

अध्याय 1 प्रस्तावना

1.1 दोहरी मालभाड़ा नीति

भारतीय रेल (आईआर) में वस्तुओं के वर्गीकरण के आधार पर वस्तुओं पर माल भाड़ा प्रभारित करने के लिए दर का निर्णय लिया गया है जिसमें प्रत्येक वस्तु का एक वर्ग निर्धारित किया जाता है। उन पर लागू मालभाड़ा दर उस वर्ग विशेष में शामिल सभी वस्तुओं पर लगाई जाती है। सामाजिक आर्थिक एवं वाणिज्यिक घटकों¹ को देखते हुए भारतीय रेल एक वस्तु विशेष के विभिन्न प्रकारों या इसके परिवहन हेतु समान दूरी और मात्रा पर उच्च या निम्न दरें भी निर्धारित करती है।

‘लौह अयस्क’ परिवहन की मात्रा और मालभाड़ा आय दोनों के संदर्भ में भारतीय रेल द्वारा परिवहन किया जाने वाली महत्वपूर्ण वस्तु है। ‘लौह अयस्क’ का देश में घरेलू उपयोग और बिक्री/निर्यात जैसे गैर-घरेलू खपत के लिए भी परिवहन किया जाता है। जहाँ तक घरेलू खपत हेतु ‘लौह अयस्क’ के परिवहन का संबंध है, वहाँ भारतीय रेल एक प्रमुख परिवहक है, 2007-08 से 2011-12 के दौरान इसका शेयर 57 प्रतिशत से 79 प्रतिशत तक था। तथापि, भारतीय रेल की कुल मालभाड़ा आय में से घरेलू के साथ-साथ गैर-घरेलू घपत दोनों के लिए ‘लौह अयस्क’ के परिवहन से आय की प्रतिशतता 2008-09 में 17 प्रतिशत थी जो 2012-13 में 9 प्रतिशत तक कम हो गया। आय में गिरावट देश के कुछ हिस्से में निर्यात उद्देश्य हेतु लौह-अयस्क के खनन पर माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा इस अवधि के दौरान रोक लगाए जाने के कारण थी।

घरेलू उत्पादकों के लिए ‘लौह अयस्क’ के परिवहन के लागत को कम करने और लौह अयस्क की बढ़ती अंतर्राष्ट्रीय बाजार कीमतों और लौह अयस्क² की अंतर्राष्ट्रीय कीमत में वृद्धि की घटना में उच्च भाड़ा राजस्व में सामंजस्य में लौह अयस्क के निर्यात हेतु भाड़ा प्रभार रखने के उद्देश्य से भारतीय रेल ने दोहरी मालभाड़ा नीति (डीएफपी)³ प्रारम्भ की (मई 2008) जिसके अंतर्गत

¹ इंडियन रेलवे कांफ्रेंस एसोसिएशन गुड्स टैरिफ भाग I (भाग II)

² स्रोत - रेलवे बोर्ड द्वारा अनुरक्षित अभिलेख।

³ 2008 का दर परिपत्र संख्या 24

अंतिम उपयोग के आधार पर अर्थात् 'घरेलू खपत' और 'घरेलू खपत के अलावा' दोनों में 'लौह अयस्क' के परिवहन को वर्गीकृत किया गया था। पहले इसे निम्न श्रेणी⁴ और बाद में उच्च श्रेणी⁵ में बाँटा गया था। उपरोक्त वर्गों में विभिन्न प्रकार के लौह अयस्क शामिल हैं अर्थात् रोड़ी, भूरा, असंशोधित रूप में पैलेट इत्यादि। दो प्रदत्त वर्गों के बीच मालभाड़ा अंतर औसतन तीन गुना अधिक था।

लौह और इस्पात, सीमेंट तथा पैलेट इत्यादि के निर्माता प्राधिकृत ग्राहक हैं और निर्धारित नियमों एवं शर्तों के अध्यक्षीन रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दर परिपत्रों के अनुसार घरेलू दर पर 'लौह अयस्क' की बुकिंग के पात्र हैं।

