



सत्यमेव जयते

# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन



संघ सरकार (रेलवे)  
2017 की प्रतिवेदन संख्या 14

# भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

मार्च 2016 को समाप्त वर्ष के लिए

.....को लोकसभा/राज्य सभा में प्रस्तुत की गई

संघ सरकार (रेलवे)  
2017 की प्रतिवेदन सं.14

## प्राक्कथन

मार्च 2016 में समाप्त वर्ष हेतु प्रतिवेदन भारत के संविधान के अनुच्छेद 151 के अंतर्गत राष्ट्रपति को प्रस्तुत करने हेतु तैयार की गई है।

प्रतिवेदन में संघ सरकार के रेल मंत्रालय की अनुपालन लेखापरीक्षा के महत्वपूर्ण परिणाम शामिल हैं।

इस प्रतिवेदन में उन उदाहरणों को उल्लिखित किया गया है, जो 2015-16 की अवधि हेतु नमूना लेखापरीक्षा के दौरान नोटिस किये गये थे, इसके साथ ही वह भी जो पूर्व वर्षों में नोटिस किये गये थे, लेकिन पूर्व लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में प्रतिवेदित नहीं किये जा सके थे; 2015-16 के बाद की अवधि से संबंधित उदाहरण भी शामिल किये गये हैं, जहां भी आवश्यक था।

लेखापरीक्षा भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा जारी लेखांकन मानकों के अनुसार की गई है।

## विषय-सूची

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
संक्षिप्त रूप		i
विहंगावलोकन		v
<b>अध्याय 1 – प्रस्तावना</b>		
लेखापरीक्षा रिपोर्ट रूपरेखा	1.1	1
अध्याय रूपरेखा	1.2	1
लेखापरीक्षित संस्थान	1.3	2
एकीकृत वित्तीय सलाह और नियंत्रण	1.4	5
लेखापरीक्षा योजना	1.5	5
रिपोर्टिंग	1.6	5
अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग का उत्तर	1.7	6
जारी किये गये, निपटाये गये और शेष लेखापरीक्षा आपत्तियां	1.8	6
लेखापरीक्षा के कहने पर की गई वसूलियां	1.9	7
सुधारात्मक कार्यवाई	1.10	7
पैराग्राफ जिन पर की गई कार्रवाई नोट प्राप्त हुए/लंबित थे	1.11	9
<b>अध्याय 2 – यातायात</b>		
भारतीय रेल में पार्सल कारोबार	2.1	11-54
प्रस्तावना	2.1.1	11
2013-14 से 2015-16 के दौरान पार्सल कारोबार में वृद्धि	2.1.2	15
विजन 2020 दस्तावेज में परिकल्पना के अनुसार बुनियादी ढाँचा विकास	2.1.3	18
पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण – पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस)	2.1.4	19
पार्सल कार्यालयों की सुरक्षा एवं संरक्षा	2.1.5	24
पट्टाकृत पार्सल कारोबार	2.1.6	26
तुलाई व्यवस्थायें, ओवरलोडिंग और दंडात्मक प्रभार-पार्सलयान, एजीसी/एसएलआर	2.1.7	43
अन्य मुद्दे	2.1.8	49

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
निष्कर्ष	2.1.9	53
सिफारिशें	2.1.10	54
भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन परिचालन	2.2	55-75
प्रस्तावना	2.2.1	55
कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) का चयन और करार निष्पादन	2.2.2	60
कंटेनर यातायात में वृद्धि	2.2.3	61
सीटीओ से रेलवे के बकाए की प्राप्ति	2.2.4	62
कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मॉनीटरिंग के लिए तंत्र की समीक्षा	2.2.5	72
निष्कर्ष	2.2.6	74
सिफारिशें	2.2.7	74
धरोहर के रूप में अविवेकपूर्ण तरीके से चयनित भाग के संरक्षण और तदनुसार निर्णय को वापिस लेने में अनावश्यक व्यय ।	2.3	75
शंटिंग प्रभारों के लिए बिलों को प्रस्तुत न करना	2.4	78
यात्रियों से सुपरफॉस्ट अधिभार का अनियमित उद्ग्रहण और संग्रहण	2.5	80
लोड समायोजन वाले ओवर लोडिंग वैगनों के लिए अवरोधन प्रभारों की वसूली न करना	2.6	82
एकीकृत सुरक्षा प्रणाली के कार्यान्वयन में विलम्ब	2.7	85
एटीएम के लिए उनको प्रदत्त/द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए बैंकों से लाइसेंस फीस की कम वसूली	2.8	88
उच्च क्षमता वैगनों के अनुचित उपयोग के कारण राजस्व का कम अर्जन	2.9	91
प्राइवेट साइडिंगों के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का संशोधित न किया जाना	2.10	93
सीमेंट साइडिंग में मानवीय तथा यांत्रिक लदान के संयोजन हेतु अधिक निःशुल्क समय अनुमत करने के कारण हानि	2.11	95
रैकों की तुलाई न करने के कारण हानि	2.12	98

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
<b>अध्याय 3 – ट्रेक्शन</b>		
लोकोमोटिव संघटकों के लिये आपूर्तिकर्ताओं का स्वदेशीकरण और विदेशी फर्म से तकनीक प्राप्त करने के बाद विक्रेता वृद्धि	3.1	102-117
प्रस्तावना	3.1.1	102
स्वदेशीकरण हेतु प्रौद्योगिकी हस्तान्तरण की खरीद के बावजूद आयात जारी रहा	3.1.2	103
प्रौद्योगिकी हस्तान्तरण के बाद आंतरिक उत्पादन हेतु उपलब्ध सुविधा का उपयोग न करना	3.1.3	105
5500 एचपी लोको के उत्पादन में निष्फल व्यय: ₹ 54.51 करोड़	3.1.4	110
नये विक्रेताओं में वृद्धि न होना	3.1.5	112
निष्कर्ष	3.1.6	117
क्रैंककेस के आयात में ₹59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय	3.2	117
भारतीय रेलवे में ऊर्जा संरक्षण उपाय	3.3	121-134
प्रस्तावना	3.3.1	121
ऊर्जा संरक्षण-विद्युत ऊर्जा	3.3.2	122
ऊर्जा संरक्षण-डीजल ऊर्जा	3.3.3	125
ऊर्जा लेखापरीक्षा	3.3.4	130
निष्कर्ष	3.3.5	134
‘दूरी के आधार पर’ प्रभारित करने के लिये अधिसूचित विद्युतीकृत साइडिंग में रैकों को लगाने/हटाने के लिए ट्रेक्शन को विद्युत से डीजल इंजन और इसके विपरीत बदलने के कारण अतिरिक्त व्यय	3.4	135
<b>अध्याय 4 – रोलिंग स्टॉक</b>		
भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन	4.1	139-176
प्रस्तावना	4.1.1	139
लिनन की आवश्यकता और खरीद का आकलन	4.1.2	144
लिनन का भंडारण और संचालन	4.1.3	148
लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉडरी तैयार करना और	4.1.4	156

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
इसकी कार्यप्रणाली		
फीडबैक और शिकायत निवारण तंत्र	4.1.5	170
मुख्य नियोक्ता के रूप में सांविधिक आवश्यकताओं का अननुपालन	4.1.6	173
निष्कर्ष	4.1.7	174
सिफारिशें	4.1.8	175
कोच पुनरूद्धार कार्यशाला, भोपाल का संचालन	4.2	176-196
प्रस्तावना	4.2.1	176
एमएलआर गतिविधि की योजना, वित्तपोषण और कार्यान्वयन	4.2.2	179
परिसम्पत्ति प्रबंधन (इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं इसका अद्यतन)	4.2.3	189
श्रमबल	4.2.4	192
रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) के तहत एमएलआर लागत में संशोधन न करना	4.2.5	194
निष्कर्ष	4.2.6	194
सिफारिशें	4.2.7	195
झांसी कार्यशाला में पीओएच वैगनों का माल ढुलाई की बजाय स्क्रेप के भंडारण हेतु प्रयोग से अवरोधन	4.3	196
कोलकाता मेट्रो के लिए कोचों के निर्माण हेतु सामग्री की अनुचित खरीद	4.4	198
एक ही परिसर में मशीनों की खरीद और गैर प्रतिष्ठापन एक साथ करने की त्रुटिपूर्ण योजना के कारण खड़गपुर कार्यशाला में वैगन शॉप में स्वतंत्र व्हील शॉप का उद्देश्य पूर्ण नहीं हुआ।	4.5	201
ईआरआरयूज का समय पूर्व अनुपयोगी होना	4.6	203
रेल दुग्ध टैंकरो (आरएमटी) के लिए मरम्मत तथा रखरखाव प्रभारों हेतु करार शर्तों में संशोधन न करने के कारण हानि	4.7	207
<b>अध्याय 5 – इंजीनियरिंग</b>		
बगनान-अमता तथा देशप्राण-नन्दीग्राम न्यू रेलवे लाइन परियोजनाओं पर ₹ 93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय	5.1	211

विवरण	पैराग्राफ	पृष्ठ
दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय	5.2	214
भूमि अधिग्रहण मामले के समय पर निपटान में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय देयता	5.3	218
एनएचएआई से पट्टा प्रभार की वसूली न होना	5.4	221
पुल को पुनः बनाने में विलम्ब के परिणामस्वरूप इस पुल पर ट्रेन चला कर यात्रियों की सुरक्षा से समझौता हुआ।	5.5	223
उपयुक्त सुरक्षा उपायों के बिना यातायात हेतु पुल पर सड़क की एक और लेन का निर्माण	5.6	226
पिट लाइन सुविधाओं का उपयोग न होना	5.7	229
कार्य के क्रियान्वयन हेतु स्वीकृत क्षेत्र तथा ड्राइंग की उपलब्धता के बिना ठेका देने के कारण निरर्थक व्यय	5.8	230
रेनफोर्सड सीमेंट कन्क्रीट डिपो का अलाभकारी परिचालन	5.9	233
<b>अध्याय 6 – आईआर के स्टाफ के मामले तथा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू)</b>		
नई पेंशन योजना के लिए ₹ 77.07 लाख के अंशदान और समतुल्य अंशदान के बारबर राशी की वसूली न करना	6.1	236
सीवीसी दिशानिर्देशों के उल्लंघन में नामांकन आधार पर एक फर्म को 'आरवीएनएल के लेखाओं के अनुरक्षण' का कार्य दिया जाना	6.2	238
अपने कार्यालय भवन के निर्माण में विलम्ब के कारण कार्यालय स्थान के किराए का भुगतान जारी रखना	6.3	240
<b>अनुबन्ध</b>		<b>243</b>

## संक्षिप्त रूप

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
एसीएसएच	हथकरघो के निगम व सर्वोच्च सोसायटी का संघ
एजीसी	सहायक गार्ड का केबिन
एआईईएचसी	सकल भारतीय इंजन आवर मुल्य
एटीएम	स्वचालितटेलर मशीन
एटीएन	कार्वाई की गई नोट
बीईई	ऊर्जा दक्षता ब्यूरो
बीओओट	बनानाअपनाना संचालन स्थानांतरण
सीएंडबल्यू	गाडी और वैगन
सीसीएम	मुख्य व्यवसायिक प्रबंधन
सीसीटीवी	क्लोज सर्किट टेलिविजन
सीडीई	मुख्य डिजायन अभियंता
सीईडीई	मुख्यवैधुतिय एवं वितरण अभियंता
सीईई	मुख्यवैधुतिय अभियंता
सीईजीई	मुख्यवैधुतिय सामान्यअभियंता
सीएलडबल्यू	चितरंजन लोकोमोटिव कार्य
सीएमई	मुख्ययांत्रिक अभियंता
का.आ.क.के.	कार्यशाला आधुनिकी करण केंद्र
सीओएम	मुख्यसंचालनप्रबंधक
भा.क.नि.लि.	भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड
सीओएस	भंडारनियंत्रक
सीपीओ	मुख्य कार्मिक अधिकारि
मरे	मध्य रेलवे
रे.बो.अ.	रेलवे बोर्ड अध्यक्ष
सीआरआईएस	रेलवेसूचना प्रणाली केंद्र
सीआरएस	रेलवे सुरक्षा आयुक्त
सीआरट	कंटेनरट्रेनटर्मिनल
सीआरडबल्यूएस	कोच रखरखाव कार्यशाला
सीटीओ	कंटेनर ट्रेन संचालक
सीवीसी	केंद्रीय सतर्कता आयोग
सीडबल्यूई	मुख्य कार्यशाला अभियंता

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
डीएंडजी	दिशा और सामान्य
डीएल्डबल्यू	डिजल लोकोमोटीव कार्य
डीओटी	दूरसंचार विभाग
डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
डीआरएम	मंडलीय रेल प्रबंधक
ईएसी	प्राक्कलित वार्षिक खपत
पूतरे	पूर्व तटीय रेलवे
पूमरे	पूर्व मध्य रेलवे
ईएमयू	इलेक्ट्रीक मल्टीपल यूनीट
ईओल	लोड पर इंजन
ईपीएफ	कर्मचारी राज्य निधि
पूरे	पूर्व रेलवे
ईएसआई	कर्मचारी राज्य बिमा
वि.स.मु.ले.अ.	वित्त सलाहकार तथा मुख्य लेखा अधिकारी
एफओबी	पैदल पार पथ
एफओआईएस	मालभाडा संचालन सूचना प्रणाली
एफएसएलए	मालभाडा सेवाएं बहीखाता लेखा
जीसी	गेज परिवर्तन
जीएम	महाप्रबंधक
जीपीएस	भूमंडलीयस्थितिनिर्धारणप्रणाली
जीएसडी	सामान्य भंडार डिपो
जीएसएम-आर	संचलसंचारकीभूमंडलीयप्रणाली-रेलवे
जीटीकेएम	प्रति किलोमीटर कुल टनेज
एचएसडी	उच्च गति डिजल
आईसीडी	अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर डिपो
आईसीएफ	समग्र कोच कारखाना
आईओएच	मध्यवर्ती जीर्णोधार
भा. रे.	भारतीय रेलवे
आईआसीए	भारतीय रेलवे सम्मेलन संध
आईआरसीओएन	भारतीय रेलवे निर्माण संगठन
आईआरसीटीसी	भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम
आईआरपीएसएम	भारतीय रेलवे परियोजना अनुमोदन व संगठन

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
आईआरआर	प्रतिकलकी आंतरिक दर
आईआरएससोडी	भारतीय रेलवे आयामो की अनुसुची
आईएसएस	समग्र सुरक्षा प्रणाली
केवीआईसी	खादी व ग्रामोद्योग आयोग
एलसी	समतल पारपथ
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमएलआर	मध्यवर्ति रखरखाव
रे.म.	रेल मंत्रालय
एमओयु	समझौता जापन
एमपीएलएडी	सांसद स्थानिय क्षेत्र विकास
मेरे	मेट्रो रेलवे
उमरे	उत्तर मध्य रेलवे
पूसीरे	पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
पूरे	पूर्वोत्तर रेलवे
एनपीएस	नयी पेंशन योजना
उरे	उत्तर रेलवे
एनआरईजीए	राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना
एनटीएक्सआर	तटस्थ ट्रेन परीक्षक
उपरे	उत्तर पश्चिम रेलवे
ओएफसी	ऑप्टिक फाइबर केबल
ओएचई	उपरि वैधुतिय साज सज्जा
पीसीई	प्रधान मुख्य अभियंता
पीएमएस	पार्सल प्रबंधन प्रणाली
पीओएच	आवर्तीजीर्णोधार
पीएसयु	सार्वजनिकक्षेत्र उपक्रम
आरसी	दर परिपत्र
अ.डि.मा.स.	अनुसंधान, डिजाइन व मानक संगठन
आरई	रेलवे विधुतीकरण
आरआईटीईएस	भारतीय रेल तकनीकि व आर्थिक सेवाएं लिमिटेड
आरकेएम	रूट किलोमीटर
आरएमटी	रेल दुग्ध टैंकर
आरओबी	सड़क पार पूल

संक्षिप्त रूप	पूर्ण रूप
आरओएच	नियमित जीर्णोधार
आरओआर	प्रतिफल दर
आरआर	रेलवे पावती
आरयूबी	सड़क के नीचे पूल
रे.वि.नि.लि.	रेल विकास निगम लिमिटेड
एससीएडीए	पर्यवेक्षी नियंत्रण तथा डाटा अधिग्रहण
दमरे	दक्षिण मध्य रेलवे
एसएलआर	ब्रेक वैन
एसपी	सेक्शनिक तथा पैरललिंग पोस्ट
एसपीटीओ	विशेष पार्सल ट्रेन संचालक
दरे	दक्षिण रेलवे
व.म.व.प्र.	वरिष्ठ मंडलीय व्यवसायिक प्रबंधक
व.म.का.अ.	वरिष्ठ मंडलीय कार्मिक अधिकारी
व.म.स.प्र.	वरिष्ठ मंडलीय संचालन प्रबंधक
एसएसपी	उपसेक्शनिक तथा पैरललिंग पोस्ट
एसडबल्यूए	स्वीकृत प्रेषक भार
दपरे	दक्षिण पश्चिम रेलवे
टीए	यातायात लेखें
टीसी	निविदा समिति
टीईयू	बीस-फुटा समकक्ष ईकाई
टीकेएम	ट्रैक किलोमीटर
टीओटी	तकनीक हस्तांतरण
टीएस	ट्रेन अधिक्षक
टीएसएस	संकर्षण उप-स्टेशन
टीटीई	यात्री टिकट निरीक्षक
टीवीयू	यात्रा वाहन ईकाई
वीपी	पार्सल वैन
पमरे	पश्चिम मध्य रेलवे
डबल्यूपीसी	ताररहित योजना व समन्वय
परे	पश्चिम रेलवे

## विहंगावलोकन

लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय और उसके विभिन्न क्षेत्रीय निकायों तथा रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों और स्वायत्त निकायों से संबंधित अनुपालन मामलों के लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में चयनित विषयों पर चार समीक्षाएँ और 31 पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणामों और निष्कर्षों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है:

### **भारतीय रेल में पार्सल कारोबार**

भारतीय रेल ने अपने पार्सल कारोबार को बढ़ाने और इसे पुनः व्यवस्थित करने को अपनी यात्री परिवहन सुविधाओं में वृद्धि की अपेक्षा अलग कारोबार के रूप में विकसित करने की आवश्यकता को समझा। तथापि, उन्होंने पार्सल सेवाओं में सुधार के लिए बुनियादी और अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की स्थापना हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठाए। फलस्वरूप, बुनियादी क्षमता और सेवा में सुधार और वृद्धि पर जोर नहीं दिए जाने के कारण पार्सल सेवाएँ गौण गतिविधि बनी रही। पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण 2005-06 में शुरू हुआ था, लेकिन बहुत सी जगहों पर यह अभी तक पूरा नहीं हो पाया था। सुरक्षा निगरानी और पार्सलों की जांच के लिए पर्याप्त उपाय नहीं थे जैसा कि चयनित पार्सल डिपो पर देखा गया।

रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की तुलाई के लिए पर्याप्त तुलाई व्यवस्थायें नहीं की गईं/सुनिश्चित नहीं की गईं। दूसरी ओर ओवरलोडिंग की चौथी गलती के बाद ठेके समाप्त करने के नियम बना दिए गए थे। तथापि ये निवारक नहीं थे क्योंकि निर्धारित मानकों की बजाए ओवरलोडिंग की जांच हेतु नियमित आधार पर उपाय के रूप में तुलाई नहीं की जा रही थी।

एसएलआर के साथ-साथ पार्सलयानों के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए अनुक्रिया अपर्याप्त थी। जबकि प्राप्त प्रस्ताव पट्टे पर प्रस्तावित स्थान से काफी कम थे, रेलवे ने 65 प्रतिशत मामलों में पार्सलयानों का आवंटन नहीं किया। अतः पट्टाकृत स्थान पूर्णतया अप्रयुक्त रहा। ग्राहक अनुरूपता के अभाव और भारतीय रेल की आंतरिक प्रक्रियाओं से संबंधित उनके निर्णय लेने में कमियों/देरी जैसी विकृतियों के कारण पट्टाकृत यातायात सेवाओं पर बुरा प्रभाव पड़ा। पार्सल स्थानों के पट्टाकरण हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निविदा निर्धारण में 240 दिनों तक की देरी देखी गई। कई मामलों में रेल प्रशासन द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण ग्राहकों को वीपी की मांग रद्द करनी पड़ी और कई मामलों में पार्सलयानों को लोडिंग के बाद खराब घोषित कर दिया गया था। परिचालन मंजूरी देने में भी देरी थी, जिसके कारण रेलवे पट्टाकरण व्यवस्थाओं को अंतिम रूप नहीं दे सका।

गैर पट्टाकृत यातायात के लिए क्षेत्रीय रेलवे ने कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य से आगे पार्सलों की ढुलाई की। नमूना जांच किए गए दो महीनों में रेलवे को अधिक दूर ले गए 13565 पार्सलों को उनके वास्तविक गंतव्य पर लाना पड़ा। अधिक ढुलाई वाले पार्सलों ने एजीसी/एसएलआर में स्थान घेरा, जिसका उपयोग पार्सल यातायात के परिवहन के लिए किया जा सकता था। इसके कारण ग्राहकों को कठिनाई आई और रेल प्रशासन के लिए परिचालन समस्या खड़ी हुई। यह ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता को परिलक्षित करता है।

(पैरा 2.1)

### **भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन का परिचालन**

निजी परिचालकों द्वारा कंटेनर संचालन में यातायात में रेल के शेयर को बढ़ाने और निजी परिचालकों के विविध और अलग-अलग यातायात की ऑफलोडिंग द्वारा भारतीय रेलवे की आय में वृद्धि के मुख्य उद्देश्य से वृद्धि की गई थी। रेलवे ने रैक लोड आवागमन के माध्यम से अपनी परिचालन क्षमता बढ़ाने के लिये विभिन्न और अलग-अलग यातायात न करने का निर्णय लिया। कंटेनर यातायात ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान लगभग 4.57 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर्ज की। भारतीय रेल ने 2015-16 के दौरान कंटेनर यातायात से 46.18 मिलियन टन की ढुलाई की और परिकल्पित अनुसार 2020 तक 210 मिलियन टन का लक्ष्य प्राप्त करने की संभावना नहीं थी। शंटिंग प्रभार, शुल्क मुक्त समय से अधिक रैकों के प्रयोग के लिये प्रभार, स्थिरता प्रभार और भूमि लाइसेंस शुल्क जैसे प्रभार, जो सीटीओ से वसूली योग्य थे, की पूर्ण रूप से वसूली नहीं की गई थी। विभिन्न सीआरटी/आईसीडी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ के लिये स्टाफ लागत की वसूली का तंत्र प्रभावी नहीं था। कंटेनर ट्रेनों के अवागमन की निगरानी हेतु मरे, उपरे, दपरे और दरे में तंत्र मौजूद नहीं थी।

(पैरा 2.2)

पर्यटकों की महत्वपूर्णता का आकलन/पर्यटन हेतु क्षमता का आकलन किये बिना पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के दो खण्डों को धरोहर के रूप में संरक्षित करने के विवेकहीन निर्णय लिया, जिसके परिणामस्वरूप उनके संरक्षण/मरम्मत पर ₹ 27.33 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

(पैरा 2.3)

फरवरी 2009 के रेलवे बोर्ड के परिपत्र के अनुसार, साइडिंग परिसर में शंटिंग के लिए रेलवे इंजन के उपयोग हेतु शंटिंग प्रभारों की वसूली की जानी चाहिये, तथापि, पूमरे प्रशासन ने जनवरी 2010 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान धनबाद

डिविजन के बीना कोल साइडिंग में शंटिंग कार्य हेतु रेलवे इंजन के उपयोग के लिये बिलों को प्रस्तुत नहीं किया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 24.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

**(पैरा 2.4)**

रेलवे में मौजूद एसी कोच की वातानुकूलित सुविधा प्रदान करने में विफलता पर प्रभारों की वापसी हेतु नियम, जिसमें रेलवे एसी और नॉन-एसी श्रेणी की टिकटों के शुल्क के बीच का अंतर वापस करने का उत्तरदायी है। तथापि, उन मामलों में जहां सुपरफास्ट सेवा यात्रियों को उपलब्ध नहीं कराई गई, यात्रियों को सुपरफास्ट अधिशुल्क की वापसी हेतु नियम रेलवे बोर्ड द्वारा नहीं बनाये गये हैं। लेखापरीक्षा ने देखा कि उमरे और दमरे में, रेलवे ने यात्रियों से 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान ₹ 11.17 करोड़ का सुपरफास्ट प्रभार वसूल किया, जबकि 21 सुपरफास्ट ट्रेन 55 किमी प्रति घंटे की औसत गति (ब्रॉड गेज में) नहीं प्राप्त की।

**(पैरा 2.5)**

पूरे के आसनसोल डिविजन में, मई 2008 से मई 2016 के दौरान, पांच कोयला कंपनियों के प्रति अतिभारित वैगनों में भार सही करने हेतु ₹ 10.70 करोड़ तक के रूकाई प्रभार की वसूली नहीं की गई थी। पूरे प्रशासन ने रेलवे रसीद बनाते समय रूकाई प्रभार की मांग नहीं की और बाद में इसकी मांग की। जब अंत में इस प्रभार की मांग की गई, कोयला कंपनियों ने भुगतान करने से मना कर दिया।

**(पैरा 2.6)**

मैट्रो रेल, कोलकाता में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आइएसएस) पूर्ण होने की निर्धारित तिथि समाप्त होने के पांच वर्ष बाद भी पूर्ण रूप से क्रियान्वित नहीं की जा सकी। ठेकेदार को स्थान की योजना बताने में विलंब, ओएफसी आधार पर अधिगम की अनुमति में विलंब, ठेके के अस्पष्ट निबंधन एवं शर्तें आदि इसका कारण थे। इस प्रकार, आईएसएस के अंतर्गत यथा परिकल्पित सुरक्षा उपाय अपूर्ण रहे।

**(पैरा 2.7)**

उरे प्रशासन निर्धारित नियमों के अनुसार एटीएम के लिये बैंको द्वारा प्रदत्त/अधिकृत अतिरिक्त/अधिक जगह हेतु लाइसेंस शुल्क की वसूली में विफल रहा। लेखापरीक्षा ने उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंको से कुल ₹ 9.40 करोड़ की कम वसूली देखी।

**(पैरा 2.8)**

कवर्ड वैगनों जहां मैनुअल और यांत्रिक लोडिंग का प्रयोग किया जा रहा है, में लोडिंग हेतु मैनुअल लोडिंग के लिये अनुमत से कम अनुमत समय छूट निर्धारित

करने के लिये रेलवे बोर्ड द्वारा नीति निर्णय लेने की अत्यंत आवश्यकता है। वर्तमान में ऐसी साइडिंग्स को मैनुअल लोडिंग हेतु लागू समय छूट की अनुमति है। इसके परिणामस्वरूप दपूमरे के पांच निजी सीमेंट साइडिंग्स में इन वैगनों की आय क्षमता की हानि के कारण 2013-14 से 2015-16 (फरवरी 2016 तक) की अवधि के दौरान ₹ 18.91 करोड़ के राजस्व की संभावित हानि हुई।

**(पैरा 2.11)**

डीजल लोकोमोटिव वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) वाराणसी भारतीय रेल के लिये रेल इंजनों का निर्माण करता है। डीएलडब्ल्यू ने उच्च हॉर्स पावर (एचएचपी) डीजल इंजनों के निर्माण के लिये तकनीक हस्तांतरण (टीओटी) हेतु अक्टूबर 1995 में अमेरिका के मैसर्स इलैक्ट्रो मोटिव डीजल (ईएमडी) के साथ करार किया, जो यूएस \$1.75 करोड़ की कुल लागत पर 1996-2006 की अवधि तक था।

टीओटी के 10 वर्ष समाप्त होने के बावजूद भी डीएलडब्ल्यू टीओटी के परिणामस्वरूप स्वदेशी स्रोत विकसित करने में विफल रहा और प्रति वर्ष लगभग ₹ 1250 करोड़ की विदेशी मुद्रा का भुगतान करके अपनी आवश्यकता का एक-तिहाई (पिछले पांच वर्षों का औसत आयात 35-16 प्रतिशत) का आयात जारी रखा। लेखापरीक्षा ने देखा कि अधिकतर आयात (लगभग 91.73 प्रतिशत - ₹ 4329 करोड़) एक ही आपूर्तिकर्ता मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से किया जा रहा था जिससे तकनीक ली गई थी। डीएलडब्ल्यू ने प्रतियोगी दर सुनिश्चित करने के लिये नये विक्रेताओं में वृद्धि करने हेतु प्रभावी कदम नहीं उठाये और व्यापक रूप से आपूर्तिकर्ताओं के एक ही स्रोत पर निर्भर रहना जारी रखा। नये विक्रेता विकसित न करने के परिणामस्वरूप विदेशी आपूर्तिकर्ता पर निर्भरता बनी रही जिसके परिणामस्वरूप विदेशी मुद्रा में व्यय हुआ।

**(पैरा 3.1)**

अगस्त 2014 में रेलवे बोर्ड ने क्रैंक केस (डीजल इंजन के घटक) का आयात न करके बल्कि उसका आंतरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोत बढ़ाने के निर्देश दिये और यदि आवश्यकता हो तो इंजनों की उत्पादन योजना में परिवर्तन करने के भी निर्देश दिये। तथापि, डीएलडब्ल्यू ने उच्च लागत पर मैसर्स इएमडी से क्रैंक केस का आयात जारी रखा और सितम्बर 2014 से नवंबर 2015 के बीच 81 क्रैंक केस के आयात में ₹ 59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया।

**(पैरा 3.2)**

### **भारतीय रेल में ऊर्जा संरक्षण उपाय**

भारतीय रेल ने 2016-17 से परम्परागत इलैक्ट्रिक लोको को पूर्ण रूप से पुनरूत्पादक मूल सुविधा वाले अधिक ऊर्जा क्षमता एचएचपी तीन फेज लोको में बदल दिया। तथापि, पुनरूत्पादक ब्रेकिंग सुविधा वाली इएमयू/एमईएमयू केवल मरे और परे में शुरू की गई और उरे, पूरे, दपूरे, दरे और दमरे में शुरू की जानी बाकी थी। लेखापरीक्षा ने उदाहरण देखे जिसमें लोको को बंद न करने (30 मिनट से अधिक के अपेक्षित विलंब के मामले में) के निर्देशों का पालन नहीं किया गया, जिसके परिणामस्वरूप ईंधन/ऊर्जा की अधिक खपत हुई। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा में नमूना जांच किये गये इंटरचेंज स्थानों में भी अत्यंत विलंब देखा गया जिसके परिणामस्वरूप लोको का प्रयोग न होने के दौरान ईंधन/ऊर्जा की अधिक खपत हुई। सभी क्षेत्रीय रेलवे ऊर्जा की खपत की निगरानी और नियंत्रण हेतु ट्रिप रेशन तंत्र का उपयोग नहीं कर रहे थे। ऊर्जा लेखापरीक्षा नियमित रूप से नहीं की गई और सिफारिशों को आंशिक रूप से क्रियान्वित किया गया। लेखापरीक्षा के बाद कार्यवार ऊर्जा खपत का भी आकलन नहीं किया गया था। ऊर्जा संरक्षण उपाय को अधिक सशक्त तरीके से अपनाया जाना आवश्यक है ताकि ऊर्जा खपत में बचत की जा सके।

(पैरा 3.3)

### **भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन**

भारतीय रेल के कोचिंग स्टॉक में 390 वातानुकूलित प्रथम श्रेणी कोच (7500 सीट), 2375 वातानुकूलित शयनयान (2-टियर) कोच (1123500 सीट) और 5302 वातानुकूलित 3-टियर शयनयान कोच (345091 सीट) हैं। इसलिये एसी श्रेणी में यात्रा करने वाले सभी यात्रियों को साफ, स्वच्छ, अच्छी तरह से इस्तरी की हुई और अच्छी गुणवत्ता की लिनन प्रदान करने के लिये, लिनन की खरीद धुलाई और वितरण हेतु सुदृढ़ प्रणाली की आवश्यकता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि 31 मार्च 2016 तक चयनित जीएसडी में कुछ लिनन मर्दों के संबंध में, उपलब्ध स्टॉक एक माह की आवश्यकता से कम था, अन्य के संबंध में यह 12 माह की आवश्यकता से अधिक था। नई आपूर्ति की निर्धारित प्रतिशतता की जांच के प्रावधान का, प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी रूप से प्रयोग नहीं किया जा रहा था। सामान्य स्टॉक डिपो में स्टोर करने की जगह पर्याप्त नहीं थी और मर्दों को उचित रूप से स्टोर नहीं किया जा रहा था। कोचिंग डिपो में स्टोर करने की जगह भी पर्याप्त नहीं थी और कई स्थानों पर स्टोर करने की उचित व्यवस्था नहीं की गई थी। ट्रेन में ले जाये जाने वाले बिस्तर के इष्टतम स्टॉक के लिये कोई मानदंड निर्धारित नहीं किये गये थे। यात्रियों को आपूर्ति करने से पूर्व काफी लंबे समय से कंबल और तकिये ड्रायक्लीन और/या साफ नहीं किये गये थे।

निजी पार्टियों से अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय यंत्रिकृत लांड्री संस्थापित की थी। तथापि इनमें पर्याप्त संचालन क्षमता नहीं थी और रेलवे आऊट सोर्सिंग से काफी संख्या में अपनी आवश्यकता पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रिकृत लांड्री को तैयार करने की गति भी काफी धीमी थी। विभागीय यंत्रिकृत लांड्री द्वारा न तो धुलाई की गुणवत्ता जांच की गई न ही उक्त के लिए कोई नियम निर्दिष्ट किये गये। 31 विभागीय यंत्रिकृत लांड्री में से 26 के लिए संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से संचालन हेतु आवश्यक मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी। शेष के संबंध में, इटीपी लांड्री में संस्थापित किये गये थे, परंतु ये क्रियाशील नहीं थे और एक इटीपी में खराब पानी के केवल कुछ भाग का पुनः चक्रण किया जा रहा था।

धुलाई ठेकों में कमियां थी जिसने गुणवत्ता परक मानदंडों के लागू करने के महत्व को कम कर दिया। गुणवत्ता मानदंडों के लिए विद्युत उपस्कर अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में प्रयोग नहीं किये गये थे। ठेकों की निबंधन और शर्तों द्वारा भी इस पर बल नहीं दिया गया था। गुणवत्ता की जांच उपयुक्त रूप से नहीं की जा रही थी। असंतोषजनक निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों से काफी बड़ी राशि वसूल की जा रही थी। मुख्य नियोक्ता के रूप में रेलवे लिमिटेड वितरण ठेकेदारों द्वारा श्रमिक नियमों का अनुपालन सुनिश्चित करने की अपनी जिम्मेदारी पूर्ण करने में विफल रहा।

(पैरा 4.1)

#### **कोच पुनरुद्धार कार्यशाला, भोपाल की कार्यप्रणाली**

कोच पुनरुद्धार कार्यशाला (सीआरडब्ल्यूएस), भोपाल यात्री कोचों का मध्य-कालिक पुनरुद्धार (एमएलआर) कार्य करती है जिसमें 12 से 15 वर्ष पुराने कोचों का पुनरुद्धार किया जाता है। इस कार्य में जंग लगे और खराब हुये आंतरिक भागों को सही किया जाता है और 'नये जैसा' लगने के स्तर तक पुनरुद्धार किया जाता है।

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कोचों का एमएलआर लक्ष्य समीक्षा अवधि के दौरान प्राप्त नहीं किया जा सका और उसे अपर्याप्त श्रमबल उपलब्धता के आधार पर स्वयं सीआरडब्ल्यूएस द्वारा सात से नौ प्रतिशत तक कम किया गया ।

2012-13 से 2015-16 के दौरान, सीआरडब्ल्यूएस में प्राप्त कुल 137 कोच, कोचों के नये/अल्पकालिक, अधिक प्रयोग, पहले ही एमएलआर होने, मरम्मत योग्य न होने, पर्याप्त कलपुर्जा की अनुपलब्धता आदि जैसे कारणों की वजह से वापस कर दिये गये थे। अतः, ये कोच एमएलआर गतिविधियों के मानक को पूरा नहीं करते। कुल मिलाकर यह कोच 1066 दिनों तक रोके गए जिसके परिणामस्वरूप कोचों के ₹2.21 करोड़ की आय क्षमता की हानि हुई।

कोचों की एमएलआर, कार्यशाला की सात मुख्य शॉप के माध्यम से संसाधित की जाती है। मशीनों के बार-बार खराब होना और अपर्याप्त जगह के कारण निर्धारित

मानकों के प्रति विभिन्न मुख्य शॉप में उत्पादन में विलंब हुआ। इसके परिणामस्वरूप लक्ष्य प्राप्त नहीं हुआ और कोचों का प्रयोग न होने से आय क्षमता की हानि हुई।

लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि समीक्षा अवधि के दौरान बहाल की गई कुल 2286 कोचों में से, 855 कोचें अंतिम शॉप में खराब पाई गई और उनकी पुनः मरम्मत करनी पड़ी। पुनः मरम्मत करने में कुल 2423 दिनों का समय लगा, जो कि औसतन 2.23 दिन प्रति कोच थी। इसके अतिरिक्त, समीक्षा अवधि के दौरान बहाल की गई 87 कोच ऑनलाइन असफल हुईं, जिनमें से 49 कोच 100 दिनों के अंदर असफल हुईं।

(पैरा 4.2)

आईसीएफ प्रशासन ने पात्रता मानदंड सुनिश्चित किये बिना मेट्रो रैक के निर्माण हेतु विद्युत की आपूर्ति के लिये बीएचईएल से सिफारिश की। इसके अतिरिक्त, सामग्री की खरीद (₹ 18.90 करोड़ की कीमत), रेलवे बोर्ड द्वारा निविदा की स्वीकृति से पूर्व की गई थी। जिसके परिणामस्वरूप रेलवे को राजस्व हानि हुई क्योंकि ₹ 6.17 करोड़ कीमत की सामग्री मेट्रो रैक के निर्माण हेतु नीति में संशोधन के कारण अप्रयुक्त हुई।

(पैरा 4.4)

रेलवे बोर्ड ने अपनी भूमि के अधिग्रहण हेतु एक मुआवजे के रूप में भूमि खोने वालों की भर्ती की एक नीति आरम्भ की, यद्यपि भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशेष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से समर्थ प्रावधानों का उपयोग करके भूमि को अधिग्रहित किया जा सकता था। जब इस मामले पर दपूरे ने स्पष्टीकरण मांगा तो रेलवे बोर्ड नीति पर एक स्पष्ट मत देने में विफल रहा। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन हुआ। दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिविजन में बगनाम-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम न्यू रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹ 93.89 करोड़ का व्यय निरर्थक हुआ।

(पैरा 5.1)

उरे तथा पूमरे प्रशासन द्वारा दूरसंचार विभाग (डीओटी) को स्पेक्टरम प्रभारों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47 करोड़ की विलम्ब फीस/अधिशुल्क का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, स्पेक्टरम प्रभार अधिशुल्क/विलम्ब फीस ₹ 89.77 करोड़ (₹ 26.75 करोड़ के अधिशुल्क/विलम्ब फीस सहित) तक बकाया थे। यदि स्पेक्टरम प्रभारों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिशुल्क लगाया जाएगा जिसका भुगतान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्टरम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क की छूट का कोई प्रावधान नहीं है।

(पैरा 5.2)

