुये जो संवर्धन योजना के तहत हुआ हो, वैज्ञानिक तरीके से संयंत्र की वार्षिक उत्पादन क्षमता पर आधारित मानक संयंत्र क्षमता का संशोधन न होना।

(सुमन सक्सेना)

नई दिल्ली

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

दिनांक:

प्रतिहस्ताक्षरित

(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

दिनांक:

प्रतिवेदन में प्रयोग किए गए संकेताक्षर

आईआर	भा. रे.
सीआर	म. रे.
ईआर	पू. रे.
ईसीआर	पू. म. रे.
ईसीओआर/ई-कोस्ट	पू. त. रे.
एनआर	उ. रे.
एनसीआर	उ. म.रे.
एनईआर	उ. पू. रे.
एनएफआर	पू. सी. रे.
एनडब्ल्यूआर	उ. प. रे.
एसआर	द. रे.
एससीआर	द. म. रे.
एसईआर	द. पू. रे.
एसईसीआर	द. पू. रे.
एसडब्ल्यूआर	द. प. रे.
डब्ल्यूआर	प. रे.
डब्ल्यूसीआर	प. म. रे.
आरपीयू	रेलवे उत्पादन इकाईयाँ
डीएलडब्ल्यू	डीजल लोकोमोटिव वर्क्स
सीएलडब्ल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स
आरसीएफ	इन्टीग्रल कोच फैक्टरी
आरसीएफ	रेल कोच फैक्टरी
डीएमडब्ल्यू	डीजल आधुनिकीकरण वर्क्स
पीएसी	लो. ले. स.
एफए एण्ड सीएओ	वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी

अनुबंध-1
(पैरा 3.1.6)
समीक्षित एमएम कार्यों का नमूना चयन

क्रमसं.	रेलवे	मूल परियोजना का नाम	लागत (करोड़ में)	एमएम परियोजना का नाम	एमएम परियोजना की लागत (करोड़ में)
1	पूर्वी	लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना एनएल (46.61 किमी.)	100.89	1) नामखाना - चन्द्रनगर एनएल (14 किमी.)	78.9
				2) कक्दवीप - बूदखली एनएल (5 किमी.)	61.85
				3) चन्द्रनगर - बखाली एनएल (17.2 किमी.)	165.35
		तारकेश्वर-बिशनपुर एनएल (85 किमी.)	479.20	1) तारकेश्वर-धनियखली एनएल (19 किमी.)	133.58
				2) आरामनाग-इरफला एनएल (18.3 किमी.)	149.53
				3) इरफला-धतल एनएल (11.2 किमी.)	95
				4) आरामबाग-चम्पादंगा एनएल (23.3किमी.)	288.81
		मन्देरहील-दुम्का-रामपुरहत एनएल (130 किमी.)	259.34	रामपुरहत-मुरैरे 3 लाइन (29.48 किमी.)	224.05
		तारकेश्वर-मगरा एनएल (51.95 किमी.)	365.17	तारकेश्वर-फरफरा शरीफ एनएल (21.75 किमी)	162.37
		बर्धमान-कटवा जीसी (51.22 किमी.)	245.15	1) कटवा-बाजारसाउ डीएल (30.59 किमी.)	271.39
				2) कटवा (दैनहत)-मनतेश्वर एनएल (34.4 किमी.)	256.2
				3) नेगम-मंगलकोट एनएल (8.60 किमी.)	251.5
				4) मनतेश्वर-मेमारी एनएल (35.6 किमी.)	82.11
		नया अलीपुर-अकरा डीएल (9.76 किमी.)	18.09	1) बज-बज-पूजाली एनएल (11.0 किमी.)	97.17
				2) पूजाली-उलूबेरिया (बीरशैवपुर) एनएल (10.25 किमी.)	295.84
				3) पूजाली-बकराहट एनएल (9.75 किमी.)	83.48
		सोनरपुर-घुटियारी सरीफ डीएल (14.96 किमी.)	30.47	कलीकापुर-घातकपुकुर एनएल के द्वारा मीनाखान (38.0 किमी.)	268.55
		चांदपुरा-बोनगांव डीएल (9.77 किमी.)	22.23	1) बोनगांव-चांदबाजार एनएल (11.5 किमी.)	57.16
				2) बोनगांव-पोरमहेशतला एनएल (20 किमी.)	140.81
				3) चांदबाजार-बगदाह एनएल (13.86 किमी.)	117.77
चीनपाँय-सैंथिया डीएल (31.61 किमी.)	86.66	1) पारंतीक-सूरी एनएल (33.98 किमी.)	149.55		
		2) चौवरीगचा-कन्डी एनएल के द्वारा सैंथिया (56.50 किमी.)	302.15		
दक्षिण बरसात- लक्ष्मीकांतपुर डीएल (19.68 किमी.)	119.05	1) जाँयनगर-रायदीघी एनएल (20.0 किमी.)	140.46		
		2) जाँयनगर-दुर्गापुर एनएल (32.0 किमी.)	273.87		
शांतिपुर-कलीनारायणपुर डीएल	104.80	रनघाट (अरनघाट)-दुत्ताफलिया एनएल (8.17 किमी.)	69.76		
कटवा-पत्नी डीएल (17.70 किमी.)	121.95	अहमदपुर-कटवा जी.सी. (51.92 किमी.)	357.08		
सोनडलिया-चम्पापुकुर डीएल (23.64 किमी.)	136.55	बीरा-चक्ला एनएल (11.5 किमी.)	129.97		
दनकनी-चन्दनपुर 4 लाइन (25.41 किमी.)	198.88	बरूपर-फरफरा शरीफ एनएल (12.30 किमी.)	97.56		
कृष्णानगर-कलीनारायणपुर डीएल (21.99 किमी.)	43.49	1) कृष्णानगर-शांतिपुर जी.सी. (15.29 किमी.)	34.86		
		2) कृष्णानगर सीटी (धुबलिया)-चारतल एनएल (13.0 किमी.)	119.38		
दीयोधर-सुल्तानगंज एनएल (117.125 किमी.)	282.00	1) बंका-बराहट एनएल (15.53 किमी.)	312.00		
		2) बंका-बीतीया रोड़ एनएल (22 किमी.)	N.A.		

2	पूर्व मध्य	फतुआ-इस्लामपुर (42.41 किमी.) की विघटित लाइन की मरम्मत	49.50	1) दनियावान से बिहार शरीफ एनएल (38.28 किमी.) 2) बिहार शरीफ से बरबीघा एनएल (26 किमी.) 3) बरबीघा से शेखपुरा एनएल (26 किमी.) 4) नेयोरा/दानापुर से दनियावसन एनएल (30 किमी.)	104.79 103.86 516.41
		मानसी-सहरसा जीसी (43.61 किमी.)	48.39	1) सहरसा-दौराम मधेपुरा जीसी 2) दौराम-मधेराम पुणिया जीसी 3) मानसी-बडालाघाट क्षेत्र में स्थायी विपथन पर नए पुल सं. 53 पर निर्माण और सम्बद्ध कार्य 4) बनमंखी-बिहारगंज जीसी 5) पुल सं. 45,50,52 और 53 के गाड़ बंद का निर्माण 6) सहरसा-पुणिया के बीच कोज वेज को हटाना	40.19 129.75 4.27 36.80 8.16 2.39
3	पूर्व तटीय	रायपुर टिटलागढ़ डीएल (203किमी.)	758.10	1) मंदिरहसौद-न्यू राजपुर एनएल (20 किमी.) 2) अब हानपुर-राजिम सहित केन्द्री-धमतारी का गेज परिवर्तन (67.20 किमी.)	100.00 283.85
4	उत्तरी	उत्तरतीया-सुल्तानपुर-जाफराबाद डीएल (148 किमी.)	369.90	1) अकबरगंज-रायबरेली एनएल (46.90 किमी.) 2) सुल्तानपुर-अमेठी एनएल (29.22 किमी.)	295.67 153.83
5	पूर्वात्तर	कानपुर-कासगंज-बरेली एवं कासगंज-मथुरा जी.सी. (458 किमी.)	658.11	बरेली से लालकुआं जीसी (83.85 किमी.)	133.93
		महाराजगंज-मसरख एनएल (35.49 किमी.)	54.35	मसरख से रेवा घाट एनएल (30 किमी.)	83.77
6	पूर्वात्तर सीमान्त	कटिहार-बरसोई राधिकापुर सहित कटिहार-जोगबनी का जीसी (200 किमी.)	402.98	1) कटिहार-तेजनारायनपुर जीसी (34 किमी.) 2) कटिहार पर एमजी कोचिंग डिपो का परिवर्तन 3) रायगंज डलखोला एनएल (43.43 किमी.)	65.08 10.99 291.53
		इकलाखी-बलूरघाट एनएल (86.75 किमी.)	36.38	1) इत्ताहर-रायगंज एनएल (21.82 किमी.) 2) इत्ताहर-बुनियादपुर एनएल (39 किमी.)	129.30 287.94
		न्यू जलपाईगुडी-सिलिगुरीजक्सन - न्यू बोंगईगांव जीसी ब्रांच लाइन सहित (417.07 किमी.)	123.88	1) चलसा-नक्सल एनएल (16 किमी.) 2) राजभटखोवा-जयंती एनएल (15.13 किमी.)	292.93 180.16
		लुमडिंग-सिलचर जीसी (198 किमी.)	648.00	1) बराइग्राम-दलाबचेरा जीसी (29.4 किमी.) 2) करीमगंज-महीशासन जीसी (10.3 किमी.)	103.84 55.00
7	उत्तर पश्चिम	उदयपुर-चित्तौड़गढ़-अजमेर जीसी (300 किमी.)	433.39	1) उदयपुर-उमरा गेज परिवर्तन (10.50 किमी.) 2) मावली-नाथदवारा गेज परिवर्तन (15.27 किमी.) 3) मावली-बडीसद्री गेज परिवर्तन (82.01 किमी.) 4) नाथदवारा-न्यू नाथदवारा नई लाइन (10.80 किमी.)	21.79 31.94 290.66 107.19
		रेवाडी-सादलपुर जीसी (141किमी.)	243.19	सादलपुर-हिसार जीसी (70 किमी.)	121.00