1.2 लौह अयस्क के प्रकार

लौह अयस्क कच्चा लोहा, स्पंज लोहा और परिष्कृत इस्पात बनाने के लिए उपयोग की जाने वाली मूल कच्ची सामग्री है। खान से प्राप्त किए गए लौह अयस्क में 1 एमएम से 1 मीटर तक विभिन्न आकार⁶ के लम्प शामिल



चित्र 1.1 लौह अयस्क फाइन्स

होते हैं। विनिर्माण इकाईयों पर 'लौह अयस्क'

के संसाधन के लिए उपयोग की जाने वाली ब्लास्ट भट्टी में 7 से 25 एमएम के बीच के लम्प अपेक्षित है। जिससे कि अयस्क के अधिकतम कण आकार को कम करने के लिए क्रश जा सके। क्रश किए गए अयस्क को छलनियों



द्वारा विभिन्न वर्गों में बांट दिया जाता है और इस तरीके से लम्प्स (7 से 25 एमएम आकार में) को फाइन्स (7 एमएम से कम) से अलग



चित्र 1.3 लौह अयस्क पैलेट

किया जाता है। यदि लम्प उचित उपयुक्त गुणवत्ता का है तो इसे बिना किसी अतिरिक्त संसाधन के ब्लास्ट भट्टी में डाला जा सकता है। तथापि लौह अयस्क फाइन्स, जिन्हें ब्लास्ट भट्टी में सीधे

⁴ वर्ग 170

⁵ वर्ग 200 X

⁶ 1 मिमी. से 1 मी. की रेंज तक

नहीं डाला जा सकता, को अवश्य ही एकत्र किया जाएगा जिसका तात्पर्य सिन्ट्रिंग/पैलेटाइजेशन नामक प्रक्रिया द्वारा उचित आकार के लम्प्स में उन्हें पुनः संगठित करना है।

पिलेट्स/सिंटर को छोड़कर लौह अयस्क की विभिन्न किस्मों को खनन क्षेत्रों/लदान बिन्दुओं से वैगनों में लादा जाता है इसका व्यापार किया जाता है।

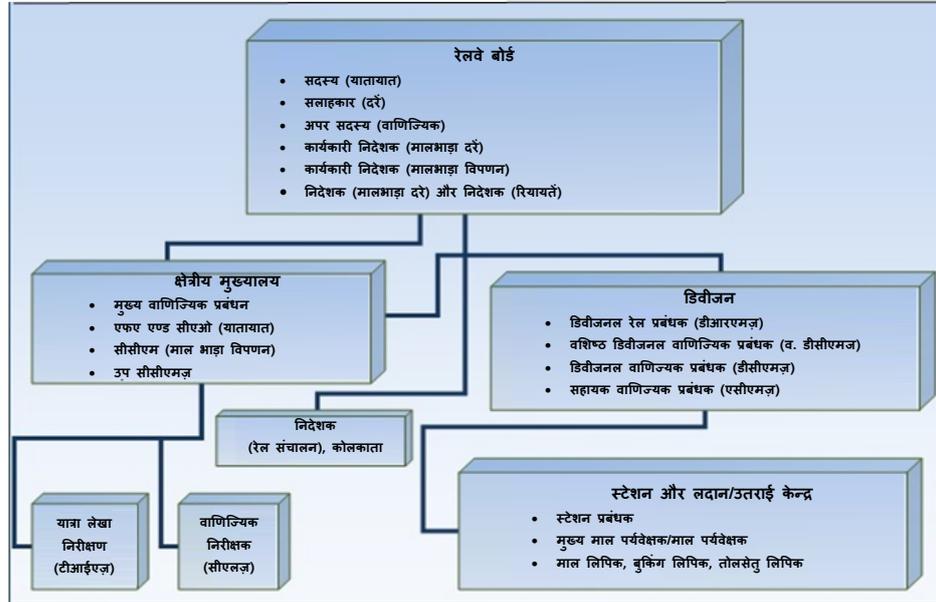
1.3 माल प्रचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएस)

रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस), रेल मंत्रालय के अधीन एक स्वायत्त संगठन है। यह भारतीय रेल के अनुप्रयोग की सूचना तकनीकी का विकास एवं प्रबंधन करता है (जैसे एफओआईएस, यूटीएस, सीएमएस आदि)। भारतीय रेल में वैगनों की बुकिंग से लेकर रेलवे रसीद (आईआर) जारी करने से संबंधित सभी माल दुलाई गतिविधियों को कम्प्यूटरीकृत किया जा रहा है और माल संचालन सूचना प्रणाली (एफओआईएन) नाम की आईटी प्रणाली के माध्यम से संचालित किया जाता है। इस प्रणाली में रैक प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) और टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) नाम के दो माड्यूल हैं। पहले में संचालनात्मक गतिविधियाँ और बाद वाले में वाणिज्यिक लेन-देन का पूरा खाका शामिल है। रेल आबंटन प्रणाली (आरएएस) एक अतिरिक्त माड्यूल है। जिसे पू.त.रे. के खुर्दारोड (मई 2011) और द.पू.रे. के चक्रधरपुर (जनवरी 2011) नाम के दो डिवीज़नों के लिए ग्राहकों को रैकों के आबंटन के प्रयोजन हेतु प्रारम्भ किया गया है, जहाँ से बड़ी मात्रा में लौह अयस्क का लदान किया जाता है।

1.4 लौह अयस्क से संबंधित दोहरी मालभाड़ा नीति के कार्यान्वयन हेतु उत्तरदायी कर्मचारियों का संगठनात्मक ढाँचा

क्षेत्रीय स्तर पर विभिन्न लदान और उतराई बिन्दुओं पर डिवीज़नल प्राधिकारी नीति का कार्यान्वयन करते हैं। चल निरीक्षक, लेखा (टीआईए) और वाणिज्यिक निरीक्षक (सीआई) राजस्व हानि रोकने के लिए यातायात संव्यवहार के मूल अभिलेखों की जाँच हेतु रेलवे स्टेशनों पर प्राधिकरणों का निरीक्षण करते हैं। जोनल रेलवे का मुख्यालय क्षेत्रीय स्तर पर नीति को लागू करते हैं। भारतीय रेल में मालभाड़ा नीतियां बनाने, उनके कार्यान्वयन और मॉनीटरिंग करने वाला संगठनात्मक ढाँचा नीचे चार्ट में दिया गया है।

चित्र 1.4 संगठनात्मक ढांचा



1.5 लेखापरीक्षा कवरेज

लौह अयस्क परिवहन हेतु डीएफपी के कार्यान्वयन ने लेखापरीक्षा पैराग्राफ (2011-12 की सीएजी की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सं. 32 की सं. 2.5 (रेलवे) में पहले यह दर्शाया कि 22 मई 2008 से 31 मार्च 2011 तक की अवधि के लिए पूर्व तटीय रेल (पू.त.रे) की वाल्टेयर डिवीजन के तीन लदान बिन्दुओं पर परेषकों से अनुबद्ध दस्तावेजों की प्राप्ति को सुनिश्चित किये बिना घरेलू दर पर 'लौह अयस्क' यातायात की बुकिंग में अनियमितताओं को सामने लाया गया।

लेखापरीक्षा ने क्रय/निर्यात के लिए उपयोग किये गये 'लौह अयस्क' की अपेक्षा कुछ उत्पादक इकाईयों द्वारा घरेलू दरों को प्राप्त करने के साथ-साथ और क्रय/निर्यात जैसे घरेलू उद्देश्य की अपेक्षा पहले से ही उपयोग किये गये लौह अयस्क के संबंध में कुछ उत्पादक इकाईयों द्वारा घरेलू दरों को प्राप्त करते हुए घरेलू मालभाड़ा दर का लाभ प्राप्त करने के लिए अपेक्षित दस्तावेजों के प्रस्तुतीकरण में अनियमितताओं को प्रकाश में लाते हुए 22 मई 2008 से मार्च 2012 (मार्च 2012 को समाप्त अवधि हेतु प्रतिवेदन सं. 25 का पैराग्राफ सं. 2.2) की अवधि हेतु तीन जोनल रेलवे⁷ के 26 लदान बिन्दुओं और 10 उतराई बिन्दुओं पर डीएफपी के कार्यान्वयन की दोबारा जांच की।

⁷ दक्षिण पूर्व रेल (द.पू.रे.) दक्षिण पश्चिम रेल (द.प.रे.) और पूर्वतटीय रेल (पू.त.रे.)