दरे प्रशासन ने उस भूमि पर अवसंरचना बनाई जो वास्तव में उनकी नहीं थी तथा कोडल प्रावधानों के उल्लंघन करते हुए लम्बी अवधि के लिए इस पर कब्जा करना जारी रखा। उन्होंने राज्य सरकार द्वारा निर्धारित रूप में मुआवजे का भुगतान करके समय पर मामले का निपटान करने के अवसर का भी उपयोग नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप भूमि मालिक को मुआवजे के प्रति ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय हुआ।

(पैरा 5.3)

ठेकेदार को अनिवार्य सुविधा/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने में पूरे प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप कियूल और लख्खीसराय स्टेशनों के बीच नए पुल के निर्माण में विलम्ब हुआ। दूसरी ओर, मौजूदा पुल को मजबूत बनाने के लिए किया गया कार्य भी पूरे प्रशासन की ओर से चूकों के कारण समय पर पूरा नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप ब्रिज पर स्थाई गति प्रतिबन्ध तथा पिछले 12 वर्षों से कियूल पुल पर ट्रेनों का चलना जारी रहा जो एक सुरक्षा जोखिम है।

(पैरा 5.6)

उत्तर रेलवे प्रशासन ने खाली स्थान तथा ड्राइंग सुनिश्चित किए बिना लखनऊ में चारबाग रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बदलने के लिए ठेका देने का निर्णय लिया। जिसके परिणामस्वरूप फुट ओवर ब्रिज के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कार्य करने हेतु अगले निर्णय तक अवरुद्ध रहा। मौजूदा फुट ओवर ब्रिज बहुत पुराने हैं तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता है तब तक इनका उपयोग यात्रियों के लिए असुरक्षित है।

(पैरा 5.10)

दरे के पोनमलाई में (रीइन्फोर्सड सीमेंट कंक्रीट) डिपो का आउटपुट वर्षों से कम हो रहा है। आउटपुट का प्रति यूनिट व्यय पिछले छः वर्षों में लगभग 150 प्रतिशत तक बढ़ा है। आरसीसी डिपो ने इस अवधि के दौरान बाजार दरों की तुलना में काफी अधिक लागत पर मर्दों का निर्माण करने पर ₹ 5.68 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन किया। चूंकि, डिपो का परिचालन एक अलाभकारी प्रस्ताव होना प्रमाणित कर रहा है अतः स्टाफ के साथ-साथ डिपो की उपयोगी परिसम्पतियों का लाभकारी प्रयोग करने के वैकल्पिक तरीकों तथा साधनों का पता लगाने की आवश्यकता है।

(पैरा 5.11)

दक्षिण मध्य रेलवे, सिकंदराबाद की नांदेड डिविजन में नई पेंशन योजना लागू न करने/अनुचित क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप ₹ 77.07 लाख के शुल्क और समान राशि के अनिवार्य भुगतान की वसूली नहीं हुई।

(पैरा 6.1)

केन्द्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देशों का पालन किये बिना आरवीएनएल और उसकी सहायक कम्पनी के संबंध में नामांकन आधार पर 'लेखे के रखरखाव' हेतु फर्म के चयन के परिणामस्वरूप अक्टूबर 2005 से अक्टूबर 2016 के दौरान ₹ 5.07 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

(पैरा 6.2)



## अध्याय 1

### प्रस्तावना

#### 1.1 लेखापरीक्षा प्रतिवेदन रूपरेखा

इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड सहित संपूर्ण भारत में रेल मंत्रालय के अंतर्गत क्षेत्रीय रेलवे, रेलवे पीएसयू और स्वायत्त निकाय) के नियंत्रण के अंतर्गत लेखापरीक्षित संस्थानों के व्यय, प्राप्ति, परिसंपत्ति और देयता से संबंधित लेनदेनों की समीक्षा के परिणाम शामिल हैं। इसमें सरकारी व्यय पर प्रभावी नियंत्रण तंत्र बनाने और प्रबंध करने और दुरुपयोग, अपव्यय और हानि के प्रति बचाव करने के लिये उचित नियमों की पर्याप्तता, वैधता, पारदर्शिता आदि की जांच शामिल है।

मार्च 2016 में समाप्त वर्ष हेतु लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में छः अध्याय हैं। अध्याय 1 प्रकृति में परिचयात्मक है और इसमें रेलवे और उसके लेखापरीक्षा से संबन्धित मामलों सम्मिलित है। अन्य पांच अध्यायों में भारतीय रेल की कार्यप्रणाली और परिचालन अर्थात् यातायात, ट्रेक्शन, रोलिंग स्टॉक, इंजीनियरिंग, स्टाफ के मामले और रेलवे पीएसयू के महत्वपूर्ण क्षेत्रों से संबंधित लेखापरीक्षा परिणाम शामिल हैं।

यह प्रतिवेदन अत्यधिक महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा परिणाम प्रस्तुत करती है जिनका उद्देश्य उन्नत निष्पादन और बेहतर वित्तीय प्रबंधन करने के लिये सुधारात्मक कार्यवाही करने के लिये कार्यकारी की सहायता करना है। सभी क्षेत्रीयरेलवे को कवर करते हुये निम्नलिखित चार मामलों पर विस्तृत परिणाम, इस प्रतिवेदन में शामिल किये गये हैं।

- (i) भारतीय रेलवे में पार्सल कारोबार
- (ii) भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन परिचालन
- (iii) भारतीय रेल में ऊर्जा संरक्षण उपाय
- (iv) भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन

इसके अतिरिक्त, संबंधित क्षेत्रीयरेलवे को कवर करते हुये 31 अलग-अलग पैराग्राफ में शामिल विस्तृत लेखापरीक्षा परिणाम इस प्रतिवेदन के अध्याय 2 से 6 तक प्रस्तुत किये गये हैं।

#### 1.2 अध्याय रूपरेखा

इस अध्याय के पैरा 1.3 और 1.4 में रेल मंत्रालय (एमओआर) और उसके अधीनस्थ क्षेत्रीय कार्यालयों की व्यापक प्रोफाइल की रूपरेखा है। पैरा 1.5 से 1.7 तक लेखापरीक्षा हेतु इकाइयों के चयन का आधार लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में

लेखापरीक्षा आपत्ति शामिल करने के लिये रिपोर्टिंग प्रक्रिया और अनंतिम पैराग्राफों के लिये रेलवे प्राधिकारियों से प्राप्त उत्तर कवर करता है। पैरा 1.8 से 1.11 तक लेखापरीक्षा आपत्तियों की वर्ष-वार लंबितता का सार और प्रभावित वसूलियों के संबंध में लेखापरीक्षा का प्रभाव और की गई सुधारात्मक कार्रवाई कवर की गई है।

### 1.3 लेखापरीक्षित संस्थान

भारतीय रेल 66,687 कि.मी की कुल लंबाई की मल्टी-गेज, मल्टी-ट्रेक्शन प्रणाली है (31 मार्च 2016 तक) और एक प्रबंधन के अंतर्गत विश्व का सबसे लंबा रेल नेटवर्क है। भारतीय रेल में मार्ग/ट्रेक की लंबाई के संबंध में कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े नीचे दिये गये हैं:

तालिका 1.1				
	ब्रॉड गेज (1,676 मिमी)	मीटर गेज (1,000 मिमी)	नैरो गेज(762/610 मिमी)	कुल
मार्ग किलोमीटर	60,510	3,880	2,297	66,687
रनिंग ट्रेक किलोमीटर	85,617	4,170	2,297	92,084
कुल ट्रेक किलोमीटर	1,12,496	4,639	2,495	1,19,630
विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर				23,555
विद्युतीकृत रनिंग ट्रेक किलोमीटर				43,357

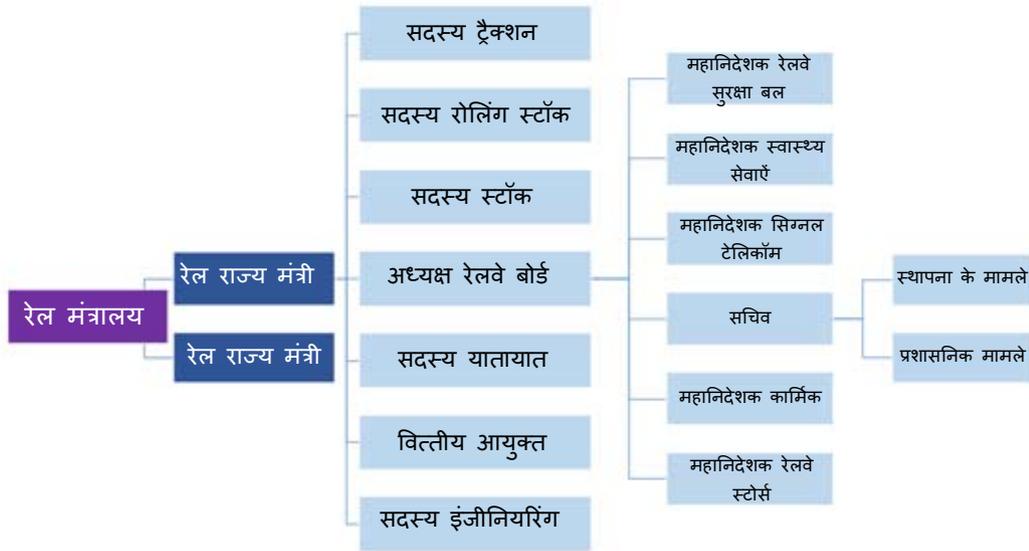
भारतीय रेलवे प्रतिदिन 13,313 यात्री गाड़ियों और 9,212 मालगाड़ियों का संचालन करती है। 2015-16 के दौरान, भारतीय रेल में प्रति दिन 22.21 मिलियन यात्रियों ने यात्रा की और 3.03 मिलियन टन माल का लदान किया। 31 मार्च 2016 तक, भारतीय रेल में 1.33 मिलियन कार्य-बल था और निम्नलिखित ढांचागत परिसंपत्तियों और रोलिंग-स्टॉक का रखरखाव किया गया :

तालिका 1.2	
रोलिंग स्टॉक	संख्या
लोकोमोटिव	11,122
कोचिंग वाहन	70,241
मालभाडा वैगन	2,51,256
स्टेशन	7,216

स्रोत: भारतीय रेलवे की वार्षिक पुस्तक 2015-16 और भारतीय रेलवे की वेबसाइट

### संगठनात्मक संरचना<sup>1</sup>

रेल मंत्रालय, भारत सरकार के अधीनस्थ मंत्रालय, देश के रेल यातायात के लिये उत्तरदायी है। रेल मंत्रालय में एक केन्द्रीय मंत्री रेलवे (कैबिनेट मंत्री) और दो राज्य मंत्री हैं।



रेलवे बोर्ड (आरबी), जो भारतीय रेल का शीर्ष निकाय है, रेल मंत्रालय को प्रतिवेदन करता है। रेलवे बोर्ड, अध्यक्ष रेलवे बोर्ड (सीआरबी) की अध्यक्षता में कार्य करता है और पांच सदस्य होते हैं (ट्रेक्शन, रोलिंग स्टॉक, यातायात, स्टाफ और इंजीनियरिंग) और वित्तीय आयुक्त (रेलवे) बोर्ड रेल सेवाओं, अधिग्रहण, निर्माण और परिसंपत्तियों के रखरखाव और परिचालन के सभी मामलों पर और नीतियों और क्षेत्रीय रेलवे में निर्देशों के क्रियान्वयन की निगरानी के लिये नीतियां निर्धारित करने के लिये उत्तरदायी है। रेलवे बोर्ड दोनों यात्री किराये और मालभाडा शुल्क का मूल्य निर्धारण नियमित करने के लिये भी उत्तरदायी है। प्रत्येक सदस्य के अंतर्गत कार्यकारी निदेशक निर्णय लेने और रेलवे परिचालन की निगरानी में सहायता और सहयोग प्रदान करते हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, 17 क्षेत्रीय रेलवे हैं। इसके अतिरिक्त, एक अनुसंधान और मानक संगठन अर्थात् अनुसंधान, डिजाइन, और मानक संगठन (आरडीएसओ) लखनऊ है; विशेष मशीनरी की खरीद हेतु कार्यशालाओं के आधुनिकीकरण के लिये केन्द्रीय संगठन (सीओएफएमओडब्ल्यू); दो लोकोमोटिव निर्माण इकाइयां डीजल रेल इंजन कारखाना (डीएलडब्ल्यू) और चितरंजन रेल इंजन कारखाना (सीएलडब्ल्यू) क्रमशः

<sup>1</sup> 21 दिसंबर 2016 तक

वाराणसी और चितरंजन में; कपूरथला, रायबरेली और पैरांबूर में तीन कोच फ़ैक्ट्रियां, येलहंका और बेला में दो व्हील और एक्सल प्लांट; और पटियाला में डीजल आधुनिकीकरण कारखाना है।

31 मार्च 2016 तक अपने मुख्यालय और कुल मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) सहित क्षेत्रीय रेलवे का विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1.3		
क्षेत्रीयरेलवे	मुख्यालय	रुट किमी
मध्य	मुंबई	4,063
पूर्व	कोलकाता	2,711
पूर्व मध्य	हाजीपुर	3,925
पूर्व तट	भुवनेश्वर	2,722
उत्तर	नई दिल्ली	7,301
उत्तर मध्य	इलाहाबाद	3,364
उत्तर पूर्वी	गोरखपुर	3,869
पूर्वोत्तर सीमांत	मालीगांव (गुवाहाटी)	4,072
उत्तर पश्चिमी	जयपुर	5,550
दक्षिण	चेन्नई	5,074
दक्षिण मध्य	सिकंदराबाद	6,028
दक्षिण पूर्व	कोलकाता	2,716
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर	2,505
दक्षिण पश्चिम	हुबली	3,322
पश्चिम	मुंबई	6,440
पश्चिम मध्य	जबलपुर	2,997
मेट्रो रेलवे	कोलकाता	28
<b>कुल</b>		<b>66,687</b>

प्रत्येक क्षेत्रीयरेलवे का अध्यक्ष महाप्रबंधक होता है जिसकी सहायता परिचालन, वाणिज्यिक, इंजीनियरिंग, इलैक्ट्रिकल, मैकेनिकल, स्टोर्स, अकाउंट, सिग्नल और टेलिकम्यूनिकेशन, कार्मिक, सुरक्षा, चिकित्सा आदि विभाग के प्रधान विभागाध्यक्षों द्वारा की जाती है।

उपरोक्त के अतिरिक्त, रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अंतर्गत 31 मार्च 2016 तक भारतीय रेलवे के 36 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) हैं। यह पीएसयू उसके रोलिंग स्टॉक, वैगनों के निर्माण, बुनियादी ढांचा परियोजनाओं के निष्पादन, रेल यातायात के कंटेनराइजेशन का प्रबंधन, खानपान और पर्यटन, स्टेशन विकास, रेलवे

दूरसंचार नेटवर्क के उपयोग आदि हेतु वित्तीय वृद्धि के विविध और विशिष्ट उद्देश्यों सहित मंत्रालय द्वारा स्थापित किये गये थे।

#### 1.4 एकीकृत वित्तीय सलाह और नियंत्रण

क्षेत्रीयरेलवे में वित्तीय आयुक्त (रेलवे) और वित्तीय सलाहकार और मुख्य लेखा अधिकारियों (एफएएंडसीएओ) की अध्यक्षता में रेलवे बोर्ड दोनों में पूर्ण रूप से एकीकृत वित्तीय सलाह नियंत्रण प्रणाली मौजूद है। वित्तीय प्रमुख सलाह देने और राजकोष से व्यय से संबंधित सभी प्रस्तावों की समीक्षा करने के लिये उत्तरदायी है।

#### 1.5 लेखापरीक्षा योजना

व्यापक रूप से, रेलवे की लेखापरीक्षा हेतु इकाइयों का चयन योजित बजट के स्तर, आबंटित और परियोजित संसाधनों, आंतरिक नियंत्रण के अनुपालन की सीमा, शक्तियों के प्रत्यायोजन का प्रयोजन, कार्य/गतिविधि की संवेदनशीलता और गंभीरता, बाहरी परिस्थिति कारक आदि के संबंध में जोखिम आकलन के आधार पर नियोजित किया जाता है। पूर्व लेखापरीक्षा परिणाम, लोक लेखा समिति (पीएसी) की सिफारिशें, मीडिया प्रतिवेदन, जहां उचित हो को भी ध्यान में रखा जाता है। ऐसे जोखिम आकलन के आधार पर 2015-16 के दौरान रेलवे की 4,378 संस्थाओं/इकाइयों की नमूना लेखापरीक्षा की गई थी।

लेखापरीक्षा योजना ने मालभाडा शुल्क, आय, बुनियादी ढांचा विकास, यात्री सुविधाओं, परिसंपत्ति प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन और सुरक्षा कार्य कवर करते हुये अन्य बातों के साथ-साथ उसके क्रियान्वयन और नीति के संबंध में महत्वपूर्ण प्रकृति के मामलों को चयनित करने पर ध्यान केन्द्रित किया। प्रत्येक अध्ययन मुख्य लेखापरीक्षा परिणाम और निष्कर्षों के बाद लेखापरीक्षा सिफारिशें स्पष्ट करता है, जो रेलवे में प्रणाली विकसित करने और आंतरिक नियंत्रण तंत्र मजबूत करने में सहायता कर सकता है।

#### 1.6 रिपोर्टिंग

रेलवे बोर्ड के साथ-साथ क्षेत्रीय इकाइयों के संबंधित रिकॉर्ड और दस्तावेजों की समीक्षा करते हुये क्षेत्रीयरेलवे में चयनित विषयों की लेखापरीक्षा की गई थी। डेटा में से उचित नमूनों का चयन किया गया था ताकि अध्ययन के अंतर्गत मामलों को पर्याप्त रूप से कवर किया जा सके। उसके उत्तर के लिये संबंधित क्षेत्रीय प्रबंधन को लेखापरीक्षा परिणाम जारी कर दिये गये थे। इसी प्रकार, वाउचर और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा से प्राप्त लेखापरीक्षा नोट/निरीक्षण प्रतिवेदन (आईआर)/विशेष जानकारी को उनके उत्तर प्राप्त करने के लिये इकाई के प्रमुख

और संबद्ध वित्त को जारी किये गये थे। लेखापरीक्षा परिणाम या तो समाप्त थे या की गई कार्रवाई के आधार पर अनुपालन हेतु आगे की कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। अनुपालन न किये गये महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा आपत्तियों का निर्धारित अवधि के अंदर उत्तर प्राप्त करने हेतु एफएण्डसीएओ और विभागाध्यक्षों को अनुमोदित प्रतियों सहित क्षेत्रीयरेलवे के महाप्रबंधन को संबोधित करते हुये मसौदा पैराग्राफ के माध्यम से आगे की कार्यवाही की गई थी। इन मसौदा पैराग्राफों में उठाये गये चयनित मुद्दों की लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में उन्हें शामिल करने से पूर्व छः सप्ताह (पीएसी द्वारा निर्धारित अनुसार) की अवधि के अंदर उनका उत्तर प्रस्तुत करने के लिये रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के साथ अनंतिम पैराग्राफों के रूप में चर्चा की गई थी।

### 1.7 अनंतिम पैराग्राफों पर मंत्रालय/विभाग का उत्तर

समीक्षा सहित कुल 165 मसौदा पैराग्राफ जनवरी 2017 तक संबंधित क्षेत्रीयरेलवे के महाप्रबंधकों को जारी किये गये थे, रेलवे प्रशासन के उत्तरों पर विचार करने के बाद, जहां भी प्राप्त हुये थे, लेखापरीक्षा रिपोर्टों में शामिल किये जाने हेतु प्रस्तावित 37 अनंतिम पैराग्राफ (सभी क्षेत्रीयरेलवे को कवर करते हुये चार समीक्षा सहित) 14 जून 2016 से 6 जनवरी 2017 के बीच अध्यक्ष रेलवे बोर्ड, संबंधित सदस्यों और वित्तीय आयुक्त को अग्रेषित किये गये थे। इन 37 में से, 35 अनंतिम पैराग्राफ, इस लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में शामिल किये गये हैं। 28 फरवरी 2017 तक, आठ अनंतिम पैराग्राफों के संबंध में रेलवे बोर्ड का उत्तर प्राप्त हुआ और उस पर विचार किया गया और उचित पैराग्राफों में यथोचित रूप से शामिल किया गया है।

### 1.8 जारी की गई, निपटाई गई और शेष लेखापरीक्षा आपत्तियां

नमूना लेखापरीक्षा के परिणामों के आधार पर, वर्ष 2015-16 के दौरान, ₹ 11,568 करोड़ की वित्तीय अनियमितताओं से जुड़ी कुल 4,182 लेखापरीक्षा आपत्तियां विशेष पत्रों, भाग-I लेखापरीक्षा नोट्स और निरीक्षण प्रतिवेदन के माध्यम से जारी की गई थीं। इसके अतिरिक्त, पूर्व वर्ष से संबंधित 8,584 लेखापरीक्षा आपत्तियां नहीं आगे ले जाई गई हैं। वर्ष के दौरान कुल 4,323 लेखापरीक्षा आपत्तियों का निपटान किया गया था क्योंकि रेल प्रशासन ने संबंधित राशि की वसूली की/सहमत हुआ या सुधारात्मक/उपचारात्मक कार्यवाही की। 31 मार्च 2016 को शेष 8,443 लेखापरीक्षा आपत्तियों में ₹ 28,083 करोड़ की वित्तीय अनियमितताएं शामिल थीं।

### 1.9 लेखापरीक्षा के कहने पर की गई वसूलियां

लेखापरीक्षा ने वर्ष 2015-16 के दौरान विभिन्न क्षेत्रीयरेलवे में ₹ 1029.53 करोड़ की राशि के किराये और अन्य आय की वसूली में कम प्रभारित करने, स्टाफ और अन्य एजेंसियों को अधिक भुगतान, रेलवे के बकाया की गैर-वसूली आदि के मामलों बताये। वसूली के लिये ₹ 123.28 करोड़ की राशि स्वीकार की गई थी (₹ 80.27 करोड़ वसूल किये गये और ₹ 43.00 करोड़ की वसूली के लिये सहमति)। प्रत्येक तीन क्षेत्रीयरेलवे ने ₹ 10 करोड़ से अधिक की वसूली लेखाबद्ध की अर्थात् दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (₹ 28.41 करोड़), पूर्व मध्य रेलवे (₹ 14.36 करोड़) और दक्षिण मध्य रेलवे (₹ 11.13 करोड़)। स्वीकार की गई ₹ 123.28 करोड़ की वसूली की कुल राशि में से, ₹ 57.67 करोड़ की राशि उन लेनदेनों से संबंधित थी जिनकी संबंधित रेलवे के लेखा विभाग द्वारा पहले ही जांच कर ली गई थी और ₹ 65.41 करोड़ लेखा विभाग द्वारा जांच किये गये के अतिरिक्त थी। लेखा विभाग द्वारा की गई आगे की समीक्षा के परिणामस्वरूप, रेलवे द्वारा और ₹ 0.18 करोड़ की वसूली की गई/सहमति दी गई।

### 1.10 सुधारात्मक कार्यवाही

रेलवे बोर्ड ने बेहतर और उन्नत अनुपालन हेतु 2015-16 के दौरान मालभाड़ा शुल्क में उचित परिवर्तन करके और निर्देश जारी करके पूर्व वर्ष में जारी लेखापरीक्षा आपत्तियों के उत्तर में सुधारात्मक कार्यवाही की। कुछ महत्वपूर्ण मामले नीचे उल्लिखित हैं:

तालिका 1.4		
पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा आपत्ति	मंत्रालय द्वारा की गई कार्यवाही
2011-12 की प्रतिवेदन संख्या 32 का लेखापरीक्षा पैरा संख्या 2.6	पश्चिम रेलवे पर नियमित रूप से लंबे मार्ग में समन्वय जारी रखने के बावजूद, मार्ग को युक्तिपरक बनाने के लिये रेल प्रशासन द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई थी।	रेल प्रशासन ने मार्ग को युक्तिपरक बनाने के लिये विधिवत रूप से निर्णय लिया (मई 2015) है।

तालिका 1.4

पैरा संख्या/प्रतिवेदन संख्या	लेखापरीक्षा आपत्ति	मंत्रालय द्वारा की गई कार्रवाई
<b>2011-12 की प्रतिवेदन संख्या 32 का लेखापरीक्षा पैरा संख्या 3.3</b>	आरओबी/आरयूबी को पूर्ण रूप से सफल बनाने के लिये राज्य सरकार के साथ समायोजन करने में रेलवे के प्रयास अपर्याप्त थे। रेलवे को एलसी/आरओबी/आरयूबी की योजना और निगरानी पर और राज्य सरकार के साथ सामान्य सहमति योजना के प्रति कार्य प्राथमिक रूप से पहले पूर्ण करने वाला दृष्टिकोण अपनाने और सुनिश्चित करने की आवश्यकता है, ताकि लेवल क्रॉसिंग को सहमत समय-सीमा के अंदर बंद करने का लक्ष्य प्राप्त हो जाये।	रेलवे बोर्ड ने जून 2015 में क्षेत्रीयरेलवे को सुधारात्मक उपाय अर्थात राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण के लिये अग्रिम में कार्यवाई करने पर जोर देने जहां मुश्किलें पूर्वानुमानित हैं, रेलवे के साथ परामर्श से संयुक्त रूप से स्थल का अनुमोदन, संयुक्त रूप से मार्ग में परिवर्तन, आरओबी/आरयूबी को एकल संस्था आधार पर पूरा करना, एनआरईजीए और एमपीएलएडी निधि के अंतर्गत आरओबी/आरयूबी कार्य स्वीकृत करने आदि के निर्देश दिये।
<b>अध्याय-2 भारतीय रेल में सुरक्षा मर्दों का वितरण और उपयोग (2015 की प्रतिवेदन संख्या 29)</b>	क्षेत्रीयरेलवे में समान निगरानी के लिये पीएल संख्या का एकीकरण और सुरक्षा मर्दों के मानकीकरण हेतु रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था।	जुलाई 2015 में रेलवे बोर्ड ने सुरक्षा श्रेणी के अंतर्गत अखिल भारतीय आधार पर एकीकृत पीएल संख्या के साथ सुरक्षा मर्दों की सूची जारी की। रेलवे द्वारा खरीदे जा रहे सुरक्षा मर्दों के वर्गीकरण में क्षेत्रीयरेलवे में समानता लाने के लिये जनवरी 2016 में सुरक्षा मर्दों की संशोधित/अद्यतित सूची भी जारी की गई थी। इससे सुरक्षा मर्दों की खरीद, वितरण और उपयोग के संबंध में क्षेत्रीयरेलवे में बेहतर समन्वय होगा।
<b>2002 की प्रतिवेदन संख्या 9 का पैरा 3.4.16</b>	7.5 मीटर से अधिक भाग के लिये 12 आरओबी के संबंध में रखरखाव प्रभार प्रस्तुत नहीं किये गये थे जो पुल की लागत की 2.5 प्रतिशत दर पर राज्य सरकार द्वारा वहन की जानी थी।	रेलवे बोर्ड ने पश्चिम रेलवे प्रशासन को शीघ्र ही आवश्यक भुगतान करने हेतु 17 नवंबर 2015 को मुख्य सचिव, महाराष्ट्र सरकार, मुंबई से अनुरोध किया।
<b>2013 की प्रतिवेदन संख्या 25 का पैरा 3.6</b>	उसीरे प्रशासन आवधिक रूप से अपनी भूमि की निगरानी करने में विफल रहा, जिसके परिणामस्वरूप जिला प्रशासन, बोंगाइगांव द्वारा ₹ 12.75 करोड़ (फरवरी 2012 तक) मूल्य वाली भूमि पर अनाधिकृत रूप से कब्जा हुआ।	रेल मंत्रालय ने रेल की भूमि को अतिक्रमण से बचाने के लिये सभी क्षेत्रीयरेलवे को जून 2005 में निर्देश जारी किये।

### 1.11 पैराग्राफ जिन पर की गई कार्यवाई नोट प्राप्त हुए/लंबित थे

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की प्रतिवेदन में चर्चा किये गये सभी मामलों पर कार्यकारी का उत्तरदायित्व सुनिश्चित करने के लिये, पीएसी ने निर्णय लिया (1982) कि भारत सरकार के संबंधित मंत्रालय/विभाग को उसमें निहित सभी पैराग्राफों पर की गई सुधारात्मक/उपचारात्मक कार्यवाई नोट (एटीएन) प्रस्तुत करना चाहिये और इसके अतिरिक्त 22 अप्रैल 1997 को संसद में प्रस्तुत अपनी नौवीं प्रतिवेदन (ग्याहरवीं लोक सभा) में वांछित है कि आगे से प्रतिवेदन में शामिल सभी पैराग्राफों पर, लेखापरीक्षा द्वारा विधिवत रूप से पुनरीक्षित सुधारात्मक/उपचारात्मक एटीएन प्रतिवेदन को संसद के पटल पर प्रस्तुत करने के बाद चार माह के अंदर प्रस्तुत करने होंगे।

31 मार्च 2015 को समाप्त वर्ष तक भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक- संघ सरकार (रेलवे) की प्रतिवेदन में शामिल पैराग्राफों पर रेलवे बोर्ड द्वारा प्रस्तुत एटीएन की स्थिति (28 फरवरी 2017) नीचे दी गई है:

तालिका 1.5								
वर्ष	प्रतिवेदन में शामिल किये गये कुल पैराग्राफ	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन पूर्ण किये गये थे	पैराग्राफों की संख्या जिन पर एटीएन लंबित हैं				कुल	
			प्राप्त न हुये एटीएन	एटीएन पर रेलवे बोर्ड को टिप्पणियां भेजी गई थीं	पूर्ण रूप से पुनरीक्षित एटीएन	लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अधीन एटीएन		
2003-04	114	113	0	01	0	0	01	
2005-06	138	134	0	02	02	0	04	
2009-10	59	57	0	02	0	0	02	
2010-11	34	28	0	02	02	02	06	
2011-12	29	18	0	08	0	03	11	
2012-13	30	12	0	11	02	05	18	
2013-14	47	12	03	16	04	12	35	
2014-15	44	05	14	12	02	11	39	
<b>कुल</b>	<b>495</b>	<b>379</b>	<b>17</b>	<b>54</b>	<b>12</b>	<b>33</b>	<b>116</b>	

वर्ष 2013-14 और 2014-15 की प्रतिवेदनों से संबंधित 17 पैराग्राफों के संबंध में एटीएन चार माह की निर्धारित अवधि के अंदर प्राप्त नहीं हुये थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षण के लिये प्राप्त 54 एटीएन आगे की कार्यवाई हेतु अवलोकन सहित वापस कर दिये गये थे। लेखापरीक्षा द्वारा पुनरीक्षित, 12 एटीएन रेल मंत्रालय द्वारा अभी पूर्ण किये जाने बाकी हैं। 33 मामलों में जहां रेलवे द्वारा बताया गया कि कार्यवाई की गई है लेखापरीक्षा द्वारा जांच के अधीन हैं।

## अध्याय 2

### यातायात

यातायात विभाग में चार प्रकार होते हैं अर्थात् वाणिज्यिक, यातायात, कोचिंग तथा कैटरिंग एवं पर्यटन। इन प्रकारों से संबंधित गतिविधियों का निष्पादन अतिरिक्त सदस्यों/कार्यकारी निदेशक की अध्यक्षता में उनके तत्संबंधी निदेशालयों द्वारा किया जाता है। रेलवे बोर्ड स्तर पर यातायात विभाग की अध्यक्षता सदस्य, यातायात द्वारा की जाती है।

मार्केटिंग, यातायात विकास, उपभोक्ताओं को प्रदान की गई रेल सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार, यात्री/कोचिंग/मालभाड़ा दरों के विनिमय संग्रहण की निगरानी, यात्री/माल ढुलाई से प्राप्त राजस्व के लेखांकन एवं प्रेषण जैसी गतिविधियों का प्रबंधन वाणिज्यिक निदेशालय द्वारा किया जाता है। परिवहन सेवाओं की अल्पावधि और दीर्घावधि योजना, ट्रेनों की उनकी समय-सारणी सहित दैनिक आवागमन के प्रबंधन, ट्रेनों के सुरक्षित आवागमन हेतु संभावित मांग और शर्तों को पूरा करने के लिए रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करने जैसी गतिविधियों का प्रबंधन यातायात निदेशालय द्वारा किया जाता है। यात्री एवं पार्सल सेवाओं का प्रबंधन कोचिंग निदेशालय द्वारा किया जाता है और कैटरिंग एवं पर्यटन संबंधी गतिविधियों का प्रबंधन कैटरिंग एवं पर्यटन निदेशालय द्वारा किया जाता है।

क्षेत्रीय स्तर पर यातायात विभाग में दो विभाग हैं, अर्थात् परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग। इनकी अध्यक्षता क्रमशः मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) और मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम) द्वारा की जाती है जो संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक के प्रभार के अंतर्गत आते हैं। डिविज़नल स्तर पर परिचालन एवं वाणिज्यिक विभागों की अध्यक्षता क्रमशः वरिष्ठ मण्डलीय परिचालन प्रबंधक (सी. डीओएम) और वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधक (सी.डीसीएम) द्वारा की जाती है जो अपने डिविजन के मण्डल रेल प्रबंधक (डीआरएम) को प्रतिवेदन करते हैं।

वर्ष 2015-16 के दौरान यातायात विभाग का कुल व्यय ₹ 10,451.73 करोड़ था। वर्ष के दौरान, सकल यातायात प्राप्तियाँ ₹ 1,64,333.51 करोड़<sup>2</sup> थीं। वर्ष के दौरान वाउचरों और निविदाओं आदि की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा

<sup>2</sup> स्रोत: ईयर बुक 2015-16

लेखापरीक्षा द्वारा 942 स्टेशनों सहित विभाग के 1398 कार्यालयों का निरीक्षण किया गया।

इस अध्याय में सभी क्षेत्रीय रेलवे को शामिल करते हुए विशिष्ट विषयों पर दो समीक्षायें निहित हैं। पहली समीक्षा 'भारतीय रेल में पार्सल कारोबार' में लेखापरीक्षा ने पार्सल सेवाओं के प्रबंधन का मूल्यांकन किया और पार्सल सेवाओं में सुधार लाने हेतु बुनियादी ढाँचे और मौजूद अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की पर्याप्तता की जांच की। 'भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन परिचालन' पर दूसरी समीक्षा में लेखापरीक्षा ने निगरानी तंत्र की प्रभावकारिता और कंटेनर संचालकों द्वारा बकाए की वसूली पर ध्यान केंद्रित किया।

इसके अतिरिक्त, विरासत के रूप में रेल लाइन खण्डों के संरक्षण के अविवेकपूर्ण निर्णय; शंटिंग प्रभारों के बिलों को वरियता न देने; अवरोधन प्रभारों की गैर-उगाही, लाइसेंस शुल्क की गैर वसूली, ब्याज और अनुरक्षण प्रभारों के गैर-संशोधन, उच्च क्षमता वाले वैगनों के अनुचित उपयोग आदि जैसी अनियमितताओं पर प्रकाश डालते हुए दस लेखापरीक्षा पैराग्राफ भी शामिल हैं।

## 2.1 भारतीय रेल में पार्सल कारोबार

### 2.1.1 प्रस्तावना

रेल अधिनियम, 1989 के अनुसार 'पार्सल' को यात्री या पार्सल ट्रेन द्वारा ढुलाई हेतु रेल प्रशासन को सुपुर्द किए गए माल के रूप में परिभाषित किया जाता है। वस्तुओं जैसे कि व्यक्तिगत सामान्य माल, संवेदनशील वस्तुएँ, रेलवे द्वारा निर्धारित शर्तों के अनुसार पैक किए गए स्कूटर और मोटसाइकिल रेलवे द्वारा बुकिंग और ढुलाई हेतु पार्सल के रूप में स्वीकार किए जाते हैं। भारतीय रेल में संवेदनशील वस्तुओं के यातायात हेतु बीसीएन<sup>3</sup> रेक और विशेष उद्देश्य के वाहनों जैसे रेल मिल्क टैंकर, रेफ्रिजरेटेड वैन्स आदि के लिए सहायक गार्ड केबिन (एजीसी), ब्रेकयानों (एसएलआर), पार्सलयानों (वीपी/वीपीयू/वीपीएच), विशेष पार्सल ट्रेन-पट्टाकृत या गैर पट्टाकृत, जैसे उद्देश्यों के लिए यात्री ट्रेनों में या डिजाइन की गई विशेष बोगियों में विभिन्न प्रकार के पार्सल यातायात की ढुलाई की जाती है। मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर ट्रेनों द्वारा एजीसी, एसएलआर और वीपी में यातायात की ढुलाई की जाती है। पार्सल यातायात या तो पट्टाकृत अथवा गैर पट्टाकृत होता है। एजीसी, एसएलआर और वीपी में पट्टाकृत यातायात 'व्यापक पार्सल पट्टाकरण

<sup>3</sup> बीसीएन - बोगी कवर वैगन

नीति' और पार्सल ट्रेनों में पट्टाकृत यातायात 'पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन नीति द्वारा शासित होता है। रेलवे द्वारा गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात दैनिक आधार पर संबंधित स्टेशनों के पार्सल डिपो के पार्सल कार्यालयों द्वारा बुक किया जाता है।

### संगठनात्मक ढांचा

भारतीय रेल में विभिन्न स्तरों पर पार्सल कारोबार से जुड़े विभाग और कार्मिक इस प्रकार हैं:

तालिका 2.1 - संगठनात्मक ढांचा			
स्तर	निदेशालय/ विभाग	कार्मिक	उत्तरदायित्व
रेलवे बोर्ड	यातायात कोचिंग वाणिज्यिक	सदस्य, यातायात	नीति निर्धारण एवं क्षेत्रीय कार्यालयों को परिपत्र और निर्देश जारी करना।
क्षेत्रीय रेलवे	परिचालन वाणिज्यिक	महाप्रबंधक • मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) • मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (सीसीएम)	क्षेत्रीय स्तर की नीतियाँ जारी करना और रेलवे बोर्ड की नीति तथा निर्देशों को लागू करना।
मंडल	परिचालन वाणिज्यिक	मण्डल रेल प्रबंधक • वरिष्ठ मण्डलीय परिचालन प्रबंधक (सी.डीओएम) • वरिष्ठ मण्डलीय वाणिज्यिक प्रबंधक (सी.डीसीएम)	रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेल मुख्यालय की नीति एवं निर्देशों को लागू करना।
पार्सल डिपो/ स्टेशन	वाणिज्यिक	पार्सल पर्यवेक्षक	उचित प्रक्रियाओं का पालन करते हुए पार्सल की बुकिंग।

### लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र एवं उद्देश्य

इस अध्ययन में 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों की अवधि शामिल है तथा इसे निम्नलिखित का मूल्यांकन करने के उद्देश्य से किया गया:

1. क्या रेलवे ने पार्सल सेवाओं में सुधार एवं संवर्धन हेतु कम्प्यूटरीकरण, भारोत्तोलन सुविधाओं, सुरक्षा आदि सहित अन्य संस्थागत सुविधाओं और बुनियादी ढांचा हेतु पर्याप्त कदम उठाए?
2. क्या पार्सल कारोबार का प्रबंधन ग्राहकों को गुणवत्तापरक सेवा देने पर ध्यान केंद्रीत करते हुए किया गया?

### लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली एवं नमूना

अध्ययन किए गए क्षेत्रों में रेल मंत्रालय के विज्ञान 2020 दस्तावेज़ में निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार पार्सल कारोबार में सुधार लाने और बुनियादी ढांचे में संवर्धन हेतु भारतीय रेल द्वारा उठाए गए कदम शामिल थे। सभी क्षेत्रीय रेलवे में पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) के माध्यम से पार्सल सेवाओं के कम्प्यूटरीकरण के कार्यान्वयन में प्रगति का भी अध्ययन किया गया। विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के चयनित क्षेत्रीय मुख्यालयों और मंडलों, पार्सल डिपो की दक्षता और प्रभावकारिता का मूल्यांकन करने हेतु बुकिंग प्रक्रिया और पट्टाकृत एवं गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात प्रबंधन का भी अध्ययन किया गया।

भारतीय रेल द्वारा बनाई गई योजना/नीतियों तथा उनके कार्यान्वयन के संबंध में रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय/मण्डल मुख्यालयों और क्षेत्रीय कार्यालयों के अभिलेखों की जांच की गई। एजीसी/ब्रेकयानों, पार्सल यानों और विशेष पार्सल ट्रेनों में बुक यातायात के संबंध में चयनित पार्सल डिपो के अभिलेखों की भी विस्तृत जांच की गई।

लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र, कार्यप्रणाली और उद्देश्यों पर चर्चा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर एंटी कांफ्रेंस आयोजित किया गया लेखापरीक्षा निष्कर्षों और सिफारिशों पर चर्चा करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर एक्जिट कांफ्रेंस आयोजित की गई। रेलवे बोर्ड में भी 6 फरवरी 2017 को आयोजित एक्जिट कांफ्रेंस में लेखापरीक्षा निष्कर्षों और सिफारिशों पर चर्चा की गई। रेल प्रशासन की प्रतिक्रिया पर विचार किया गया और उनके जवाबों को प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया है।

अध्ययन हेतु नमूने का चयन निम्नलिखित मानदंड के आधार पर किया गया था:

तालिका 2.2 नमूना चयन का मानदंड तथा समीक्षा हेतु चयनित नमूने		
विवरण	नमूना चयन का मानदंड	चयनित नमूने
पार्सल डिपो	2014-15 की वार्षिक तुलनपत्र आय के आधार पर ₹ 10 करोड़ और अधिक - अधिकतम आय वाले 2 पार्सल डिपो ₹ 5 करोड़ से ₹ 10 करोड़ - 50 प्रतिशत अधिकतम 2 ₹ 2 करोड़ से ₹ 5 करोड़ - 25 प्रतिशत अधिकतम 2 ₹ 50 लाख से ₹ 2 करोड़ - 15 प्रतिशत अधिकतम 2 ₹ 50 लाख से कम - 10 प्रतिशत अधिकतम 2	156
डिविज़न	प्रति क्षेत्रीय रेलवे दो मण्डल	33
बाहर जाने वाले मार्गस्थ बिल	चयनित पार्सल डिपो के लिए- प्रतिवर्ष 10 अप्रैल, 20 जुलाई, 1 अक्टूबर और 30 जनवरी (अधिकतम 10 पीडब्ल्यूबी प्रतिदिन)	

तालिका 2.2 नमूना चयन का मानदंड तथा समीक्षा हेतु चयनित नमूने		
विवरण	नमूना चयन का मानदंड	चयनित नमूने
<i>(पीडब्ल्यूबी)</i>		
<i>निविदायें</i>	<i>पार्सल विशेष ट्रेनों/वीपी/वीपीयू/वीपीएचएक्स/एजीसी/ एसएलआर हेतु समीक्षा अवधि के दौरान निकाली गई निविदायें- 100 प्रतिशत चयनित मण्डल</i>	34
<i>पट्टा संविदायें</i>	<i>पार्सल विशेष ट्रेनों/पार्सल कार्गो ट्रेनों के परिचालन हेतु दी गई पट्टा संविदायें - 100 प्रतिशत चयनित मण्डल</i>	6
	<i>वीपी/वीपीयू/वीपीएचएक्स-दो अलग-अलग स्थानों से चलने वाले अधिकतम फेरों वाली प्रति ट्रेन प्रतिवर्ष हेतु</i>	21
	<i>एसएलआर/एजीसी-तीन अलग-अलग स्थानों से चलने वाले अधिकतम फेरों वाली प्रति ट्रेन प्रतिवर्ष हेतु</i>	126
	<i>पार्सल ट्रेनों/पार्सल यानों के लिए की गई मांग संख्या तथा बाद में रेलवे द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण रद्द की गई- 100 प्रतिशत आम/संतरा/केला यातायात - 100 प्रतिशत</i>	40 पार्सल डिपो 7 स्टेशन
<i>ढुलाई किए गए पार्सल</i>	<i>उदगम/समाप्ति वाली अधिकतम ट्रेनों के साथ प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे पर दो समाप्ति स्टेशन जून और नवम्बर 2015 के लिए ढुलाई किए गए पार्सलों की विस्तृत जांच</i>	32 स्टेशन
<i>पार्सल शिकायतें</i>	<i>विभिन्न माध्यमों से की गई कोई 5 शिकायतें</i>	70 <sup>4</sup>

क्षेत्रीय रेलवे-वार चयनित नमूनों का विवरण अनुबंध 2.1 में दिया गया है।

### लेखापरीक्षा मापदंड

लेखापरीक्षा मानदंड के परिप्रेक्ष्य में भारतीय रेल में पार्सल सेवाओं के विभिन्न पहलुओं की समीक्षा की गई जिसमें निम्नलिखित प्रावधान निहित थे:

- भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली,
- भारतीय रेल कोचिंग टैरिफ,
- भारतीय रेल संहिता, लेखा विभाग,
- भारतीय रेल विज्ञान 2020 दस्तावेज़,
- पिछले छः वर्षों के बजट प्रस्ताव (2010-11 से),
- व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति 2006 और 2014,
- पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) के कम्प्यूटरीकरण पर रेलवे बोर्ड के आदेश, और

<sup>4</sup> पूमरे/पूतरे को छोड़कर

- viii. पार्सल यातायात के संबंध में रेलवे बोर्ड/क्षेत्रीय रेलवे द्वारा जारी दिशा-निर्देश/अनुदेश।

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 2.1.2 2013-14 से 2015-16 के दौरान पार्सल कारोबार में वृद्धि

वर्तमान में, पार्सल कारोबार को भारतीय रेल में गैर-मुख्य कारोबार के रूप में माना जाता है। रेलवे ने मूल्यांकन किया कि पार्सल खण्ड के रूप में पार्सल कारोबार की भारत में व्यापक बाजार क्षमता है, भारी मात्रा में अपूर्त मांग है। पिछले तीन वर्षों के दौरान क्षेत्रीय रेलवे की ढुलाई की गई पार्सल टनेज़ तथा पार्सल आय के डाटा इस प्रकार थे:

तालिका 2.3 - क्षेत्रीय रेलवे-वार टनेज़ की स्थिति (टन में) और पार्सल कारोबार से आय (₹ करोड़ में)						
क्षेत्रीय रेलवे	2013-14		2014-15		2015-16	
	टनेज़	आय	टनेज़	आय	टनेज़	आय
मरे	612525	250.68	632717	296.24	542434	282.98
पूरे	401755	111.44	352967	120.19	332207	125.14
पूमरे	168135	28.85	147425	29.39	114828	23.77
पूतरे	165480	39.08	143160	41.71	126470	40.01
उरे	1820320	432.34	1835270	435.88	1972080	468.37
उमरे	174358	32.67	178074	37.83	129328	39.58
उपूरे	113161	19.62	95447	20.42	80222	19.43
पूसीरे	232796	61.85	242894	77.33	288641	99.92
पमरे	178970	58.08	171750	60.74	152560	67.66
दरे	425223	152.42	408645	169.42	363443	163.77
दमरे	390000	95.19	386000	104.93	374000	104.16
दपूरे	326790	106.49	309190	122.50	289240	126.86
दपूमरे	116880	23.36	115870	26.07	105940	27.29
दपरे	201050	88.63	173350	88.46	189970	102.01
परे	663898	213.00	635036	235.71	573413	217.19
पमरे	147050	25.68	131630	28.27	122780	29.48
<b>कुल</b>	<b>6138391</b>	<b>1739.38</b>	<b>5959425</b>	<b>1895.09</b>	<b>5757556</b>	<b>1937.62</b>

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में ढुलाई की गई टनेज़ और आय की समीक्षा से पता चला कि

- 2013-14 से 2015-16 के दौरान भारे. द्वारा किए गए पार्सल कारोबार की टनेज में गिरावट आई। 2015-16 में ढुलाई वाले पार्सल टनेज में 2013-14 की अपेक्षा 6.2 प्रतिशत की कमी थी।
- हालांकि, मुख्यतः मालभाड़ा दरों में वृद्धि के कारण 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान आय के संदर्भ में वृद्धि हुई थी।
- पिछले तीन वर्षों के दौरान केवल उरे और पूसीरे में टनेज के साथ-साथ आय में भी सुधार हुआ।
- पूमरे और पूरे में जबकि ढुलाई वाले टनेज में 32 और 29 प्रतिशत तक की गिरावट आई थी, आय में भी क्रमशः 18 और 1 प्रतिशत तक की कमी आई।
- शेष क्षेत्रीय रेलवे में ढुलाई वाले टनेज में 6 से 24 प्रतिशत तक की गिरावट आई, लेकिन आय में 2 से 21 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

**जैसा कि देखा जा सकता है, 2013-14 से 2015-16 के दौरान जबकि पार्सल आय में 11.40 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई, उसी अवधि के दौरान उरे और पूसीरे को छोड़कर पार्सल ढुलाई टनेज में 6.2 प्रतिशत तक गिरावट आई। इससे स्पष्ट था कि आय में हुई सम्पूर्ण वृद्धि, दरों में वृद्धि के कारण थी न कि पार्सल कारोबार में वृद्धि के कारण थी।**

विभिन्न मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों के ब्रेकयानों (एसएलआर) में अनुप्रयुक्त/कम प्रयुक्त पार्सल स्थानों के अधिकतम उपयोग के नजरिए से रेल मंत्रालय द्वारा नवम्बर 1991 में पार्सल यातायात के लिए एसएलआर पट्टाकरण योजना शुरू की गई। रेलवे बोर्ड ने पट्टाकृत पार्सल के प्रबंधन हेतु विस्तृत दिशा-निर्देशों का प्रावधान करते हुए व्यापक पट्टाकरण नीति<sup>5</sup> शुरू की। इसको अधिक आकर्षक बनाने के लिए नियमों को सरल करते हुए तथा ग्राहक अनुरूप बनाने हेतु इसमें बाद में संशोधन<sup>6</sup> किया गया। क्षेत्रीय रेलवे को एक ट्रेन में प्रत्येक चार एसएलआर/एजीसी में से तीन एसएलआर/एजीसी को पट्टे पर देने तथा कम से कम एक एसएलआर/एजीसी को गैर पट्टाकृत यातायात हेतु रखने की अनुमति दी गई। पट्टाकृत यातायात हेतु उपलब्ध कुल क्षमता गैर-पट्टाकृत यातायात हेतु रखी गई क्षमता की लगभग तिगुनी थी क्योंकि एसएलआर का एक भाग यात्री सामान, संवेदनशील वस्तुओं, समाचार पत्रों आदि की लोडिंग के लिए रखा गया था। फरवरी 2007 में, रेलवे बोर्ड ने निजी परिचालनों हेतु पार्सल कार्गो एक्सप्रेस

<sup>5</sup> 2006 का माल विपणन परिपत्र 12

<sup>6</sup> 2014 का माल विपणन परिपत्र 6

ट्रेनों/पार्सल स्पेशल ट्रेनों के पट्टाकरण हेतु विस्तृत नीति जारी की। जून 2010 में, रेलवे बोर्ड ने 20 पार्सल यानों<sup>7</sup> और एक ब्रेकयान<sup>8</sup> वाले पार्सल स्पेशल ट्रेनों के रैकों के मानक संयोजन में संशोधन कर दिया।

पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में पट्टाकृत एवं गैर-पट्टाकृत पार्सल से आय की समीक्षा इस प्रकार थी:

तालिका 2.4 - विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में पट्टाकृत एवं गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात से आय का शेयर (₹ करोड़ में)						
क्षेत्रीय रेलवे	पट्टाकृत पार्सल यातायात			गैर-पट्टाकृत पार्सल यातायात		
	2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
मरे	132.61	92.05	118.13	118.07	204.19	164.88
पूरे	48.52	50.51	56.81	62.92	69.68	68.33
पूमरे	13.09	12.25	3.79	15.76	17.14	19.98
पूतरे	5.03	4.23	3.26	34.05	37.49	36.74
उरे	249.45	229.48	272.89	182.89	206.40	195.48
उमरे	5.35	9.78	10.70	32.02	38.90	39.49
उपूरे	9.27	9.01	7.95	11.61	12.36	13.92
पूसीरे	0.55	1.20	3.43	23.14	23.18	96.48
पमरे	38.39	40.98	45.44	22.27	22.73	25.12
दरे	58.10	66.58	55.46	94.32	102.84	108.31
दमरे	33.15	35.08	35.27	62.03	69.85	68.89
दपूरे	49.02	46.78	56.02	57.47	75.72	70.85
दपूमरे	5.86	6.96	6.99	17.50	19.11	20.30
दपरे	49.24	45.26	54.42	39.39	43.20	47.59
परे	76.78	68.72	61.17	136.22	166.99	156.02
पमरे	8.12	6.89	8.03	17.56	21.38	21.45
<b>कुल</b>	<b>782.53</b>	<b>725.76</b>	<b>799.76</b>	<b>927.22</b>	<b>1131.16</b>	<b>1153.83</b>

यह देखा जा सकता है कि पट्टाकृत पार्सल से आय का शेयर जो 2013-14 में भारतीय रेल की कुल पार्सल आय का 46 प्रतिशत था, 2015-16 में गिरकर 41 प्रतिशत हो गया। इसको देखते हुए कि टनेज के संदर्भ में भारतीय रेल द्वारा ढुलाई वाले पार्सल यातायात में गिरावट आई है, पट्टाकृत पार्सल कारोबार सहित पार्सल कारोबार को अत्यधिक प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है।

<sup>7</sup> वीपीएच/वीपी/वीपीयू/वीपीएचयूएक्स

<sup>8</sup> एसएलआर

### 2.1.3 विजन 2020 दस्तावेज में परिकल्पना के अनुसार बुनियादी ढाँचा विकास

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा संसद में प्रस्तुत (दिसम्बर 2009) भारतीय रेल के 'विजन 2020' दस्तावेज में यह अनुमानित था कि पार्सल कारोबार से 2011-12 में प्राप्त राजस्व ₹ 1600 करोड़ को तीव्र वृद्धि के साथ 2019-20 में ₹ 8000 करोड़ किया जाएगा, बशर्ते कि पार्सल कारोबार में सुधार हेतु निम्नलिखित कदम उठाए गए हों:

- क. पार्सल सेवाओं को स्टेशन प्लेटफार्मों की बजाए अलग पार्सल ट्रेन वाले समर्पित टर्मिनलों से एक अलग कारोबार और संचालन के रूप में व्यवस्थित किया जाए।
- ख. प्रमुख मार्गों पर पार्सल सेवाओं को एयर कार्गो सेवाओं की तरह दक्ष एवं पेशेवर तरीके से संचालित किया जाए। इसके लिए समर्पित पार्सल टर्मिनल बनाए जाने थे और समयसीमा के अनुसार सुपरफॉस्ट पार्सल सेवायें शुरू की जानी थीं।
- ग. एक छोर से दूसरे छोर तक लॉजिस्टिक प्रदान करने के लिए निजी क्षेत्र के साथ साझेदारी, पर्याप्त पार्सल यान शामिल करना (उस समय 100 के प्रति 200 प्रतिवर्ष) जिसमें फलों और संवेदनशील वस्तुओं की ढुलाई हेतु रेफ्रिजरेटेड वैन और ऑटोमोबाइल्स की ढुलाई के लिए विशेष उद्देश्य के रोलिंग स्टॉक शामिल हों।

लेखापरीक्षा ने विजन 2020 दस्तावेज में परिकल्पना के अनुसार रेलवे बोर्ड और विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे द्वारा उठाए गए कदमों की समीक्षा की तथा पाया कि

- पार्सल कारोबार को यात्री सेवाओं से अलग नहीं किया गया था,
- एक छोर से दूसरे छोर तक लॉजिस्टिक प्रदान करने के लिए निजी क्षेत्र के साथ कोई साझेदारी नहीं की गई और निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी कर कोई नया पार्सल वाहन नहीं शामिल किया गया।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे द्वारा फलों और संवेदनशील वस्तुओं की ढुलाई के लिए रेफ्रिजरेटेड पार्सल यान नहीं लाए गए। दरे में नवम्बर 2002 में रेफ्रिजरेटेड पार्सलयान लाया गया था। हालांकि, उदघाटन सेवा के पश्चात् ऐसी कोई सेवा संचालित नहीं की गई। दपरे में एक रेफ्रिजरेटेड पार्सलयान उपलब्ध था और वास्कोडिगामा स्टेशन से चॉकलेट्स की लोडिंग हेतु इसका उपयोग किया जा रहा था।
- रेलवे बोर्ड ने आगामी मांग को पूरा करने के लिए समयबद्ध कार्गो के लिए विशेष पार्सल ट्रेन के रूप में चलाए जाने के लिए रोलिंग स्टॉक (अर्थात्

सामान्य सेवा नई डिजाइन वाले पार्सल यान-माल स्टॉक या विशेष उद्देश्य के पार्सल यान जैसे कि विशेष उत्पाद हेतु रेफ्रिजरेटेड वैन, मिल्क टैंकर आदि) की खरीद के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से निवेश को प्रोत्साहित करने हेतु नवम्बर 2014 में विशेष पार्सल ट्रेन संचालक (एसपीटीओ) योजना नीति जारी किया। यह देखा गया कि एसपीटीओ नीति शुरू करने के दो वर्ष बाद भी किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में ऐसी कोई योजना नहीं चलाई जा रही थी।

- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में ऑटोमोबाइल्स की ढुलाई के लिए कोई भी विशेष उद्देश्य रोलिंग स्टॉक नहीं शुरू किया गया था।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में कोई भी समर्पित पार्सल टर्मिनल नहीं बनाए गए थे।

*रेल मंत्रालय का मानना था कि पार्सल कारोबार में मुख्य चुनौती ढुलाई क्षमता में वृद्धि (रोलिंग स्टॉक और समर्पित टर्मिनल ढाँचा) और यात्री सेवा की पिछलग्गू सेवा की बजाए पार्सल सेवा का एक अलग सेवा के रूप में पुनर्स्थापना थी। हालांकि, पार्सल कारोबार में लक्षित वृद्धि प्राप्त करने के लिए रेलवे बोर्ड और क्षेत्रीय रेलवे ने भारतीय रेल में पार्सल कारोबार में वृद्धि करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया।*

#### 2.1.4 पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण - पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस)

भारतीय रेल में महानगरों में पार्सल कारोबार के कम्प्यूटरीकरण पर सबसे पहले 1999 में सहमति बनी। अक्टूबर 2002 में रेलवे बोर्ड ने रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) से भार.रे. में पार्सल सेवाओं के प्रबंधन हेतु एप्लीकेशन सॉफ्टवेयर अर्थात् पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) विकसित करने हेतु प्राकलन तैयार करने के लिए कहा। इसमें दस माड्यूल थे अर्थात् पार्सल की भारोत्तोलन/बुकिंग, जावक शेड परिचालन, पार्सलों की लोडिंग, पार्सलों का आवागमन, पार्सलों की अनलोडिंग, आवक शेड परिचालन, पार्सलों की ट्रैकिंग, इंटरनेट पर पार्सलों की ऑनलाइन सूचना, स्थानीय संग्रहण/प्रेषण तंत्र के साथ इंटरनेट पर पार्सलों की बुकिंग और एमआईएस एवं लेखांकन माड्यूल। इसके लिए, पार्सलों की भारोत्तोलन हेतु इलेक्ट्रॉनिक धर्मकाँटे लगाए जाने थे। भारोत्तोलन के बाद, प्रणाली द्वारा डाटा प्राप्त किया जाना था, जहां पार्सल वे बिल्स बनाए जाने थे। प्रणाली में सभी पार्सल भाड़ा प्रभारों की गणना की व्यवस्था होनी थी जैसे कि व्यक्तिगत पार्सल, चार टन एसएलआर स्थान, आगे और पीछे सम्पूर्ण एसएलआर, पूरा वीपी, राउंड ट्रिप वीपी, पार्सल ट्रेनों की बुकिंग, एसएलआर/वीपी/पार्सल ट्रेनों का दीर्घवधि

पट्टाकरण और इंटरनेट आधारित पार्सल सेवाएं। एकल काउंटर के माध्यम से एकल विंडों संचालन की परिकल्पना की गई थी ताकि ग्राहकों के लिए कभी भी और शीघ्र पार्सल बुकिंग की जा सके और इसे प्रयोक्ता अनुरूप बनाया जा सके एवं ग्राहकों की शिकायतों में कमी की जा सके। यह भी अपेक्षा की गई थी कि पारगमन में पार्सलों के गायब होने और अधिक लोडिंग को भी कम किया जा सकेगा जिससे क्षतिपूर्ति दावे वाले मामलों में कमी आएगी। रेलवे बोर्ड का उस समय यह भी अनुमान था कि देश में पार्सल बाजार ₹ 50,000 करोड़ का था और इस पूरे कारोबार में रेलवे का शेयर बहुत कम था।

पायलट परियोजना में 2005-06 में ₹ दो करोड़ के कुल लागत पर पार्सल सेवाओं के कम्प्यूटरीकरण के लिए सात स्टेशनों अर्थात् नई दिल्ली, दिल्ली, कानपुर, इलाहाबाद, गया, हावड़ा और सियालदह का निर्धारण किया गया था।

मई 2008 में, रेलवे बोर्ड ने पीएमएस के रोल आउट की मंजूरी दी जिसे दो चरणों में 220 स्टेशनों पर चालू किया जाना था। पहले चरण में 77 स्टेशन शामिल किए जाने थे जिसमें 390 टर्मिनल और चार गलियारों अर्थात् नई दिल्ली-मुंबई सेंट्रल, नई दिल्ली-चेन्नई, हावड़ा-मुंबई सेंट्रल और हावड़ा चेन्नई, 16 क्षेत्रीय मुख्यालयों, 18 यातायात कार्यालयों और सभी मंडलीय मुख्यालयों (68) अर्थात् कुल 178 स्थानों पर काउंटर शामिल थे। शेष 143 स्टेशनों को दूसरे चरण में लिया जाना था जिसमें 561 टर्मिनल और काउंटर शामिल थे। रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2009 में अप्रैल 2010 तक समूचे भारत में पीएमएस लागू करने का लक्ष्य रखा था तथा फरवरी 2010 तक पहला चरण समाप्त होना निर्धारित किया था। क्षेत्रीय रेलवे को उपकरण लगाने हेतु चयनित स्थानों को तैयार रखने का निर्देश दिया गया था। अतः क्षेत्रीय रेलवे द्वारा सभी स्थानों पर कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने, फर्नीचर खरीदने, पीएमएस नोड्स पर इलेक्ट्रिक वर्क और सिविल वर्क पूरा करना अपेक्षित था।

मार्च 2016 तक, पहले चरण पर किया गया पूंजीगत व्यय ₹ 15.23 करोड़ था और दूसरे चरण पर कोई भी पूंजीगत व्यय नहीं किया गया।

#### 2.1.4.1 पीएमएस के पहले और दूसरे चरण का कार्यान्वयन

समस्त क्षेत्रीय रेलवे में पीएमएस (पहले और दूसरे चरण ) के कार्यान्वयन प्रगति की समीक्षा की गई। पहले चरण में 11 क्षेत्रीय रेलवे के 77 स्टेशनों पर पीएमएस का कार्यान्वयन किया जाना था और फरवरी 2010 तक इसे पूरा करने का लक्ष्य था। 31 मार्च 2016 तक यह देखा गया कि

- पहले चरण के भौतिक ढाँचे के कार्य की प्रगति 100 प्रतिशत थी। हालांकि, पीएमएस का पूर्णतया कार्यान्वयन सात क्षेत्रीय रेलवे के 29<sup>9</sup> स्टेशनों पर पूरा हुआ था। इसके अतिरिक्त, पूमरे में तीन<sup>10</sup> स्टेशनों पर भी पीएमएस का कार्यान्वयन किया गया जबकि ये चरण 1 में नियोजित नहीं थे।
- शेष 48<sup>11</sup> स्टेशनों पर पीएमएस का कार्यान्वयन आंशिक रूप से हुआ था।
- पांच<sup>12</sup> क्षेत्रीय रेलवे में 33<sup>13</sup> स्टेशनों पर समापन में 32 से 72 महीनों तक का विलम्ब था।
- विलम्ब का कारण निधि की समस्या (पूतरे) और स्पष्ट साइट की अनुपलब्धता थी (उपरे)।

दूसरे चरण में, 13 क्षेत्रीय रेलवे के 143 स्थानों पर पीएमएस का कार्यान्वयन किया जाना था। इन्हें अप्रैल 2010 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य था। मार्च 2016 तक यह देखा गया कि

- 13<sup>14</sup> क्षेत्रीय रेलवे के 143 स्थानों में से कहीं भी अभी तक पीएमएस का कार्यान्वयन नहीं हुआ था।
- कार्यान्वयन में मार्च 2016 तक 77 महीनों तक का विलम्ब था।
- देरी का कारण, स्पष्ट साइट की अनुपलब्धता (उपरे, पूसीरे), योजनाओं और संरेखण का गैर-निर्धारण (पूसीरे), लाइन ब्लॉकों की अनुपलब्धता (पूसीरे) क्रिस द्वारा ठेका दर/क्रय आदेश प्रस्तुत करने में विलम्ब (पूमरे, परे) और कनेक्टिविटी की अनुपलब्धता थी (दपरे)।

## अनुबंध 2.2 क और 2.2 ख

<sup>9</sup> मुरे (मुंबई सीएसटी), पूरे (हावड़ा), पूमरे (पटना, दानापुर, मुगलसराय), पूतरे (भुवनेश्वर, खुर्दा, पुरी, कटक, बेहरपुर, पलासा, झाजपुर केंझार रोड, भद्रक (बीएचसी), विशाखापट्टम, विजयनगरम), उरे (निजामुद्दीन, दिल्ली, नई दिल्ली), दपरे (टाटानगर, चक्रधरपुर, राउरकेला, झारसुगुडा, खडगपुर, बालासोर, पंसकुरा, मेचदा), पमरे (कोटा, सवाई माधोपुर, भरतपुर, भोपाल, बीना, इटारसी)

<sup>10</sup> पटना, मुगलसराय और दानापुर

<sup>11</sup> मरे (दादर, कल्याण, नासिक रोड, मनमाड, भुसावल, अकोला, नागपुर, बल्लरशाह), उमरे (मथुरा, आगरा, ग्वालियर, झांसी), दरे (चेन्नई सेंट्रल), दमरे (काजीपेठ, विजयवाड़ा, तेनाली, गुडुर, सिक्ंदराबाद, हैदराबाद) (सूरत, नागदा, गुवाहाटी, गुवाहाटी, गुवाहाटी, नंदीगढ़, रायगढ़, दुर्ग, बिलासपुर, रायगढ़, रतलाम, वडोदरा, वलसाड, वापी, बोरिवली, दादर, बांद्रा तेर्निमस, मुंबई सेंट्रल)

<sup>12</sup> मरे, पूमरे, पूतरे, दरे और परे

<sup>13</sup> मुरे (मुंबई सीएसटी, दादर, कल्याण, नासिक रोड, मनमाड, भुसावल, अकोला, नागपुर, बल्लरशाह), पूमरे (पटना, दानापुर, मुगलसराय), पूतरे (भुवनेश्वर, खुर्दा, पुरी, कटक, बेहरपुर, पलासा, झाजपुर, केंझार रोड, भद्रक (बीएचसी), विशाखापट्टम, विजयनगरम), दरे (चेन्नई केंद्रीय), परे (सूरत, नागदा, रतलाम, वडोदरा, वलसाड, वापी, बोरिवली, दादर, बांद्रा टर्मिनस, मुंबई सेंट्रल)।

<sup>14</sup> मरे, पूरे, पूमरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपरे, परे और पमरे

#### 2.1.4.2 पीएमएस के कार्यान्वयन में कमियां

लेखापरीक्षा ने कार्यान्वयन का अध्ययन करने के लिए पहले और दूसरे चरण में कार्यान्वयन हेतु सभी नियोजित 223<sup>15</sup> पीएमएस स्टेशनों के अभिलेखों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा में इन 223 में से चयनित केवल 32 स्टेशनों पर पूरी तरह से पीएमएस का कार्यान्वयन किया गया था। 48 स्टेशनों पर आंशिक रूप से किया गया था तथा 143 स्टेशनों में अभी भी पीएमएस का कार्यान्वयन किया जाना था। यह देखा गया कि

- म.रे. में पैसे की रसीद न निकलने, माल सेवा एवं बही खाता (एफएसएलए) माइयूल के गैर-उपयोग, पीएमएस में चुंगी प्रभार शामिल न करना, बार-कोड प्रिंटर न होने, ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) की कमजोर कनेक्टिविटी और तुलन मशीनों का पीएमएस के साथ जुड़े न होने जैसी कमियाँ मुंबई सीएसटी के पार्सल डिपो में देखी गईं।
- दरे में पीएमएस में घाट/विलम्ब शुल्क की गणना पीएमएस में नहीं की गई थी। पीएमएस में वीपी/वीपीयू की ढुलाई क्षमता नहीं दर्शाई गई थी। प्रणाली में ढुलाई वाले पार्सलों/रास्ते में उतारे गए पार्सलों पर नजर रखने हेतु कोई निगरानी तंत्र नहीं था। दैनिक रिपोर्टों में ट्रेन संख्या और किस पैमाने पर ये बुक किया गया यह नहीं दर्शाए जाते थे इसलिए मालभाड़े की सटीकता का सत्यापन नहीं किया जा सका।
- उरे में ढुलाई वाले पार्सलों के विवरण में पैमाना और भार नहीं दर्शाया जाता था। अग्रेषण टिप्पणी पीएमएस से संबद्ध नहीं थी और इसे मैनुअली भरा जा रहा था। तुलन पत्र और लोडिंग विवरण मैनुअली तैयार किए जा रहे थे।
- परे में मुंबई सेंट्रल पार्सल डिपो में दैनिक प्रतिवेदन में ट्रेन संख्या न दर्शाए जाने तथा मौद्रिक रसीद न निकाले जाने जैसी कमियाँ देखी गईं।
- पूमरे में राजेंद्रनगर पटना में पीएमएस पूरी तरह से कार्य नहीं कर रहा था और केवल बाहर जाने वाले पार्सल मार्गस्थ बिल बनाए जा रहे थे।
- उपरे, उपरे और दपरे में भी पीएमएस पूर्णतः संचालित नहीं था।

इसके अतिरिक्त, चूँकि पीएमएस का पूर्णतया कार्यान्वयन नहीं किया गया था, कुछ कार्य-कलाप जिन्हें मैनुअली किया जा रहा था, एप्लीकेशन के माध्यम से किया जा सकता था और उनके कार्यान्वयन में कमियाँ थीं। इन पर नीचे चर्चा की गई है:

<sup>15</sup> समीक्षा प्रतिवेदन में पीडीए/पूमरे द्वारा बताए गए पूमरे के 3 अतिरिक्त स्टेशन।

- व्यापक पट्टाकरण नीति<sup>16</sup> के प्रावधानों के अनुसार, यदि ऐसा पट्टाधारक जिसे लोडिंग की निर्धारित तिथि से एक दिन पूर्व एकमुश्त पट्टा भाड़ा जमा करना अपेक्षित है और वह ऐसा नहीं कर पाता तो एकमुश्त पट्टा भाड़े का पांच प्रतिशत अधिभार उससे वसूला जाए। 27 निविदाओं के नमूना जांच से पता चला कि 9<sup>17</sup> क्षेत्रीय रेलवे के 16 चयनित पार्सल डिपो में ऐसे 711 मामले थे जहां ₹ 8.16 लाख राशि का अधिभार नहीं लगाया गया और नहीं वसूला गया।
- ऐसे मामलों में जहां मौजूदा पट्टाधारक जो पिछले गंतव्य से पट्टा ठेका चला रहा था, उसे ट्रेनों की विस्तारित यात्रा के लिए पट्टा लेने हेतु तैयार किया गया था, रेलवे इस पर विचार कर सकता है तथा अतिरिक्त दूरी के लिए आनुपातिक आधार पर एकमुश्त पट्टा भाड़ा बढ़ा सकता है। तीन क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उपरे और परे) में पांच मामलों में पट्टा प्रभारों में देर से संशोधन किया गया जिसके कारण ₹ 8.30 लाख की राजस्व हानि हुई।
- रेलवे बोर्ड के मौजूदा निर्देशों के अनुसार, सभी उदगम क्षेत्रीय रेलवे को समय-समय पर बताई गई पद्धतियों के अनुसार अलग-अलग ट्रेनों की सेवाओं का पुनर्मूल्यांकन तथा पुनर्वर्गीकरण करना अपेक्षित है। 12 महीनों अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च तक की अवधि के लिए ब्रेकयान (एसएलआर) के उपयोग प्रतिशतता के आधार पर क्षेत्रीय रेलवे को समीक्षा करना चाहिए तथा प्रत्येक वर्ष 1 जून से प्रभावी संशोधित दरों को लागू करने में सुविधा प्रदान करने हेतु 20 मई तक अधिसूचना जारी करना अपेक्षित है। नमूना जांच में तीन क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पमरे और दमरे) में 11 ट्रेनों का पुनर्वर्गीकरण करने में देरी का पता चला जिससे ₹ 2.34 लाख की राजस्व हानि हुई।
- निर्धारित नियमों<sup>18</sup> के अनुसार, लोडिंग/अनलोडिंग के लिए अनुमत समय-सीमा की समाप्ति के पश्चात् रोलिंग स्टॉक रोक कर रखने पर विलम्ब शुल्क वसूला जाए। किसी विशेष वैगन/यान/एसएलआर को रोक कर रखने के कारण यदि पूरा रोक रुक जाता है तो पूरे रोक का विलम्ब शुल्क लगाया जाना था। नमूना जांच में पता चला कि आठ<sup>19</sup> क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 1.92 लाख के विलम्ब

<sup>16</sup> 15.4.2014 से प्रभावी एफएम के 2014 के परिपत्र सं.6 का पैरा 12.1 और 12.2

<sup>17</sup> मरे-₹ 4231, पमरे-₹ 6421, उरे-₹ 468944, उमरे-₹ 3295, उपरे-₹ 52778, पूसीरे-₹ 16827, उपरे-₹ 212537, दरे-10742, दपमरे-₹ 54193

<sup>18</sup> आईआरसीएम भाग I (1992 संस्करण) का पैरा 103(15)

<sup>19</sup> मरे- 200, पूरे- ₹ 17850, उरे- ₹ 1800, उमरे- ₹ 5300, पूसीरे- ₹ 41024, दरे- ₹ 9750, दपरे- ₹ 102521, पमरे- ₹ 14157

प्रभार और दस<sup>20</sup> क्षेत्रीय रेलवे में ₹ दो लाख के घाट शुल्क प्रभार की कम/गैर वसूली हुई।

- श्रेणी, दर, दूरी, भार इत्यादि के आधार पर सामान्य पार्सलों पर प्रभार लगाने की सटीकता का मूल्यांकन करने के लिए समीक्षा अवधि के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलवे में चयनित पार्सल डिपो पर 12 दिनों<sup>21</sup> के लिए 16 क्षेत्रीय रेलवे के बाहर जाने वाले 72174 पार्सल मार्गस्थ बिलों की नमूना जांच की गई। यह देखा गया कि 488 मामलों में श्रेणी, दर आदि के संदर्भ में समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पार्सल मालभाड़ा नहीं वसूले गए थे जिसके परिणामस्वरूप 13 क्षेत्रीय<sup>22</sup> रेलवे में ₹ 1.22 लाख का कम संग्रहण हुआ।

*अतः, मार्च 2016 तक पहले चरण (32 से 72 महीने) तथा दूसरे चरण (3 से 77 महीने) के समापन में अत्यधिक देरी हुई। जहां कार्यान्वयन हो गया था, वहां कई कमियां/खामियां देखी गई क्योंकि कई प्रक्रियायें पूरी तरह से लागू नहीं की गई थी। इसके कारण मैन्युअल प्रक्रियाओं पर निर्भरता बढ़ी जिसमें सटीकता में कमी और कई त्रुटियों की संभावना थी।*

#### 2.1.5 पार्सल कार्यालयों की सुरक्षा एवं संरक्षा

रेलवे बोर्ड ने सितम्बर 2008 में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) की स्थापना शुरू की जिसमें सीसीटीवी प्रणाली, अभिगम नियंत्रण, व्यक्ति एवं सामान स्क्रीनिंग प्रणाली और विस्फोटक पहचान निहित था। आईएसएस के तहत शामिल रेलवे स्टेशन के अलग-अलग स्थानों के बीच पार्सल कारोबार क्षेत्र भी शामिल<sup>23</sup> थे।

सभी क्षेत्रीय रेलवे के 156 चयनित पार्सल डिपो में स्थापित सुरक्षा एवं संरक्षा की समीक्षा से पता चला कि

- मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे, दमरे और दपूमरे में विशेष रूप से सीसीटीवी कैमरे, स्कैनर और विस्फोटक पहचान यंत्र पार्सल कार्यालय क्षेत्र में नहीं लगाए गए थे।

<sup>20</sup> पूरे- ₹ 37980, पूमरे-₹ 913, उरे- ₹ 16092, उमरे-₹ 23566, पूसीरे- ₹ 6272, उपरे-₹ 9457, दरे- ₹ 528, दमरे- ₹ 3841, दपूमरे-₹ 776, पमरे- ₹ 267

<sup>21</sup> प्रति वर्ष 10 अप्रैल, 20 जुलाई, 1 अक्टूबर और 30 जनवरी (अधिकतम एस.टी. 100 पीडब्ल्यूबी प्रतिदिन)

<sup>22</sup> मरे-₹3313, पूरे-₹705, पूतरे- ₹11021, उरे- ₹3309, उमरे- ₹19085, उपरे- ₹ 2134, पूसीरे- ₹68544, उपरे- ₹3181, दरे- ₹450, दमरे- ₹4071, दपूमरे- ₹1846, दपरे-₹3915, पमरे-₹1032

<sup>23</sup> भारतीय रेल में यात्री सुविधाओं और यात्री सुरक्षा पर रेल मंत्रालय की उन्नसर्वी प्रतिवेदन (2013) का पैरा 7.12