8	दक्षिणी	तिरुचिरापल्ली-तंजावूर-नागोर-कराईकल जी. सी. (135 कि.मी.)	109.05	1) नागोर-कराईकल एनएल (11 कि.मी) 2) नागापट्टीनम-वेला कन्नी एनएल (10 कि.मी) 3) नागापट्टीनम-तिरुतुराईपुंदी एनएल (35 कि.मी) 4) करिक्कल-पेरालम एनएल (23 कि.मी) 5) नागोर और नागापट्टीनाम पर अतिरिक्त सुविधाए	33.78 23.69 126.14 110.19 4.17
		मडुलादुथुराई-तिरुवरूर-कराईकुडी और तिरुतुराईपुंदी-अगस्तियापल्ली जी. सी. (223.69 कि.मी.)	404.19	1) विघटित लाईन निदामंगलम-मन्नार गुडी की मरम्मत (13.25 कि.मी) 2) मन्नारगुडी-पट्टुककोटाई एनएल (41 कि.मी) 3) तंजावूर-पट्टुककोटाई एनएल (47 कि. मी)	62.17 215.59 290.05
9	दक्षिण मध्य	जगयापेटा-मेलाचेरूवू नई लाइन (19.1 कि.मी.)	53.21	मेलाचेरूवू-जनपहद नई लाईन (24 कि.मी)	174.56
10	दक्षिण पूर्वी	बेंकुरा-दामोदर नदी रेलवे जी. सी. परियोजना (96.60 कि.मी.)	111.90	1) रायनगर-मासाग्राम एनएल (20.9 कि.मी) 2) बंकुरा (छटना)-मुक्कटमोनीपुर एनएल(48.25 कि.मी) 3) बोवाईचंडी-खाना एनएल (24.40 कि.मी) 4) मुक्कटमोनीपुर-उपरसोल एनएल(26.7 कि.मी) 5) बंकुरा(कालाबती) हरा एनएल से पूरुलिया (65 कि.मी) 6) मुक्कटमोनीपुर-झिलिमिल एनएल (24 कि.मी)	46.25 85.63 81.38 211.51 294.89 239.36
		हावड़ा-बाराछिया' चम्पादंगा से शाखा लाइन सहित आमटा नई बीजी लाईन (73.66 कि.मी.)	154.30	1) चम्पादंगा-टरकेश्वर एनएल (8 कि.मी) 2) आमटा-बगनान एनएल (15.8 कि.मी) 3) जंगीपारा से फुरफुरा शरीफ एनएल (12.3 कि.मी)	141.93 97.23
		तमलुक-डिगा एनएल (88.9 कि.मी.)	293.97	1) देशप्रान से नंदीग्राम एनएल (17 कि.मी) 2) कान्ती से एग्रा एनएल (26.2 कि.मी) 3) नंदीग्राम से कंडिमारी एनएल (7 कि.मी) 4) नंदकुमार से बलाईपांडा एनएल (27 कि.मी)	121.43 247.27 75.62 275.14
		डिगा-जलेसवर(41 कि.मी) नई लाइन	352.65	डिगा-एग्रा एनएल (31 कि.मी)	298.52
11	दक्षिण पूर्व मध्य	जबलपुर-गेंदिया सैक्शन का गेज रूपांतरण (285.45 कि.मी.)	1037.90	कटंगी-टिरोडी एनएल (15.36 कि.मी)	119.64
12	पश्चिमी	राजकोट-वेरावल जी.सी.(185 कि. मी)	100.00	1) वनसजलिया से जटलसर जी. सी. (90.66 कि.मी) 2) सोमनाथ से वेरावल एनएल (5.02 कि.मी) 3) शापूर-सारादिया जी.सी. (46 कि.मी) 4) सोमनाथ से कोडीनर एनएल (36.91 कि.मी)	98.00 14.52 196.30 252.68
		भिलडी-विरामगाम गेज रूपांतरण (157 कि.मी.)	155.66	महेसाना-तेरांगा पहाड़ी जी.सी. (57.4 कि.मी)	191.14
38		जोड़	9212.92	91	13383.86

टिप्पणी 1. पूर्व रेलवे-मूल कार्य-16, लागत ` 2613.92 करोड़, एमएम कार्य-32, लागत ` 5268.06 करोड़

2. दक्षिण पूर्व रेल-मूल कार्य-4, लागत ` 912.82 करोड़, एमएम कार्य-14, लागत ` 2216.16 करोड़

पूर्वी और दक्षिण पूर्व रेल का कुल है-20 मुख्य कार्य लागत ` 3526.74 करोड़ और 46 एमएम कार्य लागत ` 7484.22 करोड़

42 चालू कार्यो में से 38 चालू कार्यो को चयनित किया गया था (2004 की रेलवे लेखापरीक्षा रिपोर्ट सं. 9 के 8 पुराने कार्यो सहित)- पूर्वी, दक्षिण पूर्वी और पूर्वोत्तर सीमात रेलवे के लिए चयनित कार्यो का 75 प्रतिशत और क्षेत्रीय रेल के लिए 100 प्रतिशत कार्यो का चयन किया गया है।

अनुबंध II

(पेरा5.1.2.1)

स्क्रेप की बिक्री के लक्ष्य और उपलब्धि की तुलना में उत्पन्न आशातित को दर्शाने वाले विवरण

(in crore)

रेलवे जोन का नाम	वर्ष	रेलवे बोर्ड को जोनल रेलवे द्वारा सूचित से उत्पन्न आशातित	जोनल रेलवे के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित आरंभिक लक्ष्य	जोनल रेलवे द्वारा स्क्रेप के उत्पन्न के संशोधित मध्य अवधि निर्धारण	जोनल रेलवे के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित संशोधित लक्ष्य	जोनल रेलवे द्वारा वास्तविक उपलब्धि	संशोधित लक्ष्य के संदर्भ में अधिक/कमी	कमी/अधिक के कारण	अभ्यक्तियां	आरंभिक लक्ष्य के संदर्भ में उपलब्धि की प्रतिशतता	संशोधित लक्ष्य के संदर्भ में उपलब्धि की प्रतिशतता
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
एनडब्ल्यूआर	2010-11	121.00	262.00	300.00	300.00	400.12	100.12	नीलामी के लिए उपलब्धि अधिक स्क्रेप	शून्य	152.72	133.37
	2011-12	125.00	294.00	155.00	194.00	204.85	10.85	नीलामी के लिए उपलब्धि अधिक स्क्रेप	शून्य	69.68	105.60
	2012-13	121.00	225.00	160.00	160.00	166.68	6.68	नीलामी के लिए उपलब्धि अधिक स्क्रेप	शून्य	74.08	104.17
डब्ल्यूआर	2010-11	160.00	287.00	उ. न.	307.00	330.28	23.28	नीलामी के लिए उपलब्धि अधिक स्क्रेप		115.08	107.58
	2011-12	255.00	280.00	उ. न.	320.00	346.15	26.15	नीलामी के लिए उपलब्धि अधिक स्क्रेप		123.63	108.17
	2012-13	255.00	355.00	उ. न.	275.00	233.36	-41.64	इस्पात बाजार में अचानक गिरावट		65.74	84.86
डब्ल्यूसीआर	2010-11	102.00	254.00	उ. न.	290.00	298.13	8.13	अभियांत्रिक विभाग से स्क्रेप सामग्री में वृद्धि हुई थी।		117.37	102.80
	2011-12	210.00	214.00	उ. न.	225.00	299.82	74.82	इंजीनियरिंग विभाग/अभियांत्रिक विभाग से स्क्रेप सामग्री में वृद्धि हुई थी		140.10	133.25
	2012-13	180.00	258.00	उ. न.	220.00	233.86	13.86	इंजीनियरिंग विभाग से संशोधित सामग्री के कारण (+) 13.86 करोड़ से अधिक लक्ष्य उपलब्धि हुई		90.64	106.30
सीआर	2010-11	136.88	254.00	उ. न.	272.00	276.90	4.90	-		109.02	101.80
	2011-12	170.00	249.00	उ. न.	उ. न.	255.73	6.73	-		102.70	0.00
	2012-13	155.33	285.00	उ. न.	256.00	239.37	-16.63	आर्थिक मंदी के कारण स्क्रेप की मांग बहुत कम हुई		83.99	93.50
एससीआर	2010-11	उ. न.	282.00	173.30	302.00	335.20	33.20	अधिक प्राप्ति उच्च बाजार मूल्य के कारण थी।		118.87	110.99
	2011-12	190.79	317.00	190.79	317.00	321.21	4.21	अधिक प्राप्ति उच्च बाजार मूल्य के कारण थी।		101.33	101.33
	2012-13	257.60	346.00	257.60	320.00	325.16	5.16	अधिक प्राप्ति उच्च बाजार मूल्य के कारण थी।		93.98	101.61

एसईसीआर	2010-11	97.21	187.00	199.00	230.00	265.44	35.44	इजीनियारिंग मेकेनिकल डिपार्टमेंट से स्क्रैप सामग्री के कारण अधिक उत्पत्ति		141.95	115.41
	2011-12	87.57	150.00	150.00	150.00	133.12	-16.88	स्क्रैप की कम उत्पत्ति	यद्यपि उप.सीएमएम(एस)/जीएसडी/रायपुर के मार्च-2012 (विवरण-1) माह के लिए संचय विवरण की समीक्षा के दौरान, यह देखा गया कि 8.23 करोड़ की कुल मूल्य के लिए 2934.415 एमटी के रेल, अन्य पी वे सामग्री, डिपो फेररस, वैगने की 4 संख्याएं, 1 कोच, विविध डिपो विविध डिविजन स्क्रैप निपटान हेतु लंबित थे।	88.75	88.75
	2012-13	81.67	140.00	140.00	140.00	146.65	6.65	इजीनियारिंग मेकेनिकल डिपार्टमेंट से स्क्रैप सामग्री के कारण अधिक उत्पत्ति		104.75	104.75
एसआर	2010-11	147.00	312.00	147.00	334.00	347.20	13.20		कारण दर्ज नहीं	111.28	103.95
	2011-12	218.00	297.00	267.00	297.00	342.24	45.24		कारण दर्ज नहीं	115.23	115.23
	2012-13	199.00	303.00	199.00	295.00	280.73	-14.27	दक्षिणी राज्यों में कम मांग तथा विद्युत संकट के कारण	कारण दर्ज नहीं	92.65	95.16
एनआर	2010-11	205.00	357.00	390.00	400.00	423.29	23.29	नीलमी के लिए अधिक स्क्रैप उपलब्ध	अधिकता/कमी की रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वास्तविक लक्ष्य के साथ तुलना की जाती है।	118.57	105.82
	2011-12	320.00	350.00	325.00	385.00	461.00	76.00	नीलमी के लिए अधिक स्क्रैप उपलब्ध	अधिकता/कमी की रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वास्तविक लक्ष्य के साथ तुलना की जाती है।	131.71	119.74
	2012-13	330.00	471.00	415.00	415.00	415.00	0.00	स्क्रैप को कम अर्पण के कारण, प्रस्तावित ढेरों का नीलामी न होना	अधिकता/कमी की रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित वास्तविक लक्ष्य के साथ तुलना की जाती है।	88.11	100.00
एसडब्ल्यूआर	2010-11	100.00	177.00	उ. न.	189.00	156.82	-32.18	—	शून्य	88.60	82.97
	2011-12	100.00	101.00	उ. न.	उ. न.	104.25	3.25	—	कोई मध्यम कालीन संशोधन नहीं किया गया	103.22	0.00
	2012-13	75.00	112.00	उ. न.	उ. न.	112.34	0.34	—	कोई मध्यम कालीन संशोधन नहीं किया गया	100.30	0.00
एनसीआर	2010-11	205.00	262.00	205.00	300.00	218.07	-81.93	रिकॉर्ड में नहीं पाया गया		83.23	72.69
	2011-12	157.00	240.00	157.00	240.00	243.21	3.21	रिकॉर्ड में नहीं पाया गया		101.34	101.34
	2012-13	184.00	279.00	200.00	210.00	213.92	3.92	रिकॉर्ड में नहीं पाया गया		76.67	101.87
ईसीआर	2010-11	0.00	133.00	उ. न.	उ. न.	137.83	4.83	स्क्रैप की अधिक उत्पत्ति	उपलब्ध नहीं	103.63	0.00
	2011-12		130.00	उ. न.	उ. न.	154.10	24.10	स्क्रैप की अधिक उत्पत्ति	उपलब्ध नहीं	118.54	0.00
	2012-13		158.00	उ. न.	उ. न.	165.74	7.74	स्क्रैप की अधिक उत्पत्ति	उपलब्ध नहीं	104.90	0.00
ईआर	2010-11	197.00	255.00	उ. न.	300.00	386.98	86.98	अधिक उत्पत्ति के कारण		151.76	128.99
	2011-12	190.48	273.00	उ. न.	320.00	352.98	32.98	अधिक उत्पत्ति के कारण		129.30	110.31
	2012-13	214.00	272.00	उ. न.	260.00	244.59	-15.41	कम उत्पत्ति के कारण		89.92	94.07
एनईआर	2010-11	95.00	148.00	138.00	148.00	195.23	47.23	अधिक उत्पत्ति के कारण		131.91	131.91