उपरोक्त लेखापरीक्षा पैराग्राफों में प्रकाशन के संबंध में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा अक्टूबर 2012 और अक्टूबर 2014 में प्रस्तुत की गई की कार्रवाई टिप्पणियों में यह बताया गया कि पुष्टि किये गये अंतिम-उपयोग के अनुरूप दायित्व परेषक/प्रेषिती पर था जैसा कि अंतिम-उपयोग जिसके लिए लौह अयस्क को परेषिती द्वारा इसकी सुपुर्दगी ली जाने के बाद अंततः रख दिया गया। सुनिश्चित करने के लिए कोई प्रत्यक्ष आंतरिक तंत्र नहीं है/नहीं था। इसके अतिरिक्त, रेलवे द्वारा निर्धारित विशिष्ट दस्तावेजों का प्रस्तुतीकरण पार्टी का प्रमाण स्थापित करने के लिए था कि वह 'घरेलू खपत' के लिए 'लौह अयस्क' का परिवहन कर रहा था और यदि पार्टी तब सामाज का निर्यात करती है, तो यह स्पष्ट है कि मामला धोखाधड़ी का है।

मामले के महत्व के मद्देनजर, लेखापरीक्षा ने वर्तमान समीक्षा के दौरान लौह अयस्क यातायात के लिए दोहरी मालभाड़ा नीति और रैंक आबंटन के पहलू के लिए बनाये गये नियमों के प्रवर्तन की जांच के उद्देश्य से सभी रेल जोनों के सभी मुख्य लदान बिंदु और उतराई बिन्दुओं को कवर किया। लेखापरीक्षा ने आंतरिक नियंत्रणों, निगरानी और रिपोर्टिंग का भी अध्ययन किया। संयंत्र परिसरों से लौह अयस्क हटाने की प्रेषितियों द्वारा उत्पाद शुल्क रिटर्नों में घरेलू दर पर रेल द्वारा परिवहन किये गये लौह अयस्क की कम रिपोर्टिंग के मामलों की भी जांच की गई।

1.6 लेखापरीक्षा उद्देश्य

लेखापरीक्षा के मुख्य उद्देश्य थे:

- रेलवे द्वारा घरेलू दर पर लौह अयस्क की बुकिंग और सुपुर्दगी के लिए बनाये गये नियमों और प्रक्रियाओं की अनुपालन जांच करना और अननुपालना, यदि कोई है तो, के कारण मालभाड़ा अपवंचन और उद्ग्राह्य जुर्माने की मात्रा का आकलन करना। यह जांच करना कि क्या घरेलू खपत दर पर बुक किये गये लौह अयस्क में कोई परिवर्तन/हटाये जाना/की कम रिपोर्टिंग थी।
- नीति, निगरानी और रिपोर्टिंग के प्रावधानों के प्रभावी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए भारतीय रेल द्वारा अपनाया गया आंतरिक नियंत्रण तंत्र की तुलना में डीएफपी के ढांचे की जांच करना।

1.7 लेखापरीक्षा मानदंड

रेलवे बोर्ड और माल यातायात के लिए सामान्य नियमों द्वारा जारी रेलवे बोर्ड के लौह अयस्क और पैलेट (2006 की सं.95, 2008 की 24, 2008 का 30, 2008 का 54 और 2009 का 36 और उनके परिशिष्ट/शुद्धिपत्र) के लिए वर्गीकरण, बुकिंग और मालभाड़े के प्रभारित किये जाने पर दर परिपत्र, अन्य संबंधित आदेश मुख्य लेखापरीक्षा मानदंड के रूप में उपयोग किये गये। दिनांक 23.03.2007 के रेलवे बोर्ड के सामान्य आदेश सं. 81 और अन्य सामान्य आदेश रैकों के आबंटन हेतु मानदंड के रूप में उपयोग किये गये।

वाणिज्यिक निरीक्षण स्कंद के कार्यों से संबंधित भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम) (संस्करण II) में बताये गये सीआईज़ द्वारा निरीक्षण पूरा करने के बाद वाणिज्यिक निरीक्षण रिपोर्टों का प्रस्तुतीकरण और नियम और प्रावधान, यातायात आवागमन के आधारभूत अभिलेखों की जांच के संबंध में टीआईएज़ के निरीक्षण भी इसमें संदर्भित है।