- उमरे, पूरे, पूसीरे और पमरे में पार्सल डिपो पर बुक पार्सलों के सामान की स्क्रीनिंग हेतु कोई तंत्र नहीं था।
- दरे और परे में पार्सल यातायात हेतु व्यक्तिगत और सामान (पार्सल सहित) स्क्रीनिंग प्रणाली (डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, एक्स-रे पार्सल स्कैनर्स), इंटरनेट प्रोटोकॉल आधारित सीसीटीवी सर्विलांस प्रणाली आदि जैसे सुरक्षा निगरानी प्रणाली के विभिन्न तंत्र काम नहीं कर रहे थे।
- दमरे में ट्रेनों की सुरक्षा एवं संरक्षा सुनिश्चित करने हेतु पट्टाकृत वीपी/एसएलआर में लोड किए गए पार्सलों की जांच करने के लिए कोई तंत्र नहीं था जबकि करार में ज्वलनशील, खतरनाक और अन्य प्रतिबंधित वस्तुओं को ले जाना प्रतिबंधित था।
- दपरे में पार्सल के अंदर की स्क्रीनिंग के लिए कोई तंत्र नहीं था। इस कमी के कारण पट्टाकृत पार्सलों में प्रतिबंधित वस्तुओं की बुकिंग की संभावना प्रदान की गई।
- दरे में विभिन्न बैंकों द्वारा अलग-अलग पार्सल डिपो पर पार्सल यानों (वीपीयू/वीपीएच) द्वारा नए और गंदे नोट की नियमित बुकिंग की जाती है। प्रमुख पार्सल डिपो (चेन्नई सेंट्रल, चेन्नई एगमोर, तिरुवनतपुरम सेंट्रल, मदुरै और कोयम्बटूर) में स्थिति की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि पार्सल डिपो द्वारा नोटों की बुकिंग के प्रावधानों<sup>24</sup> का पालन नहीं किया गया था। इसी बीच, चेन्नई एगमोर पार्सल डिपो पर 09 अगस्त 2016 को गंदे नोट ले जा रही वीएचपी से छेड़छाड़ की घटना देखी गई। दरे प्रशासन के पास उपलब्ध अभिलेखों की समीक्षा की गई और यह पाया गया कि खेप को गंदे और बेकार नोटों के रूप में घोषित किया गया था। परेषिता द्वारा कोई दावा नहीं किया गया क्योंकि बुकिंग मालिक के अपने जोखिम पर की गई थी। ऐसी घटनायें पार्सल संचालन में सुरक्षा कमजोरी दर्शाते हैं।
- दरे में ₹ 20.33 करोड़ के कुल मूल्य पर ₹ 4.34 लाख प्रति फेरे के एकमुश्त पट्टा भाड़े पर मै. जुगनू जयंत, नई दिल्ली को 08 जनवरी 2014 से 07 जनवरी 2017 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए आवागमन आधार पर ट्रेन सं. 16031/16032 अण्डमान एक्सप्रेस एमएएस - जेएटी और वापसी (सप्ताह में तीन दिन) के लिए एक वीपी लगाने का पट्टा ठेका दिया गया। करार के खण्ड 11.13 से 11.15 के अनुसार, पट्टाकृत पार्सलयानों में ज्वलनशील सामग्री लोड करने की अनुमति नहीं थी। 21 अप्रैल 2014 को जम्मूतवी से चेन्नई जाने

<sup>24</sup> भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली - भाग I का पैरा 1101 से 1130

वाली अप अण्डमान एक्सप्रेस ट्रेन सं. 16032 से जुड़ी वीपी सं. एसआर 99838 में धुआँ देखा गया। यह देखा गया कि मोबाइल लि.यान बैटरी जिसमें शार्ट सर्किट और विस्फोट की संभावना थी, वीपीएच में लोड किया गया था। ट्रेन को रोक दिया गया और उक्त वीपीएच निकाल दिया गया। वीपीएच की अधिकांश वस्तुएं जल चुकी थी। दुर्घटना समीक्षा समीति के निष्कर्षों के अनुसार (i) मोबाइल लि.यान बैटरी जिसमें शार्ट सर्किट और विस्फोट की संभावना थी, उसे इस वीपीएच से लाया गया और (ii) लोडकर्ताओं द्वारा नई दिल्ली में वीपीएच में बीड़ी के टुकड़े जैसी चीजें फेंकी होने के कारण आग लगी। समीति ने ठेकागत शर्तों के विरुद्ध खतरनाक/विस्फोटक/ज्वलनशील वस्तुओं की लोडिंग के लिए पट्टाधारक मै. जुगनु जयंत/नई दिल्ली को उत्तरदायी माना (अक्टूबर 2014)। नई दिल्ली में 23 अप्रैल 2014 को आयोजित सीएओज़ और डीआरएम की बैठक के दौरान रेलवे बोर्ड ने पट्टाधारक से ₹ 1.32 करोड़ की हानि लागत वसूली का आदेश दिया। पट्टाधारक ने स्वयं को बीमार बताकर 23 अक्टूबर 2014 से वीपीएच की लोडिंग बंद कर दिया। प्रतिवेदन प्राप्त होने के दो वर्ष बाद भी दरे प्रशासन ने न तो अभी तक पैनल कार्रवाई की और न ही अब तक पट्टाधारक से ₹ 1.32 करोड़ करोड़ के हानि की वसूली की। इसके अतिरिक्त, ठेका समाप्त करने और नया ठेका देने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। इस प्रकार, ठेका शर्तों को लागू न करने और सुरक्षा सुनिश्चित करने में विफलता के परिणामस्वरूप आग के कारण ₹ 1.32 करोड़ की हानि के अलावा 23 अक्टूबर 2014 से 30 अक्टूबर 2016 तक की अवधि के दौरान ₹ 13.17 करोड़ (₹ 4.34 लाख प्रति राउंड ट्रिप x 303 राउंड ट्रिप) संभावित राजस्व की हानि हुई।

**इस प्रकार, पार्सलों की स्क्रीनिंग और सुरक्षा जांच हेतु मौजूदा उपाय पर्याप्त नहीं थे और इसे और सुदृढ़ किए जाने की आवश्यकता थी।**

#### 2.1.6 पट्टाकृत पार्सल कारोबार

भा.रे. ब्रेकयानों<sup>25</sup>/पार्सलयानों<sup>26</sup> में पार्सल यातायात की ढुलाई करता है। एसएलआर में 4 या 5 टन की क्षमता होती है, जबकि पार्सलयानों में 23 टन (वीपीएच) और 18 टन की क्षमता होती है। भा.रे. ने विभिन्न मेल/एक्सप्रेस ट्रेन के ब्रेकयानों में पार्सल स्थान का उपयोग करने के उद्देश्य से नवम्बर 1991 में पार्सल यातायात के लिए एसएलआर की पट्टाकरण योजना शुरू की। एजीसी एसएलआर और

<sup>25</sup> एसएलआर

<sup>26</sup> वीपीयू/वीपी/वीपीएच

पार्सलयानों में पार्सल स्थान के पट्टाकरण हेतु 2006<sup>27</sup> में व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति जारी की गई। 2014 में सरलीकृत नियमों के साथ इसे और अधिक आकर्षक एवं ग्राहक अनुरूप बनाने हेतु नीति में संशोधन<sup>28</sup> कर दिया गया।

इसी प्रकार, रेलवे बोर्ड ने फरवरी 2007 में निजी संचालकों को पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेनों/पार्सल स्पेशल ट्रेनों के पट्टाकरण की विस्तृत नीति जारी की। जून 2010 में पार्सल स्पेशल ट्रेनों के मानक रिक संयोजन में संशोधन करके 20 पार्सल यान<sup>29</sup> और एक ब्रेकयान कर दिया गया।

नवम्बर 2014 में, रेलवे बोर्ड ने आगामी मांग को पूरा करने के लिए समयबद्ध कार्गो हेतु स्पेशल पार्सल ट्रेन के रूप में चलाने के लिए रोलिंग स्टॉक (अर्थात् सामान्य सेवा हेतु नए बने पार्सल यान - माल स्टॉक या विशेष उत्पादों हेतु विशेष प्रकार के पार्सलयान जैसे- रेफ्रिजरेटेड यान, दूध के टैंक आदि या खरीद के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से निवेश बढ़ाने के लिए विशेष पार्सल ट्रेन संचालक (एसपीटीओ) योजना नीति जारी किया।

#### 2.1.6.1 पट्टाकृत पार्सल यातायात की वहन क्षमता

भार.रे. पर श्वेत पत्र (फरवरी 2015) में बताया गया कि पार्सल श्रेणी में भारी मात्रा में अपूर्त मांग थी जिसके लिए रेल नेटवर्क में विस्तार की आवश्यकता थी। समीक्षा अवधि के दौरान भारतीय रेल में पार्सलयानों की धारण स्थिति इस प्रकार थी:

तालिका 2.5	
तक	पार्सलयान (संख्या में)
31 मार्च 2014	1899
31 मार्च 2015	1945
31 मार्च 2016	1984

यह देखा गया कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान भारतीय रेल में विभिन्न प्रकार के केवल 85 पार्सल यान बढ़ाए गए और टनेज़ के संदर्भ में (18 टन प्रति वीपीयू के आधार पर) केवल 1530 टन बढ़ाया गया। 31 मार्च 2016 तक 1984 पार्सलयानों की कुल वहन क्षमता 35712 टन थी। पिछले तीन वर्षों में ब्रेकयानों की वहन क्षमता की उपलब्धता के संदर्भ में यह देखा गया कि 2013-14 के बाद 387 एसएलआर

<sup>27</sup> 2006 का मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 12

<sup>28</sup> 2014 का मालभाड़ा मार्केटिंग परिपत्र सं. 6

<sup>29</sup> वीपीएच/वीपी/वीपीयू/वीपीएचयूएक्स आदि

आवंटित/जोड़े गए जिससे इस अवधि के दौरान सामान और पार्सल यातायात के लिए 1548 टन (4 टन प्रति एसएलआर) की क्षमता वृद्धि हुई।

भारतीय रेल में पिछले तीन वर्षों में सम्पूर्ण पार्सलयानों के संबंध में वहन क्षमता की उपलब्धता और क्षेत्रीय रेलवे-वार ब्रेकअप के साथ-साथ लंबित मांगसूची इस प्रकार थी:

तालिका 2.6 - पार्सलयानों की क्षेत्रीय रेलवे, वार स्थिति						
क्षेत्रीय रेलवे	31 मार्च 2014 तक		31 मार्च 2015 तक		31 मार्च 2016 तक	
	धारक	लंबित मांग	धारक	लंबित मांग	धारक	लंबित मांग
मरे	343	0	360	0	363	0
पूरे	126	0	145	0	155	0
पूमरे	31	0	31	0	31	0
पूतरे	14	107	14	125	14	111
उरे	388	6879	360	5568	329	6556
उमरे	12	292	12	379	11	234
उपूरे	74	73	74	79	118	82
पूसीरे	13	0	13	0	13	0
पमरे	28	25	28	47	28	87
दरे	249	472	252	426	270	0
दमरे	168	0	185	0	184	0
दपूरे	119	0	119	0	119	0
दपूमरे	11	49	11	27	11	128
दपरे	138	417	141	284	150	118
परे	170	एनएमए	185	एनएमए	173	एनएमए
पमरे	15	0	15	0	15	0
<b>कुल</b>	<b>1899</b>	<b>8314</b>	<b>1945</b>	<b>6935</b>	<b>1984</b>	<b>7316</b>

यह देखा गया कि

- दस क्षेत्रीय रेलवे में शामिल विभिन्न प्रकार के यानों की संख्या 600<sup>30</sup> थी।
- वर्ष की समाप्ति पर 31 मार्च 2014, 31 मार्च 2015 और 31 मार्च 2016 तक विभिन्न पार्टियों से क्रमशः 8314, 6935 और 7316 पार्सलयानों की मांग लंबित थी। उरे में लंबित मांग की संख्या बहुत ही अधिक थी।

<sup>30</sup> मरे - 94, पूतरे - 9, उरे - 201, उपूरे - 68, पूसीरे - 8, दरे - 60, दमरे - 26, दपूमरे - 5, दपरे - 69, परे - 60

- आगे यह भी देखा गया कि 2010-11 तक रेलवे बोर्ड से केवल तीन क्षेत्रीय रेलवे ने अधिक पार्सलयानों के आवंटन (पूतरे-391, उपरे-159 और दपरे-36) का अनुरोध किया था।

**इस प्रकार पार्टियों से मांग किए गए पार्सलयानों की संख्या विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे की उपलब्ध क्षमता से काफी अधिक थी।**

एजीसी/एसएलआर/वीपीयू के संदर्भ में बढ़ाई जाने वाली अपर्याप्त क्षमता पर लेखापरीक्षा आपत्तियों के संबंध में एकजिंट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि क्षमता कोई बाधा नहीं है क्योंकि रेलवे के पास पर्याप्त क्षमता उपलब्ध है। रेलवे बोर्ड ने आगे बताया गया कि चिंता का विषय मौजूदा उपलब्ध क्षमता का उपयोग करना है। बकाया मांग के संबंध में रेलवे बोर्ड ने बताया कि चयनित स्टेशनों पर वीपीयू उपलब्ध होने में दो से तीन दिन लगते हैं बकाया मांग सीज़नल हो सकते हैं। उन्होंने आगे कहा कि लेखापरीक्षा द्वारा उल्लिखित मामलों पर प्रतिक्रिया क्षेत्रीय रेलवे से उत्तर प्राप्त होने पर उचित समय में दिया जाएगा।

#### **2.1.6.2 पार्सलयानों के माध्यम से वहन किए गए पट्टाकृत पार्सल यातायात के प्रावधान एवं दरें**

व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति में पार्सल ट्रेनों, पार्सलयानों और एसएलआर के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के नियम एवं प्रावधान निहित थे। नीति में खुली निविदाओं के माध्यम से बोलियां आमंत्रित करके राउंड ट्रिप आधार पर दीर्घावधि ठेकाओं पर पार्सलयानों को पट्टे पर देने की अनुमति है। आर और पी/एस श्रेणी के तहत अधिसूचित ट्रेनों के लिए क्रमशः आर एवं एस स्केल पर पार्सलयानों के लिए राउंड ट्रिप आधार पर पट्टाकरण की दरें एक तरफ की यात्रा का डेढ़ गुना रखा गया था। इसके अतिरिक्त, पट्टे के आधार पर पार्सल यातायात की दुलाई हेतु न्यूनतम ₹ 25000 से ₹ एक लाख (श्रेणी सी से ए के लिए) का पंजीकरण शुल्क अदा करके पट्टाधारक द्वारा पंजीकरण हेतु निर्धारित प्रपत्र में आवेदन प्रस्तुत करना पड़ता है। सेवाकर पंजीकरण संख्या आदि के साथ-साथ लेखापरीक्षित तुलन-पत्र की एक प्रति भी प्रस्तुत की जाती है। फिर मंडलीय /क्षेत्रीय कार्यालय आवेदन की तिथि से एक महीने के भीतर संबंधित दस्तावेजों का सत्यापन करता है। यदि दस्तावेज गलत पाए जाते हैं तो आवेदक को पट्टाधारक के रूप में अपात्र माना जाता है। सभी डिविज़नों के अलग-अलग पंजीकरण अनिवार्य है जहां आवेदक पार्सल बुक कराना चाहता है और यह पांच वर्षों के लिए वैध होता है। दण्डात्मक उपाय के रूप में आवेदकों का पंजीकरण रद्द किया जा सकता है, यदि वह बार-बार ओवर लोडिंग

करे, बार-बार लोडिंग करने में विफल रहे, जानबूझकर रेलवे से धोखाधड़ी का प्रयास करे या मौजूदा प्रावधानों का बार-बार उल्लंघन करे तो आवेदक की पूरी पंजीकरण शुल्क जब्त कर ली जाती है, सभी स्थानों से पंजीकरण रद्द कर दिया जाता है और उस पर पांच वर्षों के लिए नए पंजीकरण पर प्रतिबंध लगा दिया जाता है। हालांकि, एक बार पंजीकृत होने पर कोई पार्टी जिस श्रेणी में वह पंजीकृत हो मंडलीय /क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध क्षमता के पट्टाकरण हेतु निकाली गई सभी निविदाओं में भाग ले सकता है।

गैर वापसीयोग्य पंजीकरण शुल्क के अलावा व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति के अनुसार बोलीदाता द्वारा एसएलआर के लिए ₹ 1 लाख और वीपी के लिए ₹ 4 लाख की बयाना राशि तथा एसएलआर के ₹ 1 लाख और वीपी के लिए ₹ 4 लाख का सुरक्षा जमा (एसडी)/निष्पादन गारंटी (पीजी) जमा किया जाना अपेक्षित है। इसी प्रकार, नीति के अनुसार पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन (पीसीईटी) के लिए बोलीदाता द्वारा पांच ट्रिप प्रतिमाह तक के लिए तीन राउंड/सिंगल ट्रिप के बराबर की एसडी/पीजी राशि और ₹ 10 लाख बकाया राशि तथा पांच ट्रिप प्रतिमाह से अधिक के लिए पांच राउंड/सिंगल ट्रिप के बराबर राशि जमा करानी होगी।

इसके अतिरिक्त, क्षतिपूर्ति दावों के भुगतान संबंधी नियमों में प्रावधान है कि जब तक प्रेषक खेप का मूल्य घोषित नहीं करता और नियमानुसार अधिक मूल्य पर प्रतिशतता प्रभार का भुगतान नहीं करता, रेलवे की अधिदेयता की अधिकतम राशि ₹ 50 प्रति किग्रा की दर से अधिक की गणना नहीं की जाएगी।

पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए उपरोक्त नियम ग्राहक अनुरूप नहीं पाए गए जैसा कि नीचे चर्चा की गई है:

- पार्सल स्थान का पट्टाकरण केवल उन्हीं को अनुमत है जो इसके लिए मण्डल में पंजीकृत हैं। इस नौकरशाही अपेक्षा का तर्क समझ से परे है। जो पंजीकृत नहीं हैं उन्हें भी बोली के लिए अनुमत किया जा सकता है, बशर्ते कि बयाना राशि जमा हो। यदि गैर-पंजीकृत बोलीदाता को बोली मिल जाती है, तो पट्टे के नियमों एवं शर्तों का उनके द्वारा अनुपालन संबंधित करार और सुरक्षा जमा के माध्यम से लागू किया जा सकता है। पूर्व शर्त के रूप में पंजीकरण केवल प्रक्रिया को जटिल बनाता है और बोलीदाता क्षमता को हतोत्साहित करती है। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि गैर-गंभीर बोलीदाताओं को हतोत्साहित करने के लिए पंजीकरण किया जाता है, जो न केवल बढ़कर बोलियां लगाते हैं बल्कि ठेके के अनुसार यातायात का

भी वहन नहीं करते। लेखापरीक्षा ने कहा कि ग्राहक प्रतिकूल नियमों से ग्राहक द्वारा सड़क क्षेत्र की तरफ रूख करने की संभावना रहती है। जब तक कि नियमों को ग्राहक अनुरूप नहीं बनाया जाता, सड़क क्षेत्र से प्रतिस्पर्धा करना मुश्किल होगा क्योंकि वे न केवल ओर-छोर तक सेवाएं प्रदान करते हैं, बल्कि वे कम दरों पर सेवाएं भी प्रदान करते हैं। कुछ उदगम और गंतव्य स्टेशनों के लिए रेल और सड़क द्वारा 100 किग्रा के लिए 100 किमी दूरी के लिए पार्सल दरों की तुलना की गई। यद्यपि कुछ मामलों में सड़क की दरें रेल से अधिक थीं; निम्नलिखित मामलों में सड़क परिवहन सस्ता माध्यम था:

तालिका 2.7 100 किग्रा के लिए 100 किमी दूरी के लिए सड़क परिवहन के साथ रेलवे पार्सल दर (स्केल पी) की तुलना								
जोआर	से	तक	न्यूनतम दूरी (किमी)	ट्रक भाड़ा दर (₹)	100 किग्रा के लिए 100 किमी दूरी के लिए			प्राधिकरण
					'पी' स्केल पर ट्रेन की दर ₹ में	ट्रक दर ₹ में	दरों की तुलना का माह एवं वर्ष	
मरे	पुणे	नई दिल्ली	1596	5000 प्रति टन	55.86	31.33	जुलाई-16	सड़क दरें पुणे के पट्टा-धारक से लिए गए
पूरे	कोलकाता	चेन्नई	1648	2813 प्रति टन	55.86	17.07	दिसम्बर-16	<a href="http://www.infobanc.com/">www.infobanc.com/</a> पर दर्शाए गए भारतीय शहरों के बीच ट्रक
परे	अहमदाबाद	हावड़ा	2087	5000 प्रति टन	55.86	23.96	दिसम्बर-16	रेल प्रशासन द्वारा बताई गई दरें

पार्सल यातायात की दरें सड़क की तुलना में रेल के लिए अधिक थीं। सड़क द्वारा वस्तुओं का परिवहन मूल स्थान से गंतव्य तक प्रेषण की सुविधा होती है, जबकि रेलवे के मामले में उदगम एवं गंतव्य स्टेशनों तक सड़क द्वारा स्थानीय परिवहन और अतिरिक्त लोडिंग/अनलोडिंग शामिल है। इस प्रकार, ग्राहकों को प्रदान किए गए मूल्य और कीमतों की समीक्षा करने की सिफारिश की जाती है ताकि रेलवे द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं के मूल्य और लागत में प्रतिस्पर्धी या बेहतर सुविधा प्रदान की जा सके।

- रेलवे में पंजीकरण अनिवार्यता से पार्सल स्थान पट्टे पर देने हेतु बोलियों में इच्छुक पार्टियों को भाग लेना सुनिश्चित किया जाना प्रतिबंधकारी है न कि इस पट्टाकरण गतिविधि के लिए तुलनात्मक रूप से उच्चतर बोली प्राप्त करने के रेल प्रशासन की मंशा से। प्रत्येक डिविज़न के लिए अलग-अलग पंजीकरण की आवश्यकता वाले नियमों से इच्छुक पार्टियों को पट्टाकृत ठेके के बिना किसी आश्वासन के प्रक्रियागत एवं वित्तीय वचनबद्धता वाली बाध्यता थोपा जाती है।
- दैनिक आधार पर एसएलआर/एजीसी में पार्सल स्थान के पट्टाकरण की अनुमति केवल पंजीकृत पट्टाधारकों के लिए भी है।

- यदि दंडात्मक कदम के रूप में आवेदक का पंजीकरण रद्द कर दिया जाता है तो मंडलों से उसके सभी पट्टा ठेके भी निरस्त कर दिए जाते हैं।
- एक तरफ की यात्रा भाड़ा से 1.5 गुना आधार के राउंड ट्रिप पर वीपीयू में पट्टाकृत पार्सल यातायात अनुमत करने वाले नियम भी हतोत्साहित करने वाले हैं क्योंकि एक ग्राहक द्वारा दोनों तरफ से पार्सल यातायात वहन करना आवश्यक नहीं है। एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि यदि उन्हें एक तरफ का पट्टा दिया जाता है तो वापसी में उनके एसएलआर/वीपीयू खाली जाएंगे। वे वास्तविक संचालक चाहते हैं, इसलिए वे दोनों तरफ के लिए एसएलआर/वीपीयू का पट्टा अनुमत करते हैं। हालांकि लेखापरीक्षा को महसूस हुआ कि प्रावधान ग्राहक अनुरूप नहीं थे।
- क्षतिपूर्ति दावों से संबंधित नियमों के संदर्भ में बुक किए गए माल पर हानि अथवा क्षति के प्रति रेलवे की एक सीमित देयता है। निर्धारित दर 1999 में तय किया गया था और अब तक इसे संशोधित नहीं किया गया। वर्ष 2015-16 के दौरान भा.रे. ने 2891 दावा मामलों (जिसे प्रति दावा मामले में ₹ 865 की गणना की गई) ग्राहकों को ₹ 25 लाख का भुगतान किया। 1999 और 2016 के बीच परिवहन किए गए माल के मूल्य मंहगाई के कारण कई गुना बढ़ गए हैं। फलस्वरूप, जब तक कंसाइनर अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान नहीं करता तब तक हानि या क्षति का जोखिम रेलवे की बजाए पूरी तरह से उसके ऊपर होता है। इसलिए हानि/क्षति के मामले में ग्राहक को पर्याप्त क्षतिपूर्ति करने हेतु इन दरों में आवधिक रूप से संशोधन किया जाना चाहिए।

**इस प्रकार रेलवे को पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग से संबंधित प्रक्रिया/नियमों को और सरल करने तथा उसे ग्राहक अनुरूप बनाने पर विचार करना चाहिए।**

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि उन्होंने क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधकों को शक्तियां प्रत्यायोजित कर दिया है जिसमें पार्सल यातायात बढ़ाने के लिए वे संबद्ध वित्तीय सहमति के साथ पार्सल यातायात की बुकिंग की दरों और शर्तों में परिवर्तन कर सकते हैं।

### 2.1.6.3 पार्सल स्थानों के पट्टाकरण हेतु अपर्याप्त प्रतिक्रिया

#### (क) ब्रेकयान (एजीसी/एसएलआर) पट्टा ठेके

सभी क्षेत्रीय रेलवे में कार्गो संचालकों से एजीसी/एसएलआर के पट्टा हेतु आमंत्रित निविदाओं की प्रतिक्रिया बहुत ही कम थी जैसा कि नीचे देखा जा सकता है:

तालिका 2.8 - पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित एजीसी/एसएलआर के प्रति प्राप्त प्रस्ताव				
क्षेत्रीय रेलवे	पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित एजीसी/एसएलआर	प्रस्तावित एजीसी/एसएलआर के प्रति प्राप्त प्रस्ताव	प्राप्त प्रस्तावों की प्रतिशतता	एसएलआर/एजीसी हेतु किए गए आवंटन की संख्या
मरे	1355	412	30.41	172
पूरे	864	378	43.75	159
पूमरे	325	19	5.85	19
पूतरे	1302	94	7.23	48
उरे	1380	1708	123.77	541
उमरे	314	57	18.15	39
उपूरे	910	94	10.33	37
पूसीरे	241	49	20.33	20
पमरे	934	178	19.06	144
दरे	803	281	34.99	119
दमरे	3825	342	8.94	114
दपूरे	604	94	21.83	94
दपूमरे	342	59	17.25	36
दपरे	585	90	15.38	81
पमरे	239	50	20.92	47
परे	3170	348	10.97	255
<b>कुल</b>	<b>17193</b>	<b>4253</b>	<b>24.74</b>	<b>1925</b>

जैसा कि देखा जा सकता है,

- अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे में ब्रेकयानों में पट्टाकृत पार्सल स्थान का प्रतिपालन 50 प्रतिशत से कम था, केवल उरे को छोड़कर, जहां प्रतिपालन 124 प्रतिशत था। कमजोर प्रतिपालन का मुख्य कारण उच्च आरक्षित मूल्य, निविदा निर्धारण में देरी और पट्टाकृत पार्सल यातायात के लिए प्रक्रियागत बहुत अधिक आवश्यकता आदि था।
- इसके अतिरिक्त, प्राप्त प्रस्तावों के प्रति किया गया आवंटन केवल 45 प्रतिशत था।
- छः<sup>31</sup> क्षेत्रीय रेलवे में समीक्षा के दौरान कुल चलने वाली 50 प्रतिशत से

<sup>31</sup> पूमरे (2014-15 के लिए 18 प्रतिशत), उरे (2014-15 और 2015-16 के दौरान 26 से 43 प्रतिशत), उमरे (2014-15 और 2015-16 के दौरान 42 से 47 प्रतिशत), पूसीरे (1 प्रतिशत से 30 प्रतिशत) दरे (2014-15 के लिए 26 प्रतिशत) और पमरे (201-15 के लिए 32 प्रतिशत)

कम ट्रेनों में एसएलआर पट्टे का प्रस्ताव दिए गए थे।

### अनुबंध 2.3

#### (ख) पार्सलयान/पार्सल ट्रेन पट्टा ठेके

इसी प्रकार, कई क्षेत्रीय रेलवे में कार्गो संचालकों से पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के पट्टे हेतु आमंत्रित निविदाओं पर भी बहुत कमजोर प्रतिक्रिया आई थी जैसा कि नीचे देखा जा सकता है:

तालिका 2.9 - पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के प्रति प्राप्त प्रस्ताव				
क्षेत्रीय रेलवे	पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों की संख्या	पार्टियों से पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के लिए प्राप्त प्रस्ताव	प्राप्त प्रस्तावों की प्रतिशतता	पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के लिए किए गए आवंटन की संख्या
मरे	28	10	39.29	4
पूरे	21	83	395.24	13
पूमरे	0	0	-	0
पूतरे	8	19	261.25	2
उरे	0	0	-	0
उमरे	4	1	25.00	1
उपूरे	1	2	200.00	1
पूसीरे	2	2	100.00	2
पमरे	28	15	53.57	5
दरे	39	47	120.51	20
दमरे	104	31	29.81	06
दपूरे	27	8	29.62	7
दपूमरे	3	5	166.67	2
दपरे	4	4	100	4
पमरे	54	8	14.81	8
परे	42	21	50	18
<b>कुल</b>	<b>365</b>	<b>266</b>	<b>72.88</b>	<b>93</b>

जैसा कि देखा जा सकता है,

- प्राप्त प्रस्तावों के प्रति केवल 35 प्रतिशत आवंटन किए गए।
- सात जोनों द्वारा पट्टाकरण हेतु प्रस्तावित 227 वीपी/पार्सल ट्रेनों (मरे-18, उमरे-3, उपरे-1, दरे-13, दमरे-73, दपूरे-19, दपूमरे-21, पमरे-46 और परे-21)

के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ था।

- जबकि प्राप्त प्रस्ताव पढ़ाकरण हेतु दिए गए स्थान से काफी कम थे, 65 प्रतिशत मामलों में रेलवे ने पार्सलयान आवंटित नहीं किए थे। इस कारण पार्सलयानों में पढ़ा स्थान अनप्रयुक्त पड़े रहे।

**इस प्रकार, एजीसी/एसएलआर/पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों के माध्यम से पढ़ाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग हेतु प्रतिक्रिया अपर्याप्त थी।**

इस तथ्य के बावजूद कि संभावित पढ़ा ठेकों जिनसे अधिकतम राजस्व सृजन की संभावना थी, की शर्तों में कुछ संशोधन हेतु 2014 में क्षेत्रीय रेलवे के सीसीएम को अतिरिक्त शक्तियां प्रदान की गई थी, एसएलआर में पढ़ा यातायात की प्रतिक्रिया में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ।

पार्सलयानों/पार्सल ट्रेनों/एसएलआर के विभिन्न पढ़ा ठेकों की समीक्षा से निविदा निर्धारण और संचालन व्यवस्थाओं में कई कमियों का पता चला। इनमें से कुछ मामलों पर नीचे चर्चा की गई है:

- मरे में 24 जून 2014 को सिंगल ट्रिप आधार पर कल्याण और न्यू गुवाहाटी के बीच पार्सल एक्सप्रेस ट्रेन में स्थान का तीन वर्षों<sup>32</sup> के लिए पढ़े की निविदा आमंत्रित की गई। मैसर्स स्क्वायर एक्सप्रेस एण्ड कूरियर सर्विसेज़ हावड़ा से ₹210.58 करोड़ के साथ 576 फेरों के लिए ₹36.56 लाख प्रति फेरा प्रस्ताव तथा ₹202.98 करोड़ की आय के साथ ₹32.24 लाख प्रति फेरे के लिए मै. गति किंटेसू एक्सप्रेस प्रा. लि. से प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। मरे प्रशासन ने उच्चतम प्रस्ताव स्वीकार किया। 12 नवम्बर 2014 को स्वीकृति पत्र जारी किया गया। हालांकि, मै. स्क्वायर ने लोडिंग शुरू नहीं किया, अंततः 26 दिसम्बर 2014 को ठेका समाप्त करना पड़ा। यह देखा गया कि निविदा निर्धारण करते समय निविदा समिति ने सीसीएम/पूरे के जुलाई 2014 के पत्र पर ध्यान नहीं दिया जिसमें सभी क्षेत्रीय रेलवे को यह बताया गया था कि लाइसेंसिंग के चार ठेकों में चूक के कारण मै. स्क्वायर एक्सप्रेस एण्ड कूरियर सर्विसेज़, हावड़ा का पंजीकरण रद्द कर दिया गया था। उच्चतम बोलीदाता के पिछले निष्पादन को देखते हुए मरे प्रशासन अगले उच्चतम बोलीदाता अर्थात् मै. गति किंटेसू एक्सप्रेस प्रा. लि. को ठेका दे सकता था जिससे ₹202.98 करोड़ का कुल ठेका प्रस्ताव मूल्य प्राप्त हुआ था इससे 11 दिसम्बर 2014 से 31 मार्च 2016 की अवधि के लिए ₹88.10 करोड़ का राजस्व अर्जित किया जा सकता था।

<sup>32</sup> पार्सल ट्रेनों का संयोजन - 20 वीपी + 1 ब्रेकयान

- पूतरे में राउंड ट्रिप आधार पर दो ट्रेनों (18507/08, 12807/08) के पार्सलयानों के पट्टाकरण हेतु अगस्त 2015 में निविदा आमंत्रित किया गया। जवाब में, विशाखापट्टनम से अजमेर तक पार्सलयानों के पट्टाकरण हेतु ट्रेन सं. 18507/18508 (सप्ताह में तीन बार) के लिए तीन प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। तीन निविदाकारों में से उच्चतम बोलीदाता अपनी बोली प्रस्तुत करते समय पंजीकृत पट्टाधारक नहीं था। अन्य दो निविदाकार श्रेणी ए में पंजीकृत पट्टाधारक थे। निविदा समिति ने निविदा अधिसूचना की जांच करते हुए पाया कि जारी निविदा सूचना व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति 2014 के निर्देशों के विपरीत थी क्योंकि इसमें केवल पंजीकृत पट्टाधारकों को निविदा में भाग लेने की अनुमति का विशेष उल्लेख किए बिना सभी इच्छुक पार्टियों को भाग लेने हेतु आमंत्रित किया गया था। अतः 5 जनवरी 2016 को निविदा वापस ले ली गई। दोषपूर्ण निविदा अधिसूचना के कारण ट्रेन सं. 18507/08 के पार्सलयान दूसरे उच्चतम बोलीदाता को नहीं दिए जा सके जिसने ₹ 3.07 लाख प्रति फेरा मूल्य उद्धृत किया और रेलवे ने ₹ 1.56 करोड़<sup>33</sup> आय अर्जित करने का अवसर खो दिया।
- पूतरे में 45 ट्रेनों में पट्टाकरण के लिए अक्टूबर 2014 में एक निविदा निकाली गई। प्रतिक्रिया में, दो ट्रेनों (18507 एक्स. विशाखापट्टनम-अमृतसर और 18573 एक्स. विशाखापट्टनम-भगत की कोठी) में एसएलआर हेतु दो प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। एसएलआर को तीन वर्ष हेतु पट्टे पर देने का निविदा ट्रेन सं. 18507 के लिए ₹ 36,890 प्रति ट्रिप (सप्ताह में दो ट्रिप) और ट्रेन सं. 18573 के लिए ₹ 19,500 प्रति ट्रिप (सप्ताह से एक) हेतु उद्धृत मूल्य पर प्रत्येक ट्रेन के लिए एक ही बोलीदाता को दी गई। पार्टी ने 17 अप्रैल 2015 तक पट्टा शुरू हुआ। पार्टी ने सी. डीसीएम/वाल्टेयर से अपने दादा की मृत्यु के कारण 15 दिनों के विस्तार का अनुरोध किया। सी. डीसीएम/वाल्टेयर ने इस निर्देश के साथ 15 दिनों का विस्तार अनुमत किया कि पार्टी 2 मई 2015 से पूर्व करार का निष्पादन और पट्टे की शुरुआत करे। निविदाकार ने यह कहते हुए 5 मई 2015 को करार के निष्पादन हेतु सी. डीसीएम/वाल्टेयर से संपर्क किया कि 2, 3 और 4 मई 2015 को अवकाश होने के कारण वह करार करने नहीं आ सका। 15 दिनों से अधिक की देरी को क्षमादान हेतु उच्च सक्षम प्राधिकार, सीसीएम/एफएस/पूतरे को भेजा गया। लगभग आठ महीने बीत जाने के बाद सीसीएम/एफएस/पूतरे ने जनवरी 2016 में सी. डीसीएम/वाल्टेयर को बयाना राशि जब्त करते हुए नई निविदा में इन दोनों

<sup>33</sup> 04.12.2015 से 31.03.2016 तक 51 राउंड ट्रिप के लिए

ट्रेनों को शामिल करने का निर्देश दिया क्योंकि पार्टि करार करने में विफल रही। इस प्रकार, निविदा पर कमजोर प्रतिक्रिया (45 ट्रेनों के पट्टाकरण हेतु केवल पांच प्रस्ताव प्राप्त हुए थे) के बावजूद नई निविदा आमंत्रित की गई। निर्णय लेने में देरी के कारण पट्टा नहीं दिया जा सका और रेलवे को ₹ 43.84 लाख<sup>34</sup> की संभावित आय की हानि हुई।

- दरे ने तीन वर्षों<sup>35</sup> के लिए ₹ 41.12 लाख प्रति राउंड ट्रिप की दर पर चेलाकुड़ी से मोगा तक सेंट्रल रेलसाइड वेयर हाउस कंपनी लिमिटेड (सीआरडब्ल्यूसी) को एक पार्सल कार्गो एक्सप्रेस ट्रेन का ठेका दिया। पट्टाधारक को प्रत्येक बुधवार को चेलाकुड़ी से तथा प्रत्येक बृहस्पतिवार को मोगा से 156 ट्रिप संचालित करना था। 11 फरवरी 2015 तक 18 राउंड ट्रिप संचालित करने के बाद सीआरडब्ल्यूसी ने कारण जैसे-देर से रोक मिलना, अधिक पारगमन समय आदि बताते हुए ठेका वापस ले लिया (सितम्बर 2015)। समय सारणी पथ के अनुसार, चेलाकुड़ी से मोगा तक पारगमन समय 95 घंटे और 45 मिनट था। यह देखा गया कि सभी 18 ट्रिप में गंतव्य तक पारगमन में 37 से 157 घंटों तक की देरी थी। इस प्रकार पार्सल कार्गो ट्रेनों को चलाने के लिए संतोषजनक परिचालन व्यवस्थाएं सुनिश्चित करने में रेल प्रशासन की विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 55.52 करोड़<sup>36</sup> के संभावित आय की हानि हुई।
- नियमानुसार (2008 का एफएम परिपत्र सं. 03) भाड़े में 50 प्रतिशत की रियायत दी जाए जब संतरा, आम और केला बुक किया जाए और बीसीएन/बीसीएनए/बीसीएक्स वैगनों वाले रैकों में लादा जाए तथा पैमाना पी माइनस 50 प्रतिशत के अंतर्गत पार्सल दरों पर भाड़ा लगाया जाए। भाड़ा आपूर्त किए गए वास्तविक वैगनों पर वसूला जाता है बशर्ते कि 38 वैगनों के लिए रियायती दरों पर न्यूनतम भाड़ा हो। मरे में, 2013-14 के दौरान सावड़ा और रावेर से बीसीएन वैगनों के 17 रैक और वीपीयू के तीन-तीन रैक बुक किए गए थे। इसी प्रकार, 2014-15 के दौरान सावड़ा और रावेर से वीपीयू के 93 रैक बुक किए गए थे। हालांकि 2015-16 में इन तीनों स्टेशनों से कोई भी केला यातायात नहीं लोड किया गया। इन तीनों स्टेशनों से केला यातायात 2012-13 में ₹ 8.17 करोड़, 2013-14 में ₹ 3.48 करोड़ और 2014-15 में

<sup>34</sup> 05.05.2015 से 31.03.2016 के दौरान ट्रेन सं. 18573 के संदर्भ में 47 ट्रिप के लिए ₹ 9,16,500 तथा ट्रेन सं. 18507 के संबंध में 94 ट्रिप के लिए ₹ 34,67,660

<sup>35</sup> 15.10.2014 से 14.10.2017 तक

<sup>36</sup> 156 ट्रिप (-) 19+2 ट्रिप = 135 ट्रिप x ₹41.13 लाख

₹ 12.58 करोड़ से घटकर 2015-16 में शून्य हो गया। मरे प्रशासन से फसल खराब होने, गंतव्य स्टेशनों पर देर से प्रेषण, बाजार स्थिति, बीसीएन/बीसीएनए/बीसीएक्स वैगन रैकों में केला लादने हेतु स्वीकार्य वीपीयू रैकों में रियायत अर्थात् स्केल पी में 50 प्रतिशत रियायत की मांग आदि कारण बताए गए। किसानों/व्यापारियों ने भी झांसी में मार्गस्थ भारोत्तोलन की शिकायत की जहां दुबारा-तुलाई की जाती थी।