	2011-12	95.00	158.00	150.00	158.00	160.26	2.26	अधिक उत्पत्ति के कारण		101.43	101.43
	2012-13	120.00	150.00	150.00	150.00	154.68	4.68	अधिक उत्पत्ति के कारण		103.12	103.12
ईसीओआर	2010-11	100.00	77.00	उ. न.	उ. न.	107.69	30.69	उपलब्ध नहीं	शून्य	139.86	0.00
	2011-12	100.00	107.70	उ. न.	उ. न.	113.24	5.54	उपलब्ध नहीं	शून्य	105.14	0.00
	2012-13	77.30	108.00	उ. न.	उ. न.	110.48	2.48	उपलब्ध नहीं	शून्य	102.30	0.00
एनएफआर	2010-11	54.30	86	उ. न.	92.00	83.78	-8.22	निपटान के लिए सीओएस को स्क्रेप सामग्री कम देने के कारण	निपटान के लिए सीओएस को स्क्रेप सामग्री कम देने के कारण	97.42	91.07
	2011-12	65	126	उ. न.	80.00	90.81	10.81	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	72.07	113.51
	2012-13	75	102	उ. न.	102.00	103.58	1.58	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	101.55	101.55
एसईआर	2010-11	150.00	289.00	उ. न.	309.00	326.00	17.00	उपलब्ध नहीं	अधिक	112.80	105.50
	2011-12	181.00	215.00	उ. न.	275.00	289.53	14.53	उपलब्ध नहीं	अधिक	134.67	105.28
	2012-13	216.00	268.00	उ. न.	255.00	255.15	0.15	उपलब्ध नहीं	अधिक	95.21	100.06
एमआर	2010-11	2.00	3.00	शून्य	शून्य	3.20	0.20	पर्याप्त सामग्री उपलब्ध	कोई मध्यम कालीन आंकलन नहीं किया गया।	106.67	0.00
	2011-12	1.60	2.00	शून्य	शून्य	1.49	-0.51	पर्याप्त सामग्री उपलब्ध नहीं	कोई मध्यम कालीन आंकलन नहीं किया गया।	74.50	0.00
	2012-13	2.00	2.00	शून्य	शून्य	2.46	0.46	पर्याप्त सामग्री उपलब्ध	कोई मध्यम कालीन आंकलन नहीं किया गया।	123.00	0.00
सीएलडब्ल्यू/सी आरजे	2010-11	15.28	15.00	उ. न.	उ. न.	16.07	1.07	अनुपयुक्त दर नहीं के कारण ढेरो की कोई बोली या अस्वीकरण	कोई मध्यम कालीन आंकलन नहीं किया गया।	107.13	0.00
	2011-12	15.72	14.00	उ. न.	उ. न.	16.63	2.63	अनुपयुक्त दर नहीं के कारण ढेरो की कोई बोली या अस्वीकरण		118.79	0.00
	2012-13	14.38	14.00	उ. न.	उ. न.	13.39	-0.61	अनुपयुक्त दर नहीं के कारण ढेरो की कोई बोली या अस्वीकरण		95.64	0.00
डीएलडब्ल्यू/बीए सबी	2010-11	2.69	3.00	उ. न.	उ. न.	4.43	1.43	जिस पर होना चाहिए उससे कम पर लक्ष्य निर्धारित किया गया	रेलवे को डीएलडब्ल्यू द्वारा अपर्याप्त अपेक्षित उत्पत्ति सूचित की गई।	147.61	0.00
	2011-12	3.27	3.00	उ. न.	उ. न.	4.27	1.27	जिस पर होना चाहिए उससे कम पर लक्ष्य निर्धारित किया गया	रेलवे को डीएलडब्ल्यू द्वारा अपर्याप्त अपेक्षित उत्पत्ति सूचित की गई।	142.46	0.00
	2012-13	3.00	3.00	उ. न.	उ. न.	4.86	1.86	जिस पर होना चाहिए उससे कम पर लक्ष्य निर्धारित किया गया	रेलवे को डीएलडब्ल्यू द्वारा अपर्याप्त अपेक्षित उत्पत्ति सूचित की गई।	162.02	0.00
आईसीएफ/चेन्न ई	2010-11	17.00	18.00	उ. न.	19.00	21.19	2.19	अधिक प्रयास		117.72	111.53
	2011-12	19.62	25.00	उ. न.	25.00	26.68	1.68	अधिक प्रयास		106.72	106.72
	2012-13	22.00	22.00	25.00	25.00	26.26	1.26	अधिक प्रयास		119.36	105.04
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	2010-11	16.17	13.00	उ. न.	उ. न.	14.72	1.72	--	--	113.23	0.00
	2011-12	19.49	11.00	उ. न.	20.00	20.39	0.39	--	--	185.36	101.95
	2012-13	14.63	17.00	उ. न.	उ. न.	20.38	3.38	--	--	119.88	0.00

आरसीएफ/कप्रथला	2010-11	14.99	14.00	उ. न.	उ. न.	15.01	1.01			107.21	0.00
	2011-12	15.00	15.00	उ. न.	उ. न.	16.84	1.84			112.27	0.00
	2012-13	15.50	15.00	उ. न.	उ. न.	16.45	1.45			109.67	0.00
डीएमडब्ल्यू/पीटीए	2010-11	30.71	34.00	31.44	34.00	44.44	10.44			130.71	130.71
	2011-12	32.45	40.00	32.45	40.00	42.03	2.03			105.08	105.08
	2012-13	37.25	35.00	35.77	35.00	48.50	13.50			138.57	138.57
	जोड़	7190.87	112373.70	4593.35	9990.00	11942.44	643.74				

एनए सूचित करता है कि लक्ष्यों को संशोधित किया गया था, शून्य सूचित करता है कि कोई संशोधित लक्ष्य नहीं था।

अनबंध-III

पैरा 5.1.2.2

आकलन की तुलना में वास्तविक रिलीज में पी. वे स्क्रैप के प्रक्षेपण को दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	डिवीजन/निर्माण इकाई का नाम	चयनित सीटीआर/टीआरआर/जीसी कार्य का विवरण	आकलन में प्रक्षेपित रेल				वास्तविक उगही रेल				प्रक्षेपण तथा उगही में भिन्नता				भिन्नता के लिए कारण, यदि कोई हो	टिप्पणी
			मात्रा (एमटी में)		मूल्य (₹) में		मात्रा (एमटी में)		मूल्य (₹) में		मात्रा (एमटी में)		मूल्य (₹) में			
			पुराना	अनुपयोगी	पुराना	अनुपयोगी	पुराना	अनुपयोगी	पुराना	अनुपयोगी	पुराना	अनुपयोगी	पुराना	अनुपयोगी		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
एनडब्ल्यूआर	बीकानेर (डिवीजन)	52 कि. गा. रेल के साथ 0.80 से 25.10 किमी आरओके-बीएनडब्ल्यू की मुख्य लाइन पर 24.30 कि.मी. टीआरआर(पी)	1516.320	1010.880	46077932	9636719	2627.422	0	79842100.00	0.00	-1111.102	1010.880	-33764168.00	9636719.00	100.222 एमटी कार्य के वास्तविक स्कोप के कारण अधिक रेल रिलीज गई थी।	-
		एचएसआर-बीटीआई सेक्शन के बीच कि.मी. 163.60 से 142.60 तक 21 कि.मी.सीटीआर	1612.000	490.710	31917600	4677938	1526.863	532.189	30231886.00	5073357.00	85.137	-41.479	1685714.00	-395419.00	आकलन में रिलीज रेल की सारी मात्रा 52 कि. गा. के रूप में प्रक्षेपित थी जबकि कार्य के क्रियान्वयन के समय पर 10577.84 मीटर रेल को 90 आर के रूप में रिलीज किया गया इसलिए भार की मात्रा में भिन्नता हुई।	-
	बीकानेर (निर्माण)	एसआरपीआर-एसजीएनआर जीसी परियोजना	0	7931.000	0	77775895	135.551	8720.825	1329213.00	85516410.00	-135.551	-789.825	-1329213.00	-7740515.00	सेक्शन की वास्तविक इन्वेंट्री तथा गैर-इन्टरलॉकिंग कार्य जो आकलन में प्रक्षेपित नहीं हैं, से बीएनएसआर याई से 90 आर रेल की कुल 844.570 एमटी की अधिक मात्रा को आकलन में प्रक्षेपित मात्रा की तुलना में एसआरपीआर-जीसी कार्य से रिलीज किया जाता है।	-
	जोधपुर डिवीजन	सीटीआर 14.66 किमी एमटीडी-एमईजी सेक्शन	0	1302.100	0	23177380	0.000	1271.389	0.00	22630724.00	0.000	30.711	0.00	546656.00	-	-
		एनएसी याई एवं जीवीएमआर थार्ड एमटीडी-एफएल सेक्शन में 2.25 किमी का टीआरआर(एस)	0	200.29	0	3565162	0.000	88.562	0.00	1576404.00	0.000	111.728	0.00	1988758.00	-	-
डब्ल्यूआर	अहमदाबाद	एनआरडी-डीबीओ किमी-386/3-396/3 के बीच सीटीआर-10.00 किमी	0	740	0	6625960	0.000	762	0.00	6824112.00	0.000	-22.000	0.00	-198152.00	-	-
	मुम्बई सेन्ट्रल	सीटीआर कार्य वीआर-एसटी सीटीआर 3.26 किमी	83	21	2866240	385840	15.000	124	0.00	0.00	68.000	-103.643	*	*	* रिलीज सामग्री को वास्तविक मूल्य उपलब्ध नहीं कराया	-
	अहमदाबाद	महसना-तरंग हिल-टीआरआर-54.83, टीएसआर 56.35 किमी	0	2718	0	23646600	0.000	2262	0.00	48018576.43	0.000	456.410	0.00	-24371976.43	प्राप्त की गई उच्च दर के कारण लगभग 80% कार्य को भौतिक रूप से किया गया	-
	मुम्बई सेन्ट्रल	सीसीजी-बीआर-टीआरआर 22.86 किमी	2743	0	104864306	0	1151.000	1592	43990484.00	33265459.16	1592.000	-1592.440	60873822.00	-33265459.16	*	-
	प्रताप नगर	पीआरटीएन-सीटीडी जीसी 52 किगा. रेल	0	4216	0	37750064	0.000	5127	0.00	1128665640.95	0.000	-910.637	0.00	-74915576.95	**	उपलब्ध नहीं
डब्ल्यूसीआर	कोटा	सीटीआर केटीडी-जीसी सेक्शन-21.52 टीकेएम	1342.84	895.23	26718646.66	12533248	2041.980	127.57	40629518.12	1785983.99	-699.140	767.660	-13910871.46	10747264.01	(**) कार्य की क्षेत्र स्थिति के कारण	-
		एसएसई (पीडब्ल्यू) आईडीजी के तहत सीटीआर-केटीडी-एमटीजे सेक्शन 10.36 टीकेएम	104	862	936000	7240800	13.884	391.289	124956.00	3286827.60	90.116	470.711	811044.00	3953972.40	**	-
	भोपाल	बीपीएल-बीआईएन-टीआरआर-9.70 टीकिमी	0.000	1164.000	0	27354000	0.000	1017.57	0.00	23912895.00	0.000	146.430	0.00	3441105.00	क्षेत्र स्थिति के अनुसार कम कार्य किया गया	-
		ईटी-बीपीएल-टीआरआर-8.53टीकिमी	443.560	443.560	15081040	9314760	29.365	82.307	998426.00	2488313.00	414.195	361.253	14082614.00	6826447.00	क्षेत्र स्थिति के अनुसार कम कार्य किया गया	-
सीआर	मुम्बई	टीआरआर-केवाईएन-आईजीपी किमी 69.00-74.00-5 किमी अप	0	520	0	13429000	0.000	520	0.00	13429000.00	0.000	0.000	0.00	0.00	-	-
		सीटीआर(पी) केवाईएन-आईजीपी किमी-121.00-125.14=4.14 किमी डीएन रोड	0	430.56	0	11194076	0.000	420.16	0.00	10923697.82	0.000	10.400	0.00	270378.18	दो टर्न आउट सहित 4.14 किमी जो	-