1.8 लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र

वर्तमान समीक्षा 22 मई 2008 से 30 सितम्बर 2013 की अवधि को कवर करती है। पूर्व प्रतिवेदनों में पहले ही कवर की गई लदान बिन्दुओं से संबंधित प्रास्थिति भी अप्रैल 2012 से सितम्बर 2013 तक अद्यतित थी। रैक आबंटन से संबंधित पहलुओं को 19 मई 2014 तक कवर किया गया था।

1.9 नमूना आकार

लौह अयस्क लदान मुख्यतः सात क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् द.प.रे., प.रे., द.पू.रे., द.पू.म.रे., प.म.रे., द.रे. और पू.त.रे. के 97 लदान केन्द्रों से किया जाता है और उतराई 15 क्षेत्रीय रेलवे में फैले 180 उतराई केन्द्रों पर की जाती है। दस्तावेजों की प्रस्तुति की स्थिति के अध्ययन हेतु रेलवे रसीदें (आरआर) जारी करने रेलवे प्रशासन द्वारा मॉनीटरिंग और नियंत्रण तंत्र, नमूनों का चयन किया गया था, जिसके विवरण निम्नवत हैं:

क) लदान बिन्दु: सात जोनल रेलवे के कुल 97 मुख्य लदान बिन्दुओं में से 83 लदान बिन्दुओं (85 प्रतिशत) के संबंध में अभिलेखों की लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई थी। सभी लदान बिन्दुओं पर जारी 97.20 प्रतिशत कुल आरआर की जाँच की गई थी। जोनल रेलवे की सारबद्ध स्थिति विवरण-क में दर्शायी गई है।

ख) उतराई बिन्दु: पंद्रह जोनल रेलवे में फैले कुल 198 उतराई बिन्दुओं में से 180 उतराई बिन्दुओं (91 प्रतिशत) की लेखापरीक्षा की गई। जोनल रेलवे की सारबद्ध स्थिति **विवरण-ख** में दर्शायी गई है।

लेखापरीक्षा में अध्ययन किए गए लदान और उतराई बिन्दुओं की सूची क्रमशः **अनुबंध I और II** में दी गई है।

ग) रैक आबंटन/वितरण

रैक आबंटन/वितरण से संबंधित नमूना आकार निम्न प्रकार थे:

i) दिसम्बर 2011, मार्च 2012, मार्च 2013 तथा मार्च 2014 को समाप्त तिमाहियों के लिए द.पू.रे., पू.त.रे. और द.पू.म.रे. को आबंटन कोलकाता स्थित रेलवे बोर्ड कार्यालय के कार्यकारी निदेशक, रेल परिचालन द्वारा किया गया था। सितम्बर 2011 से पूर्व के अभिलेखों को केन्द्रीय अंवेक्षण ब्यूरो (सीबीआई) द्वारा जब्त कर लिया गया है।

ii) प.म.रे. और द.प.रे. के डिवीज़नल कार्यालय-सितम्बर 2008 से मार्च 2014 के दौरान सभी तिमाहियों के लिए आवंटन/आबंटन रेल डिवीज़नल प्राधिकारियों द्वारा किया गया था।

iii) द.पू.रे. का चक्रधरपुर डिवीज़न और पू.त.रे.⁸ का खुर्दा रोड डिवीज़न-चक्रधरपुर डिवीज़न से संबंधित 1 जनवरी 2011 से 19 मई 2014 तक तथा खुर्दा रोड डिवीज़न से संबंधित 1 मई 2011 से 19 मई 2014 तक के सभी आबंटन आंकड़े।

घ) परेषितियों के उत्पाद शुल्क रिटर्न्स एवं वार्षिक लेखे

कुल 303 परेषितियों में से केन्द्रीय उत्पाद शुल्क विभाग और कंपनी मामलों के विभाग के अनुसार दिए गए 188 परेषितियों से संबंधित उत्पाद शुल्क रिटर्न्स और 52 परेषितियों से संबंधित वार्षिक लेखे की लेखापरीक्षा में जाँच की गई थी। इसके लिए समीक्षा के तहत पाँच वर्षों की अवधि के दौरान कंपनी के 10 रैकों से कम की उतराई को छोड़ दिया गया था। बाकी में से, कई कम्पनियां सामान्य थी क्योंकि वे एक से अधिक जोनल रेलवे के उत्तराई केन्द्रों पर लौह अयस्क की उत्तराई कर रही थी।