- उमरे में ट्रेन सं. 13007/08 (कानपुर सेंट्रल-हावड़ा-कानपुर सेंट्रल) के पार्सलयानों के राउंड ट्रिप हेतु एक पट्टा ठेका किया गया। ठेकेदार ने 16 मार्च 2013 से लोडिंग शुरू किया। हालांकि, हावड़ा प्लेटफॉर्म से कच्चे माल की लोडिंग की गैर-अनुमति, वीपी की लोडिंग के बाद वीपी को खराब घोषित किया जाना, पूरे प्रशासन से सहयोग न मिलने के कारण ठेकेदार 19 अप्रैल 2013 को कोलकाता उच्च न्यायालय चला गया। ठेकेदार ने रेल प्रशासन से राउंड ट्रिप वीपी की लोडिंग शुरू करने के लिए 27 मई 2013, 14 जून 2013, 11 जुलाई 2013, 2 सितम्बर 2013 और 14 अक्टूबर 2013 को पत्र द्वारा वीपी देने का अनुरोध किया था। हालांकि, उ.म. रेल प्रशासन ने न तो 14 अक्टूबर 2013 तक लोडिंग के लिए वीपी प्रदान किया और न ही ठेका समाप्त किया। 171 दिन बीत जाने के बाद 15 अक्टूबर 2013 को फिर से लोडिंग शुरू की गई। इस प्रकार, पट्टाकृत वीपी के संचालन के प्रति रेल प्रशासन के अनिर्णीत कार्रवाई के परिणामस्वरूप ₹ 2.37 करोड़ की राजस्व हानि हुई।
- उपरे में महीने में कम से कम दो ट्रिप के साथ तीन वर्षों के लिए राउंड ट्रिप के आधार पर 20 वीपी एक ब्रेकयान वाले पीसीटीएम को खोड़ी से रोयापुरम तक पट्टे पर देने के लिए सितम्बर 2014 में एक निविदा आमंत्रित की गई। प्रति राउंड ट्रिप ₹ 34.85 लाख मूल्य आरक्षित किया गया। 1 अक्टूबर 2014 को निविदा खोली गई और केवल एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ। अपने प्रस्ताव में पार्टी ने इस शर्त के साथ आरक्षित मूल्य के बराबर दर उद्धृत किया कि पार्टी को सप्ताह में तीन ट्रिप की अनुमति दी जाए और रैक प्रदान किया जाए। 3 जनवरी 2015 को पार्टी को स्वीकृति पत्र जारी किया गया। तीन वर्षों के लिए न्यूनतम दो ट्रिप प्रति सप्ताह लगाए जाने थे। हालांकि, रेल प्रशासन ट्रेन की समय सारणी उपलब्ध कराने में विफल रहा और पार्टी ने दिनांक 9 अक्टूबर 2015 को सीनियर डीसीएम/उपरे, जयपुर से ₹ 10 लाख की जमानत राशि लौटाने का अनुरोध

किया। ठेका रद्द कर दिया गया और मार्च 2016 में पार्टी को जमानत राशि वापस कर दी गई। इस प्रकार, रेल प्रशासन द्वारा रैकों की आपूर्ति न करने और इसके लिए समय-सारणी निर्धारित न करने के कारण तीन वर्षों के लिए ₹ 34.85 लाख प्रति ट्रिप के राजस्व बचा पाने में विफलता हुई। इसके कारण जनवरी 2015 से मार्च 2016 के दौरान ₹ 10.45 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई।

- दपूरे प्रशासन ने तीन ट्रेनों अर्थात्, 58017 (खड़गपुर-आसनसोल), 58025 (खड़गपुर-हटिया) और 58603 (खड़गपुर-धनबाद) के संबंध में पार्सल दरें स्केल एस से बढ़ाकर आर कर दिया। दरों में वृद्धि के कारण, यातायात रेल से हटकर सड़क पर चला गया। जून 2014 से अक्टूबर 2014 की तुलना में जून 2015 से अक्टूबर 2015 के दौरान ढुलाई वाली मात्रा में 36.58 प्रतिशत और आय में 24.65 प्रतिशत की भारी गिरावट आई। उस अवधि के लिए आय ₹ 0.63 करोड़ तक घट गई। लेखापरीक्षा जांच में पता चला कि पार्सल दर बढ़ाना गलत था। अंततः, दपूरे प्रशासन से मार्च 2016 में आर स्केल से बढ़ाकर एस किया।

*इस प्रकार, एक तरफ जहां रेलवे मांग के प्रति गैर-पट्टाकृत मांग किए गए पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए पर्याप्त जगह उपलब्ध नहीं करा सका, वहीं दूसरी ओर इसने पट्टाकृत यातायात से पार्सल आय अर्जित करने का अवसर खो दिया, क्योंकि सेवायें ग्राहक अनुरूप नहीं थी और उनके निर्णय लेने में देरी/कमियां थी। यह कि नियम ग्राहक अनुरूप नहीं थे, इस तथ्य से भी देखा जा सकता है कि नियम एवं शर्तें बहुत सख्त और कठोर थे।*

#### 2.1.1.6.4 पट्टा ठेकों के निर्धारण में विलम्ब

निर्धारित प्रावधानों<sup>37</sup> के अनुसार, मण्डल/क्षेत्रीय रेलवे को मौजूदा पार्सल पट्टाकरण ठेका समाप्ति से कम से कम दो/तीन<sup>38</sup> माह पूर्व पार्सल पट्टाकरण ठेके हेतु नया निविदा निकालने के लिए समय पर कार्रवाई करनी चाहिए। 33 चयनित मंडलों में विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में प्रसंस्कृत 131 निविदाओं की समीक्षा के दौरान यह देखा गया कि मण्डल दो/तीन महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर पट्टा ठेकों का निर्धारण नहीं कर सके और 795 ट्रेनों के संबंध में पट्टा ठेका निर्धारण में एक से 240 दिनों<sup>39</sup> तक की देरी थी।

<sup>37</sup> व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति का पैरा 8.2

<sup>38</sup> वित्त मंत्रालय का 2006 एवं 2014 का परिपत्र

<sup>39</sup> मरे-4 से 48, पूरे-5 से 167, पूमरे-2 से 148, पूतरे-5 से 55, उरे-1 से 240, उमरे-3 से 37, उपरे-2 से 58, पूसीरे-8 से 124, उपरे-1 से 73, दरे-7 से 102, दमरे-1 से 74, दपूरे-3 से 222, दपूमरे-8 से 88, दपरे-28 से 35, परे-1 से 90, पमरे-1 से 82

निविदाओं को अंतिम रूप देने में देरी के कारण न केवल 16 क्षेत्रीय<sup>40</sup> रेलवे में ₹80.55 करोड़ के पार्सल आय की हानि हुई बल्कि इससे पार्टियों को यह भी आभास हुआ कि रेलवे ठेकाओं के समय पर निर्धारण और उनको सेवाएं देने हेतु उतना उत्सुक नहीं था जिसके परिणामस्वरूप रेलवे की साख को क्षति पहुँचने की संभावना थी।

## अनुबंध 2.4

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने कहा (फरवरी 2017) कि उन्होंने दिल्ली में पायलट आधार पर एसएलआर में जगह को पट्टे पर देने के लिए ई-निविदाकरण शुरू किया है, जिससे ठेकों को अंतिम रूप देने में लगने वाले समय में सुधार होगा।

### 2.1.6.5 गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे से मंजूरी न मिलने के कारण देरी

नियमानुसार<sup>41</sup>, ऐसे क्षेत्रीय रेलवे (स्वयं/गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे) जो पार्सलयाण पट्टे पर देना चाहते हों, उनके द्वारा निविदा आमंत्रण से पूर्व पार्सलयानों के पार्सल स्थानों के पट्टाकरण के सभी मामलों में दूसरे छोर के क्षेत्रीय रेलवे से पहले ही अनिवार्य रूप से सहमति और परिचालन मंजूरी (एनओसी) ली जानी चाहिए। संबंधित क्षेत्रीय रेलवे द्वारा 15 दिनों के भीतर परिचालन मंजूरी/एनओसी जारी किया जाना चाहिए।

समीक्षा अवधि के दौरान गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे से परिचालन मंजूरी के साथ राउंड ट्रिप आधार पर निविदा आमंत्रित करते हुए 100 वीपी/वीपीयू/वीपीएच चलाने का पट्टा ठेका दिया गया था। यह देखा गया कि गंतव्य क्षेत्रीय रेलवे से मंजूरी लेने/प्राप्त करने में देरी के कारण पांच क्षेत्रीय रेलवे के 32 ट्रनों में समय पर पट्टा ठेका नहीं जा सका और इससे रेलवे को 2 से 753 दिनों के लिए पट्टाकृत पार्सल बुकिंग के अवसर की हानि हुई जिसके परिणामस्वरूप संभावित आय की हानि हुई।

- पूरे, पूसीरे, दपूरे और पूमरे से वीपी चलाने के लिए परिचालन मंजूरी न मिलने के कारण मरे द्वारा जनवरी से सितम्बर 2013 के दौरान राउंड ट्रिप आधार पर वीपी चलाने हेतु पट्टा ठेका नहीं दिया जा सका और पांचों मामलों में ₹4.85 करोड़ के संभावित आय की हानि हुई।
- जुलाई 2013 में, दपूरे में साप्ताहिक ट्रेन सं. 22893/22894 हावड़ा-

<sup>40</sup> मरे-₹ 0.33 करोड़, पूरे-₹ 10.03 करोड़, पूमरे-₹ 0.39 करोड़, पूतरे- ₹ 0.48 करोड़, उरे-₹ 15.11 करोड़, उमरे-₹ 0.25 करोड़, उपूरे- ₹ 0.71 करोड़, पूसीरे-₹ 0.91 करोड़, उपरे-₹ 2.15 करोड़, दरे-₹ 19.77 करोड़, दमरे- ₹ 3.41 करोड़, दपूरे- ₹ 15.20 करोड़, दपूमरे- ₹ 1.23 करोड़, दपरे-₹ 0.34 करोड़, परे- ₹ 8.62 करोड़, पमरे-₹ 1.60 करोड़

<sup>41</sup> वित्त मंत्रालय के 2014 के परिपत्र सं.6 का पैरा 50.1

साईनगर शिरडी में वीपी चलाने हेतु मरे से परिचालन मंजूरी मांगा। एसटीएम (कॉम) ने जुलाई 2013 में सीसीएम (एफएस) को बताया कि पार्सलों की हैंडलिंग के लिए बुनियादी ढांचे के अभाव के कारण इस ट्रेन में वीपीएच जोड़ना व्यावहारिक नहीं था। हालांकि, डीसीएम/सोलापुर ने बताया कि वीपीएस की लोडिंग/अनलोडिंग के लिए साईनगर शिरडी में सुविधा उपलब्ध है। मरे प्रशासन ने जुलाई 2016 में बताया कि अब तक एनओसी नहीं जारी किया गया था। इस प्रकार, दपूरे ने पट्टाकृत पार्सल यातायात बुक करने का अवसर खो दिया और ₹ 2.72 करोड़ की संभावित आय की हानि हुई। मरे ने भविष्य में यातायात की सुविधा हेतु साईनगर शिरडी में बुनियादी सुविधा में सुधार लाने हेतु कोई कदम नहीं उठाया।

- पूरे में पूमरे, उरे, उमरे, पूसीरे, उपरे और परे से परिचालन मंजूरी में देरी के कारण ₹ 16.74 करोड़ की पार्सल आय हानि का मूल्यांकन किया गया।
- पूरे में दपूरे से परिचालन मंजूरी में देरी के कारण पार्सल आय की हानि ₹ 0.95 करोड़ थी।
- पूरे में उरे से परिचालन मंजूरी में देरी के कारण पार्सल आय की हानि ₹ 0.69 करोड़ थी।

**परिचालन मंजूरी रेल प्रशासन का एक आंतरिक मामला था और उपरोक्त मामलों में इसकी मंजूरी में देरी, घटिया ग्राहक सेवा दर्शाती है जिसके कारण संभावित आय की हानि हुई। पार्सल आय की हानि के अलावा, आंतरिक मामलों के प्रति लापरवाही वाले रवैये से रेलवे की साख को भी क्षति पहुँचने की संभावना है।**

## अनुबंध 2.5

### 2.1.6.6 रेलवे द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण पार्टियों द्वारा पार्सलयानों की मांग रद्द कराना

तीन वर्षों की समीक्षा अवधि के प्रत्येक माह के लिए क्षेत्रीय रेलवे के 36<sup>42</sup> चयनित पार्सल डिपों के अभिलेखों, जहां रेल प्रशासन द्वारा वीपी की आपूर्ति न करने के कारण अधिकतम मांग रद्द की गई थी, की समीक्षा की गई। यह देखा गया कि

<sup>42</sup> मरे-5 (वीपी-लोकमान्य तिलक टर्मिनस, वाडी बंडर, पुणे (अलग वर्ष के लिए अलग स्थान) और पीएसटी-कल्याण, नई दिल्ली के लिए 2 और पीएसटी-तुंगलाकाबाद के लिए एक), उमरे-2 (आगरा का किला, कपूर सेंट्रल), उपरे-2 (गोंडा, काशीपुर), पूसीरे-2 (वीपी-कटिहार, न्यू जलपाईगुडी), उपरी-2 (जयपुर, जोधपुर), दरे-3 तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, चेन्नई एगमोर, कोयम्बटूर (विभिन्न वर्ष के लिए अलग स्थान) दमरे-2 (सिकंदराबाद, विजयवाड़ा), दपरे-2 (शालिमार, रांची), दपूरे-2 (बिलासपुर, इटवारी), दपरे-3 (वास्को के लिए दो, बंगलुरु और पीएसटी-वास्को के लिए एक), परे-2 (पालनपुर, वापी), पमरे-2 (जबलपुर, शामगढ़)।

- 2013-14 से 2015-16 के दौरान 13<sup>43</sup> क्षेत्रीय रेलवे में रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न किये जाने के कारण पार्सलयानों के लिए 1451 मांगसूची (सिंगल वीपीयू के लिए 1421 और पार्सल स्पेशन ट्रेन के लिए 30) रद्द की गई थी।
- पूरे में सियालदह और हावड़ा पार्सल डिपो में अप्रैल 2014 के दौरान पूरे प्रशासन द्वारा 402 वीपी की मांग रद्द की गई थी क्योंकि पूसीरे द्वारा गंतव्य स्टेशनों के लिए वीपी चलाने की बाध्यता थोपी गई थी।
- वीपीयू/वीपीएच की कम आपूर्ति के मामले में पार्सल वे बिल्स<sup>44</sup> में राजपत्रित अधिकारी द्वारा पूर्णतः सत्यापित गैर/कम आपूर्ति के विस्तृत कारण दर्ज किए जाने थे। यह देखा गया कि किसी भी क्षेत्रीय रेलवे ने पार्टियों को पार्सलयानों की गैर-आपूर्ति/कम आपूर्ति के कारण दर्ज नहीं किए थे।
- मरे में तलोजे पंचनंद पर रेल प्रशासन द्वारा 10 दिनों के भीतर वीपी की आपूर्ति न करने के कारण 2013-14 से 2015-16 के दौरान पार्टियों द्वारा मांगी गई 19 पार्सल स्पेशल ट्रेनों को रद्द किया गया। रेलवे को ₹ 4.41 करोड़ की संभावित पार्सल आय की हानि तथा यातायात की अन्य माध्यम से ढुलाई की हानि हुई।
- मरे में, 12/05/2016 से 24/07/2016 के दौरान यह देखा गया कि एक वीपीएच (23 टन क्षमता) ट्रेन सं. 18029 के साथ लोकमान्य तिलक टर्मिनस से शालीमार तक खाली दौड़ रही थी। इसके कारण ₹ 49.29 लाख<sup>45</sup> की संभावित आय की हानि हुई।
- समीक्षा अवधि के दौरान तीन महीनों के लिए 40 पार्सल डिपो/स्टेशनों की नमूना से पता चला कि कि<sup>46</sup> क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे के कारण मांग करने वाली पार्टियों द्वारा मांग रद्द करने के कारण संभावित पार्सल आय की हानि ₹ 14.56 करोड़ थी।

**रेल प्रशासन द्वारा आपूर्ति न करने के कारण वीपी की मांग रद्द करने से न केवल रेलवे को संभावित आय की हानि हुई, बल्कि यातायात का अन्य माध्यमों में भी विचलन हुआ।**

**अनुबंध 2.6 ए और 2.6 बी**

<sup>43</sup> मरे-170 (144 वीपी + 26 पीएसटी), पूरे-402, पूतरे-4, उरे-703 (702+1), उमरे-19, उपूरे-6, पूसीरे-2, दरे-51, दमरे-36, दपूरे-43, दपरे-7 (6+1), परे-7 (5+2), पमरे-1

<sup>44</sup> एफएम के 2010 के परिपत्र सं. 17 का पैरा 2.3

<sup>45</sup> ₹1,69,894 प्रति ट्रिप x 29 खाली ट्रिप

<sup>46</sup> मरे-₹ 7.97 करोड़, पूतरे-₹0.07 करोड़, उरे-₹ 3.83 करोड़, उमरे-₹0.23 करोड़, उपूरे-₹0.11 करोड़, पूसीरे-₹0.02 करोड़, दरे-₹0.69 करोड़, दमरे-₹0.55 करोड़, दपूरे-₹0.45 करोड़, दपरे-₹0.25 करोड़, परे-₹0.38 करोड़, पमरे-₹0.01 करोड़

निर्धारित नियमों<sup>47</sup> के अनुसार, वैगनों में माल लोड करने से पूर्व यह ध्यान रखा जाए कि यातायात लोड करने के लिए वैगन उपयुक्त है। पार्सल डिपो पर पार्टियों द्वारा पार्सलयानों की आपूर्ति के लिए की गई मांग हेतु रेल प्रशासन की यह जिम्मेदारी होगी कि वह मांगकर्ता द्वारा लोडिंग हेतु कैरिज एण्ड वैगन स्टॉक द्वारा पूर्णतः जांचे गए फिट पार्सलयानों की आपूर्ति करे। समीक्षा अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि लोडिंग के बाद 24 पार्सलयानों (मरे-10, पूरे-13 और उरे-1) को खराब घोषित कर दिया गया और बाकी एक से 15 दिनों तक निष्क्रिय पड़े रहे। इन मामलों में कार्गो स्थानांतरित कर दिया गया। एक से चार दिनों के बाद अन्य पार्सलयानों में लोड किया गया, जिसके कारण गंतव्य तक पहुँचने में देरी हुई।

**लोडिंग के बाद वैगनों/पार्सलयानों को खराब घोषित करने से पार्टियों को प्रदान की गई सेवाओं पर प्रभाव पड़ता है और भविष्य में सेवा जारी रखने पर प्रभाव पड़ सकता है। इन मामलों में रेलवे को ₹22.25 लाख (मरे- ₹18.27 लाख और उरे- ₹3.98 लाख) कमाने के अवसर की हानि हुई।**

### 2.1.7 भारोत्तोलन व्यवस्थायें, ओवरलोडिंग और दंडात्मक प्रभार-पार्सलयान, एजीसी/एसएलआर

रेलवे द्वारा ढुलाई वाले पार्सल/माल की भारोत्तोलन अनुमत भार से अधिक ओवरलोडिंग रोकने तथा रेलवे ट्रैक को परिचालन हेतु सुरक्षित बनाए रखने के लिए एक आवश्यक नियंत्रण उपाय है। भारोत्तोलन इसलिए भी आवश्यक है ताकि रेलवे को बकाया राजस्व मिल सके और राजस्व की हानि न हो सके।

#### 2.1.7.1 उदगम स्टेशनों पर पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन

उदगम स्टेशनों पर दैनिक रूप से इस तरीके से कुल पट्टाकृत पार्सल यातायात की कम से कम 20 प्रतिशत भारोत्तोलन किया जाना चाहिए ताकि उदगम स्टेशन से पट्टाकृत कुल यातायात की बारी-बारी से भारोत्तोलन होता रहे। ऐसे भारोत्तोलन के अभिलेख पार्सल डिपो में भारोत्तोलन रजिस्ट्रों में दर्ज किए जाने चाहिए। 156 चयनित डिपो में पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि

➤ दस क्षेत्रीय रेलवे के 156 चयनित पार्सल डिपो में से 36<sup>48</sup> में भारोत्तोलन

<sup>47</sup> भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली भाग II का पैरा 1506(3)

<sup>48</sup> मरे-4 (छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, लोकमान्य तिलक टर्मिनस, वादिबंदर, पीए), पूतरे-3 (विशाखापत्तनम, भुवनेश्वर, पुरी), उमरे-3 (झांसी, मथुरा, ग्वालियर), उप-5 (लखनऊ, गोरखपुर, काठगोदाम, छपरा (इलाहाबाद सिटी), पूसीरे-3 (कटिहार, न्यू

रजिस्टर नहीं बनाए गए थे।

- रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित बाहर जाने वाले 20 प्रतिशत पट्टाकृत पार्सल यातायात का भारोत्तोलन नमूना जांच किए गए पार्सल डिपो में पूमरे को छोड़कर किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में नहीं की जा रही थी।
- समीक्षा अवधि के दौरान 12<sup>49</sup> क्षेत्रीय रेलवे के 39<sup>50</sup> उदगम स्टेशनों पर पट्टाकृत पार्सल यातायात का भारोत्तोलन कभी नहीं किया गया था। मरे में पुणे में किसी भी वीपी का भारोत्तोलन नहीं किया गया था।
- पार्सल यातायात का भारोत्तोलन न करने का कारण स्टॉफ की कमी और अलग से भारोत्तोलन मशीन की अनुपलब्धता (पूतरे, उरे, परे), भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त समय की कमी (पूतरे और दपूरे) और तुगलकाबाद (उरे) में रास्ते में धर्मकांटे का काम न करना तथा अपर्याप्त बुनियादी ढांचा और लोडेड एसएलआर (दपूरे) का भारोत्तोलन के लिए सक्षम प्राधिकार का आदेश न होना था।

### अनुबंध 2.7

#### 2.1.7.2 बाहर जाने वाले पट्टाकृत पार्सल यातायात की मार्गस्थ/गंतव्य पर भारोत्तोलन

##### (क) पार्सलयानों की भारोत्तोलन

पार्सल यातायात की व्यवस्था करने के लिए निजी पार्टियों को विभिन्न क्षमताओं की कुछ मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर ट्रेनों से जुड़े पार्सलयानों को पट्टे पर दिया जाता है। इनमें लोडिंग और अनलोडिंग उनके अपने स्टॉफ द्वारा किया जाता है। रेलवे बोर्ड ने जुलाई 2009 में क्षेत्रीय रेलवे को सुझाव दिया कि भारतीय रेल के अंतर्गत स्थापित/चालू सभी धर्मकांटों का उपयोग प्रणाली में सॉफ्टवेयर को पूर्णतः संशोधित करके पार्सलयानों के भारोत्तोलन के लिए किया जा सकता है। आगे यह भी निर्देश दिया गया कि सीएमई, सीसीएम और सीओएम द्वारा अगस्त 2009 द्वारा जेपीओ जारी किए जाए ताकि प्रक्रिया को शीघ्र लागू किया जा सके। रेलवे

जलपाईगुडी, गुवाहाटी), उपरी-3 (अजमेर, जयपुर, उदयपुर), दरे-6 (चेन्नई एगमोर, तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, मदुरै, पीपीएमडीकाजेरी, मेट्टुपालायम, कन्याकुमारी), दपरे-4 (अबाडा/संकरेल, खडगपुर, संतराकाची, हटिया), दपरे-2 (केएसआर बंगलौर, हुब्ली), पमरे-3 (कटनी, रीवा, कोटा)।

<sup>49</sup> मरे, पूतरे, उरे, उमरे, उपरे, पूसीरे, उपरे, दरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, दपरे

<sup>50</sup> मरे-1 (लोकमान्य तिलक टर्मिनस), पूतरे-3 (विशाखापट्टनम, भुवनेश्वर, पुरी), उरे-1 (फिरोजपुर), उमरे-3 (झांशी, ग्वालियर, मथुरा जंक्शन), उप-5 (लुक्नो एनई, गोरखपुर, काठगोदाम, छपरा, इलाहाबाद शहर), पूसीरे-3 (कटिहार, न्यू जलपाईगुडी, गुवाहाटी), उपरी-5 (श्री गंगानगर, उदयपुर, अजमेर, जयपुर, भिवानी), दरे-9 (चेन्नई सेंट्रल, इरिंजलकुडा, अलुवेई, एलेप्पी, कन्याकुमारी, मेट्टुपालायम, पांडिचेरी, तिरुवनंतपुरम सेंट्रल), दमरे-2 (रेनिगुन्टा, तिरुपति), दपरे-4 (अबाडा/संकरेल, खरगपुर, संतराकाची, हटिया), दपूरे-1 (बिलासपुर), दपरे-2 (यशवंतपुर, केएसआर बंगलुरु)

बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे को फिर से<sup>51</sup> निर्देश दिया और उनको संयुक्त प्रक्रिया आदेश (जेपीओ) जारी करने तथा इसके बारे में रेलवे बोर्ड को बताने का सुझाव दिया।

पार्सलयानों की मार्गस्थ भारोत्तोलन के अभिलेखों और क्षेत्रीय/मण्डल मुख्यालयों पर प्राप्त सुझावों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि:

- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में प्रणाली में कुछ सॉफ्टवेयर संशोधन करके पार्सलयानों के भारोत्तोलन के लिए भारतीय रेल में स्थापित/चालू सभी धर्मकांटों के उपयोग का कोई अभिलेख नहीं था, जैसा कि जुलाई 2009 में रेलवे बोर्ड द्वारा जेपीओ का निर्देश दिया गया था।
- समीक्षा अवधि के दौरान चयनित पार्सल डिपो से बुक किए गए 45850 पार्सलयानों में से केवल 9128 पार्सलयानों की मार्गस्थ भारोत्तोलन की गई थी। 36722 पार्सलयानों (80 प्रतिशत) की मार्गस्थ भारोत्तोलन नहीं की गई थी। इन सभी मामलों में मार्गस्थ भारोत्तोलन सुझाव भी नहीं प्राप्त हुए थे।
- समीक्षा अवधि के दौरान दरे और मरे से बुक किए गए 5135 पार्सलयानों में से की गई जांच भारोत्तोलन के प्रत्येक अवसर पर मार्गस्थ ओवरलोडिंग पाई गई थी (मरे-3, दरे-14)।
- यदि समीक्षा अवधि के दौरान अनुपातिक आधार पर ओवर लोडिंग के लिए बुक किए गए पट्टाकृत पार्सलयानों की जांच की गई होती तो रेलवे तीन क्षेत्रीय रेलवे<sup>52</sup> में चयनित स्थानों पर ₹ 91.98 करोड़ के अतिरिक्त राजस्व और जुर्माना प्राप्त कर सकता था।

**पार्सलयानों की इतने बड़े पैमाने पर भारोत्तोलन न करने के कारण न केवल अनुमत क्षमता से अधिक टुलाई के लिए प्रभार और जुर्माने के रूप में राजस्व की हानि हुई, बल्कि इससे रोलिंग स्टॉक की क्षति और ओवरलोडिंग हुई तथा पैसंजर ट्रेनों का सुरक्षित परिचालन भी प्रभावित होने की संभावना थी।**

**अनुबंध 2.8**

### **(ख) एजीसी/एसएलआर की भारोत्तोलन**

एजीसी/एसएलआर की मार्गस्थ भारोत्तोलन के अभिलेखों और क्षेत्रीय रेलवे के क्षेत्रीय/मंडलीय मुख्यालयों पर प्राप्त भारोत्तोलन सुझावों की समीक्षा की गई और यह देखा गया कि:

<sup>51</sup> 2014 की प्रतिवेदन सं.26 से पैरा 2.1 के उत्तर में

<sup>52</sup> मरे- 2.85, उरे-0.07 और दरे- 89.07 करोड़

- समीक्षा अवधि के दौरान चयनित पार्सल डिपो से बुक किए गए 562907 एजीसी/एसएलआर में से केवल 40752 की मार्गस्थ भारोत्तोलन किया गया था और 522155 एजीसी/एसएलआर अर्थात् 93 प्रतिशत एजीसी/एसएलआर की मार्गस्थ भारोत्तोलन नहीं किया गया था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>53</sup> के चयनित स्थानों से बुक किए गए एजीसी/एसएलआर के संबंध में मार्गस्थ भारोत्तोलन वाले अधिकांश मामलों में ओवरलोडिंग देखी गई थी।
- पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, उपरे, दपूरे, पूसीरे और पमरे) में किसी भी एजीसी/एसएलआर की मार्गस्थ भारोत्तोलन नहीं किया गया था।
- यदि समीक्षा अवधि के दौरान बुक किए गए सभी एजीसी/एसएलआर की अनुपातिक आधार पर ओवरलोडिंग हेतु जांच की जाती तो रेलवे को चार क्षेत्रीय रेलवे<sup>54</sup> में चयनित स्थानों पर ₹ 475.62 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व और जुर्माना प्राप्त किया जा सकता था।
- ऐसे चूककर्ताओं जिनकी ओवरलोडिंग देखी गई/पाई गई, का विवरण पार्सल डिपो को भी भेजा जाना चाहिए था ताकि वे चूक देख सकते और चौथे चूक के बाद रोक सकते। हालांकि, किसी भी मार्गस्थ अथवा गंतव्य स्टेशन से पार्सल डिपो द्वारा ऐसे विवरण प्राप्त नहीं हुए।

### अनुबंध 2.9

#### (ग) दो आवक ट्रेनों का संयुक्त निरीक्षण

लेखापरीक्षा द्वारा मुख्य वाणिज्यिक निरीक्षणकों/चल निरीक्षक, लेखा के साथ अगस्त 2016 से अक्टूबर 2016 के दौरान क्षेत्रीय रेलवे के समाप्ति स्टेशनों पर दो आवक ट्रेनों (एसएलआर या एजीसी) का संयुक्त निरीक्षण किया गया।

- सभी क्षेत्रीय रेलवे की 32 ट्रेनों के एसएलआर/एजीसी (आवक) की दुबारा भारोत्तोलन के दौरान पांच<sup>55</sup> क्षेत्रीय रेलवे में पांच ट्रेनों में ओवरलोडिंग पाई गई और अनुमत वहन क्षमता से अधिक ओवरलोडिंग के लिए जुर्माने के रूप में ₹ 1.80 लाख<sup>56</sup> वसूला गया।
- दपूमरे और उपरे में घोषणापत्र में घोषणा के विरुद्ध पाए गए अधिक पैकेजों के लिए ₹ 5000/- प्रति का जुर्माना वसूला गया।
- यह भी देखा गया कि कुछ मामलों में संयुक्त निरीक्षण के दौरान पाए गए

<sup>53</sup> मरे-74 में से 73 भारोत्तोलन, पूतरे-6 में से 6, दरे-67 में से 67 और परे-4 में से 4

<sup>54</sup> मरे- ₹ 329.59 करोड़, पूतरे- ₹ 0.88 करोड़, दरे- ₹ 139.19 करोड़ और परे- ₹ 5.96 करोड़

<sup>55</sup> उरे, पूसीरे, उपरे, दपूमरे और परे

<sup>56</sup> उरे- ₹ 33450, पूसीरे- ₹ 23560, दपूमरे- ₹ 38572 परे- ₹ 84000

कुछ घोषणापत्र में घोषित पैकेजों से कम थे। इसका कारण दर्ज नहीं किया गया था।

- परे में 14 सितम्बर 2016 को बांद्रा टर्मिनस पर ट्रेन सं. 12926 के सहायक गार्ड केबिन में लोड किए गए पार्सल की ठेकेदार के प्रतिनिधि की मौजूदगी में संयुक्त निरीक्षण के दौरान दुबारा भारोत्तोलन करने पर ओवरलोडिंग पाई गई।

**अनुबंध 2.10**

### 2.1.7.3 पट्टाकृत पार्सलों की ओवरलोडिंग के कारण दंडात्मक प्रभार

व्यापक पार्सल पट्टाकरण नीति 2014 के पैरा 27.4 में प्रावधान है कि यदि पार्सलों का भार किसी कोचिंग वाहन अर्थात् वीपी/एसएलआर/एजीसी की अनुमत वहन क्षमता से अधिक होता है तो कंसाइनर/पट्टाधारक से दंडात्मक प्रभार वसूल किए जाएंगे। दंडात्मक प्रभार में वाहन की अनुमत वहन क्षमता से अधिक भार के लिए सामान्य एकमुश्त पट्टाकृत मालभाड़ा तथा जहां ओवर लोडिंग पाई गई, उस बिन्दु से आने जाने की दूरी से पूरे अधिक भार के लिए स्केल-आर पर दंडात्मक प्रभार के रूप में छः गुना मालभाड़ा और ₹ 10,000/- प्रतिवाहन का जुर्माना लगाया जाना शामिल है। उपरोक्त जुर्माने के अलावा, रेलवे चौथी गलती के बाद 'सुरक्षा/निष्पादन जमा' को जब्त करते हुए ठेका समाप्त कर देगा। डिविज़न जहां ऐसा अधिक भार पाया गया हो, इसे पट्टा आवंटन डिविज़न/रेलवे को बताया जाए जो बदले में पट्टा समाप्त करने पंजीकरण रद्द करने आदि जैसी आवश्यक कार्रवाई करेगा।

156 चयनित पार्सल डिपो पर पट्टाकृत पार्सलों की ओवरलोडिंग के लिए दंडात्मक प्रभारों की वसूली से जुड़े अभिलेखों की नमूना जांच के दौरान यह देखा गया कि:

- उमरे में आगरा डिविज़न में ट्रेन सं. 13168 के एसएलआर-1 और II में ओवरलोडिंग पाई गई। हालांकि, केवल एक वाहन के लिए ओवरलोडिंग हेतु ₹ 10,000/- का जुर्माना वसूला गया जबकि अन्य वाहन के लिए पूरे अधिक भार के लिए स्केल-आर पर दंडात्मक प्रभार के रूप में छः गुना मालभाड़ा और ₹ 10,000/- प्रतिवाहन का जुर्माना ₹ 3.06 लाख की वसूली नहीं की गई। कानपुर सेंट्रल में 29.08.2016 को दो ट्रेनों अर्थात् सं. 14152 (एफएसएलआर II) और 12034 (एफएसएलआर) के दो पट्टाकृत एसएलआर के संयुक्त निरीक्षण से पता चला कि लोड किए गए पैकेट घोषणापत्र में घोषित से दो पैकेज अधिक थे। पार्सलों का विवरण घोषणापत्र में नहीं था

- और विवरण के कॉलम में बंडल भरा गया था।
- पूरे में चयनित डिपो पर ओवर लोडिंग हेतु लगाए गए जुर्माने से संबंधित कोई अभिलेख नहीं थे।
  - पूसीरे में ओवरलोडिंग के चार मामलों में ₹ 1.22 लाख का कम दंडात्मक प्रभार लगाया गया था। इसी प्रकार, ट्रेन सं. 13147-एजीसी में 4 बार, ट्रेन सं. 13147-एफएसएलआर में 15 बार और ट्रेन सं. 15721-एजीसी में 4 बार ओवरलोडिंग पाए जाने पर ठेके समाप्त नहीं किए गए थे।
  - दपूमरे में बहिर्गामी पट्टाकृत एसएलआर/एजीसी/वीपीयू की नियमित भारोत्तोलन नहीं किया गया।
  - मरे में 05 फरवरी 2013 से 04 फरवरी 2016 तक तीन वर्षों के लिए ₹ 30,093/- प्रति ट्रिप पर ट्रेन सं. 12101 द्वारा चार टन आर-एसएलआर की लोडिंग का पट्टा ठेका दिया गया। 04 दिसम्बर 2013 को नागपुर में 3125 किग्रा ओवरलोडिंग पाई गई (पहली बार)। पार्सल पट्टाकरण नीति 2006 के खण्ड 27.4 (iii) के उल्लंघन में रेल प्रशासन ने पहली चूक के बाद ही 10 जनवरी 2014 को ठेका समाप्त कर दिया। पार्टी ने मध्यस्थता की गुहार लगाई और मध्यस्थ ने 10 दिसम्बर 2014 से ठेका पास कर दिया और पार्टी ने 06 जनवरी 2015 से फिर से लोडिंग शुरू किया। 10 जनवरी 2014 से 06 जनवरी 2015 तक ठेके की समाप्ति अवधि के दौरान एसएलआर (4 टन) खाली चलाए गए जिसके परिणामस्वरूप ₹ 62.59 लाख (₹ 30,093 x 52 x 4 ट्रिप प्रति सप्ताह) आय की हानि हुई।
  - पूरे में ट्रेन सं. 13049/50 की पट्टाकृत वीपी के मामले में ठेकागत अवधि के दौरान चौथी बार ओवरलोडिंग देखी गई। चारों घटनाओं में अधिक भार के लिए दंडात्मक प्रभार वसूले गए। हालांकि 31 मार्च 2016 तक ठेका समाप्त नहीं किया गया था।

**इस प्रकार, रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त व्यवस्थायें नहीं की गई/सुनिश्चित नहीं की गई। दूसरी ओर, ओवरलोडिंग की चौथी बार की गलती पर ठेका समाप्त करने का नियम बनाया गया। हालांकि ये निवारक नहीं थे क्योंकि निर्धारित मानकों के बावजूद ओवरलोडिंग की जांच के लिए नियमित उपाय के रूप में भारोत्तोलन नहीं किया जा रहा था। रेलवे को ठेका समाप्त करने के लिए चौथी बार गलती की प्रतीक्षा करने की बजाए पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पार्सल यातायात की भारोत्तोलन सुविधाओं का प्रावधान सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।**

एक्जिट कांफ्रेंस के दौरान रेलवे बोर्ड ने बताया (फरवरी 2017) कि सभी क्षेत्रीय रेलवे को 20 प्रतिशत बहिर्गामी पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन करने के निर्देश दिए गए थे। लेखापरीक्षा ने इंगित किया कि अधिकांश क्षेत्रीय रेलवे में इसका पालन नहीं किया जा रहा था। उन्होंने आगे कहा, कि विशेष रूप से यह संभव नहीं था कि सभी पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन किया जाए क्योंकि स्टॉफ और जगह की कमी थी। हालांकि, लेखापरीक्षा ने कहा कि रेलवे बोर्ड को पर्याप्त भारोत्तोलन सुविधायें प्रदान करनी चाहिए और पट्टाकृत यातायात की भारोत्तोलन न करने और ओवर लोडिंग की चौथी गलती के बाद ठेका समाप्त करने की बजाए भारोत्तोलन सुनिश्चित करना चाहिए।

### 2.1.8 अन्य मुद्दे

#### 2.1.8.1 गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सल

नियमानुसार<sup>57</sup> ट्रेन के गार्ड/सहायक गार्ड को पैकेजों की पार्सल विवरण में प्रविष्टियों की जांच करनी चाहिए तथा वे बिल्स प्राप्त करने चाहिए। गंतव्य पर पहुँचने पर गार्ड को एक कवरिंग मेमो सहित पूर्णतः हस्ताक्षरित सम्पूर्ण विवरण स्टेशन मास्टर को सौंपना चाहिए। नियमों में यह भी प्रावधान<sup>58</sup> है कि यदि 'पूरी लाइन पर पार्सल की ढुलाई की जाती है, तो जिस स्टेशन पर पार्सल दिया जाना हो उसके स्टेशन मास्टर को एक फ्री पार्सल वे बिल के तहत सही गंतव्य को वापस बुक करना होगा जिसे आवक एवं जावक स्टेशनों की बुक्स में लेखांकित किया जाएगा और बदले में अन्य वे बिलों की तरह यातायात लेखा कार्यालय को प्रस्तुत किया जाएगा। हालांकि अन्य रेलवे से लाए जाने वाले पार्सलों को सामान्य टैरिफ दरों पर 'को देय' गंतव्य को फिर से बुक किया जाना चाहिए, एक प्रमाणित<sup>59</sup> ओवरचार्ज शीट के माध्यम से बकाए की मंजूरी दी जानी चाहिए। प्रावधानों में विभिन्न मार्गस्थ स्टेशनों में प्रेषण के क्रम में पार्सलों की लोडिंग तथा गंतव्य स्टेशनों पर पार्सलों की सही अनलोडिंग के पर्यवेक्षण का भी उल्लेख है। भौगोलिक परिवेश पर ध्यान दिए बिना अंधाधुंध लोडिंग से ट्रेन के सीमित ठहराव समय के भीतर उन स्टेशनों पर बुक पार्सलों को खाली करने तथा सही जगह रखने के लिए मध्यगामी स्टेशनों पर कठिनाई आती हैं।