	नागपुर	इन्व्यूआर-बीपीक्यू सेक्शन पर 830-852-600 डीएन लाइन से टीआरआर 22.60 किमी	2350.4	0	21101000		1280.340	1073.597	20521903.00		-3.537	0.000	-579097.00		ऑन रिकार्ड कारक नहीं पाए गए	एफडब्ल्यूपी में प्रक्षेपण 21922000 था जो सीआर के अनुसार ' 21101000 तक संशोधित किया गया		
		सीटीआर-28.26 किमी अपलाइन एनजीपी-सीकेएनआई (एफडब्ल्यूपी 199/00-01)	2939.04	0	60132000		744.281	2147.53	57073503.00		47.229	0.000	3058497.00		ऑन रिकार्ड कारक नहीं पाए गए	एफडब्ल्यूपी में प्रक्षेपण 54768000 था जो सीआर के अनुसार 60132000 तक संशोधित किया गया		
	सोलापुर	लेट्ट-मिराज जीसी कार्य	0	12767.111				214852882		12767.111		214852882.00	0.000	0.000	0.00	0.00		
एससीआर	सिकन्दराबाद	केजेडआई-केआई के बीच टीआरआर(पी)	0	1715.096	0			43456306		1715.096	0.00	43456306.00	0.000	0.000	0.00	0.00		
	सिकन्दराबाद	केजेडआई-केआई के बीच टीआरआर(पी)	0	1608.071	0			40303186		1608.071	0.00	40303186.00	0.000	0.000	0.00	0.00		
	विजयवाड़ा	बीजेडए-जीडीआर के बीच सीटीआर(पी)	0	1014.637	0			16822662		1014.637	0.00	16822662.00	0.000	0.000	0.00	0.00		
	विजयवाड़ा	बीजेडए-जीडीआर के बीच टीआरआर(पी)	0															
	सीएन/टीपीटीवाई	डीएमएम-पीएके के बीच जीसी कार्य	0	11937.239	0			198898276		13019.57	0.000	216932075.34	-1082.331	0.00	-18033799.34	शिन्नता प्रेक्षण के समय पर 90आर और 52 किया रेल की गणना न करने के कारण है।		
एसईसीआर	विलासपुर	स्था. संख्या. 01/बीएसपी/2011 (सीटीआर)	235	235	8983245		367.173	4534795		77.985		9878058.00	2098030.00	-132.173	157.015	-894813.00	2436765.00	
	विलासपुर	स्था. संख्या. 13/बीएसपी/2010 (टीआरआर)	179.23	179.23	6851466		112.700	6009860		243.51		3031969.00	6087750.00	66.530	-64.280	3819497.00	-77890.00	
	रायपुर	स्था. संख्या. 16/आर/09 (संशो. 89/आर/10)-(सीटीआर)	546	546	21397986		15261792	1758.690		231.94		68923853.00	7831097.00	-1212.690	314.060	-47525867.00	7430695.00	
	रायपुर	स्था. संख्या. 01/आर/08 (सीटीआर)	212	212	7027800		4028000	889.930		0		29501179.00	0.00	-677.930	212.000	-22473379.00	4028000.00	
	नागपुर	स्था. पीटी. I -संख्या.01/जी-बीटीसी/जीसी/99 (संशो. जी-बीटीसी/जीसीई-2010) (जीसी) पीटी. II- 7-सी/2001(संशो. 7-सी/ 2010)	2147	0	46092150		0	0.000		3889.081		0.00	83484913.00	2147.000	-3889.081	46092150.00	-83484913.00	
एसआर	चेन्नई	चेन्नई-एरनाकुलम सेक्शन सीटीआर(पी) 15.14 किमी, टीआरआर(0.76किमी)	1080.54	463.0851	36196022.92		6946335			762.150		633.314	25530500.70	13632123.81	318.390	-170.229	10665522.22	-6685788.81
		चेन्नई-एरनाकुलम टीआरआर(पी)-6.042किमी	411.21	176.23	15719243		2819711			0.000		695.856	0.00	18468022.22	411.210	-519.626	15719243.00	-15648311.00
	मदुरै	एमडीयू-एमईजे टीआरआर(पी) 3.901किमी	267	114	10206609		1824000			395.955		0	15136171.79	0.00	-128.955	114.000	-4929562.79	1824000.00
		डीजी-एमडीयू(पी) टीआरआर-12.1किमी	1183	0	39628134		0			1261.48448			35292415.23	1183.000	-1261.484	39628134.00	-35292415.23	
		जीसी	0	10372.0062	0			202254121.1		8068		0.00	181811890.50	0.000	2304.006	0.00	20442230.60	
एनआर	फिरोजपुर	सीटीआर(पी) किमी. 52.82	0	5472.5	0			129462363		2832.640		1731.31	58383543.00	32262811.00	-2832.640	3741.190	-58383543.00	97199552.00
	फिरोजपुर	टीआरआर(पी)किमी. 33.06	0	2949.61	0			60794412		0.000		2949.56	0.00	60794412.00	0.000	0.050	0.00	0.00
	लखनऊ (एलकेओ)	टीआरआर(पी) किमी. 14.89 (एफडी)	1006.56	542	38450592		11171162			576.249		902.041	22012712.00	18591967.00	430.311	-360.041	16437880.00	-7420805.00
	लखनऊ (एलकेओ)	सीटीआर(पी) 16.70 किमी	1028.2	553.64	34444700		9984897			1478.480		0	51636722.00	0.00	-450.28	553.640	-17192022.00	9984897.00
एसडब्ल्यूआर	हुबली/डिविजन	यूबीएल-एलडी सेक्शन सीटीआर(आर) - 28.74 किमी, टीआरआर(एस)-3.00 किमी.	710	2384	24459500		38148432			1765.920		1505.981	60835944.00	24095696.00	-1055.92	878.019	-36376444.00	14052736.00
	हुबली/डिविजन	सामलपुरम तथा रायदुर्गा स्टेशन के बीच 13.06 किमी की लम्बाई के लिए बेलरी-रायदुर्गा सेक्शन टीआरआर(पी)	0	1411.408	0		40037122			448.952		882.25	12735327.10	25026600.00	-448.952	529.158	-12735327.10	15010522.00
	मेस्सोर/डिविजन*	कुल 10.54 किमी की लम्बाई के लिए आरआरबी-एसएमईटी सेक्शन टीआरआर(पी)	0	1053.782	0		16860512			0.000		0	0.00	0.00	0	1053.782	0.00	16860512.00
	मेस्सोर/डिविजन*	24.35 किमी की लम्बाई के लिए वर्तमान 90 आर की टीआरआर(एस)	0	1977	0		41517000			0.000		0	0.00	0.00	0	1977.000	0.00	41517000.00