⁸ आरएएस को द.पू.रे. के चक्रधरपुर डिवीज़न में 1 जनवरी 2011 से और पू.त.रे. के खुर्दा रोड डिवीज़न में 1 मई 2011 से लागू किया गया है।

ड.) मॉनीटरिंग तंत्र

97 लदान केन्द्रों तथा 198 उत्तराई केन्द्रों में से आन्तरिक नियंत्रण तंत्र, मॉनीटरिंग तथा रिपोर्टिंग का अध्ययन करने के लिए 54 प्रतिशत लदान तथा उत्तराई केन्द्रों का चयन किया गया था।

1.10 लेखापरीक्षा कार्य-प्रणाली

लेखापरीक्षा ने रैक आवंटन प्रणाली में/डिविजनल प्राधिकरणों द्वारा निर्मित रेल आवागमन कोलकाता (ईडीआरएम/कोलकाता) के कार्यकारी निदेशक तथा अन्य डिविजनल प्राधिकारियों, आवंटन योजना द्वारा किए गए ग्राहक रैक आवश्यकता⁹ के निर्धारण के संदर्भ में अभिलेखों का अध्ययन किया तथा आरएएस/मेन्यूअली के माध्यम से रैको के आवंटन की भी जांच की गई।

इसके अलावा, उक्त वर्णित प्रावधानों के अनुपालन को देखने के लिए लदान केन्द्रों पर/वरिष्ठ डीसीएम कार्यालय को तथा उत्तराई केन्द्रों पर आवंटन के समय पर रैको के आवंटन हेतु मांग रखते समय विभिन्न प्रेषकों/प्रेषिती द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों की जांच की गई।

घरेलू उपयोग के अतिरिक्त विनिर्माण इकाइयों पर लौह अयस्क के वास्तविक उपयोग तथा उनके हटाव यदि कोई हो, का निर्धारण करने के लिए प्रेषितियों द्वारा संबंधित सरकारी विभागों को प्रस्तुत की गई उत्पाद शुल्क विवरणियों तथा वार्षिक लेखों को भी संग्रहित किया गया तथा उनकी जांच की गई। यद्यपि चयनित कम्पनियों के लिए उत्पाद शुल्क विवरणियों को संबंधित उत्पाद शुल्क प्राधिकरणों से संग्रहित किया गया था तथापि इन कम्पनियों के वार्षिक लेखे रजिस्ट्रार कम्पनी, कारपोरेट मामला मंत्रालय, भारत सरकार से तथा /अथवा उनकी वेबसाइटों पर उपलब्ध रूप से संग्रहित किए गए थे। क्षेत्र में मानीटरिंग तथा नियंत्रण तंत्र के मामलों, विभिन्न स्तरों पर जोनल मुख्यालय तथा रेलवे बोर्ड पर्यवेक्षण, स्टाफ को प्रशिक्षण तथा तंत्र में सुधार लाने के लिए रेल प्रशासन द्वारा समय-समय पर किए गए उपायों की भी जांच की गई थी।

प्रत्येक जोनल रेलवे के लिए जोनल रेलवे प्रशासन को रिपोर्टें जारी की गई थी तथा जोनल रेलवे लेखापरीक्षा कार्यालयों द्वारा जोनल रेलवे प्रशासन के साथ एक्जिट कान्फ्रेंस का आयोजन किया गया था।

⁹ सीबीटी के लिए रैको की मासिक आवश्यकता का निर्धारण, प्राथमिकता सी तथा डब्ल्यूआईएस ग्राहक

रेल मंत्रालय को अक्टूबर 2014 में समीक्षा रिपोर्ट जारी की गई तथा 15 जनवरी 2015 को उत्तर प्राप्त किया गया। रेलवे बोर्ड के साथ 16 जनवरी 2015 को एक्जिट कान्फ्रेंस का आयोजन किया गया। रेलवे बोर्ड के मतों को उत्तर में सम्मिलित किया गया तथा एक्जिट कान्फ्रेंस के दौरान उपयुक्त रूप से शामिल करके बताया गया है।