<sup>57</sup> भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम), भाग 1 का पैरा 940 और 942

<sup>58</sup> आईआरसीएम भाग 1 का पैरा 972

<sup>59</sup> भारतीय रेल वाणिज्यिक नियमावली (आईआरसीएम) भाग 1 का पैरा 935 से 939

32<sup>60</sup> चयनित स्टेशनों पर अनुरक्षित दो महीनों में (जून 2015 और नवम्बर 2015) गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के अभिलेखों की नमूना जांच से पता चला कि

- गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों का रजिस्टर किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में नहीं बनाया गया था जिसमें स्केल, भार, प्रभार, कंसाइनी आदि का विवरण हो। केवल पैकेजों की संख्या, मूल स्टेशन तथा गंतव्य स्टेशन का उल्लेख था।
- नमूने जांच वाले दो महीनों में रेलवे को ढुलाई वाले 13565 पार्सलों को वापस उनके मूल गंतव्यों को भेजना पड़ा, जिसमें सोलह<sup>61</sup> क्षेत्रीय रेलवे में ₹ 0.96 करोड़ का वित्तीय प्रभाव शामिल था।
- किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में घरेलू लाइनों पर वास्तविक गंतव्य स्टेशनों तक लाए गए पार्सलों की वापसी यात्रा का कोई पार्सल वे बिल नहीं तैयार किया गया था। पार्सल डिपो पर रजिस्ट्रों में प्रविष्टियां करके संबंधित ट्रेनों में सीधे पैकेज लोड कर दिए गए थे।
- बाहरी रेलवे में लाए गए पार्सलों के संबंध में किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में दुबारा कोई बुकिंग नहीं की जा रही थी। पार्सल वे बिल तैयार किए बिना संबंधित ट्रेनों में लोडिंग के पश्चात् उनके गंतव्यों को फिर से पैकेज भेज दिए गए थे।
- किसी भी पार्सल डिपो में लाए गए पार्सलों की फिर से भारोत्तोलन नहीं किया गया था ।
- पार्सल कार्यालयों पर गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के पहुँचने के प्रमुख कारण थे, विभिन्न स्टेशनों पर अंधाधुंध और अत्यवस्थित ढंग से पार्सल लोडिंग, संबंधित गंतव्य स्टेशनों पर अपर्याप्त ठहराव, एसएलआर/ एजीसी/ वीपी के दरवाजों पर सबसे अधिक दूरी वाले पार्सल रखने अर्थात् प्रेषण के क्रम में पार्सलों को लोड करने में विफलता, पार्सल कार्यालयों में स्टाफ की कमी, सील किए गए एसएलआर/एजीसी/ वीपी के पैडलॉक दरवाजों के दूसरी तरफ प्लेटफार्म होने आदि के कारण बताए गए।

<sup>60</sup> प्रति क्षेत्रीय रेलवे के चयनित दो पार्सल डिपो

<sup>61</sup> मरे- ₹ 11.68 लाख, पूरे- ₹ 13.04 लाख, पूमरे- ₹ 2.55 लाख, पूतरे- ₹ 14.81 लाख, उरे- ₹ 6.59 लाख, उमरे- ₹ 0.63 लाख, उपूरे- ₹ 5.15 लाख, पूसीरे- ₹ 5.42 लाख, उपरे- ₹ 5.00 लाख, दरे- ₹ 4.06 लाख, दमरे- ₹ 1.93 लाख, दपूरे- ₹ 1.96 लाख, दपूमरे- ₹ 10.05 लाख, दपरे- ₹ 2.94 लाख, परे- ₹ 9.19 लाख, पमरे- ₹ 1.28 लाख

- इसके अतिरिक्त कुछ चयनित स्थानों पर गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के मामलों की नमूना जांच के दौरान निम्नलिखित देखा गया:
- क. मरे में पीडब्ल्यू बिल सं. 440689 द्वारा मूलतः पुणे से हावड़ा को बुक एक पैकेज ट्रेन सं. 16340 द्वारा 09/06/2015 को मुंबई लाया गया था।
- ख. मरे में पीडब्ल्यू बिल सं. 458282 द्वारा मूलतः फिरोजपुर से चेन्नई को बुक किया गया एक पैकेज ट्रेन सं. 12138 द्वारा दिनांक 10/06/2015 को मुंबई सीएसटी आ गया।
- ग. मरे में पीडब्ल्यू बिल सं. 551935 द्वारा मूलतः रायपुर से नई दिल्ली को बुक एक कार्टन ट्रेन सं. 11058 द्वारा 04/11/2015 को मुंबई आ गया।
- घ. मरे में पीडब्ल्यू बिल 342160 द्वारा मूलतः फिरोजपुर से टाटा को बुक की गई एक मोटरसाईकिल ट्रेन सं. 12138 द्वारा 11/11/2015 को मुंबई सीएसटी आ गई।
- ङ. दरे में हबीबगंज से आगरा को बुक की गई एक मोटर साईकिल गलती से ट्रेन सं. 12644 (निजामुद्दीन-तिरुवनतपुरम) में लोड हो गई और 5652 किमी की अतिरिक्त दूरी वाले त्रिवेंद्रम सेंट्रल पहुँच गई।
- च. दरे में एक अन्य मामले में ट्रेन सं. 12511 (गोरखपुर-तिरुवनतपुरम सेंट्रल) में कानपुर सेंट्रल से नागपुर को बुक पार्सल नागपुर में नहीं उतारा गया और 4000 किमी अधिक दूर तिरुवनतपुरम पहुँच गया।
- छ. परे में पीडब्ल्यू बिल सं. 2000619209 द्वारा बांद्रा टर्मिनस से कोटा बुक किए गए दो पैकेट ट्रेन सं. 22934 द्वारा 2 जून 2015 को बांद्रा टर्मिनस पहुँच गए।
- ज. परे में पीडब्ल्यू बिल सं. 2000636241 द्वारा गोरखपुर टर्मिनस बुक किए गए 11 पैकेट 10 जून 2015 को बांद्रा टर्मिनस पहुँच गए।
- झ. परे में पीडब्ल्यू बिल सं. 20000486969 द्वारा हैदराबाद डेक्कन से मथुरा जं. को बुक एक पैकेट 7 जून 2015 को निजामुद्दीन/बांद्रा पहुँच गया।

प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के दस प्रति मामलों की यात्रा उनके मूल स्थान से अंतिम गंतव्य तक पाई गई और 16 क्षेत्रीय रेलवे में गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों के 160 मामलों की जांच की गई। यह देखा गया कि ये पार्सल अपने प्रेषण की निर्धारित तिथि के एक महीने बाद तक अपने गंतव्य पर पहुँचने से पूर्व 53 से 3832 किमी की दूरी तय कर चुके थे।

**अनुबंध 2.11 ए और 2.11 बी**

कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य से अधिक ढुलाई की घटनायें देखी गईं। इसके कारण ग्राहकों को परेशानी होती है और रेल प्रशासन के लिए परिचालन समस्यायें खड़ी होती हैं। ऐसे पार्सलों की अधिक ढुलाई से न केवल पार्सलों की अतिरिक्त हैंडलिंग होती है, मालभाड़े का नुकसान होता है, बल्कि रेलवे द्वारा ग्राहकों को प्रदान की जा रही सेवाओं की गुणवत्ता भी परिलक्षित होती है। इसके कारण एजीसी/एसएलआर में महत्वपूर्ण स्थान का अवरोधन भी होता है जिसका उपयोग वास्तविक यातायात के परिवहन हेतु किया जा सकता था।

#### 2.1.8.2 पार्सल कारोबार से संबंधित शिकायतों का विश्लेषण

अप्रैल 2016 से अगस्त 2016 के दौरान सभी क्षेत्रीय रेलवे में विभिन्न माध्यमों से प्रयोक्ताओं द्वारा पार्सल कारोबार से जुड़ी 1028 शिकायतें<sup>62</sup> दर्ज की गई थी। सभी क्षेत्रीय रेलवे<sup>63</sup> में इनमें से 70 शिकायतों के विश्लेषण से पता चला कि

- 58 मामले समाप्त हो गए थे और 12 की जांच चल रही थी (अक्टूबर 2016)।
- पार्सल 1 से 94 दिनों की देरी से दिए गए थे (एक मामला - उरे में 46 दिन, एक मामला - उमरे में 12 दिन, 5 मामले - पूसीरे में 24 से 61 दिन, पांच मामले - परे में 27 से 94 दिन)।
- दपरे में संबंधित कर्मचारियों/अधिकारियों पर जिम्मेदारी/जवाबदेही तय करते हुए विभागीय कार्रवाई की जा रही थी।
- शिकायतों को देखने और उनके निपटान करने की कोई समय-सीमा निर्धारित नहीं की गई थी।
- उरे में शिकायतों पर उचित ध्यान नहीं दिया गया था जैसा कि बार-बार की शिकायतों से देखा जा सकता है। शिकायतों का कारण इस प्रकार थे- पार्सलों का देर से आना, ग्राहकों को ठीक से न बताया जाना, बुकिंग के तीन दिन बाद भी गंतव्य पर मोटर साईकिल न भेजना, एक पार्टी का पार्सल दो अलग-अलग ट्रेनों से भेजना, गुम पार्सल आदि।
- पूमरे में मुजफ्फरपुर पार्सल डिपो में कोई शिकायत निवारण तंत्र नहीं था।

#### अनुबंध 2.12

<sup>62</sup> फेसबुक और ट्विटर-787, एसएमएस-125, वेब-112, एप-4

<sup>63</sup> पूतरे और पूमरे को छोड़कर

**रेलवे को अपने ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार की आवश्यकता है, ताकि शिकायतों को कम किया जा सके।**

### 2.1.9 निष्कर्ष

भारतीय रेल ने अपने पार्सल कारोबार को बढ़ाने और इसे पुनर्व्यवस्थित करने के लिए अपनी यात्री परिवहन सुविधाओं में वृद्धि की अपेक्षा अलग कारोबार के रूप में वृद्धि की आवश्यकता को समझा। हालांकि, उन्होंने पार्सल सेवाओं में सुधार के लिए बुनियादी और अन्य संस्थागत व्यवस्थाओं की स्थापना हेतु पर्याप्त कदम नहीं उठाए। फलस्वरूप बुनियादी क्षमता और सेवा में सुधार और वृद्धि पर जोर नहीं दिए जाने के कारण पार्सल सेवार्यें गौण गतिविधि बनी रही। पार्सल सेवाओं का कम्प्यूटरीकरण 2005-06 में शुरू हुआ था लेकिन बहुत सी जगहों पर यह अभी तक पूरा नहीं हो पाया था। सुरक्षा निगरानी और पार्सलों की जांच के लिए पर्याप्त उपाय नहीं थे जैसा कि चयनित पार्सल डिपो पर देखा जा सकता है।

रेलवे द्वारा पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त भारोत्तोलन व्यवस्थायें नहीं की गई/सुनिश्चित नहीं की गई। दूसरी ओर ओवरलोडिंग की चौथी गलती के बाद ठेके समाप्त करने के नियम बना दिए गए थे। हालांकि ये निवारक नहीं थे क्योंकि निर्धारित मानकों की बजाए ओवरलोडिंग की जांच हेतु नियमित आधार पर उपाय के रूप में भारोत्तोलन नहीं किया जा रहा था।

एसएलआर के साथ-साथ पार्सलयानों के माध्यम से पट्टाकृत पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए प्रतिक्रिया अपर्याप्त थी। जबकि प्राप्त प्रस्ताव पट्टे पर प्रस्तावित स्थान से काफी कम थे, रेलवे ने 65 प्रतिशत मामलों में पार्सलयानों का आवंटन नहीं किया। ग्राहक अनुरूपता के अभाव और भारे. की आंतरिक प्रक्रियाओं से संबंधित उनके निर्णय लेने में कमियों/देरी जैसी विकृतियों के कारण पट्टाकृत यातायात सेवाओं पर बुरा प्रभाव पड़ा। पार्सल स्थानों के पट्टाकरण हेतु क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निविदा निर्धारण में 240 दिनों तक की देरी देखी गई। कई मामलों में रेल प्रशासन द्वारा गैर-आपूर्ति के कारण ग्राहकों को वीपी की मांग रद्द करनी पड़ी और कई मामलों में पार्सलयानों को लोडिंग के बाद खराब घोषित कर दिया था। परिचालन मंजूरी देने में देरी थी जिसके कारण रेलवे पट्टाकरण व्यवस्थाओं को अंतिम रूप नहीं दे सका।

गैर पट्टाकृत यातायात के लिए क्षेत्रीय रेलवे ने कई मामलों में पार्सलों की उनके वांछित गंतव्य के अलावा पार्सलों की ढुलाई की। नमूना जांच किए गए दो महीनों में रेलवे को अधिक दूर ले गए 13565 पार्सलों को उनके वास्तविक गंतव्य पर

लाना पड़ा। गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों ने एजीसी/एसएलआर में स्थान घेरा जिसका उपयोग पार्सल यातायात के परिवहन के लिए किया जा सकता था। इसके कारण ग्राहकों को कठिनाई आई और रेल प्रशासन के लिए परिचालन समस्या खड़ी हुई। यह ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता को भी परिलक्षित करता है।

### 2.1.10 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि

1. सभी निर्धारित और अपेक्षित स्थानों पर समयबद्ध तरीके से पार्सल प्रबंधन प्रणाली लागू की जाए ताकि इसका पूरा लाभ उठाया जा सके।
2. पार्सल सेवाओं में सुधार और वृद्धि के लिए आवश्यक बुनियादी सुविधाओं का निर्धारण और उसका विकास किया जाए ताकि पार्सल कारोबार को एक अलग सेवा के रूप में स्थापित किया जा सके।
3. पट्टाकृत पार्सल यातायात में सुधार लाने के लिए पट्टाधारकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार किया जाए जैसे कि ठेकों का समय पर निर्धारण, परिचालन देरी कम करना, ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं में लचीलापन लाना तथा सड़क की तुलना में प्रतिस्पर्धी दरें प्रस्तावित करना आदि। पट्टाकृत पार्सल यातायात की भारोत्तोलन के लिए पर्याप्त व्यवस्थायें सुनिश्चित की जाए।
4. रेलवे को सड़क की तुलना में शुरू से अंत तक सेवाओं का समाधान प्रदान करने हेतु पेशेवर फर्मों की सुविधाओं का उपयोग करना चाहिए।
5. गंतव्य से आगे ढुलाई किए गए पार्सलों की ढुलाई कम करते हुए गैर-पट्टाकृत यातायात वाले ग्राहकों को दी जाने वाली सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार किया जाए।
6. पार्सलों की जांच और उनकी सुरक्षा निगरानी के लिए मौजूदा उपायों को और सुदृढ़ किया जाए।
7. रेलवे की प्रणालियों और प्रक्रियाओं को परिवीक्षा की ज़रूरत है। भारतीय रेलवे की वर्तमान सोच - स्वयं को लाभप्रदाता और ग्राहकों को लाभार्थी मानने की बजाए स्वयं को सेवा प्रदाता और ग्राहक को अपने अस्तित्व का कारण - मानने की ज़रूरत है।

## 2.2 भारतीय रेल में कंटेनर ट्रेन परिचालन

### 2.2.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (भा.रे.) विश्व के सबसे बड़े परिवहन एवं लॉजिस्टिक नेटवर्क में से एक है। भारतीय रेल मार्च 2016 तक समूचे देश के सभी क्षेत्रों को जोड़ते हुए अपने 66,687 किमी मार्ग पर प्रतिदिन 23,024 ट्रेने (यात्री एवं माल) चलाती है। 2015-16 के दौरान, भा.रे. ने लगभग 3.03 मिलियन टन माल यातायात तथा 22.21 मिलियन यात्री प्रतिदिन का परिवहन किया।

मध्य 1990 तक भा.रे. ने तेजी से अत्यधिक संचालन शुरू करते हुए अपनी लोडिंग निष्पादन में क्रांतिकारी परिवर्तन किया। इसी अवधि के दौरान भा.रे. ने कैंटराइज्ड सेवा के माध्यम से छोटे और खुदरे यातायात के परिवहन हेतु कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकर) की स्थापना की। इन दोनों पहलों से कार्गो और खुदरे यातायात में सेवायें बेहतर हुईं और इसमें काफी वृद्धि हुई।

कॉनकर अभी भी भा.रे. के नियंत्रण में है, लेकिन इसके प्रसार के दौरान निजी क्षेत्र को इसकी गतिविधियों के लिए आउटसोर्स किया जाता रहा है। कॉनकर की स्थापना का मुख्य उद्देश्य खुदरे यातायात की ढुलाई करना था जिसे रोक लोड में केवल भारी यातायात की इसकी अपनी नीति में बदलाव के कारण भारतीय रेल को सड़क यातायात की ओर जाने पर हानि उठानी पड़ी थी।

कॉनकर के अलावा संचालकों को कंटेनर यातायात ढुलाई नीति की अनुमति की घोषणा 1994 में की गई। हालांकि, नीति में नए संचालकों की तुलना में कॉनकर की भूमिका स्पष्ट नहीं थी और दिशा-निर्देश कार्यान्वयन में प्रतिकारी पाए गए। रेल मंत्री ने 26 फरवरी, 2005 के अपने बजट भाषण में घोषणा की, कि रेल मंत्रालय और भारत सरकार निजी संचालकों को कंटेनर ट्रेने चलाने की अनुमति देगा। इस घोषणा के समय भारतीय रेल नेटवर्क पर सभी कंटेनर ट्रेन संचालन अकेले कॉनकर द्वारा किए जा रहे थे।

### नई कंटेनर ट्रेन परिचालन नीति

कॉनकर का इतने व्यापक यातायात पर अकेला आधिपत्य था और उसे नीतिगत दीर्घावधि लाभ हो रहा था, लेकिन रेल मंत्रालय ने अन्य निजी पक्षों के लिए कंटेनर कारोबार खोलने का निर्णय लिया और अपनी कंटेनर ट्रेन परिचालन नीति की घोषणा की (फरवरी 2006), जिसमें इसने भा.रे. नेटवर्क

पर निजी संचालकों को कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए लाइसेंस प्राप्त करने की अनुमति दी।

नए पक्षों को इस क्षेत्र में आने की घोषणा करते हुए रेल मंत्री ने संसद में कहा कि भारतीय अर्थव्यवस्था के वैश्वीकरण और आयात-निर्यात में उछाल के साथ-साथ कंटेनर यातायात भी तेजी से बढ़ने की संभावना है और लगभग 15 प्रतिशत वृद्धि का आकलन किया गया।

नीति की घोषणा रेलवे के कंटेनर यातायात के भारी शेयर को आकर्षित करने के नजरिए से अपनायी गई। भारत का कंटेनराइज्ड कार्गो अधिकांशतः आयात-निर्यात था और रेल का शेयर केवल 30 प्रतिशत था। कॉनकर, रेलवे की एक सहायक इकाई नई कंटेनर ट्रेन परिचालन नीति की घोषणा के समय पर अकेली कंटेनर ट्रेन इकाई थी।

नई नीति के अनुसार, भा.रे. के समूचे नेटवर्क को निम्नलिखित श्रेणियों में वर्गीकृत और श्रृंखलाबद्ध किया गया था:

- **श्रेणी I-** अखिल भारत आधार पर परिचालन हेतु अनुमति अथवा/जवाहर लाल नेहरू पत्तन (जे. एन. पत्तन)/मुंबई पत्तन-राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र रेल गलियारा। इसमें जेएन पत्तन या मुंबई पत्तन से जुड़े दिल्ली क्षेत्र में आने वाले आगामी और मौजूदा टर्मिनल्स शामिल हैं। इसमें सर्वाधिक यातायात प्रवाह निहित है।
- **श्रेणी II-** दिल्ली क्षेत्र के अलावा इसके दूर-दराज के इलाके और चालू जेएन पत्तन वाले रेल गलियारे।
- **श्रेणी III-** जेएन पत्तन की तुलना में कम यातायात वाले रेल गलियारों वाले अन्य पत्तन। इस क्षेत्र में शामिल पत्तनों में पीपावाव, मुंद्रा, चेन्नई/एन्नोर, विज़ाग, कोच्ची और उनके आंतरिक इलाके हैं।
- **श्रेणी IV-** कांदला, न्यू मंगलोर, तुतीकोरीन, हल्दिया/कोलकाता, पारादीप, मॉरमुगांव और उनके आंतरिक इलाकों के सर्विग पत्तन वाले रेल गलियारे।

नीति शुरू करने के पश्चात, कंटेनर ट्रेन परिचालन करने हेतु कॉनकार सहित 17 कंटेनर संचालकों को लाइसेंस दिए गए। भारत के राष्ट्रपति की ओर से महाप्रबंधक/उत्तर रेलवे और पार्टियों के प्राधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा आवश्यक करार किए गए। 17 कंटेनर संचालकों और रेल प्रशासन के बीच करार किए गए

(जनवरी 2007 से मई 2007 के दौरान 15 करारों का निष्पादन और 9 मई 2008 और 12 दिसम्बर 2012 को दो करारों का निष्पादन)।

भारतीय रेल द्वारा 31 मार्च 2016 तक हैंडल किए गए कुल 1101.51 मिलियन टन यातायात के प्रति कंटेनर यातायात 46.18 मिलियन टन था, जो कुल भा.रे. के यातायात का 4.19 प्रतिशत था। नए कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) ने 128 रोक खरीदे और 14 टर्मिनल विकसित किया। कॉनकार के पास 249 रोक और 63 टर्मिनल हैं।

### कंटेनर ट्रेन परिचालन (सीटीओ) नीति की मुख्य विशेषताएँ

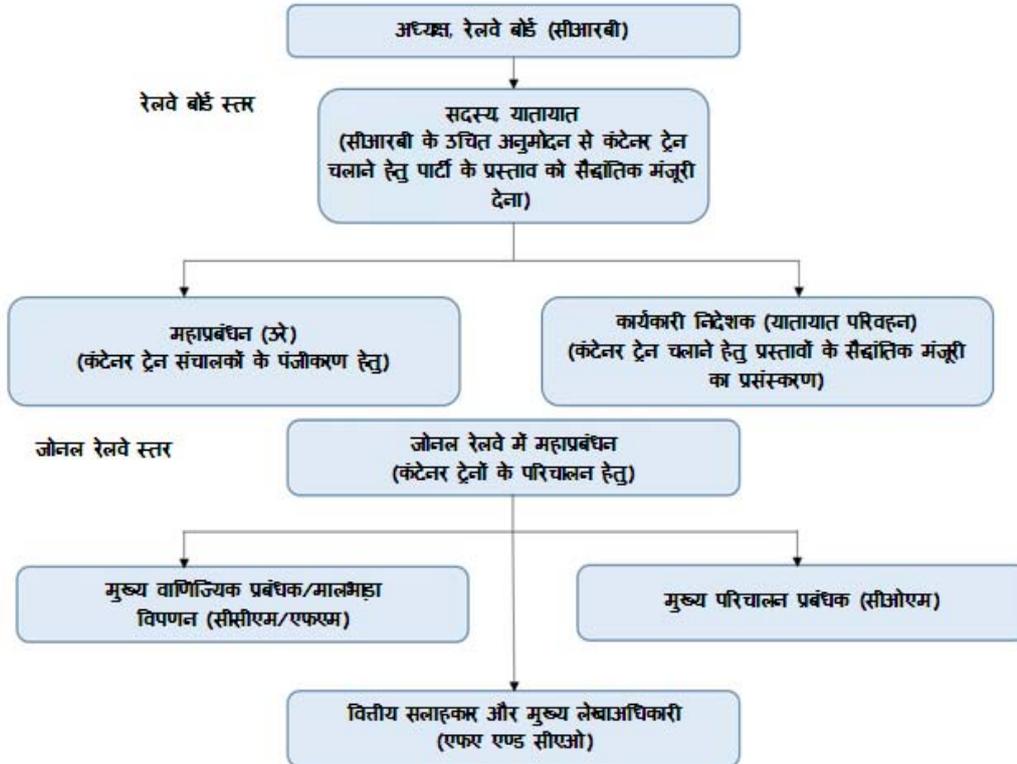
यह योजना, कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत पंजीकृत एक कंपनी या संयुक्त उद्यम या किसी व्यक्ति के लिए खुली थी। इस नीति में प्रावधान था कि यह भारत के आधिकारिक राजपत्र में अधिसूचना वाली तिथि से प्रभावी होगी। यह नीति, सितम्बर 2006 में भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई। इस नीति की मुख्य विशेषताएँ इस प्रकार थी:

- प्रत्येक संचालक द्वारा अन्य श्रेणी के लिए ₹ 10 करोड़ और अखिल भारतीय संचालकों (श्रेणी I में परिचालन हेतु) हेतु ₹ 50 करोड़ का गैर-भुगतानयोग्य पंजीकरण शुल्क देना होगा।
- संचालक द्वारा कंटेनर ट्रेन के परिचालन की तिथि से 20 वर्षों तक की अनुमति थी और उस समय लागू शुल्क के भुगतान पर संतोषजनक निष्पादन के आधार पर 10 वर्षों तक का समय-विस्तार दिया जा सकता था।
- संचालकों को समय-समय पर रेलवे द्वारा अधिसूचित सभी संचालकों के लिए समान रूप से लागू रेलवे ढुलाई प्रभार देना होगा।
- संचालकों को अनुसंधान, डिजाइन एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा अनुमोदन डिजाइन के अनुसार अपने रोलिंग स्टॉक (फ्लैट वैगन) और कंटेनर खरीदने होंगे।
- रोलिंग स्टॉक का रख-रखाव रेलवे द्वारा किया जाना था जिसके लिए संचालकों से निर्धारित प्रभार वसूले जाने थे।
- संचालकों को अन्य संचालक को स्थानांतरण अनुमति देने की अनुमति थी बशर्ते कि बाद में चयन मापदंड पूरा करते हों और रेलवे बोर्ड की पूर्व-मंजूरी हो। यह अनुमति घरेलू कंटेनर डिपो (आईसीडी) से कंटेनर यातायात शुरू होने के बाद केवल एक वर्ष के लिए दी जानी थी।

भारतीय रेल विजन 2020 दस्तावेज के अनुसार, कंटेनर टनेज में 20 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की परिकल्पना थी और कंटेनर यातायात 2020 तक 210 मिलियन टन पहुँचने की उम्मीद थी।

### संगठनात्मक ढांचा

निम्नलिखित संगठनात्मक ढांचा विभिन्न स्तरों पर भार. में कंटेनर संचालकों से संबंधित कार्मिकों की भूमिका और उत्तरदायित्व दर्शाता है:



कंटेनर ट्रेन परिचालन से संबंधित नीतिगत निर्णय हेतु रेलवे बोर्ड उत्तरदायी है। महाप्रबंधक/उरे, भार. और सभी कंटेनर संचालकों के बीच रियायत करने हेतु उत्तरदायी है। क्षेत्रीय रेलवे का परिचालन एवं वाणिज्यिक विभाग कंटेनर यातायात के संचालन और क्रमशः कंटेनर संचालकों से सभी बकाए की वसूली हेतु उत्तरदायी है। यातायात लेखा विभाग आय का अभिलेख बनाने और आय प्राप्ति की निगरानी हेतु उत्तरदायी है।

### विषय का पूर्ववर्ती समावेश

भारतीय रेल में कंटेनर संचालकों पर एक पैरा 2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 के लेखापरीक्षा पैरा सं. 2.1 के रूप में शामिल किया गया था जिसमें निम्नलिखित मुद्दों पर प्रकाश डाला गया था:

- बीस फीट के बराबर इकाई (टीईयू) और चालीस फीट के बराबर इकाई (एफईयू) के लिए ढुलाई प्रभार लगाने में अनियमिततायें,
- रेल यातायात का कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) की ओर जाना,
- वास्तविक ढुलाई वाले मार्ग द्वारा ढुलाई प्रभारों की गैर-वसूली
- कंटेनर ट्रेनों से जुड़े भा.रे. के अपने ब्रेकयानों के ढुलाई प्रभार की गैर-वसूली
- पट्टे पर दी गई जमीन और लाइसेंस शुल्क वसूली का समुचित अभिलेख न बनाया जाना

### लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

लेखापरीक्षा में 2012-13 से 2015-16 तक चार वर्षों की अवधि शामिल की गई और यह जांचने का लक्ष्य था कि

1. क्या कंटेनर संचालकों को नीतिगत तरीके से परिचालन की अनुमति दी गई थी;
2. क्या सीटीओ से बकाया प्रभारों की समय पर वसूली की गई थी और क्या निजी कंटेनर ट्रेन संचालकों पर नज़र रखने के लिए एक प्रभावी निगरानी प्रणाली थी।

### लेखापरीक्षा मापदंड

निम्नलिखित मानदंड के संबंध में निष्पादन का मूल्यांकन किया गया:

1. भा.रे. द्वारा 2006 में जारी नीति संरचना
2. सक्षम प्राधिकार द्वारा हस्ताक्षरित रियायत करार
3. रेलवे बोर्ड द्वारा कंटेनर ट्रेनों के परिचालन से संबंधित समय-समय पर जारी विभिन्न परिपत्र/आदेश/निर्देश।

### लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली एवं नमूने

लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली में भारतीय रेल में नीति संबंधी फाइलों/अभिलेखों, क्षेत्रीय रेलवे के साथ-साथ मण्डल मुख्यालय पर कंटेनर ट्रेन परिचालन संबंधी अभिलेख, यातायात लेखा कार्यालयों और चयनित कंटेनर रेल टर्मिनल/घरेलू कंटेनर डिपो (सीआरटी/आईसीडी) के अभिलेखों की जांच के अलावा प्रासंगिक मात्रात्मक डाटा का विश्लेषण करना शामिल था।

मार्च 2016 तक भा.रे. में 314 अधिसूचित कंटेनर रेल टर्मिनल/घरेलू कंटेनर डिपो (सीआरटी/आईसीडी) थे। हालांकि, केवल 195 सीटीआर/आईसीडी चालू थे। इनमें से 121 टर्मिनलों (56 आईसीडी और 65 सीआरटी) का विस्तृत समीक्षा

हेतु चयन किया गया। चयनित 121 टर्मिनलों से प्राप्त वर्षवार आय नीचे दी गई है:

तालिका 2.10 - चयनित टर्मिनलों पर कंटेनर ट्रेन संचालकों <sup>64</sup> (सीटीओ) से प्राप्त आय का विवरण					
टर्मिनलों की सं.	सीटीओ की सं.	वर्ष	हैंडल किए गए रेकों की सं.	हैंडल की गई यातायात (मिलियन टन)	माल-भाड़ा आय (₹ करोड़ में)
121	33	2012-13	31791	35437982	3669
121	33	2013-14	33671	38137855	4119
121	33	2014-15	35110	40649310	4684
121	33	2015-16	33179	40853493	4788
कुल			133751	155078640	17260

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से संग्रहीत विवरण

जैसा कि देखा जा सकता है कि इस अध्ययन में जांच किए गए 16 क्षेत्रीय रेलवे के 121 चयनित टर्मिनलों के संबंध में 2012-13 से 2015-16 के दौरान 155.08 मिलियन टन द्वारा हैंडल किए गए यातायात द्वारा रेलवे को ₹ 17260 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ।

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 2.2.2 कंटेनर ट्रेन संचालकों (सीटीओ) का चयन और करार निष्पादन

भारतीय रेल संशोधन नियमावली 2006 के नियम 7 के अनुसार (भारतीय रेल में संचालकों को कंटेनर ट्रेन चलाने की अनुमति), करार पर महाप्रबंधक उत्तर रेलवे द्वारा हस्ताक्षर किया जाएगा, किन्तु संबंधित रेल प्रशासन द्वारा हस्ताक्षर किया जाना माना जाएगा जहां कंटेनर ट्रेन चलाया जाना हो। लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए अभिलेख के आधार पर यह देखा गया कि 2012-13 से 2015-16 के दौरान 33 सीटीओ द्वारा विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में कंटेनर ट्रेन सेवाएं संचालित की जा रही थी, जबकि रियायत करार केवल 17 सीटीओ के साथ किए गए थे। ऐसा कोई अभिलेख नहीं मिला जिससे पता चलता कि नीचे सूचीबद्ध 16 सीटीओ और रेल प्रशासन के बीच रियायत करार किया गया हो:

तालिका 2.11 भारतीय रेल के साथ कोई रियायत करार न करने वाले 16 कंटेनर ट्रेन संचालकों के विवरण		
क्र.सं.	कंटेनर ट्रेन संचालकों के नाम	परिचालन अवधि
1	नवकर कॉर्पोरेशन	2012-13, 2013-14, 2014-15
2	जेएसडब्ल्यू इस्पात लिमिटेड	2012-13, 2013-14, 2014-15

<sup>64</sup> कंटेनर ट्रेन संचालकों का अर्थ है ऐसी पार्टियां जिन्होंने कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए भारतीय रेल के साथ करार किया था। इन कंटेनर ट्रेन संचालकों में 16 निजी पार्टियां और कौनकार, एक रेलवे पीएसयू शामिल है।

तालिका 2.11 भारतीय रेल के साथ कोई रियायत करार न करने वाले 16 कंटेनर ट्रेन संचालकों के विवरण		
क्र.सं.	कंटेनर ट्रेन संचालकों के नाम	परिचालन अवधि
3	रामकृष्ण रासायनी लिमिटेड	2012-13, 2013-14, 2014-15
4	कानपुर लॉजिस्टिक्स पार्क	2012-13, 2013-14, 2014-15
5	एचटीपीएच	2012-13, 2014-15
6	एआरआईके	2012-13, 2013-14, 2014-15
7	डीपी वर्ड	2012-13, 2013-14, 2014-15
8	स्मार्ट	2012-13, 2013-14, 2014-15
9	किर्लोस्कर	2012-13
10	इंडो आर्यन	2012-13, 2013-14, 2014-15
11	टीआईपीएल	2012-13, 2013-14, 2014-15
12	एचआईपीएल	2012-13, 2013-14, 2014-15
13	एफएसटीआर	2012-13, 2013-14, 2014-15
14	ट्रांस रेल	2013-14
15	एचटीपीएल	2013-14, 2014-15
16	इंडियन इंफ्रास्ट्रक्चर लॉजिस्टिक्स प्राइवेट लिमिटेड	2013-14, 2014-15

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे के वाणिज्यिक विभाग से संग्रहित विवरण

### 2.2.3 कंटेनर यातायात में वृद्धि

शुरु में भारतीय रेल ने यह प्रावधान करते हुए कॉनकार को खुदरे यातायात की दुलाई की अनुमति दी कि कॉनकार ग्राहकों से भारतीय रेल टैरिफ दरों पर मालभाड़ा वसूल करेगा और प्रदान की गई सेवाओं के लिए संग्रहित 18 प्रतिशत मालभाड़ा यथावत रखेगा। तत्पश्चात् 1 नवम्बर 2006 से कंटेनर में लाए गए अयस्क, खनिज, कोयला और कोक को छोड़कर सभी वस्तुओं पर दुलाई प्रभार लगाए गए थे। समय-समय पर अधिसूचित दुलाई प्रभार कॉनकार सहित सभी कंटेनर संचालकों पर लागू थे। इसके अलावा कंटेनर दरों (रेलवे टैरिफ दर का 85 से 90 प्रतिशत) के रूप में एक अलग दुलाई दर भी चीनी, तेल, केक, अनाज, खाद्यान्न, रासायनिक उत्पाद, लौह एवं अयस्क और पेट्रोलियम तथा गैस आदि जैसी अधिसूचित वस्तुओं के लिए निर्धारित की गई थी। 2010-11 से 2015-16 के दौरान भारतीय रेल यातायात की तुलना में वर्षवार कंटेनर यातायात निष्पादन नीचे दिया गया है:

तालिका 2.12 लोड किए गए टन का विवरण

वर्ष	भारतीय रेल		कंटेनर यातायात		कुल भारतीय रेल यातायात के संदर्भ में कंटेनर यातायात की प्रतिशतता
	लोड किए गए टन (मिलियन टन में)	प्रतिशत वृद्धि	लोड किए गए टन (मिलियन टन में)	प्रतिशत वृद्धि	
2010-11	921.73	-	37.59	-	4.08
2011-12	969.05	5.13	38.02	1.14	3.92
2012-13	1008.09	4.03	41.04	7.94	4.07
2013-14	1051.64	4.32	43.6	6.24	4.15
2014-15	1095.26	4.15	48.83	12.00	4.46
2015-16	1101.51	0.57	46.18	0.00	4.19

स्रोत: रेलवे बोर्ड के यातायात निदेशालय से लिया गया डाटा

यह देखा गया कि यद्यपि कंटेनर यातायात 2010-11 में 37.59 मी.टन से बढ़कर 2015-16 में 46.18 मी.टन हो गया, 2010-11 से भार. की कुल यातायात के संदर्भ में कंटेनर यातायात के शेयर में मामूली वृद्धि<sup>65</sup> हुई। कंटेनर यातायात में औसत वार्षिक वृद्धि 2010-11 से 2015-16 के दौरान 4.57 प्रतिशत है।

#### 2.2.4 सीटीओ से रेलवे के बकाए की प्राप्ति

रेकों के रूप में कंटेनरों के परिवहन की जिम्मेदारी भार. की है। कंटेनरों में लोडिंग/अनलोडिंग सीटीओ द्वारा किया जाता है और भार. निर्धारित गंतव्यों के लिए कंटेनरों के परिचालन हेतु रेल इंजन, क्रू और पथ उपलब्ध कराती है। दुलाई प्रभारों की वसूली के अलावा कंटेनर ट्रेन चलाने हेतु रेलवे को सीटीओ से कुछ लागत वसूलनी पड़ती है जिसमें रेलवे के ब्रेकयान के लिए दुलाई/किराया प्रभार, साइडिंग प्रभार, शंटिंग प्रभार, व्यस्त सीजन अधिभार, स्थायित्व प्रभार आदि शामिल थे। सीटीओ से ऐसे प्रभारों की वसूली पर स्थिति की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

##### 2.2.4.1 रेलवे द्वारा अपने ब्रेकयानों के उपयोग हेतु दुलाई प्रभार की गैर वसूली

1 अप्रैल 2012 से पूर्व, ब्रेकयान<sup>66</sup> प्रभार 2009 के दर परिपत्र सं.15 के अनुसार, एक टीईयू (बीस फीट के बराबर इकाई) के 110 प्रतिशत दुलाई प्रभार पर वसूले

<sup>65</sup> 2010-11 में 4.09 प्रतिशत से 2015-16 में 4.8 प्रतिशत

<sup>66</sup> मालगाड़ी के अंत में जुड़ी एक चार पहिया इकाई जिसमें आपातकालीन स्थिति में प्रयोग हेतु ब्रेकिंग प्रणाली होती है। इसमें मालगाड़ी का गार्ड रहता है।