	निर्माण		0	5252	0	47268000	0.000	5233	0.00	47097000.00	0	19.000	0.00	171000.00	उ. न.	--
एनसीआर	आगरा कैंट	सीटीआर 10.60 टीकेएम इंटीग्रेटेड-जेबी सेक्शन	1102.4	0	33072000	0	1070.830	0	22862220.00	0.00	31.57	0.000	10209780.00	0.00	सीटीआर कार्य को क्षेत्र आवश्यकताओं के अनुसार कार्य के क्षेत्र में परिवर्तन के कारण कम किया गया	
		सीटीआर 17.70 टीकेएम एजीसी-पीडब्ल्यूएल सेक्शन	1840.8	0	40574914	0	1410.796	558.912	42323880.00	14531712.00	430.004	-558.912	-1748966.00	-14531712.00	रिकॉर्ड में नहीं पाया गया	
	झासी	शून्य	0	0	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0	0.000	0.00	0.00	शून्य	शून्य
	आगरा/निर्माण	एमटीजे-एच गैज रूपान्तरण कार्य	0	2720	0	54400000	0.000	2600	0.00	65000000.00	0	120.000	0.00	-10600000.00	60आर रेल के बजाय 75आर मेक्स लेते हुए प्रारम्भिक रूप संगणित/प्रक्षेपित किया गया। मूल्य भिन्नता 20,000 पीएमटी की प्रक्षेपण के कारण थी जबकि 25000 पीएमटी की औसत दर पर बेचा गया।	60 आर रेल की बजाय 75 आर के गलत प्रक्षेपण के कारण।
ईसीआर	सोनपुर	डाउन लाइन में 81.00 से 77.00 (4 केएम) तक एसपीजे-एमएफपी सेक्शन सीटीआर(पी) एवं अप साइड में 82.46 से 87.26 केएम (4.8)	0	913.264	0	26484000	0.000	726.46	0.00	21067000.00	0	186.804	0.00	5417000.00	यार्ड स्थान के कारण 1.8 टीकेएम में कार्य पूरा नहीं हुआ।	
	सोनपुर	डाउन लाइन में 36.82 से 41.195 के एम तक एसपीजे-एमएफपी सेक्शन-सीटीआर(पी) एवं अप साइड में 85.81 से 86.50 केएम तथा अप लाइन में टीआरआर(पी) 36.82 40.33 के एम	0	889.913	0	24116000	0.000	342.474	0.00	9281000.00	0	547.439	0.00	14835000.00	5.275 टीकेएम में कार्य पूरा नहीं हुआ एवं करार को समाप्त किया गया	
	समस्तीपुर	सहरसा-दोरम माधेपुर सेक्शन (20.120 किमी) का गैज परिवर्तन कार्य	0	985.76	0	9800000	0.000	2056.92	0.00	33524000.00	0	-1071.160	0.00	-23724000.00	उपलब्ध नहीं।	
	समस्तीपुर	एसजीएल-आरएक्सएल सेक्शन (आरएक्सएल थाई में लाइन संख्या 7,8 एवं) 1.5 किमी में सीटीआर।	0	133.83	0	0	0.000	61.74	0.00	0.00	0	72.090	0.00	0.00	केवल लाइन संख्या 8(नम्बर्ड 685.65 मीर) के सीटीआर कार्य को पूरा किया गया है। शेष कार्य अभी पूरा होना है।	
	समस्तीपुर	एमएफपी-एसजीएल सेक्शन 8.841 किमी में सीटीआर(एस)	0	754	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0	754.000	0.00	0.00	रेल को अभी परिवर्तित होना है	
ईआर	हावड़ा [एचडब्ल्यूएच]	जीसी: बीडब्ल्यूएन-केडब्ल्यूई	0	4515	0	119200132.7	0.000	2325.936	NA	60783685.00	0	2189.064	NA	58416447.66	मंजूर स्था. के पूरे कार्य का कार्यान्वयन न होने के कारण मंजूर स्था. का लगभग 52% कार्य पूरा हुआ।	
	हावड़ा [एचडब्ल्यूएच]	i) 36.06,38.00 एवं 39.75-41.90=4.एचडब्ल्यूएच-बीडीसी एमएल सीटीआर(पी) डीएन एमएल	192.5	192.500	6631625	3570875	398.931	138.938	NA	2307925.00	-206.431	53.562	NA	1262950.00	स्कैप मूल्य की शेष राशि में एसएच 52 किया, रेल एसएच 60 किया रेल रिलीज सम्मिलित है जिसे उस अवधि में विभागीय कार्यों तथा अन्य नवीकरण कार्यों में उपयोग किया गया।	
	हावड़ा [एचडब्ल्यूएच]	ii) किमी 94.65-95.70, 107.12-108.35 & 108.35-114.35=8.28 किमी से डीएनएमएल पर एचडब्ल्यूएच-बीडीसी-केएन एमएल सीटीआर(पी)	400	400	13780000	7420000	261.986	259.327	0.00	4677558.00	138.014	140.673	13780000.00	2742442.00	सेक्शन में परिवर्तन के कारण भार में भिन्नता	
	सोनदाह	j) डीडीआई-आरसीडी के बीच डीएन/सीसीआर लाइन पर टीआरआर(पी)	0	228.50	0	4113000	677.200	36.1	0.00	552330.00	-677.2	192.400	0.00	3560670.00	अधिक पुरानी सामग्री को रिलीज करना	
	सोनदाह	iii) डीडीआई-आरसीडी के बीच यूपी/सीसीआर लाइन पर टीआरआर(पी)	0	162.00	0	2916000	563.356	171.17	0.00	2618901.00	-563.356	-9.170	0.00	297099.00	अधिक स्कैप सामग्री रिलीज करना	
एनईआर	लखनऊ जं. (एनजेएन)	गोरखपुर_गोंडा(टीआरआर)	519.55	3130.675	5543143.07	33401558	519.550	3130.675	5543143.07	33401558.00	0	0.000	0.00	0.00		
	लखनऊ जं. (एनजेएन)	गोंडा_मकपुरा(टीआरआर)	189.24	2977.97	8430776.00	76796483	189.240	3024.999	8430776.00	78009276.00	0.003	-47.030	0.00	-1212793.00		
	सीएओ/नि./जीकेपी	कैपटनगंज_थावे गैज रूपान्तरण	4553.61	4820.068	170700000	120500000	4553.610	4820.068	170700000.00	120500000.00	0	0.000	0.00	0.00		
	वाराणसी	गोरखपुर कैंट_भाटनी_टीआरआर	467.099	1120.735	16442960	32641467	467.099	1120.735	16442960.00	32641467.00	0	0.000	0.00	0.00		
	वाराणसी	सलेमपुर_बरहज_सीटीआर	402.945	1874.88	12213494	56828689	402.945	1373.941	12213494.00	53858435.00	0	500.939	0.00	2970254.00		

ईसीओआर	बान्डीवर (डब्ल्यूएटी)	जीसी कार्य नोपडा - गुन्नुपुर	0	7000	0	51892500	3426.000	3065	60400000.00	49434031.00	-3426	3935.000	-60400000.00	2458469.00	75 आर रेल के एक समान सेक्शन को ध्यान में रखते हुए आकलन बनाया गया। ट्रेक पर उपलब्ध/रिलीज वास्तविक रेल/30 आरआर/403आर/50 आर/60 आर है। तथापि कमी अधिक है।	
	बान्डीवर (डब्ल्यूएटी)	(स्था. संख्या डब्ल्यूएटी/स्था/डीआरएफ/81/2010) 234.00 किमी से 40 टीआर किमी की लम्बाई के लिए टीआरआर(पी)	240	240	9174480	3952000	303.000	177	11582781.00	4425000.00	-63	63.000	-2408301.00	-473000.00	सवाल नहीं उठता	
	बान्डीवर (डब्ल्यूएटी)	भारवी लाइन पर लदा-रायगढ़ के बीच टीआरआर(पी) 2.195 किमी	57.07	108	2236573	1639665	0.000	311.5	0.00	7416917.00	57.07	-203.500	2236573.00	-5777252.00	1 नवीनीकरण आकलित मात्रा/किमी से अधिक था. 2 आकलन में स्केप ने केवल 52 किग्रा रेल दर्शायी गई थी जबकि स्केप के अनुसार 60 किग्रा रेल को भी रिलीज किया गया।	
	खुरदाह रोड (केयूआर)	खुर्दा रोड के धनमनदल-कपिलस के बीच 2 टीआर किमी की लम्बाई के लिए सीटीआर(पी)	98.8	104	3871972	1494000	0.000	197.18	0.00	5402732.00	98.8	-93.180	3871972.00	-3908732.00	रिलीज की गई रेल का भार नई रेल से 5% तक कम पाया गया।	
	खुरदाह रोड (केयूआर)	जयपुर कोडर रोड-खुरदा रोड के जयपुर के बीच 3 टीआर किमी सीटीआर(पी)	148.2	156	5807958	2241000	0.000	285.773	0.00	6715666.00	148.2	-129.773	5807958.00	-4474666.00	रिलीज की गई रेल का भार नई रेल से 5% तक कम पाया गया।	
एनएफआर	कतिहार	(1) दलखोला-सुधानी (17 किमी) से (1) टीआरआर(पी)	1414	353.48	46874100	6185900	781.720	302.85	25914018.00	5299875.00	632.28	50.630	20960082.00	886025.00	शेष मात्रा को एसएसई/पी-वे/बीजीवीओई के क्षेत्राधिकार में किया गया।	** कॉलम 16 में वर्णितानुसार शेष मात्रा को निम्नलिखित सेक्शन के लिए दि. 16-03-2009 की सीए संख्या 30/4आर/सी/1/डब्ल्यू-2 में कार्यान्वित किया गया।
		(2) टीआरआर कार्य गैसल-किशनगंज (74.0-86.0अप लाइन)	996.8	251	33390806	4392500	875.280	228.8	29320129.00	4004000.00	121.52	22.200	4070677.00	388500.00	क्षेत्र आवश्यकता के अनुसार	
	अलीपुर जं.	(i) एपीडीजे डिविजन-6.4 किमी (241.6 - 248.0 किमी) (टीआरआर)	632.32	0	21181455	0	661.149	20.765	22147169.00	680776.00	-28.829	-20.765	-965714.00	-680776.00	आकलन में प्रक्षेपित रिलीज वास्तविक रिलीज से अधिक है, यह पिछले आकलन की रिलीज किए गए रेल के कारण है।	*जैसकि रिलीज एसएच रेल की क्रेडिट मूल्य आकलन में वर्णित नहीं था इसलिए लेखापरीक्षा ने एसएच रेल के लिए दर का निर्धारण करने के लिए टीआरआर कार्यों के 6.4 किमी के लिए वर्ष 2011 में कार्यान्वित के ऐसे ही कार्यों के लिए एपीडीजे डिविजन के पिछले आकलन को लिया है।
		(ii) एपीडीजे डिविजन-19.76 किमी (122.0-123.0; 166.0-176.6; 177.8-183.0; 186.0-193.0) (टीआर)	2091.44	0	70059057	0	1486.6	674.82	49798127.00	15792812.00	604.84	-674.820	20260930.00	-15792812.00	पिछले आकलनों की रिलीज रेलों के कारण इसमें प्रक्षेपण से अधिक मात्रा शामिल है।	शून्य
	कटिहार डिविजन	जीसी कार्य- आलुआबारी सिलिगुरी (76 किमी)	5000	0	86975000	0	340.239	4659.761	5918457.00	87297830.00	4659.761	-4659.761	81056543.00	-87297830.00	कुल रेल एल-जिग विद्युत पोल इत्यादि में उपयोग की गई थी।	शून्य