1.11 आभार

हम लेखापरीक्षा अवधि के दौरान भारतीय रेलवे द्वारा दिए समर्थन तथा जानकारी/डाटा का आभार व्यक्त करते हैं। हम कम्पनी-वार जानकारी के संग्रहण के लिए उत्पाद शुल्क प्राधिकारियों तथा रजिस्ट्रार कम्पनियों द्वारा दिए समर्थन का भी आभार व्यक्त करते हैं।

विवरण-क

नमूना-लदान केन्द्र				
जोनल रेलवे का नाम	लदान केन्द्रों की संख्या	लेखापरीक्षा में जांच किए लदान केन्द्रों की संख्या	घरेलू दर पर सभी लदान केन्द्रों से समीक्षा अवधि के दौरान जारी आरआर की कुल संख्या (पूर्व रिपोर्ट में 22 मई 2008 से 31 मार्च 2012 की अवधि हेतु कवर किए आरआर को छोड़कर)	लेखापरीक्षा में जांच किए आरआर की संख्या
दपूरे	51	37	64718	63380 ¹⁰
पूतरे	18	18	12108	10861 ¹¹
दपरे	17	17	4393	4393
पमरे	5	5	444	444
दपूमरे	2	2	11500	11500
परे	2	2	41	41
दरे	2	2	175	147 ¹²
कुल	97	83	93379	90766

नोट: दपूरे पर चौदह लदान केन्द्रों को लेखापरीक्षा दायरे में कवर नहीं किया गया क्योंकि वे बहुत छोटे लदान केन्द्र थे जहां लदान पर्याप्त नहीं था।

¹⁰ शेष 14 लदान केन्द्रों से संबंधित 261 आरआर जहां समीक्षा अवधि के दौरान आरआर की कुल संख्या 100 से कम थी तथा जांच नहीं की गई थी। 1077 आरआर लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

¹¹ शेष 1247 आरआर उपलब्ध नहीं हैं।

¹² शेष 28 आरआर पता लगाने योग्य नहीं हैं।

विवरण-ख

नमूना-उत्तराई केन्द्र				
जोनल रेलवे का नाम	उत्तराई केन्द्रों की संख्या	लेखापरीक्षा में जांच किए गए उत्तराई केन्द्रों की संख्या	घरेलू दर पर सभी उत्तराई केन्द्रों के लिए समीक्षा अवधि के दौरान जारी आरआर की कुल संख्या	लेखापरीक्षा में जांच किए आरआर की संख्या
दपूरे	46	28	43773	41343 ¹³
पूतरे	39	39	26776	26760
दपरे	10	10	4226	4226
पमरे	1	1	83	83
दपूमरे	37	37	30512	30061 ¹⁴
परे	6	6	290	290
दमरे	18	18	1142	1142
पूरे	5	5	10478	10478
उमरे	1	1	203	203
पूमरे	4	4	981	981
उरे	5	5	118	112 ¹⁵
दरे	10	10	2461	2443 ¹⁶
मरे	13	13	1712	1597 ¹⁷
उपरे	1	1	100	100
केआर	2	2	269	269
जोड़	198	180	123124	120088

टिप्पणी : दपूरे पर अठारह उत्तराई केन्द्रों को लेखापरीक्षा दायरे में कवर नहीं किया गया क्योंकि इन उत्तराई केन्द्रों पर पर्याप्त कार्य नहीं था। उत्तराई केन्द्रों पर प्राप्त कुल आरआर के अधिकतम 97.53 प्रतिशत की सभी जोनल रेलवे (15) में जांच की गई थी।

¹³ शेष 18 उत्तराई केन्द्रों से संबंधित 2430 आरआर जहां समीक्षा अवधि के दौरान आरआर की कुल संख्या 100 से कम थी तथा जांच नहीं की गई थी। 781 आरआर लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे।

¹⁴ शेष 451 आरआर पता लगाने योग्य/उपलब्ध नहीं थे

¹⁵ शेष 6 आरआर पता लगाने योग्य नहीं थे

¹⁶ शेष 18 आरआर पता लगाने योग्य नहीं थे

¹⁷ शेष 115 आरआर पता लगाने योग्य नहीं थे