जा रहे थे। 1 अप्रैल, 2012 से प्रभावी 2012 के दर परिपत्र (आरसी) 2 के अनुसार ब्रेकयान किराया प्रभार ₹ 1500 प्रति ब्रेकयान की निर्धारित दर पर वसूल किया जाना था। उत्तर रेलवे को समूचे भारतीय रेल के प्रत्येक सीटीओ से किराया प्रभार के संग्रहण की जिम्मेदारी दी गई थी। जनवरी 2012 में, हालांकि उत्तर रेलवे ने भा.रे. नेटवर्क में पार्टियों द्वारा प्रयुक्त रेलवे ब्रेकयानों के अभिलेख का अनुरक्षण करने में असमर्थता जताई और रेलवे बोर्ड से समस्या के समाधान का अनुरोध किया।

सभी 16 क्षेत्रीय रेलवे के चयनित टर्मिनलों पर रेलवे के ब्रेकयानों के किराया प्रभारों की स्थिति की जांच से पता चला कि

- सीटीओ को आवंटित रेलवे के ब्रेकयानों और वसूले गए किराया प्रभार संबंधी विवरण केवल उरे में पाए गए। 2012-13 से 2014-15 के दौरान सीटीओ को उरे द्वारा आवंटित ब्रेकयान के प्रति ₹ 5.83 करोड़ की राशि वसूली गई।
- 11 क्षेत्रीय रेलवे<sup>67</sup> में आवंटित रेलवे ब्रेक वैनों और वसूले गए किराया प्रभार का विवरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं करवाया गया था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे, उपरे, दमरे और दपूरे) में यद्यपि आवंटित रेलवे ब्रेक वैनों से संबंधित रिकार्ड उपलब्ध करवाया गया था, वसूले गए किराए के प्रभार का विवरण उपलब्ध नहीं करवाया गया था।

ब्रेक वैन प्रभारों की वसूली के मामले पर 2010-11 की प्रतिवेदन सं. 34 के लेखापरीक्षा पैरा सं. 2.1 पर की गई कार्रवाई में मंत्रालय ने कहा (जुलाई 2015) कि पार्टियों से ब्रेक वैन की लागत के एक मुश्त भुगतान के माध्यम से प्रणाली सुधार का प्रारंभ किया गया था ताकि दिन प्रतिदिन के प्रभारों की थकानेवाली गणना से बचा जा सके।

#### 2.2.4.2 शंटिंग प्रभारों की वसूली न होने के कारण हानि

जब साइडिंग में शंटिंग कार्य के लिए एक रेलवे इंजन का उपयोग किया जाता है, तो साइडिंग मालिक से पृथक शंटिंग प्रभारों की वसूली की जाती है। इनकी वसूली 'ट्रेन इंजन' या 'शंटिंग इंजन' के लिए अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत (एआईईएचसी) की दर के बराबर वास्तविक शंटिंग समय के आधार पर, जैसा भी मामला हो, गई थी। 2013 के दर परिपत्र (आरसी) 14 के अनुसार भिन्न प्रकार के इंजन के लिए भारतीय रेल के 1 जुलाई 2013 से प्रभावी एआईईएचसी की दर नीचे दी गई है:

<sup>67</sup>मरे, पूरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपूरे, दरे, दपूमरे, दपरे, पमरे और परे

तालिका 2.13 शंटिंग प्रभार		
इंजन का प्रकार	प्रति घंटा लागत (₹ में आंकड़े)	
	ब्रोड गेज	मीटर गेज
शंटिंग इंजन	5180	7560
ट्रेन इंजन	8510	13750
इलैक्ट्रिक इंजन	10120	उपलब्ध नहीं

भारतीय रेल में चयनित 121 सीआरटी/आईसीडी में शंटिंग प्रभारों से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि छः क्षेत्रीय रेलवे (उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और परे) में नीचे दिए गए विवरण के अनुसार 2012-13 से 2015-16 के दौरान ₹9.81 करोड़ की राशि बकाया थी:

तालिका 2.14 शंटिंग प्रभारों की वसूली न करने के कारण हानि							
क्षेत्रीय रेलवे	सीआरटी/आईसीडी का नाम	सीटीओ का नाम	वर्ष	रेक की सं.	शंटिंग प्रभार (₹ में)		
					प्रभारित	वास्तव प्रभार	बकाया
उरे	टीआईसीडी, आईसीओडी एवं सीडब्ल्यूसीएन	कोंकर	2012-13 से 2015-16	2517	136708960	43601882	93107078
उपरे	आईसीडी-केकेयू		2012-13 से 2014-15	2634	12454500	12416350	38150
दपूमरे	मॉनेट इस्पात एंड एनर्जी लिमिटेड साइडिंग भूपडेयोपुर (सीआरटी/पी एमएसबी/बीई एफ), सीआरटी/एमएनडीएच	आईएलएसएल, कोंकर, एआरआईएल, बीएक्सटीएस, जीआईपीएल, ईटीएपी	2012-13 से 2015-16	114	367560	0	367560
दपूरे	राउरकेला एवं टाटा	बी2बी, एरिल, कृभको, कोंकर	2012-13 से 2015-16	724	5069084	548500	4520584
दरे	आईजीसीएस	कोंकर	2012-13 से 2015-16	73	29540	19420	10120
परे	पीपीएसपी,	कोंकर, एरिल,	2015-16	2194	38374185	38300505	73680

तालिका 2.14 शंटिंग प्रभारों की वसूली न करने के कारण हानि							
क्षेत्रीय रेलवे	सीआरटी/आईसीडी का नाम	सीटीओ का नाम	वर्ष	रेक की सं.	शंटिंग प्रभार (₹ में)		
					प्रभारित	वास्तव प्रभार	बकाया
	एचजेडएल, एसबीटी, आरटीएम, सीकेवाईआर	जीआरएफएल, एफएसटीआर, एडिल, एपिल, आईआईपीएल, केआरआईएल					
		<b>कुल</b>		8256	193003829	94886657	98117172 अर्थात् ₹ 9.81 करोड़

स्रोत:- क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से संग्रहित विवरण

नौ क्षेत्रीय रेलवे<sup>68</sup> में किसी सीआरटी/आईसीडी पर कोई शंटिंग प्रभार उद्ग्राह्य नहीं थे और दो क्षेत्रीय रेलवे (मरे और दमरे) में समीक्षा की पूरी अवधि के दौरान कोई शंटिंग प्रभार बकाया नहीं थे क्योंकि इनकी वसूली निर्धारित दरों के अनुसार सही तरीके से की गई थी।

#### 2.2.4.3 साइडिंग या मार्गस्थ कंटेनर यातायात के लिए उपलब्ध वजन व्यवस्था में कमियां

अक्टूबर 2006 में रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किए थे कि प्रत्येक स्ट्रीम के लिए प्रत्येक लोडिंग बिन्दु पर लोड किए गए पर सभी रेकों को समान आकार के मानक आकार बैगों के साथ लोडिड रेकों के अपवाद के साथ संबंधित तौलसेतु/वैकल्पिक संबद्ध तौलसेतु पर तौलने की आवश्यकता होती थी। यदि कोई ओवरलोडिंग हो तो उसके बारे में ट्रैफिक लेखा कार्यालय को सूचित किया जाना चाहिए। तदनुसार, दिसम्बर 2009 में रेलवे बोर्ड द्वारा कंटेनर गाड़ियों के वजन से संबंधित विस्तृत निर्देश भी जारी किए गए थे। क्षेत्रीय रेलवे को बताया गया था कि कंटेनर गाड़ियों को वजन करने के वर्तमान निर्देशों का सतर्कतापूर्वक अनुसरण किया जाए। इसके अलावा, 2010 के दर परिपत्र (आरसी) 30 द्वारा कंटेनर श्रेणी दर<sup>69</sup> पर प्रभारित वस्तुओं के संबंध में रेकों का वजन अनिवार्य किया गया था। भारतीय रेल में चुने गए 121 टर्मिनलों पर भारोत्तोलन की सुविधाओं की लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

<sup>68</sup> मरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, उसीरे, दपरे और पमरे

<sup>69</sup> अधिसूचित वस्तुओं (सीमेंट, लौह एवं इस्पात, ईंटें और पत्थर, एल्यूमिना, पेट्रोलियम उत्पाद और गैस) के लिए कंटेनर श्रेणी दरों को गुड्स टैरिफ में प्रकाशित लागू श्रेणी दरों पर 15 प्रतिशत छूट दे कर उद्ग्राहित किया गया।

- लेखापरीक्षा में जांच किए गए 121 सीआरटी/आईसीडी में से केवल 39(32.23 प्रतिशत) में भारतौल उपलब्ध थे। दपरे में संस्थापित एक भारतौल कार्यशील नहीं था।
- केवल 24 टर्मिनलों (39 में से) पर रेलवे स्टाफ द्वारा भारोत्तोलन का पर्यवेक्षण किया जा रहा था जिससे चार क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उरे, दरे, पमरे) में 15 टर्मिनल रेलवे स्टाफ द्वारा बिना पर्यवेक्षण के रह गए।
- 15 टर्मिनलों में से, जहां रेलवे स्टाफ द्वारा भारोत्तोलन का पर्यवेक्षण नहीं किया जा रहा था, 14 टर्मिनलों पर किसी ओवर लोडिंग का पता नहीं चला और पूतरे (जीएचएनएच) के एक टर्मिनल पर 2.70 एमटी ओवर लोडिंग का पता चला और तदनुसार शास्ति की वसूली की गई थी।

लेखापरीक्षा ने मार्गस्थ भारोत्तोलन की स्थिति की भी जांच की और 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान 10 क्षेत्रीय रेलवे में 9724 वैगनों में 14458.32 एमटी की ओवरलोडिंग पाई। वसूली के कारण ₹ 5.90 करोड़ की शास्ति के प्रति ₹ 5.87 करोड़ की वसूली की गई थी जिसमें से दो जो.रे. (पूतरे एवं दरे) में ₹ 0.03 करोड़ की बकाया राशि शेष थी। उरे, उमरे एवं पमरे में किए गए मार्गस्थ भारोत्तोलन में किसी ओवरलोडिंग का पता नहीं चला। कंटेनरों का मार्गस्थ भारोत्तोलन बाकी तीन क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, उसीरे और दमरे<sup>70</sup>) में नहीं किया गया था।

#### 2.2.4.4 अनुरक्षण प्रभारों की वसूली

##### **बकाया ट्रेक अनुरक्षण प्रभार**

जनवरी 2012 में, रेलवे बोर्ड ने साइडिंग नियमों में ढील<sup>71</sup> दी थी। परिपत्र के पैरा 6.2 के अनुसार, साइडिंग में ट्रेक का अनुरक्षण पार्टियों द्वारा अपनी लागत पर किया जाएगा। तथापि, यह निर्णय लिया गया कि रेलवे निरीक्षण प्रभार प्रभारित नहीं करेगा। जहां कहीं भी रेलवे द्वारा साइडिंग मालिक की लागत से ट्रेक अनुरक्षण किया जाता है, पार्टी लागत वहन करना जारी रखेगी। 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान चयनित टर्मिनलों पर अनुरक्षण प्रभारों से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा के परिणाम निम्नलिखित तालिका में दर्शाए गए हैं:

<sup>70</sup> 13 सीआरटी में से एक

<sup>71</sup> 2012 का मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं.1

तालिका 2.15 - 31 मार्च 2015 तक बकाया ट्रेक अनुरक्षण प्रभारों की स्थिति

क्षेत्रीय रेलवे	बकाया राशि	वसूली के लिए बकाया अनुरक्षण प्रभारों के कारण
मरे, उसीरे और दपूमरे	9.16 करोड़	रेलवे और निजी पार्टी के बीच सम्पत्ति विवाद के कारण सीआरटी/जेएसएलके/केडीटीआर के प्रति ₹ 1.79 करोड़ का अनुरक्षण प्रभार बकाया था। बकाया (मरे और उसीरे में ₹ 7.37 करोड़) के लिए कोई कारण रेलवे के रिकार्ड पर नहीं पाए गए थे
दपूरे	उपलब्ध नहीं	विस्तृत रिकार्ड प्रदान नहीं किए गए थे, बिलिंग और वसूली की स्थिति का लेखापरीक्षा द्वारा पता नहीं लगाया जा सका।

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से एकत्रित विवरण

बाकी 12 क्षेत्रीय रेलवे<sup>72</sup> में कोई अनुरक्षण प्रभार बकाया नहीं थे क्योंकि अनुरक्षण सीटीओज़ द्वारा किया जा रहा था।

### कंटेनर फ्लैटों<sup>73</sup> के अनुरक्षण से संबंधित बकाया प्रभार

रेलवे नेटवर्क पर कंटेनर ट्रेन परिचालन के प्रारंभ होने के बाद, रेलवे बोर्ड ने कोनकोर सहित निजी स्वामित्व वाले कंटेनर फ्लैटों के अनुरक्षण पर निर्देश जारी किए (अप्रैल 2006)।

1 अप्रैल 2006 से पूर्व, संचालक द्वारा उत्तर रेलवे को वार्षिक आधार पर वैगनों की पूँजीगत लागत का पांच प्रतिशत जमा किया जाता था और अनुरक्षण संगठन, स्पेयर्स इत्यादि की लागत सहित पूरी लागत को इस कार्य के लिए संस्वीकृत कार्य प्रभारित आकलनों पर प्रभारित किया जा रहा था। तथापि, 1 अप्रैल 2006 से अनुरक्षण प्रभारों की पृथक वसूली के बदले में, संचालकों से (कोनकोर सहित) 4.76 प्रतिशत हालेज प्रभारों की वसूली को स्टॉक के अनुरक्षण की लागत के लिए अलग रखा जाना था।

दमरे में निर्धारित प्रक्रिया के अनुपालन में विफलता के मामले के परिणामस्वरूप दमरे के सिकंदराबाद मण्डल में रायनपाडा में ₹ 13.31 करोड़ तक के अनुरक्षण प्रभारों की कम उगाही हुई जिसे फरवरी 2014 में लेखापरीक्षा में उठाया गया था। राशि की वसूली मार्च 2016 तक नहीं हुई थी।

### 2.2.4.5 ईजनों जिन्हें खाली समय में संलग्न/जारी नहीं किया गया था के अवरोधन प्रभारों का उद्ग्रहण न होना

रियायती करार के पैरा 6.3.2 में प्रावधान है कि साइडिंग मालिक के कारण खाली समय से अधिक ईजन के अवरोधन के परिणामस्वरूप प्रति घंटा ईजन उपयोग

<sup>72</sup> पूतरे, पूमरे पूरे, उमरे, उपूरे, उरे, उपरे, दमरे, दरे, दपरे, पमरे एवं परे

<sup>73</sup> फ्लैट का संदर्भ बेस और बोगी से है जिनपर कंटेनर रखे जाते हैं।

की लागत में वृद्धि होगी जिसकी वसूली सीटीओ से की जाएगी। अवरोधन प्रभारों को समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दरों पर अनुमत समय से आगे की अवरोधन की अवधि के लिए लगाया जाएगा।

लेखापरीक्षा ने 121 चयनित टर्मिनलों पर ईजनों के अवरोधन की स्थिति की समीक्षा की और पाया कि उमरे, उसीरे, उरे, उपरे और दपरे में सात टर्मिनलों में ईजनों के अवरोधन के मामले पाए जिन्हें दो घंटों के खाली समय में संलग्न या जारी नहीं किया गया था। इन मामलों में, आवश्यक अवरोधन प्रभारों की वसूली या तो नहीं की गई या कम की गई थी। इसके परिणामस्वरूप, इन रेलवे को अवरोधन प्रभारों को न लगाने/कम लगाने के कारण ₹ 2.80 करोड़ की हानि हुई जैसा नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका 2.16 - 2012-13 से 2015-16 के दौरान ईजनों के संबंध में अवरोधन प्रभार न लगाना				
क्षेत्रीय रेलवे	प्रभावित टर्मिनल	देय अवरोधन प्रभार (₹)	वसूल किए गए अवरोधन प्रभार (₹)	कम प्रभार (₹)
उमरे	1 (आईसीडीडी)	8940930	0	8940930
उसीरे	1 (अमिनगांव)	265603	0	265603
उरे	(डीडीएल, एएचएच)	17075776	0	17075776
उपरे	(2) एमडीआरवी, जीओटीएन	609750	172800	436950
दपरे	1 (आईसीडीडब्ल्यू)	1381715	0	1381715
<b>कुल</b>	<b>07</b>	<b>28357994</b>	<b>172800</b>	<b>28016754</b>
				<b>₹ 2.80 करोड़</b>

स्रोत: क्षेत्रीय रेलवे में वाणिज्यिक विभाग से एकत्रित विवरण

तथापि, साइडिंग मालिकों से अवरोधन प्रभारों की कम वसूली के कारण अभिलिखित नहीं पाये गए। 11 क्षेत्रीय रेलवे<sup>74</sup> में बाकी टर्मिनलों में, साइडिंग मालिकों की ओर से खाली समय से आगे (दो घंटे) ईजनों के ऐसे अवरोधन का कोई मामला नहीं पाया गया।

#### 2.2.4.6 कंटेनर साइडिंग में लगाए गए रेलवे स्टाफ के वेतन के गैर समायोजन के कारण हानि

रेल मंत्रालय द्वारा जारी 2009 के दर परिपत्र सं. 45 में प्रावधान है कि दस्तावेजीकरण कार्य, आरआर जारी करने इत्यादि के लिए सीआरटी/आईसीडी में

<sup>74</sup>उमरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उपूरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, पमरे और परे

नियुक्त रेलवे स्टाफ की लागत सीटीओज द्वारा वहन की जानी थी और इसे पृथक रूप से प्रभारित किया जाएगा।

उन टर्मिनलों पर जहां रेलवे स्टाफ नियुक्त किया गया था स्टाफ लागत की वसूली की स्थिति की जांच की गई और निम्नलिखित पाया गया था:

- 1) पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>75</sup> में 36 टर्मिनलों में 61 रेलवे स्टाफ तैनात थे। 31 मार्च 2016 तक 2012-13 से 2015-16 की अवधि के लिए स्टाफ लागत के रूप में वसूली हेतु देय ₹ 22.46 करोड़ की राशि के प्रति केवल ₹ 6.47 करोड़ की वसूली की गई थी, जिसमें से ₹15.99 करोड़ बकाया था।
- 2) पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>76</sup> में, समीक्षा की अवधि के दौरान 21 टर्मिनलों पर तैनात 54 रेलवे स्टाफ के संबंध में ₹ 11.95 करोड़ की स्टाफ लागत की वसूली नहीं की गई थी।

#### 2.2.4.7 स्टेबलिंग प्रभार न लगाने के कारण हानि

2006 के आरसी 97 की शर्तों के अनुसार कंटेनर संचालक के कारण किसी कारणवश चार घंटे से अधिक हाने पर जैसे (i) पार्टी ऐसे स्टाक को अपनी साइडिंग पर प्राप्त कर सके (ii) पार्टी ऐसे स्टाक को अपनी साइडिंग में स्वीकार करने से मना कर दे तो रेलवे ट्रेक पर कंटेनर संचालक के चल स्टाक की स्टेबलिंग पर स्टेबलिंग प्रभार उदग्रहणिय है। स्टेबलिंग प्रभार चार घंटे से अधिक अवरोधन पर प्रति वैगन ₹ 300 की दर से प्रति घंटा या दिन के भाग पर उदग्रहणिय है। 1 अप्रैल 2013<sup>77</sup> से इन प्रभारों को बढ़ा कर ₹ 500 प्रति वैगन प्रति दिन या आगमन से हटाने के समय से दिन के भाग पर कर दिया गया है। चयनित सीआरटीएस/आईसीडी पर स्टेबलिंग प्रभारों के उदग्रहण की स्थिति की समीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

1. 11 क्षेत्रीय रेलवे<sup>78</sup> के 35 टर्मिनलों पर समीक्षा अवधि के दौरान ₹ 77.02 करोड़ के स्टेबलिंग प्रभार वसूली योग्य थे। इनमें से ₹ 58.07 करोड़ वास्तव में वसूले गए थे, आठ क्षेत्रीय रेलवे<sup>79</sup> के संबंध में ₹ 18.95 करोड़ का बकाया रह गया था। मार्च 2016 तक, वसूले जाने वाले ₹ 18.95 करोड़ के कुल

<sup>75</sup>मरे, पूतरे, उमरे, एनएफ और उरे

<sup>76</sup>पूरे, उसीरे, उरे, दपूरे और दरे

<sup>77</sup> 2013 का दर परिपत्र 5

<sup>78</sup>मरे, पूतरे, पूरे, उमरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे और परे

<sup>79</sup> मरे, पूतरे, उमरे, उरे, उपरे, दपूमरे, दपूरे और परे

स्टेबलिंग प्रभारों में से केवल उरे और दपूरे में ₹ 17.72 करोड़ की राशि वसूली योग्य थी।

2. पांच क्षेत्रीय रेलवे<sup>80</sup> में कोई स्टेबलिंग प्रभार देय नहीं था।

#### 2.2.4.8 कंटेनर ट्रेन संचालकों से भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली

नियमों के अनुसार<sup>81</sup> किराए पर दी गई भूमि के बाजार मूल्य के छः प्रतिशत की दर से प्रभार उदग्रहणिय है, जो समान रूप से कोन्कोर और अन्य सीटीओज़ पर लागू है। बाहरी लोगों को किराए पर दी गई भूमि के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क की दर सात प्रतिशत की दर से भूमि के मूल्य के वार्षिक संशोधन के प्रावधान के साथ छः प्रतिशत पर निर्धारित की गई थी। इसके अलावा, 2008 में कोन्कोर को रेलवे भूमि की लाइसेंसिंग की नीति को संशोधित<sup>82</sup> किया गया था, जिसके अनुसार कोन्कोर को रेलवे भूमि ट्वंटी फीट इक्वीटालेंट यूनिट (टीईयू) के आधार पर दी गई थी जबकि लगाया गया प्रभार ₹ 500 प्रति टीईयू के आधार पर था।

2010-11 से 2015-16 की अवधि के लिए चयनित कंटेनर टर्मिनलों के संबंध में लाइसेंस शुल्क से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से निम्नलिखित का पता चला:

1. 11 क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, पूरे, उपूरे और परे को छोड़कर सभी क्षेत्रीय रेलवे) के 21 टर्मिनलों में 31 मार्च 2016 तक ₹ 41.17 करोड़ की राशि बकाया थी।
2. अधिकतर मामलों में बकाया का कारण बिलों को प्राथमिकता न देना बताया गया था। दो टर्मिनलों पर (उरे के जीडीजीएच और दपूमरे के सीएसआरपी), दो निजी संचालकों ने दर के निर्धारण में अन्तर के कारण लाइसेंस शुल्क जमा नहीं की थी।
3. पिछले आठ वर्षों से टीईयू आधार पर भूमि लाइसेंस शुल्क की दर में कोई संशोधन नहीं किया गया था और कोन्कोर पर ₹ 500 प्रति टीईयू पर लाइसेंस शुल्क उदग्रहण किया जाना जारी था।

**भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन/उन्नयन में अनियमितता** – उपरोक्त के अलावा विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में विस्तृत अध्ययन के दौरान भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन में निम्नलिखित अनियमितताएं भी पाई गई थी:

<sup>80</sup> पूमरे, उपूरे, पूसीरे, दपरे और पमरे

<sup>81</sup> दिनांक 10.2.2005 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. 2005/एलएमएल/18/8

<sup>82</sup> दिनांक 24-1-2008 का रेल मंत्रालय पत्र सं. 2001/एलएमएल/13/55

1. 14 जो रे (दपरे, उरे, पमरे, मरे, पूमरे, पूतरे, उमरे, उपरे, उपरे, पूसीरे, दमरे, दपूरे, दपूमरे, एवं दरे) में कोन्कोर को दिए गए भूमि पट्टे से संबंधित भूमि लाइसेंस शुल्क के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि रेलवे प्रशासन द्वारा ₹ 500 प्रति टीईयू के लाइसेंस शुल्क की वार्षिक रूप से सात प्रतिशत तक संशोधन/वृद्धि नहीं की गई थी। इसके परिणामस्वरूप 2008-09 से 2015-16<sup>83</sup> की अवधि के लिए ₹ 156.85 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।
2. निर्देशों<sup>84</sup> के अनुसार अचल सम्पत्ति को किराए<sup>85</sup> पर देने से 12.36 प्रतिशत सेवा कर लगाया जाएगा। पांच क्षेत्रीय रेलवे (उपरे, उरे, उमरे, दपूरे और उसीरे) में भूमि लाइसेंस शुल्क के अभिलेखों की संवीक्षा के दौरान यह पाया गया कि यद्यपि कोन्कोर द्वारा भूमि लाइसेंस शुल्क समय पर जमा करवाया गया था, अक्टूबर 2012 से मार्च 2015 की अवधि के लिए 12.36 प्रतिशत की दर से ₹ 14.59 करोड़ की राशि को भूमि लाइसेंस शुल्क के साथ एकत्रित नहीं किया गया था।
3. 29 अप्रैल 2005 को अमीनागांव (एएमजे) में पूसीरे प्रशासन द्वारा कोन्कोर को 19.89 एकड़ की रेलवे भूमि का प्लॉट किराए पर दिया गया था। रेलवे बोर्ड के मौजूदा आदेश के अनुसार, लाइसेंस शुल्क की वसूली हैंडल (इनवर्ड एवं आउटवर्ड) किए गए टीईयू की संख्या पर आधारित होनी थी। लेखापरीक्षा के दौरान, यह पाया गया कि आईसीडी/एएमजे में इनवर्ड टीईयू की संख्या के रिकार्ड का अनुरक्षण नहीं किया जा रहा था। रेलवे और कोन्कोर के बीच ठेका करार के पैरा 3.2 के अनुसार किसी अवधि के दौरान (इनवर्ड एवं आउटवर्ड) हैंडल किए गए टीईयू की कुल संख्या रेलवे के परिचालन/वाणिज्यिक विभाग द्वारा प्रमाणित की जाएगी। तथापि, रेल प्रशासन द्वारा ऐसा कोई प्रमाणीकरण नहीं किया गया था। इसके परिणामस्वरूप कोन्कोर से भूमि लाइसेंस शुल्क की वसूली कोन्कोर प्राधिकरण द्वारा अनुरक्षित अभिलेखों (इनवर्ड एवं आउटवर्ड हैंडल किए गए

<sup>83</sup> नौ जो रे (दपरे, पमरे, मरे, पूतरे, उपरे, उपरे, दमरे, दपूरे और दपूमरे) में 2008-09 से 2015-16 की अवधि के लिए भूमि लाइसेंस शुल्क के संशोधन न होने के परिणामस्वरूप राजस्व की हानि निकाली गई और बाकी पांच जोरे में (उरे, दरे, उसीरे, उमरे, एवं पूमरे) में इसकी गणना 2010-11 से 2015-16 के लिए की गई थी।

<sup>84</sup> दिनांक 28 सितम्बर 2012 के आरबी के पत्र सं. 2012/एलएमएल/25/15 का पैरा 2

<sup>85</sup> सेवा कर अधिनियम (वित्त अधिनियम 1994 का अध्याय V) की धारा 65बी में अचल सम्पत्ति को किराए पर देने को इस प्रकार परिभाषित किया गया था कि एक अचल सम्पत्ति में पूरी तरह या आंशिक रूप से प्रयोग या ऐसी सुविधा प्रवेश कब्जा या अनुमति या आने की जगह देना, उस अचल सम्पत्ति के अधिकार या नियंत्रण के हस्तांतरण के साथ या बिना और इसमें अचल सम्पत्ति के संबंध में किराए पर देना, पट्टे पर देना, लाइसेंसिंग या अन्य समान प्रबंधन शामिल हैं।

टीईयूज) के आधार पर की गई थी और रेलवे द्वारा राशि की सटीकता के सत्यापन की कोई गुंजाइश नहीं थी।

### 2.2.5 कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की निगरानी के लिए तंत्र की समीक्षा

भारतीय रेल में मालभाड़ा संचालन और सूचना प्रणाली (एफओआईएस) के प्रारंभ होने के बाद कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की निगरानी रोक प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) के माध्यम से की जाती है जिससे मैनुअल निगरानी की गुंजाइश काफी कम हो गई थी।

यह पाया गया कि एफओआईएस में कंटेनर यातायात से संबंधित डाटा<sup>86</sup> प्राप्त करने के लिए प्रावधान उसी तरीके से उपलब्ध था जैसे माल यातायात के अन्य प्रकार के डाटा के लिए था। आगे यह पाया गया कि माल यातायात/ट्रेन संचालन के लिए एफओआईएस (रेलवे प्रयोक्ताओं की आवश्यकताओं के अनुसार) द्वारा विभिन्न प्रकार की रिपोर्टों का सृजन किया जाता है।

एफओआईएस (मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली) के टीएमएस (टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली) पर उपलब्ध कंटेनर यातायात से संबंधित रिटर्न या डाटा की नमूना जांच से निम्नलिखित का पता चला:

1. प्रत्येक साइडिंग/सीआरटी के आउटवर्ड कंटेनर रैकों के लिए एफओआईएस पर केवल पिछले 35 दिनों का विवरण उपलब्ध था।
2. कंटेनरों की संख्या वस्तु का नाम, कंटेनर का प्रकार और लोडिड भार एफओआईएस रिटर्न/प्रतिवेदन पर उपलब्ध नहीं था।
3. "ई-भुगतान" के बजाय शीर्षक "प्रभार" के तहत ई-भुगतान के विवरण का उल्लेख किया गया था।
4. टीएमएस पर रेलवे के इन मोशन भरतौलकों पर कंटेनरों के वजन से संबंधित किसी क्षेत्र के कंटेनर साइडिंग में संबंधित भरतौल का कोई विवरण उपलब्ध नहीं था।

सभी क्षेत्रीय रेलवे में निगरानी तंत्र से संबंधित पहलूओं की भी समीक्षा की गई थी और अपर्याप्त आन्तरिक नियंत्रण तंत्र के निम्नलिखित मामले पाए गए थे:

<sup>86</sup> विवरण जैसे रोक/कंसिस्ट फार्मेशन, उदगम/गंतव्य विवरण, स्थान नियोजन विवरण, मांग/प्रेषण नोट, वस्तु विवरण (कंटेनर), कंटेनर लोडिंग, विलम्ब शुल्क की गणना, आरआर सृजन/मालभाड़ा गणना, ईजन संयोजन/वियोजन, बीपीसी विवरण, ट्रेन आदेश/प्रस्थान, ट्रेन आगमन/समाप्ति, वैगन कंसिस्ट जांच, उतराई, डब्ल्यूटीआर विवरण, सुपुर्दगी, हटाव, घाट शुल्क इत्यादि।

- i. अप्रैल 2012 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान उत्तरी रेलवे में आईओसीडी और टीआईसीडी साइडिंग के बकाया डेबिट से संबंधित रिटर्न लेखा कार्यालय/मुख्यालय कार्यालय में नहीं भेजे गए थे। इसी प्रकार उसीरे में, समीक्षा अवधि के दौरान अगथोरी स्टेशन या कोनकोर पर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय/एमएलजी से कोई रिटर्न/सूचना प्राप्त नहीं हुई थी। इसके अलावा कोनकोर द्वारा दत्त हालेज प्रभारों की सटीकता सुनिश्चित करने के लिए रेलवे यातायात लेखा प्राधिकारी द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी।
- ii. उरे में, समीक्षा की अवधि के दौरान आईसीओडी साइडिंग पर और जनवरी 2015 से आईसीएमबी साइडिंग पर स्टेबलिंग प्रभारों का भुगतान नहीं किया गया था या मासिक तुलन पत्र में नहीं दर्शाया गया था और तुलन पत्र में उल्लेख किए बिना, ट्रेफिक लेखा कार्यालय द्वारा इन प्रभारों की वसूली पर उचित निगरानी नहीं रखी जा सकी। यातायात लेखा कार्यालय ने इन चूकों के बारे में कभी नहीं बताया। दपूमरे में स्टेबलिंग प्रभारों को विलंब शुल्क के बजाय माल शैड में लिया गया था।
- iii. कंटेनर परिचालन और उसकी वसूली के लिए उरे में, भारतीय रेल के स्वामित्व वाली ब्रेक वैनों के आवंटन की मॉनीटरिंग न तो चार टर्मिनलों (टीआईसीडी, आईसीओडी, आईसीएमबी एवं डीडीएल) पर तैनात माल स्टाफ द्वारा लेखा कार्यालय प्राधिकारियों द्वारा की गई थी। उत्तर रेलवे में चयनित आईसीडी में तैनात माल स्टाफ को पता नहीं था कि इन प्रभारों की वसूली नहीं की गई थी।
- iv. पूतरे ने सीआरटी/साइडिंग/माल शैड से कंटेनर परिचालन को मॉनिटर करने के लिए मॉनीटरिंग तंत्र को सही किया। उप मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक/मालभाड़ा सेवाएं के व्यक्तिगत पर्यवेक्षक के तहत एक पदनामित अनुभाग पूतरे से कंटेनर यातायात उदगम की मॉनीटरिंग का प्रभारी है। इसके अलावा, लेखा यातायात इंस्पेक्टर और वाणिज्यिक इंस्पेक्टर को कंटेनर यातायात के परिवहन में की गई अनियमितता, यदि कोई हो तो का पता लगाने के लिए लगाया गया है।
- v. मरे, उपरे, दपरे और दरे में, कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मॉनीटरिंग के लिए कोई विशिष्ट तंत्र नहीं था।

### 2.2.6 निष्कर्ष

निजी संचालकों द्वारा कंटेनर परिचालन को बढ़ावा देने का प्रमुख उद्देश्य, विविध और खुदरा यातायात का भार निजी संचालकों पर छोड़ना था जो कि रेलवे स्वयं वहन नहीं करना चाहती थी और अपने यातायात के हिस्से को रोक लोड के द्वारा बढ़ाना चाहती थी और परिचालनात्मक क्षमता में सुधार लाना चाहती थी। निजी कंटेनरों (कोन्कोर सहित) के माध्यम से ले जाने वाले कंटेनर ट्रेफिक ने 2010-11 से 2015-16 के दौरान लगभग 4.57 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर्ज की। किन्तु भारतीय रेल द्वारा अपने विजन दस्तावेज 2020 में परिकल्पित 2020 तक 210 मिलियन टन का लक्ष्य प्राप्त करने की संभावना दूरस्थ प्रतीत होती है क्योंकि 2015-16 के अन्त तक इन सीटीओज़ द्वारा लोडेड कंटेनर ट्रेफिक 46.18 मिलियन टन था।

सीटीओज़ को आंवटित ब्रेक वैन की वसूली का विवरण और उससे प्राप्त किराया प्रभार रिकार्ड में नहीं पाए जाए थे। इसके अलावा, विभिन्न अन्य प्रभार जैसे शंटिंग प्रभार, खाली समय छूट से आगे रोकों के अवरोधन के लिए प्रभार, स्टेबलिंग प्रभार और भूमि लाइसेंस शुल्क, जो सीटीओज़ से वसूली योग्य थे को पूरी तरह वसूला नहीं गया था। विभिन्न सीआरटी/आईसीडी में तैनात वाणिज्यिक स्टाफ की स्टाफ लागत की वसूली का तंत्र प्रभावी नहीं था। मरे, उपरे, दपरे और दरे में कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मानीटरिंग के लिए कोई विशिष्ट तंत्र नहीं था।

### 2.2.7 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि

1. भारतीय रेल को उन मामलों में जहां निजी पार्टियां बिना किसी औपचारिक करार के कंटेनर ट्रेनों का संचालन कर रही थी, कंटेनर ट्रेन संचालकों को कंटेनर ट्रेनों को चलाने देने के लिए मानक करार करने पर विचार करना चाहिए।
2. भारतीय रेल को एक प्रभावी आन्तरिक नियंत्रण तंत्र बनाने की आवश्यकता है ताकि कंटेनर ट्रेन संचालकों से देय विभिन्न प्रभारों की वसूली सुनिश्चित हो सके।
3. भारतीय रेल कंटेनर ट्रेनों के परिचालन की मानीटरिंग के लिए प्रभावी तंत्र बना सकता है ताकि परिचालन की सामायिकता सुनिश्चित की जा सके और निजी कंटेनर संचालकों से अधिक कारोबार किया जा सके।

4. निजी पार्टियों द्वारा कंटेनर संचालनों में भारतीय रेल के संरचनात्मक ढांचे और निजी क्षेत्र (कंटेनर लक्षित) की संबंधित मजबूती के कारण वृद्धि की संभावना है। इसलिए भारतीय रेल को कंटेनर परिचालन के सुरक्षित और सुगम संचालन के लिए रूकावटों की पहचान करनी चाहिए और इन रूकावटों को हटाने के लिए उचित उपाय करने चाहिए।

**2.3 पूर्वोत्तर सीमान्त: धरोहर के रूप में अविवेकपूर्व तरीके से चयनित भाग रेलवे (पूसीरे): के संरक्षण और तदनुसार निर्णय को वापिस लेने में अनावश्यक व्यय**

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में दो खंडों को पर्यटन के लिए उनकी संभावना का निर्धारण/उनकी ऐतिहासिक महत्ता का निर्धारण किए बिना धरोहर के रूप में उनके संरक्षण के अविवेकपूर्व निर्णय के कारण उनके संरक्षण/विखण्डन पर ₹27.33 करोड़ का अनावश्यक व्यय हुआ।

रेलवे बोर्ड ने भारतीय रेलवे के सभी महाप्रबंधकों को धरोहर संरचनाओं के संरक्षण के लिए दिशानिर्देश जारी किए थे (अप्रैल 1999)। प्रारंभ में क्षेत्रीय रेलवे से एकत्रित सूचना के आधार पर, 32 भवनों/परिसीमाओं और 11 पुलों को धरोहर संरचनाओं के रूप में पहचाना गया था। इस सूची से किसी नए मद को जोड़ने और/या घटाने पर धरोहर समिति<sup>87</sup> द्वारा विचार के बाद मूल्यांकन के आधार पर निर्णय लिया जाना था। ऐतिहासिक महत्ता/धरोहर/पर्यटन की दृष्टि से उनकी व्यवहार्यता के निर्धारण के बिना हेरिटेज लाइन के संरक्षण के दो मामले पाए गए, जहां पूर्वोत्तर रेलवे प्रशासन ने ₹27.33 करोड़ का निष्फल व्यय किया।

क. पूसीरे प्रशासन की पहल पर रेलवे बोर्ड ने (सितम्बर 2008) धरोहर/पर्यटन के लिए मेहुर-हरगाजाओं (मीटर गेज) भाग के संरक्षण का अनुमोदन दिया। ₹21.72 करोड़ की लागत पर कार्य का वित्तीय अनुमोदन 2008 में उसके प्रशासनिक अनुमोदन से चार वर्षों के बाद प्रदान किया गया था। सितम्बर 2014 तक परियोजना के संरक्षण पर ₹8.01 करोड़ का व्यय किया गया था।

पूसीरे प्रशासन ने अपनी पूर्व स्थिति को रद्द किया (अप्रैल 2014) और रेलवे बोर्ड को इस आधार पर मेहुर-हरगाजाओं भाग को धरोहर/पर्यटन के रूप में रखने के निर्णय पर दोबारा विचार करने का आग्रह किया कि उस भाग पर निरन्तर उल्लंघन (ब्रीच) हो रहा है तथा उसके पुनः निर्माण के लिए काफी व्यय अपेक्षित

<sup>87</sup> रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलवे के अधिकारियों, जनता के प्रतिनिधियों, जो धरोहर के संरक्षण के क्षेत्र में कार्य कर रहे हैं, वह व्यक्ति जो धरोहरों के संरक्षण में रूची लेते हैं की एक समिति का गठन।