एसईआर	खडगपुर (कैजीपी)	रूपसा तथा बालासोर के बीच 213.33-224.69(अप), 215.90 - 222.3, 222.9-224.8 (डउन) पर 19.66 किमी के लिए सीटीआर(पी)	1166	1166	38609422	18304944	291.030	1465.38	9636792.00	36667282.00	874.97	-299.380	28972630.00	-18362338.00	यह कार्य आंकलित कार्य के अनुसार नहीं किया गया था। यह कहा गया कि बाकी नवीकरण कार्य विभिन्न जोनल कार्यों के माध्यम से किया गया था। जिसके लिए रूपस में पीडब्ल्यूआई कार्यालय में अनुरोधित रजिस्टर में जारी माल का हिसाब नहीं दर्शाया गया था।
		सीटीआर(पी) 6.5 किमी पर किमी में जलेश्वर-बस्ता स्टेशन आरटी लाइन के नीलगिरी याई (अप और डाउन) और (अप और डाउन) खान्तापुरा याई 5.65 किमी के लिए बहानाज बाजार (अप) से डाउन बेट बेरला दान्तुन	1527.968	1527.968	58409633	23989098	324.700	2203.449	12412307.00	61353797.00	1203.268	-675.481	45997326.00	-37364699.00	
	चक्रधरपुर (सीकेपी)	243-22-252 (अप) से सीटीआर(पी) और (डाउन) सलगजहारी-अदित्यापुर के बीच और 16.81 किमी के लिए गहारिया में मुख्य लाइन -किमी डाउन(टीबीआर से-किमी अप और-डाउन असनबोनी-टाटानगर के बीच 11.58 किमी)	857.06	857.06	26044340	6922440	729.850	0	22178681.80	0.00	127.21	857.060	3865658.20	6922440.00	टाटा, आदित्यापुर बीडीओ क्षेत्रधिकार से याई सहित किमी 245.22से 251.08-किमी--5.88 किमी में पीक्यूआरएस के दौरान एसएसई(वे) बीडीओ को भेजी गई रेल
		सिनी-राजसोसावन के बीच किमी 275.8 से 292.4 (अप) तक 16.60 हेतु टीआरआर(पी)	961.5	961.5	36755260	15095550	897.685	1002.544	34315804.00	39509337.00	63.815	-41.044	2439456.00	-24413787.00	एसएनवाई-आरकेएजाम के बीच चलने वाले हेवी एक्सल लोड एवं क्रेडिटमूल्य हाईजीएमटी यातायात के परिणामस्वरूप रेल की अधिक फूट हुई। इस प्रकार, सेक्टर्डेड मात्रा कम है और अप्रयोज्य मात्रा अधिक है।
सीएलडब्ल्यू/सी आरजे	सीएलडब्ल्यू	सीटीआरएस (2.7 किमी)	0	228	0	3762000	34.332	171.912	566478.00	2836548.00	-34.332	56.088	-566478.00	925452.00	जैसेकि रिलीज एसएच रेल की क्रेडिटमूल्य आकलन में वर्णित नहीं था इसलिए लेखापरीक्षा के लिए कर का निर्धारण करने के लिए टीआरआर कार्यों के 6.4 किमी
डीएलडब्ल्यू/बीएसबी	स्क्रेप वाई	शून्य	0	0	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00	
आईसीएफ	आईसीएफ	लागू नहीं	0	0	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00	
आरडब्ल्यूएफ/वाईएनके	आरडब्ल्यूएफ		0	0	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00	लागू नहीं
आरसीएफ/कपूर थला	आरसीएफ	लागू नहीं	0	0	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00	
डीएमडब्ल्यू/पीटीए	डीएमडब्ल्यू/पीटीए	लागू नहीं	0	0	0	0	0.000	0	0.00	0.00	0.000	0.000	0.00	0.00	
कुल (एमआर को छोड़कर)			46999.205	124652.877	1345931180.650	2133623069.760	40135.053	122205.024	1195055185.580	2319930689.830	2156.425	5548.980	140219936.070	-186693460.070	
एमआर	पीडब्ल्यूआई/बेलगचिया	एमआर (सिविल)19 किमी बेलगचिया और श्यामबाजार स्टेशन के बीच 01/12-13से किमी 02/04-05 से किमी 02/15-16 तक अप तथा डाउन ट्रेक में कुछ एनसीलीयरी कार्य को शामिल करते हुए 60 किया रेल(प्रथामिक/सहायको का टीआरआर	3700 एम (पुराने रेल या स्क्रेप रेल का कोई वर्गीकरण नहीं किया गया था और प्रत्येक कार्य के लिए जारी सामग्री के प्रति मूल्यांकन नहीं किया गया था।	600.98 एम	2669.04 M/148.48MT	निर्धारण नहीं किया गया	3786240.00	एम का कॉलम 4,5,6 और 7 के तहत आंकलित लम्बाई के संबंध में (वास्तविक उपयोग 3606.90 एम था)							मात्रा ठेकेदार के पास है 4620 मी का पारित बिल
	पीडब्ल्यूआई/बेलगचिया	60 किया रेल का टीआरआर(पी) (याथामिक/आरिजिक) बेलगचिया और श्यामबाजार स्टेशन के दम दम और बेलगचिया स्टेशन के एम आर (सिविल-)	3701 एम (पुराने रेल या स्क्रेप रेल का कोई वर्गीकरण नहीं किया गया था और प्रत्येक कार्य के लिए जारी सामग्री के प्रति मूल्यांकन नहीं किया गया था।	1933.92 एम	1954.42 एम/113.05 एमटी	निर्धारण नहीं किया गया	2882775.00	कॉलम4,5,6 तथा 7 के तहत आंकलित लम्बाई के संबंध में (+) 183.33 एम (वास्तविक उपयोग 4057.85 एम थी)							मात्रा ठेकेदार के पास है 4600 मी का पारित बिल

अनुबंध -IV

पैरा 5.1.2.5.1

डीवाई सीएमएम/बिक्री के तहत स्टोर डिपो पर जारी /स्क्रेप सामग्री के स्टॉक सत्यापन के दर्शाने वाला विवरण

रेलवे का नाम	स्टोर डिपो का नाम	वर्ष	कीमती धातु के अलावा अन्य स्टॉक प्रयोगीकरण								कीमती धातुओं के लिए प्रमाणिकरण							
			देय/तिथि (दिनांक)	वास्तव में कब किया गया	न करने	स्टॉक जाच के दौरान पाई गई कमी/अधिकता, यदि कोई हो				कारण	देय तिथि (दिनांक/माह)	वास्तव में कब किया गया (दिनांक/माह)	विलम्बान करने के कारण	स्टॉक जाच के दौरान पाई गई कमी/अधिकता, यदि कोई हो				कारण
						अधिक पाई गई मर्दों की संख्या	अधिक पाया गया मर्दों का मूल्य	कम पाई गई मर्दों की संख्या	कम पाया गया मर्दों का मूल्य					अधिक पाई गई मर्दों की संख्या	अधिक पाया गया मर्दों का मूल्य	कम पाई गई मर्दों की संख्या	कम पाया गया मर्दों का मूल्य	
1	2	3	4	5	6	7ए	7बी	8ए	8बी	9	10	11	12	13ए	13बी	14ए	14बी	15
एनडब्ल्यूआर	बीकानेर	2010-11	वार्षिक	4-जून-2010	-	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	4-जून-2010	-	0	0.00	0	0.00	-
		2011-12	वार्षिक	नहीं किया गया	स्टोर ईकाई द्वारा सहयोग न करना तथा एमएमआईएस में दर्शायी गई अनुचित सुचना	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	नहीं किया गया	स्टोर ईकाई द्वारा सहयोग न करना तथा एमएमआईएस में दर्शायी गई अनुचित सुचना	-	-	-	0.00	-
		2012-13	वार्षिक	नहीं किया गया	-do-	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	नहीं किया गया	-वही-	-	-	-	0.00	-
	जोधपुर	2010-11	वार्षिक	22/मई/2010	-	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	22-मई-2010	-	0	0.00	0	0.00	-
		2011-12	वार्षिक	4-जून-2010	-	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	23-जुलाई-2011	-	0	0.00	0	0.00	-
				13-जून-2011	-	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	2-नवम्बर-2011	-	0	0.00	0	0.00	-
				23-जुलाई-2011	-	0	0.00	0	0.00	-								
				29-जुलाई-2011	-	0	0.00	0	0.00	-								
				29-नवम्बर-2011	-	0	0.00	0	0.00	-								
				18-फरवरी-2012	-	0	0.00	0	0.00	-								
				30-मार्च-2012	-	0	0.00	0	0.00	-								
				31-मार्च-2012	-	0	0.00	0	0.00	-								
		2012-13	वार्षिक	3-अगस्त-2012	-	0	0.00	0	0.00	-		वार्षिक	23-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00
		2012-13	वार्षिक	3-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	25-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00	-
				4-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00	-								
				15-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00	-								
				16-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00	-								
	21-जनवरी-2013			-	0	0.00	0	0.00	-									
	23-जनवरी-2013			-	0	0.00	0	0.00	-									
	25-जनवरी-2013			-	0	0.00	0	0.00	-									
	14-जनवरी-2013	-	0	0.00	0	0.00	-											
	अजमेर	2010-11	वार्षिक	30-अप्रैल-2010	0	0.00	0	0.00	-	वार्षिक	1-मई-2010	-	0	0.00	0	0.00	-	
				30-अप्रैल-2010	0	0.00	0	0.00	-		1-मई-2010	-	0	0.00	0	0.00	-	
				1-मई-2010	0	0.00	0	0.00	-		1-जनवरी-2011	-	0	0.00	0	0.00	-	
				8-मई-2010	0	0.00	0	0.00	-		8 मर्द	स्टोर्स यूनिट से असहयोग के कारण स्थापित नहीं किया गया						
				20-मई-2010	0	0.00	0	0.00	-									
				20-मई-2010	0	0.00	0	0.00	-									
21-मई-2010				0	0.00	0	0.00	-										
21-मई-2010				0	0.00	0	0.00	-										
26-मई-2010				0	0.00	0	0.00	-										
26-मई-2010				0	0.00	0	0.00	-										
16-अक्टूबर-2010				0	0.00	0	0.00	-										
23-अक्टूबर-2010				0	0.00	0	0.00	-										
23-नवम्बर-2010				0	0.00	0	0.00	-										
23-नवम्बर-2010				0	0.00	0	0.00	-										

				68 मंटे	स्टोर्स यूनिट से असहयोग के कारण सत्यापित नहीं किया गया													
डब्ल्यूआर	महालक्ष्मी	2010-11	2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	दाहोद		2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	साबरमती ज.		2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	प्रताप नगर		2010-11	2010-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2010-11	2010-11	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	महालक्ष्मी	2011-12	2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	दाहोद		2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	साबरमती ज.		2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	6	243581.00	न्यायिक मामला	2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	प्रताप नगर		2011-12	2011-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2011-12	2011-12	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	महालक्ष्मी	2012-13	2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
	दाहोद		2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी
साबरमती ज.		2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	
प्रताप नगर		2012-13	2012-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	एनएपी	2012-13	2012-13	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी	
डब्ल्यूसीआर	डब्ल्यूआरएस-कोटा	2010-11	नहीं पता	नहीं किया गया	विभाग से प्राप्त मिश्रित सामग्री और स्टॉक की कमी के कारण सत्यापन नहीं किया जा सका।	0	0.00	0	0.00	-	01.04.2010	27.04.2011	काम की अधिकता स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	स्टाक का सत्यापन किया गया क्योंकि मंटे काफी समय से डीएमएस में पड़ी रही
		2011-12	नहीं पता	नहीं किया गया	विभाग से प्राप्त मिश्रित सामग्री और स्टॉक की कमी के कारण सत्यापन नहीं किया जा सका।	0	0.00	0	0.00	-	01.04.2011	27.03.2012	काम की अधिकता स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	स्टाक का सत्यापन किया गया क्योंकि मंटे काफी समय से डीएमएस में पड़ी रही
		2012-13	नहीं पता	नहीं किया गया	विभाग से प्राप्त मिश्रित सामग्री और स्टॉक की कमी के कारण सत्यापन नहीं किया जा सका।	0	0.00	0	0.00	-	01.04.2012	10.04.2013	काम की अधिकता स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	स्टाक का सत्यापन किया गया क्योंकि मंटे काफी समय से डीएमएस में पड़ी रही
सीआरडब्ल्यूएस भोपाल	2010-11	नहीं पता	नहीं किया गया	बड़ी खेप का स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया, छोटी खेप का किया गया जब भी संभव है	0	0.00	0	0.00	शून्य	वर्षिक	नहीं किया गया	काम की अधिकता स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	सत्यापन स्टाफ द्वारा देखा गया और रेलवे परिसर में रखा	
	2011-12	नहीं पता	नहीं किया गया	बड़ी खेप का स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया, छोटी खेप का किया गया जब भी संभव है	0	0.00	0	0.00	शून्य	वर्षिक	नहीं किया गया	काम की अधिकता स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	सत्यापन स्टाफ द्वारा देखा गया और रेलवे परिसर में रखा	
	2012-13	नहीं पता	नहीं किया गया	बड़ी खेप का स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया, छोटी खेप का किया गया जब भी संभव है	0	0.00	0	0.00	शून्य	वर्षिक	नहीं किया गया	काम की अधिकता स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	सत्यापन स्टाफ द्वारा देखा गया और रेलवे परिसर में रखा	

सीआर	परेल	2010-11	फेरस मर्दों का सत्यापन किया गया		-	0	0.00	0	0.00	फरवरी-11	फरवरी-11	शून्य	0	0.00	0	0.00	-	
		2011-12	फेरस मर्दों का सत्यापन किया गया		-	0	0.00	0	0.00	फरवरी-12	फरवरी-12	शून्य	0	0.00	0	0.00	-	
		2012-13	जनवरी-13	जनवरी-13	शून्य	0	0.00	600 कि.ग्रा.	14850.00	फरवरी-13	फरवरी-13	शून्य	0	0.00	0	0.00	-	
	माटुंगा	2010-11	स्टाक का सत्यापन नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00	स्टाक का सत्यापन नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00		
		2011-12				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00		
		2012-13				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00		
	मनमाड़	2010-11	स्टाक का सत्यापन नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00	स्टाक का सत्यापन नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00		
		2011-12				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00		
		2012-13				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00		
	हाजिबदर	2010-11	स्टाक का सत्यापन नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00	स्टाक का सत्यापन नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00		
		2011-12				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00		
		2012-13				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00		
एससीआर	लालगुड़ा	2010-11	वार्षिक रूप से	वार्षिक रूप से	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	उपलब्ध नहीं	वार्षिक रूप से	वार्षिक रूप से	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी
		2011-12	वार्षिक रूप से	वार्षिक रूप से	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	उपलब्ध नहीं	वार्षिक रूप से	वार्षिक रूप से	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी
		2012-13	वार्षिक रूप से	वार्षिक रूप से	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	उपलब्ध नहीं	वार्षिक रूप से	वार्षिक रूप से	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी
एसईसीआर	जीएसडी/रायपुर	2010-11	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	रिकाउड नहीं किया गया			9	5480.00	0	0.00	सामग्री की अन्य श्रेणी और मिश्रित मैलिटिंग स्क्रैप अधिक पाया गया
			शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	रिकाउड नहीं किया गया			0	0.00	1	17.45	सलंगन खेप की सुपुर्दगी कमी पाई गई
		2011-12	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
एसअर	जीएसडी/पेरम्बूर	2010-11	पता नहीं	04/10-05/10		0	0.00	0	0.00	शून्य				0	0.00	0	0.00	
	एसएसडी/पीटीजे	2010-11	पता नहीं	07/10		0	0.00	0	0.00	शून्य	पता नहीं	07/10		0	0.00	0	0.00	शून्य
	जीएसडी एवं एसएसडी/जीओसी	2010-11	पता नहीं		एसवी की कमी	0	0.00	0	0.00		पता नहीं			0	0.00	0	0.00	
	जीएसडी/पीईआर	2011-12	पता नहीं	11/11 & 12/11		0	0.00	0	0.00	शून्य	पता नहीं			0	0.00	0	0.00	
	एसएसडी/पीटीजे	2011-12	पता नहीं	08/11		0	0.00	0	0.00	शून्य	पता नहीं	08/11		0	0.00	0	0.00	शून्य
	जीएसडी एवं एसएसडी/जीओसी	2011-12	पता नहीं		एसवी की कमी	0	0.00	0	0.00		पता नहीं			0	0.00	0	0.00	
	जीएसडी/पीईआर	2012-13	पता नहीं	10/12		0	0.00	0	0.00	शून्य	पता नहीं			0	0.00	0	0.00	
	एसएसडी/पीटीजे	2012-13	पता नहीं	07/12		0	0.00	0	0.00	शून्य	पता नहीं	07/12		0	0.00	0	0.00	शून्य
जीएसडी एवं एसएसडी/जीओसी	2012-13	पता नहीं		एसवी की कमी	0	0.00	0	0.00		पता नहीं			0	0.00	0	0.00		
एनआर	शक्रबस्ती	2010-11	24.5.10	24.5.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
			04.6.10	04.6.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
			30.6.10	30.6.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
			30.6.10	30.6.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
			19.7.10	19.7.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
			07.8.10	07.8.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	

जगाधरी कार्यशाला	2010-11	जून-10	01.06.10	कोई विलम्ब नहीं	0		0.100 एमटी	2050.49	0.100 एमटी की मात्रा कम्प्यूटर द्वारा पोस्टड नहीं किया था जिससे अधिक इन स्टॉक शीट हुई	जनवरी-11	10.01.11	कोई विलम्ब नहीं	13	264.08	0	0.00	
		जून-10	01.06.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00		जनवरी-11	10.01.11	कोई विलम्ब नहीं	344	13404.30	0	0.00	
		सितम्बर-10	16.09.10	कोई विलम्ब नहीं	13	220531.00	0	0.00	6.030 और 7.085 एमटी मात्रा कम्प्यूटर द्वारा पोस्टड नहीं किया गया जिससे 13.115 एमटी स्टॉक शीट में कम दर्शाया गया	जनवरी-11	10.01.11	कोई विलम्ब नहीं	55	3059.10	0	0.00	
		दिसम्बर-10	11.12.10	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	जनवरी-11	10.01.11	कोई विलम्ब नहीं	1338	108470.84	0	0.00	
		मार्च-10	04.03.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	जनवरी-11	10.01.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	1542	241516.11	
		मार्च-10	07.03.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	जनवरी-11	07.01.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	1499	1136035.19	
		मार्च-10	26.03.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
		मार्च-10	30.03.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
एएमबी	2010-11	अप्रैल-10	26/04/2010	कोई विलम्ब नहीं	81	204387.00	81	-	-	अप्रैल-10	13/04/10	कोई विलम्ब नहीं	5	67.00	5	52.00	
शक्रबस्ती	2011-12	15.9.11	15.9.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
		09.1.12	09.1.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
		10.1.12	10.1.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
		11.1.12	11.1.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
		12.1.12	12.1.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
		13.1.12	13.1.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	
जगाधरी कार्यशाला	2011-12	सितम्बर-11	05.09.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	सितम्बर-11	22.09.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	
		सितम्बर-11	07.09.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	सितम्बर-11	23.09.11	कोई विलम्ब नहीं	34	901.00	0	0.00	
		सितम्बर-11	14.09.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	सितम्बर-11	24.09.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	
		नवम्बर-11	22.11.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	सितम्बर-11	29.09.11	कोई विलम्ब नहीं	17	1320.00			
		दिसम्बर-11	19.12.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	सितम्बर-11	30.09.11	कोई विलम्ब नहीं	1699	34761.95	0	0.00	
		दिसम्बर-11	22.12.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	अक्टूबर-11	04.10.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	
		दिसम्बर-11	29.12.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	दिसम्बर-11	29.12.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	
		जनवरी-12	03.01.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
		जनवरी-12	17.01.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
		जनवरी-12	19.01.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
		जनवरी-12	24.01.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
		फरवरी-12	14.02.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	
		फरवरी-12	15.02.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-				0	0.00	0	0.00	

	एएमबी	2011-12	अप्रैल, 11	04-04-2011	कोई विलम्ब नहीं	29	738632.00	29	1918610.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00		
	शक्रबस्ती	2012-13	04-06-2012	04-06-2012	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00		
			27-02-2013	27-02-2013	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	1	2665.00	-	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00		
	जगाधरी कार्यशाला	2012-13	मई-12	12.05.12	कोई विलम्ब नहीं	6	102181.50	0		गलत तरीके से पंच होने के कारण कम्प्यूटर द्वारा 6 मी. का अन्तर जोड़ के रूप में सृजित हो गया	मई-12	04.05.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00		0.00	स्टाक शीट का उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ	
			मई-12	28.05.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00		मई-12	15.05.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00		0.00		
			जून-12	02.06.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-					0	0.00		0.00	
			सितम्बर-12	10.09.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-					0	0.00		0.00	
			नवम्बर-12	05.11.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-					0	0.00		0.00	
			दिसम्बर-12	03.12.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-					0	0.00		0.00	
			फरवरी-13	08.02.13	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	-					0	0.00		0.00	
	एएमबी	2012-13	अप्रैल-12	3-मई-12	स्टाफ की कमी के कारण विलम्ब	19	13263.00	19	160619.00	-	अप्रैल-12	13/7/12	स्टाफ की कमी के कारण विलम्ब	0	0.00	2	3548.00		
एसडब्ल्यूआर	हुबली डिपो	2010-11	वार्षिक	--	श्रमबल की कमी के कारण विलम्ब	0	0.00	0	0.00	--	वार्षिक	--	स्टाफ की कमी के कारण विलम्ब	0	0.00	0	0.00	--	
	हुबली डिपो	2011-12	वार्षिक	--	स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	--	वार्षिक	--	स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	--	
	हुबली डिपो	2012-13	वार्षिक	--	स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	--	वार्षिक	--	स्टाफ की कमी के कारण	0	0.00	0	0.00	--	
	मैसूर डिपो	2010-11	वार्षिक	पूरे वर्ष	--	0	0.00	0	0.00	--	वार्षिक	पूरे वर्ष	--	0	0.00	0	0.00	--	
	मैसूर डिपो	2011-12	वार्षिक	पूरे वर्ष	--	4	643.00	0		गलत गणना	वार्षिक	पूरे वर्ष	--	0	0.00	0	0.00	--	
	मैसूर डिपो	2012-13	वार्षिक	पूरे वर्ष	--	0	0.00	0	0.00	--	वार्षिक	पूरे वर्ष	--	0	0.00	0	0.00	--	
एनसीआर	झांसी ज.एवं कानपुर मध्य	2010-11	स्टॉक सत्यापन कभी नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00		स्टॉक सत्यापन कभी नहीं किया गया			0	0.00	0	0.00		
		2011-12				0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00		
		2012-13				0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00		
ईसीआर	समस्तीपुर ज.स्टोर्स डिपो	2010-11		कोई स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया		0	0.00	0	0.00		गैर फेरस मर्चों का एक भाग			0	0.00	0	0.00		
		2011-12				0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00		
		2012-13				0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00		
ईआर	बेन्नूर (बीईएसवाई)	2010-11	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	

जमातपुर (जेएमपी)	2011-12	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	
	2012-13	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	
	2010-11	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	
	2011-12	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	
	2012-13	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	
	हलिसहर	2010-11	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
	एनईआर	इजत नगर स्टोर्स डिपो	2010-11	-	03.11.2010	-	0	0.00	0	0.00	-	-	-	-	0	0.00	0	0.00
2011-12			-	05.06.2010	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	16.07.2011	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2010-11			-	07.08.2012	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2011-12			-	31.01.2012	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	07.08.2012	-	0	0.00	1	155.00	कोई सूचना नहीं				0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	23.07.2012	-	1	155.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	07.08.2012	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	23.07.2012	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	07.08.2012	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
2012-13			-	31.01.2013	-	0	0.00	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
गोरखपुर डिपो	2011-12	12.11.11	12.11.11	शून्य	0	0.00	20 Kg	11.00	भार वाली मर्दों जिनमें वास्तविक बुक शेष की तुलना में मावा (+) या (-) में हो सकती है	8.11.11	08.11.11	शून्य	13.950 किग्रा.	946.64	0	0.00		
	2011-12				0	0	0	0.00		09.11.11	09.11.11		0	0.00	0	0.00		
	2011-12				0	0	0	0.00		09.11.11	09.11.11		0	0.00	0	0.00	सत्यापन नहीं किया	
	2011-12				0	0	0	0.00		09.11.11	09.11.11		0	0.00	0	0.00		
	2012-13	अगस्त-13	अगस्त-13	शून्य	0	0	0	0.00		07.12.12	07.12.12		43.200 किग्रा.	5720.97	0	0.00		
	2012-13	अगस्त-13	अगस्त-13	शून्य	0	0	0	0.00					0	0.00	0	0.00		
	2012-13	अगस्त-13	अगस्त-13	शून्य	0	0	0	0.00					0	0.00	0	0.00		
	2012-13	8/13	अगस्त-13	शून्य	0	0	0	0.00	-	-	-	-	0	0.00	0	0.00		
2012-13	अगस्त-13	अगस्त-13	शून्य	0	0	0	0.00					0	0.00	0	0.00			

ईसीओआर		2010-11	स्क्रैप यार्ड एमसीएस 2.04.12 से संचालित हो गया			0	0	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
		2011-12	31.3.13 तक स्टॉक सत्यापन के लिए कोई देय नहीं था			0	0	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
		2012-13				0	0	0	0.00					0	0.00	0	0.00	
एनएफआर	बिक्री डिपो न्यू बोंगइगांव	2010-11	मार्च-11	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-11	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	मार्च-12	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-12	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	मार्च-13	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-13	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0.00	0	0.00	शून्य
	बिक्री डिपो पंडु	2010-11	मार्च-11	मई-10	लागू नहीं*	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-11	मार्च-10	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	मार्च-12	जून-11	लागू नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-12	जून-11	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	मार्च-13	सितम्बर-12	लागू नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-13	सितम्बर-12	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
	बिक्री डिपो डिब्रुगढ़ शहर	2010-11	मार्च-11	फरवरी-11	लागू नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-11	फरवरी-11	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	मार्च-12	फरवरी-12	लागू नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-12	फरवरी-12	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	मार्च-13	मार्च-13	लागू नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-13	मार्च-10	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
	बिक्री डिपो एनआईपी	2010-11	मार्च-11	जुलाई-11	लागू नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-11	जुलाई-10	उपलब्ध नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	मार्च-12	नहीं किया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-12	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	मार्च-13	नहीं किया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0	0	0.00	शून्य	मार्च-13	नहीं किया गया	सत्यापन अस्वीकृत	0	0.00	0	0.00	शून्य
एसईआर	रिकलेमेशन यार्ड/खडगपुर	2010-11	वर्ष में एक बार	14.8.2010 to 31.3.2011	कोई विलम्ब नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	उपलब्ध नहीं	04.3.11 to 25.3.11	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	वर्ष में एक बार	20.05.11 to 13.03.2012	कोई विलम्ब नहीं	0	0	0	0.00	शून्य	उपलब्ध नहीं	नहीं हुआ	----	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	वर्ष में एक बार	29.4.2012 to 10.11.2012	कोई विलम्ब नहीं	9	2697.90	0	0.00	कम गिनती के कारण	उपलब्ध नहीं	14.06.12 to 03.07.12	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
						15 किया. स्क्रैप	239.25	0	0.00	"	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
						24 किया. स्क्रैप	316.37	0	0.00	"	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
	स्क्रैप यार्ड/खडगपुर	2010-11	वर्ष में एक बार	31.07.10 to 19.02.11	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2011-12	वर्ष में एक बार	14.06.11 to 31.03.12	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य
		2012-13	वर्ष में एक बार	23.06.12 to 30.03.13	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	0	0.00	0	0.00	शून्य

एमआर	नोपरा	2010-11		संवैक्षा अवधि 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान स्टॉक का कोई सत्यापन नहीं किया गया		0	0.00	0	0.00		संवैक्षा अवधि 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान स्टॉक का कोई सत्यापन नहीं किया गया		0	0.00	0	0.00	
		2011-12				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00	
		2012-13				0	0.00	0	0.00				0	0.00	0	0.00	
डीएलडब्ल्यू/सीआरजे		2010-11	मई, जून, जुलाई 10	नहीं किया गया		0	0.00	0	0.00	मई, जून, जुलाई 10	Mar'11, out of 15 items, 5 items	सत्यापन का प्रस्ताव न देने के कारण	1	17264.51	0	0.00	निपाटन अन्तिम रूप दिया
		2011-12	मई, जून 11	जुलाई 11, 54 मदों में से 4 मदें की गईं		0	0.00	0	0.00	मई, जून 12		नहीं किया गया	0	0.00	0	0.00	
		2012-13	मई, जून 12	जुलाई-अगस्त 12, 54 मदों में से 7 मदें की गईं		0	0.00	0	0.00	मई, जून 12	जुलाई 12 15 मदों में से 1 मद की गईं		0	0.00	0	0.00	
डीएलडब्ल्यू/बीएसबी	स्क्रेप वार्ड	2010-11	2010-11 के दौरान	2010-11 के दौरान	लागू नहीं	0	0.00	0	0.00	लागू नहीं		डीएलडब्ल्यू में किया गया कीमती धातु के लिए कोई अलग स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया	0	0.00	0	0.00	
		2011-12	2011-12 के दौरान	अक्टूबर/नवम्बर 2011	लागू नहीं	6	34.00	6	9916.00	सामग्री का विस्थापन/वाउचर की पोस्टिंग न करना			0	0.00	0	0.00	
		2012-13	2011-12 के दौरान	दिसम्बर 2012 जनवरी 2013	लागू नहीं	0	0.00	0	0.00	लागू नहीं			0	0.00	0	0.00	
आईसीएफ	शैन डिपो	2010-11	अप्रैल 2010 से मार्च 2011	अप्रैल 2010 से मार्च 2011	लागू नहीं	1	92.00	1	1685.00	गलत लेखाओं के कारण	कीमती धातुओं के लिए कोई कमी या आधिक्य रिपोर्ट नहीं किया गया। प्रति वर्ष अप्रैल और मार्च में सत्यापन किया जाता था		0	0.00	0	0.00	

		2011-12	अप्रैल 2011 से मार्च 2012	अप्रैल 2011 से मार्च 2012	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	लागू नहीं			0	0.00	0	0.00		
		2012-13	अप्रैल 2012 से मार्च 2013	अप्रैल 2012 से मार्च 2013	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	4	921.00	स्वीकृत वास्तविक कमी			0	0.00	0	0.00		
आरडब्ल्यूएफ/वाई एनके	जीएसडी	2010-11	वार्षिक	दिसम्बर-10	--	1	2339.00	0	0.00	--	वार्षिक	दिसम्बर-10	--	0	0.00	0	0.00	--
	जीएसडी	2011-12	वार्षिक	मई-11		0	0.00	1	9.00	--	वार्षिक	मई-11	--	0	0.00	0	0.00	--
	जीएसडी	2012-13	वार्षिक	शून्य	स्क्रैप सेल सुपुर्दगी के लिए स्टॉक लगाया गया	0	0.00	0	0.00	--	वार्षिक	शून्य	स्क्रैप सेल सुपुर्दगी के लिए स्टॉक लगाया गया	0	0.00	0	0.00	--
आरसीएफ/कपूरथ ला	आरसीएफ	2010-11	01.07.10 to 31.07.10	नहीं किया गया	शून्य	0	0.00	0	0.00	स्टॉक की अधिक मात्रा और विभागीय मजदूरों की अनुपलब्धता के कारण मर्दों का सत्यान नहीं सका	01.07.10 to 31.07.10	01.07.10 to 31.07.10	शून्य	0	0.00	0	0.00	स्टॉक सत्यापन के दौरान कोई कमी/आधि क्य नहीं पाया गया
		2011-12	01.07.11 to 15.07.11	नहीं किया गया	शून्य	0	0.00	0	0.00	उपरोक्त	01.07.11 to 15.07.11	01.07.11 to 15.07.11	शून्य	0	0.00	0	0.00	
		2012-13	01.06.12 to 15.06.12	नहीं किया गया	शून्य	0	0.00	0	0.00	उपरोक्त	01.06.12 to 15.06.12	01.06.12 to 15.06.12	शून्य	0	0.00	0	0.00	
डीएमडब्ल्यू/पीटीए	डीएमडब्ल्यू/पीटीए	2010-11	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार किया गया	कोई विलम्ब नहीं	0	0.00	0	0.00	एनएपी	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार किया गया	स्टॉक की कमी के कारण विलम्ब	0	0.00	0	0.00	
		2011-12	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार किया गया	कोई विलम्ब नहीं	4	24459.00	4	316872.00	स्टॉक सत्यापन के दौरान अधिक स्टॉक पाया गया और कमी के लिए डिपो द्वारा चोरी का मामला रिपोर्ट किया गया	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार किया गया	स्टॉक की कमी के कारण विलम्ब	0	0.00	0	0.00	
		2012-13	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार	अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार किया गया	कोई विलम्ब नहीं	1	190050.00	0	0.00		उपरोक्त	उपरोक्त	उपरोक्त	1	516.00	2	1098.00	स्टॉक सत्यापन के दौरान कोई कमी/आधि क्य नहीं पाया गया
					कुल जोड़	1500020.02		753334.49						192176.39		1382214.75		

अनुबंध - V
(पैरा 5.3.2.2)

वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान पूँजी ब्लॉक और प्रदत्त लाभांश दर्शानेवाले विवरण

वर्ष	नामावली	व्हील का आदि शेष	लागत प्रति यूनिट (न्यूनतम मूल्य)	अधिक स्टॉक का मूल्य	वर्ष के लिए ` में पूँजी ब्लॉक	वर्ष के दौरान लाभांश दर	वर्ष के दौरान प्रदत्त लाभांश
1	2	3	4	5	6	7	8
2010-11	व्हील्स	17729	31000	549599000	742631000	6%	44557860
	एक्सल्स	4596	42000	193032000			
2011-12	व्हील्स	18105	31000	561255000	773313000	5%	38665650
	एक्सल्स	5049	42000	212058000			
2012-13	व्हील्स	15415	33000	508695000	755277000	4%	30211080
	एक्सल्स	5871	42000	246582000			
जोड़		66765			2271221000		113434590
औषत		22255			757073667		

* गणना उद्देश्यों के लिए व्हील/एक्सल के न्यूनतम स्थानांतर प्रति यूनिट लिया गया है।

स्रोत: वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आउट टर्न विवरणों से उद्धृत कॉलम 3 एवं 4 के अतंगत आँकड़े।