होगा। यह भी कहा गया कि उस क्षेत्र में कोई पर्यटन गतिविधि नहीं है और भारत के मानचित्र पर पर्यटन के अन्तर्गत उसे कोई जगह नहीं दी गई है। तदनुसार रेलवे बोर्ड ने धरोहर खंड के संरक्षण के प्रस्ताव को छोड़ने का निर्णय लिया और सितम्बर 2014 में अन्ततः कार्य बंद कर दिया गया।

असम सरकार के मुख्य सचिव ने पूसीरे के महाप्रबंधक (जीएम) को स्थल के संरक्षण के लिए लिखा (अक्टूबर 2014)। उसी महीने में सदस्य, पूर्वोत्तर परिषद और एमएलए एवं एएसटीसी अध्यक्ष ने भी रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को धरोहर के रूप में उक्त भाग के संरक्षण के लिए आवश्यक कदम उठाने के लिए लिखा। कार्यकारी निदेशक (ईडी) धरोहर ने जीएम, एमएफआर को निर्णय वापिस लेने से पूर्व हितधारकों के साथ वार्ता करने को कहा (नवम्बर 2014)। अपर म.प्र. पूसीरे ने ईडी हेरिटेज को बताया कि यद्यपि असम सरकार, असम पर्यटन विकास निगम और आईआरसीटीसी के साथ बातचीत हुई थी किन्तु लागत के वहन के लिए कोई वचनबद्धता प्राप्त नहीं हुई थी।

हालांकि अन्य हितधारकों के साथ परामर्श का मामला प्रगति पर था, पूसीरे प्रशासन ने भाग को विखण्डित कर दिया और मार्च और जुलाई 2015 में ₹ 4.19 करोड़ के दो ठेका करार निष्पादित किए जिसके प्रति अक्टूबर 2016 तक विखण्डन पर ₹ 3.17 करोड़ का व्यय किया गया था। यह पाया गया कि संरचना को विखण्डित करने के बावजूद, पूसीरे प्रशासन ने असम सरकार से परियोजना की पूंजीगत लागत की पूरी क्षतिपूर्ति मांगी (जनवरी 2016)। इस संबंध में राज्य सरकार से कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी।

अतः उक्त भाग का हेरिटेज/पर्यटन के रूप में संरक्षण का निर्णय, हितधारकों<sup>88</sup> के साथ परामर्श द्वारा व्यवहार्यता का पता लगाए बिना लेना अच्छा निर्णय नहीं था। संरक्षण कार्य का प्रारंभ और बाद में परियोजना को छोड़ने के परिणामस्वरूप ₹ 11.18 करोड़<sup>89</sup> का निष्फल व्यय हुआ।

मामला नवम्बर 2015 में पूसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। यह उत्तर दिया गया कि हेरिटेज कार्य पर व्यय मुख्य रूप से लकड़ी के पुल स्लीपर को स्टील चैनल स्लीपर (दोहरा गेज) में प्रतिस्थापित करने के लिए किया गया था और इसे भविष्य में बीजी भाग में पुनः उपयोग किया जाएगा और निवेशन की मजदूरी लागत ही केवल हानि थी। तथापि, तथ्य यह है कि केवल पांच प्रतिशत

<sup>88</sup> वर्ष 1999 में रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों द्वारा अपेक्षित

<sup>89</sup> परियोजना पर ₹ 8.01 करोड़ और विखण्डन पर ₹ 3.17 करोड़

स्टील चैनल स्लीपरों का प्रतिस्थापन दोहरे गेज में किया गया था जिसे भविष्य में बीजी भाग में उपयोग किया जा सकता था।

अतः हेरिटेज/पर्यटन के महत्व पर विचार किए बिना भाग के संरक्षण कार्य के निर्णय और बाद में परियोजना को वापिस लेने, विशेष रूप से जब हितधारकों के साथ बातचीत चल रही थी, के परिणामस्वरूप ₹ 11.18 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

**ख.** जुलाई 2008 में, रेलवे बोर्ड द्वारा अलुआबारी सड़क से सिलिगुडी (76 कि.मी.) एमजी ट्रेक के गेज परिवर्तन (जीसी) कार्य का अनुमोदन दिया गया था। पूसीरे प्रशासन के अनुरोध पर, रेलवे बोर्ड ने सिलिगुडी से बाग डोगरा (9.7 कि.मी.) मीटर गेज (एमजी) ट्रेक को हेरिटेज (अलुआबारी सड़क से सिलिगुडी भाग में आने वाला) के रूप में या तो गॉटलेटेड<sup>90</sup> ट्रैक या पृथक संरक्षण कर संरक्षण करने का अनुमोदन दिया। पूसीरे प्रशासन का 8.05 कि.मी. के भाग, जिसमें से कुल 9.7 कि.मी. को बीजी और एमजी लाइनों को गॉटलेटेड ट्रैक के रूप में और बाकी को पृथक बीजी और एमजी लाइनों के साथ परिवर्तन के प्रस्ताव को मई 2010 में रेलवे बोर्ड द्वारा ₹ 16.15 करोड़ की लागत पर अनुमोदित किया गया था। आलुआबारी से सिलिगुडी तक मेटिरियल आशोधन से एमजी के गेज परिवर्तन (जीसी) कार्य के रूप में परियोजना की लागत को ₹ 272.11 करोड़ तक बढ़ा दिया गया था जिसे बाद में ₹ 435.87 करोड़ तक संशोधित (नवम्बर 2011) किया गया था।

अलुआबारी सड़क से सिलिगुडी तक एमजी ट्रेक का गेज परिवर्तन (जीसी) कार्य पूरा हो गया है और परियोजना यातायात के लिए खोल दी गई है। मार्च 2016 तक पूरी परियोजना पर ₹ 435.57 करोड़ का व्यय किया जा चुका था। गॉटलेटेड ट्रैक की सामग्री संशोधन की लागत संशोधित आकलन में अलग से नहीं दर्शायी गई थी और अतः धरोहर कार्य के वास्तविक व्यय का पता नहीं लग सका। जबकि प्रारंभिक संस्वीकृत आंकलन राशि व्यय की जा चुकी थी, हेरिटेज लाइन के संरक्षण पर किया गया व्यय ₹ 16.15 करोड़ होगा। इसके अलावा, उपरोक्त हेरिटेज लाइन पर चलाने के लिए एक रेल बस की अधिप्राप्ति और परिवहन पर ₹ 24 लाख का व्यय किया गया था। पूसीरे ने स्थानांतरण आधार पर परे से एक और रेल बस प्राप्त की।

<sup>90</sup> एक प्रबंधन जिसमें रेलवे ट्रैक एक एकल ट्रैक पर समानांतर चलता है और वह इस प्रकार अन्तर्वहन/अतिव्याप्त होता है कि केवल एक समय में एक ही रेल पट्टी का उपयोग हो सकता है।

70 व्यक्तियों<sup>91</sup> की क्षमता की दो रेल बसें 19 जुलाई 2011 में सिलीगुड़ी से बागडोगरा लाइन (से और को) पर परिचालन में थीं। फरवरी 2012 और दिसम्बर 2012 के बीच, दो रेल बसों की सेवाएं स्थगित कर दी गई थीं। तदन्तर, मई 2013 में साप्ताहिक आधार पर एक रेल बस की सेवा दोबारा प्रारंभ की गई थी ताकि सांस्कृतिक धरोहर का अस्तित्व में रखा जा सके और ट्रेक और ईंजन का अनुरक्षण किया जा सके। इस सेवा को भी दिसम्बर 2015 में यात्रियों की खराब प्रतिक्रिया के कारण रद्द करना पड़ा। 2011 में इसके प्रारंभ से, यह रेल बसे टिकट बिक्री के माध्यम से ₹ 27,778 अर्जित कर सकती थी। इसके अलावा, गॉटलेटेड ट्रेक में डायमंड क्रॉसिंग<sup>92</sup> होने के कारण, गति अवरोध लगाया गया था, जिसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त ईंधन उपभोग और अन्य लागतों के कारण परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ।

मार्च 2016 में मामला पूसीरे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। मंडल रेल प्रशासन ने उत्तर दिया कि कार्य रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार किया गया था।

अतः हेरिटेज उद्देश्य के लिए एमजी ट्रेक रखने का पूसीरे प्रशासन को निर्णय किसी तकनीकी या संभावित अर्जन या पर्यटन के महत्व के विशेषणात्मक अध्ययन पर आधारित नहीं था। अतः मांग को हेरिटेज के रूप में विकसित करने के निर्णय के परिणामस्वरूप ₹ 16.15 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ।

मामला रेलवे बोर्ड को दिसम्बर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

#### **2.4 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे): शंटिंग प्रभागों के लिए बिलों को प्राथमिकता न देना**

पूमरे प्रशासन ने धनबाद डिविजन के बीना कोल साइडिंग के साइडिंग परिसर में शंटिंग कार्य के लिए रेलवे ईंजन के उपयोग रेलवे बोर्ड के परिपत्र (फरवरी 2009) के अनुसार शंटिंग प्रभागों के बिलों को प्राथमिकता नहीं दी जिसके परिणामस्वरूप जनवरी 2010 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान ₹ 24.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

<sup>91</sup> 50 बैठने और 20 खड़े

<sup>92</sup> डायमंड क्रॉसिंग एक बिन्दु है जहां दो रेलवे लाइनें एक दूसरे को क्रॉस करती हैं और क्रॉसिंग बिन्दु पर डायमंड का आकार बनाती है।

रोलिंग स्टॉक के उपयोग में सुधार और मालभाड़ा ट्रेनों की उसकी साइडिंग/टर्मिनलों से सामयिक निकासी के लिए रेलवे बोर्ड ने ईजन आन लोड (ईओएल) योजना प्रारंभ की (जुलाई 2004)। अन्य बातों के साथ-साथ योजना में कहा गया है कि

- ईओएल परिचालन के अन्तर्गत ट्रेन ईजन साइडिंग में लोडिंग और अनलोडिंग परिचालन के दौरान और रेलवे की ओर से प्रतीक्षा हेतु उपलब्ध रहेगा ताकि लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन के पूर्व होने के बाद गाड़ी तुरन्त कार्य करने लगे।
- साइडिंग धारकों को क्षेत्रीय रेल प्रशासन के साथ एक करार के तहत ईओएल परिचालन के लिए विकल्प देना आवश्यक होगा।
- ईओएल सुविधा के साथ कोयला साइडिंग में मशीनीकृत लोडिंग के लिए अनुमत, फ्री टाइम तीन घंटे<sup>93</sup> होगा और कोई शंटिंग प्रभार उद्ग्राह्य नहीं होगा।

पूमरे के धनबाद मण्डल में बीना कोल साइडिंग के अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि बीना प्राइवेट साइडिंग और पूमरे प्रशासन के बीच ईओएल के लिए कोई करार नहीं किया गया था, तो भी डीजल ईजन रेकों के साथ उसी स्थिति पर रहा जबकि वैगनों की मशीनीकृत लोडिंग की जा रही थी।

चूँकि, ईओएल योजना इस साइडिंग पर लागू नहीं थी, रेलवे की ओर से साइडिंग में लोडिंग/अनलोडिंग कार्य के लिए डीजल ईजन के उपयोग सही नहीं था और शंटिंग प्रभार<sup>94</sup> उद्ग्रहणिय होने चाहिए थे। यह पाया गया कि यद्यपि बीना कोल साइडिंग में लोडिंग की पूरी प्रक्रिया के दौरान डीजल ईजन जुड़ा रहा साइडिंग मालिक के प्रति पूमरे प्रशासन द्वारा कोई शंटिंग प्रभार के लिए कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया गया।

जैसा कि लेखापरीक्षा में पाया गया था, पूमरे प्रशासन ने जनवरी 2010 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान बीना कोल साइडिंग में 6287 रेको के संबंध में 29532 घंटों के लिए लोड सहित डीजल ईजन की आपूर्ति की थी जिसके लिए

<sup>93</sup> 2004 का दर परिपत्र सं.21, 2012 का दर परिपत्र सं. 23

<sup>94</sup> रेलवे बोर्ड के निर्देशों (06 फरवरी 2009) में स्पष्ट है कि साइडिंग में शंटिंग परिचालन के लिए रेलवे ईजन के उपयोग के लिए शंटिंग प्रभार उद्ग्रहणित हैं; इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि क्या साइडिंग दूरी आधार या अन्यथा मालभाड़ा प्रभारित करने के लिए अधिसूचित है।

साइडिंग मालिक से ₹ 24.28 करोड़<sup>95</sup> का कुल शंटिंग प्रभार उद्ग्रहणिय था। लेखापरीक्षा प्रश्न के उत्तर में मण्डल प्रशासन घनबाद ने कहा (नवम्बर 2016) कि कोल साइडिंग पर यंत्रीकृत लोडिंग के लिए अनुमत फ्री टाइम 2005 के दर परिपत्र 74 और 2006 के 97 के अनुसार थे जिनमें मंत्रीकृत लोडिंग के लिए पांच घंटे के फ्री टाइम का प्रावधान था। इससे पता चलता है कि साइडिंग ईओएल योजना के अन्तर्गत नहीं थी और साइडिंग प्रभार लगाया और वसूला जाना चाहिए था।

अतः पूमरे प्रशासन का रेलवे बोर्ड के परिपत्र (फरवरी 2009) के अनुसार साइडिंग परिसरों में शंटिंग कार्य के लिए रेलवे इंजन के उपयोग के लिए शंटिंग प्रभारों के बिल को प्राथमिकता देने में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 24.28 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

मामला रेलवे बोर्ड के नवम्बर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ था (फरवरी 2017)।

### **2.5 उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे (उमरे और दमरे): यात्रियों से सुपरफॉस्ट अधिभार का अनियमित उद्ग्रहण और संग्रहण**

*उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे ने सुपरफॉस्ट ट्रेनों की सुविधा प्रदान किए बिना यात्रियों से सुपरफॉस्ट अधिभार के कारण ₹ 11.17 करोड़ का उद्ग्रहण और संग्रहण किया।*

रेलवे बोर्ड के 2006 के वाणिज्यिक परिपत्र सं. 105 की शर्तों में अनुपूरक प्रभार (अर्थात् सुपरफॉस्ट अधिभार) लगाने के उद्देश्य से ट्रेनों की औसत गति मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपरफॉस्ट घोषित करने के लिए एकल मानदण्ड है। ट्रेनों को "सुपरफॉस्ट" ट्रेन के रूप में घोषित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा ब्रोड गेज ट्रेनों के लिए औसत गति 55 किमी. प्रति घंटा और मीटर गेज ट्रेन के लिए 45 किमी. प्रति घंटा या उससे अधिक निर्धारित की गई है। औसत गति की गणना कुल यात्रा समय द्वारा अन्त से अन्त दूरी को बांट कर की जाती है। औसत गति मानदण्ड ट्रेन की एक विशिष्ट जोड़ी के लिए दोनों ऊपर और नीचे की दिशाओं में संतुष्ट होना आवश्यक है। क्षेत्रीय रेलवे ट्रेन को सुपरफॉस्ट ट्रेन के रूप में घोषित करने में सशक्त हैं जब वह अपेक्षित गति मानदण्ड को पूरा करेगा।

<sup>95</sup> शंटिंग प्रभारों की गणना समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित अखिल भारतीय इंजन घंटा लागत के आधार पर की जाती है।

अपवाद के रूप में, केवल हावड़ा-कालका मेल को दिल्ली और हावड़ा के बीच सुपरफॉस्ट ट्रेन के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

सुपरफॉस्ट अधिभार रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित किए जाते हैं। सुपरफॉस्ट अधिभारों को संशोधित करते समय, रेलवे बोर्ड ने कोचों की विभिन्न श्रेणियों के लिए सुपरफॉस्ट अधिभार सामान्य/दूसरी श्रेणी, स्लीपर श्रेणी, एसी (चेयरकार, एसी-3-टीयर, प्रथम श्रेणी, एसी-2-टीयर) और एसी प्रथम/एक्सिक््यूटिव श्रेणी के लिए क्रमशः ₹ 15, ₹ 30, ₹ 45 और ₹ 75 निर्धारित किए, जो 1 अप्रैल 2013 से लागू थे। यात्रा की दूरी कितनी भी हो, सुपरफॉस्ट अधिभार प्रत्येक यात्रा के लिए लागू होते हैं।

लेखापरीक्षा ने उत्तर मध्य और दक्षिण मध्य रेलवे में नमूना जांच की और 2013-14 से 2015-16 के दौरान सुपरफॉस्ट ट्रेनों के समयपालन पर डाटा का अध्ययन किया। एकीकृत कोच प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) से संगृहित डाटा से 11 सुपरफॉस्ट ट्रेनों (उत्तर मध्य रेलवे की 36 सुपरफॉस्ट ट्रेनों में से) और 10 सुपरफॉस्ट ट्रेनों (दक्षिण मध्य रेलवे की 70 सुपरफॉस्ट ट्रेनों में से) के चलने की स्थिति की जांच की गई।

#### अनुलग्नक 2.13

अध्ययन से निम्नलिखित का पता चला:

1. 21 सुपरफॉस्ट ट्रेने (उमरे और दमरे में समीक्षा के लिए चयनित) अपने परिचालन/चलने के दिन से अपने गंतव्य स्टेशन पर 13.48 प्रतिशत और 95.17 प्रतिशत दिन देरी से पहुँची।
2. इन सुपरफॉस्ट ट्रेनों के ट्रेन परिचालन के 16,804 दिनों में से, ट्रेने अपने गंतव्य स्टेशनों पर 5,599 दिन (ट्रेन परिचालन के कुल दिनों का 33.32 प्रतिशत) देरी से पहुँची।
3. 5,599 दिनों में से, जब ट्रेने देरी से पहुँची, सुपरफॉस्ट ट्रेनों ने 3,000 बार 55 किमी. प्रति घंटा की औसत गति का मानदण्ड पूरा नहीं किया (कुल विलम्बित ट्रेनों का 53.58 प्रतिशत)।
4. लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई 21 ट्रेनों में से, 11 ट्रेने (उमरे में चार ट्रेने और दमरे में सात ट्रेने) अपने चलने के 30 प्रतिशत से अधिक दिनों में विलम्बित हुई थी। कोलकाता आगरा कैंट एक्सप्रेस गाड़ी सं. 12319 और जयपुर-इलाहाबाद एक्सप्रेस-12404 अपने गंतव्य पर क्रमशः 95 प्रतिशत और 68 प्रतिशत बार देरी से पहुँची।

5. लेखापरीक्षा में समीक्षा की गई 21 ट्रेनों में से 10 ट्रेने (उमरे में सात ट्रेने और दमरे में तीन ट्रेने) अपने चलने के 30 प्रतिशत से कम विलम्बित थी। शताब्दी एक्सप्रेस-ट्रेन सं. 12034 और कानपुर बांद्रा एक्सप्रेस 22444 क्रमशः 25 प्रतिशत और 24 प्रतिशत बार विलम्बित हुई थी।

ट्रेन संयोजन (कोचों की विभिन्न श्रेणियों की संख्या और बैठने की क्षमता) के आधार पर उमरे और दमरे प्रशासन ने 2013-14 से 2015-16 की अवधि के दौरान उन दिनों पर जहां इन 21 ट्रेनों ने 'सुपरफॉस्ट' ट्रेन के लिए औसत स्पीड प्राप्त नहीं की थी, किन्तु यात्रियों से सुपरफॉस्ट अधिभार का उद्ग्रहण और संग्रहण किया जा रहा था, ₹ 11.17 करोड़ की राशि के सुपरफॉस्ट प्रभारों का संग्रहण किया।

रेलवे में मौजूदा एसी कोचों की वातानुकूलन सुविधा प्रदान करने में विफलता पर प्रभारों की वापसी के नियम हैं, जिसमें रेलवे को एसी और गैर एसी श्रेणी की टिकटों के किराए के अन्तर को वापिस करना होता है। तथापि, जहां यात्रियों को सुपरफॉस्ट सेवाएं प्रदान नहीं की गईं, यात्रियों को सुपरफॉस्ट अधिभार की वापसी के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नियम नहीं बनाए गए हैं।

सुपरफॉस्ट अधिभार के अनियमित उद्ग्रहणी और संग्रहण का मामला रेलवे बोर्ड को जनवरी 2017 में भेजा गया था। उनका उत्तर अभी भी प्रतीक्षित है (फरवरी 2017)।

### **2.6 पूर्व रेलवे (पूरे): लोड समायोजन वारंट करने वाली ओवर लोडिंग वैगनों के लिए अवरोधन प्रभारों की वसूली न करना**

पूर्व रेलवे के आसनसोल डिविजन में पांच कोयला कम्पनियों के संबंध में ओवरलोड वैगनों के लोड सुधार के लिए रेल प्रशासन द्वारा रेलवे प्राप्तियों के माध्यम से अवरोधन प्रभारों को न लगाने के कारण मई 2008 से मई 2016 की अवधि के लिए ₹ 10.70 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों<sup>96</sup> में प्रावधान है कि वैगन हमेशा समान रूप से लोड की गई हों ताकि लोड का भार सभी स्प्रिंगों पर समान हो और चिन्हित बढी हुई या प्रतिबंधित वहन क्षमता से अधिक कोई ओवर लोडिंग अनुमत नहीं थी। रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश दिया (नवम्बर 2004)<sup>97</sup> कि जहां सचल भारोत्तोलक मौजूद न हो,

<sup>96</sup> भारतीय रेलवे वाणिज्यिक नियमपुस्तिका (खण्ड II) का नियम 1508

<sup>97</sup> दिनांक 4 नवम्बर 2004 का रेलवे बोर्ड पत्र सं. टीसीआई/2004/109/4

भार/मात्रा अनुपात विधि लागू होती रहेगी ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि कोई ओवरलोडिंग नहीं होगी। तथापि, ओवरलोडिंग वैगनों का रेलवे प्राप्ति (आरआर) जारी होने से पूर्व परेषणकर्त्ता द्वारा समायोजन किया जाएगा। इसके अलावा, भार के समायोजन तक रेल के अवरोधन के लिए विलम्ब शुल्क प्रभारित होगा।

रेलवे बोर्ड ने अपने निर्देश दिए (अक्टूबर 2006)<sup>98</sup> कि, यदि कोई ओवरलोडिंग हो तो उसके लिए दण्डात्मक प्रभार<sup>99</sup> उदगम बिन्दु पर ही वसूले जाने चाहिए और उसका आरआर में उल्लेख किया जाना चाहिए कि रेल का भार कर लिया गया है और दण्डात्मक प्रभारों सहित सभी प्रभार संग्रहित किए जा चुके हैं। यह भी निर्देश दिए गए थे (मार्च 2007)<sup>100</sup> कि कुल ओवर लोडिंग के मामले में, जहां लोड समायोजन/विलगन का सहारा लिया गया हो, लागू दण्डात्मक प्रभारों के अलावा लोड समायोजन/अलगाव की पूर्णता के समय से भार की पूर्णता के समय तक अवरोधन प्रभारों की वसूली की जाएगी। वैगनों के अतिरिक्त अवरोधन के लिए उद्ग्रहणिय अवरोधन प्रभारों को सभी तरह से विलम्ब शुल्क के रूप में माना जाएगा।

सितम्बर 2011 में, रेलवे बोर्ड ने उदगम<sup>101</sup> बिन्दु पर ओवरलोडिंग का पता लगने के मामले में उदगम स्टेशन पर भार वारंट करने वाले लोड समायोजन के बाद एक रेल के अवरोधन के मामले में प्रति ओवरलोड वैगन का ₹ 5000 अवरोधन प्रभार की शास्ति लगाने का निर्णय लिया। भार की पूर्णता के समय से लोड समायोजन की पूर्णता तक रेल में सभी वैगनों पर विलम्ब शुल्क की प्रचलित दर पर अवरोधन प्रभार के साथ प्रति ओवरलोड वैगन पर अवरोधन प्रभार के रूप में ₹ 5000 की शास्ति उद्ग्रहणिय थी। यह भी स्पष्ट किया गया कि अवरोधन प्रभार छूट योग्य नहीं थे और यह रेलवे प्राप्तियों (आरआर) के साथ संग्रहित किए जाने चाहिए।

आसनसोल मण्डल पर उपरोक्त आदेशों के कार्यान्वयन से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा से पता चला कि मई 2008 से मई 2016 के दौरान पांच कोयला कम्पनियों<sup>102</sup> के प्रति ओवरलोड वैगनों के लोड सुधार के लिए ₹ 10.70 करोड़ की सीमा तक के अवरोधन प्रभारों की वसूली नहीं की गई थी। यह पाया गया कि पूर्व रेलवे प्रशासन ने आरआर बनाने के समय अवरोधन प्रभारों की मांग

<sup>98</sup> 2006 का दर परिपत्र सं. 86

<sup>99</sup> दण्डात्मक प्रभार मालभाड़ा है जो अनुमत वहन क्षमता तथा लोडिंग से अधिक वस्तु के पूरे लोड पर उद्ग्रहणिय है। दण्डात्मक प्रभार ट्रेन द्वारा यात्रा की गई पूरी दूरी पर उद्ग्रहणिय है।

<sup>100</sup> 2007 का दर परिपत्र सं. 40

<sup>101</sup> 2011 का दर परिपत्र सं. 32

<sup>102</sup> (I) ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड (ii) भारत कोकिंग कोल लिमिटेड (iii) सेंट्रल कोलफील्ड्स लिमिटेड (iv) इंडीग्रेटेड कोल माइन्स लिमिटेड (v) बंगाल एम्टा कोल माइन्स लिमिटेड।

नहीं की और बाद में इनकी मांग उठाई। तथापि, अन्ततः जब अवरोधन प्रभार की मांग की गई, कोल कम्पनियों ने भुगतान करने से इन्कार कर दिया। इसके अलावा, अप्रैल और मई 2016 के लिए ईस्टर्न रेल प्रशासन द्वारा अभी मांग की जानी थी।

लेखापरीक्षा द्वारा बताए जाने पर (फरवरी 2016) रेल प्रशासन ने कहा (अप्रैल 2016) कि मामला रेलवे बोर्ड के साथ उठाया गया और रेल-कोल बैठक में भी चर्चा की गई थी। तथापि, यह देखा गया कि रेल-कोल इंटरफेस बैठक (मई 2014) के बाद भी, रेलवे बोर्ड ने अवरोधन प्रभारों<sup>103</sup> से संबंधित नीति में पारिवर्तन नहीं किया और इसलिए अवरोधन प्रभार देय हैं। क्योंकि मण्डल प्राधिकारी आरआर के माध्यम से अवरोधन प्रभारों की वसूली के लिए रेलवे बोर्ड के आदेशों को कार्यान्वित करने में विफल रहे, अवरोधन प्रभारों के कारण बकाया देय एकत्र होने प्रारंभ हो गए।

अतः रेलवे बोर्ड के आदेशों के उल्लंघन में आसनसोल मण्डल में आरआर के माध्यम से अवरोधन प्रभार न लगाने के कारण, रेल प्रशासन कोयला कम्पनियों से ₹ 10.70 करोड़ के अवरोधन प्रभारों की वसूली नहीं कर सका। पूर्व रेल प्रशासन ने अपने अनुवर्ती उत्तर (अगस्त 2016) में कहा कि जुन 2016 से, अवरोधन प्रभारों का संग्रहण आरआर के साथ ई-भुगतान के माध्यम से किया जा रहा था। तथापि, मई 2016 तक इन पांच कोयला कम्पनियों के प्रति ₹ 10.70 करोड़ के अवरोधन प्रभार बकाया बने रहे।

मामला रेलवे बोर्ड को नवम्बर 2016 में भेजा गया था। उत्तर में, उन्होंने कहा (फरवरी 2017) कि अभी तक प्रणाली के माध्यम से आरआर में अवरोधन प्रभारों के संग्रहण का कोई प्रावधान नहीं है और आरआर में कोई शीर्ष निर्दिष्ट नहीं किया गया है जिसके माध्यम से देय अवरोधन प्रभारों को विनिर्दिष्ट और वसूला जा सके। उन्होंने आगे कहा कि ओवरलोडिंग के लिए अवरोधन जून 2016 से आरआर में एसडी (साइडिंग प्रभार) कालम के माध्यम से संग्रहित किया जा रहा है। अतः सिस्टम के माध्यम से ओवरलोड वैगनों के लिए अवरोधन प्रभारों को विनिर्दिष्ट करने और वसूली के लिए आरआर में उचित प्रावधान बनाने की आवश्यकता है।

<sup>103</sup> दिनांक 11 जुलाई 2014 का दर मास्टर परिपत्र (जुलाई 2014) टीसीआई/2014/108/4

### 2.7 मेट्रो रेलवे, कोलकाता (मरे): एकीकृत सुरक्षा प्रणाली के कार्यान्वयन में विलम्ब

मेट्रो रेलवे, कोलकाता में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली पूर्णता की अनुसूचित तिथि के पांच वर्ष बाद भी अभी पूरी तरह से कार्यान्वित की जानी थी। ठेकेदार को स्थान योजना की आपूर्ति में विलम्ब, ठेकेदार को ओएफसी आधार तक पहुँच की अनुमति में विलम्ब, ठेकेदार को अस्पष्ट शर्तों और नियमों इत्यादि के कारण एकीकृत सुरक्षा प्रणाली परियोजना के कार्यान्वयन में विलम्ब हुआ। अतः आईएसएस के अन्तर्गत परिकल्पित सुरक्षा उपाय अधूरे पड़े रहे।

2009-10 में मेट्रो रेलवे/कोलकाता (मरे) के निर्माण कार्यक्रम में एकीकृत सुरक्षा प्रणाली (आईएसएस) परियोजना ₹ 25.31 करोड़ की लागत से शामिल की गई थी। तदनुसार, जनवरी 2010 में खुली निविदा के माध्यम से सबसे कम बोलीदाता में बीसीएल सिक्वोर प्रीमाइसस (प्रा.) लि., नई दिल्ली को आपूर्ति संस्थापन और कमिश्निंग, निगरानी तंत्र<sup>104</sup> आधारित इंटरनेट प्रोटोकॉल का (आईपी) परिचालन एवं अनुरक्षण का कार्य फरवरी 2011 में 23 मेट्रो रेलवे स्टेशन परिसरों और मेट्रो रेल भवन में ₹ 17.07 करोड़ की सभी समावेशी लागत से दिया गया था। पूर्णता तिथि 23 अगस्त 2011 निर्धारित की गई थी। बारह विस्तारण देने के बाद, 9 जुलाई 2015 को ठेके को कार्य की धीमी प्रगति के कारण समाप्त कर दिया गया था। मेट्रो रेल प्रशासन ने ठेकेदार को अप्रैल 2014 तक ₹ 9.48 करोड़ का भुगतान किया था। मेट्रो रेल प्रशासन ने फरवरी और मार्च 2016 में एक नई एजेंसी को क्रमशः “बैगेज स्कैनरों की मरम्मत” और मेट्रो रेलवे स्टेशनों और नियंत्रण कक्षों में संस्थापित सीसीटीवी सिस्टम के व्यापक अनुरक्षण और मरम्मत का कार्य देने के लिए प्रक्रिया प्रारंभ की। इस कार्य के लिए अभी एजेंसी नियुक्त की जानी है (अक्टूबर 2016)।

लेखापरीक्षा ने कार्य के कार्यान्वयन की प्रगति की समीक्षा की और पाया कि:

- मेट्रो रेलवे प्रशासन ने सीसीटीवी, डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर (डीएफएमडी) और आटोमेटिक वेहिकल स्केनर इत्यादि के लिए स्थान योजना की मांग करने

<sup>104</sup> (क) सुरक्षा संबंधी मदों में बैगेज स्कैनिंग प्रणाली, पोर्टेबल स्कैनर, मल्टी जोन डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर, हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टर, बम बास्केट, बम सप्रेशन ब्लैकर, बम सूट, एक्सपलोजिव डिटेक्टर, एनएलजेडी सुपर ब्रूम एडवांस्ड और स्वचालित वेहिकल स्केनर, सीसीटीवी सिस्टम, एक्सेस कन्ट्रोल, व्यक्तिगत बैगेज स्केनर और विस्फोटक डिटेक्शन एवं डिस्पोसल प्रणाली शामिल हैं;

(ख) सीसीटीवी सखेलेस प्रणाली में उच्च रेजोल्यूशन डे और नाइट आईपी कैमरा, एमपीईजी-4 एनकोडर के साथ एनालिटिक सुपोर्ट सिक्वूड वेब के लिए साफ्टवेयर इंटरफेसिंग और वेब कास्ट, विडियो प्रबंधन और एनालिटिक्स साफ्टवेयर, नेटवर्किंग कम्पोनेंट, वर्कस्टेशनों के लिए नेटवर्क प्रबंधन और मानीटरिंग इत्यादि।

वाले आईएसएस ठेकेदार के अनुरोध पर प्रतिक्रिया में 17 महीने से 34 महीनों का समय लिया।

- अन्य बातों के साथ-साथ ठेके की शर्तों में ₹ 1.06 करोड़ और ₹ 2.33 लाख के क्रमशः 57 डोर मेटल डिटेक्टरों और 60 हैंड हेल्ड मेटल डिटेक्टरों (एचएचएमडी) की आपूर्ति का प्रावधान था। एचएचएमडी की आपूर्ति के प्रति ठेकेदार को ₹ 1.63 लाख का भुगतान किया गया था। तथापि ठेके की शर्तों में यह स्पष्ट रूप से उल्लिखित नहीं था कि ठेकेदार को डीएफएमडी सज्जित नेटवर्क की आपूर्ति करना अपेक्षित था और उन्हें नेटवर्क भी करना था। यह भी पाया गया कि ठेकेदार द्वारा दिए गए डीएफएमडी रेलवे की विशिष्टता के अनुसार और नेटवर्क अनुकूल थे, किन्तु उसने आवश्यक नेटवर्किंग प्रदान नहीं की थी। इससे रेलवे और ठेकेदार के बीच विवाद हो गया और ठेकेदार नेटवर्क मोड्यूल सहित अनुषंगी पुर्जों की आपूर्ति नहीं की। यद्यपि कोई भुगतान नहीं किया गया था, 57 मल्टी जोन डीएफएमडी संस्थापित नहीं किए गए।
- रेलवे के एसएवंटी विभाग ने ठेकेदार<sup>105</sup> को ओएफसी आधार की पहुँच में विलम्ब किया और इससे स्टेशनों की नेटवर्किंग में विलम्ब हुआ। इसके परिणामस्वरूप मेट्रो भवन पर सुरक्षा नियंत्रण से केन्द्रीयकृत तरीके से सीसीटीवी के माध्यम से निगरानी नहीं हो सकी। इसके अलावा, यद्यपि सीसीटीवी संस्थापित कर दिए गए थे, विडियो एनालिटिक साफ्टवेयर जो इन्ट्रूजन डिटेक्शन, लेफ्ट आब्जेक्ट डिटेक्शन, ओवरक्राउडिंग डिटेक्शन, कैमरा टेम्परिंग डिटेक्शन को सुविधाजनक बनाता और आडियो विडियो अलार्म को चलाने में मदद करता और सुरक्षा कर्मियों को पूर्व चेतावनी देता (अक्टूबर 2016) को कार्यान्वित नहीं किया गया था।
- सीसीटीवी कैमरा के संस्थापन की वास्तविक स्थान योजना के अनुसार, कुल आठ पेन टिल्ट जूम (पीटीजेड) कैमरा, 43-सी माउट कैमरा नौ विभिन्न स्थानों पर संस्थापित किए गए थे जिससे यार्ड, क्रासिंग/वाई साइडिंग एवं टनल माउथ कवर हो रहे थे। इन्हें आवश्यक माना गया था क्योंकि यह स्टेशनों के अलावा विभिन्न स्थानों पर आउटलेट्स थे और उन्हें घुसपैठ के लिए जोखिम क्षेत्रों के रूप में पहचाना गया था। यह पाया गया कि पहचाने

<sup>105</sup> परियोजना फरवरी में प्रारंभ हुई और अगस्त 2011 में पूरी हुई थी। अप्रैल 2014 में रेल प्रशासन ने ठेकेदार को ओएफसी बैकबोन का एक्सेस दिया था।

गए स्थानों पर कोई कैमरा संस्थापित नहीं किया गया क्योंकि नेटवर्किंग अपेक्षित पहुँच रेलवे द्वारा प्रदान नहीं की गई थी (अक्टूबर 2016)।

- अक्टूबर 2012 में प्रत्येक 23 स्टेशनों में एकल दिशा के लिए 46 स्कैनरों की आवश्यकता के प्रति 23 बैगेज स्कैनर संस्थापित किए गए थे। 23 में से 14 स्कैनर मशीनें 17 अक्टूबर 2016 तक बेकार पड़ी रही। अक्टूबर 2012 में उनके संस्थापन से, यह 23 स्कैनर समय के लगभग 25 प्रतिशत तक निष्क्रिय पड़े रहे। यह भी पाया गया कि यह स्कैनर 2012 में यूपीएस (अनइनरप्टड पावर सप्लाई) के बिना संस्थापित किए गए थे और ठेकेदार को इसकी आपूर्ति बाद में करनी थी। तथापि, क्योंकि ठेका समाप्त कर दिया गया था, ठेकेदार द्वारा इनकी आपूर्ति नहीं की गई और इनकी नई खरीद करनी होगी।
- परियोजना के पूरा होने के निर्धारण तिथि (अगस्त 2011) से मार्च 2015 तक, रेल प्रशासन की गलती की वजह से ठेकेदार को 12 विस्तारण दिए गए। ठेकेदार को केवल तीन विस्तारण टोकन जुर्माना के कारण दिए गए थे।
- सुरक्षा यंत्र अर्थात् 25 बम वास्केट और 25 बम अवरोधी कंबल, विस्फोटक वाष्प डिटेक्टर, उच्च श्रेणी के एनएलजेडी ब्रूम और सीसीटीवी के लिए सर्ज सुरक्षा बक्सों की आपूर्ति नहीं की गई थी।
- दो स्वचलित वाहन स्कैनरों (यूवीएसएस) की आपूर्ति हुई, परन्तु उनका प्रतिष्ठापन नहीं हुआ।

मेट्रो रेल प्रशासन ने दो निविदाएं निकाली (फरवरी और मार्च 2016), पहली तीन साल के सीसीटीवी प्रणाली के रख रखाव के लिए और दूसरी यात्री सामान स्कैनरों की एक साल की मरम्मत के लिए क्रमशः ₹ 7.96 करोड़ और ₹ 12.60 लाख की अनुमानित लागत पर दी गई थी।

इस प्रकार, पूर्णता की निर्धारित तिथि के पांच साल बाद केवल सीसीटीवी और यात्री सामान स्कैनर प्रणालियों का ही पूरी तरह से कार्यान्वयन हो सका। ठेकेदार को स्थान योजनाओं की आपूर्ति में देरी, ठेकेदार को ओएफसी तक पहुँच बनाने में विलम्ब, ठेके की अस्पष्ट नियम और शर्तें आदि के कारण एकीकृत सुरक्षा प्रणाली परियोजना के कार्यान्वयन में देरी हुई। एकीकृत सुरक्षा प्रणाली परियोजना के घटकों की एक संख्या जैसे अभिगमन नियंत्रण और विस्फोटक संसूचन और निपटान प्रणाली का कार्यान्वयन अभी भी होना बाकि है। इस प्रकार, सीसीटीवी और यात्री सामान स्कैनरों के रखरखाव के अभाव और सीसीटीवी द्वारा वीडियो विश्लेषणात्मक सॉफ्टवेयर और निगरानी के लिए स्टेशनों की नेटवर्किंग का

कार्यान्वयन न होने की वजह से न केवल आईएसएस के अन्तर्गत परिकल्पित सुरक्षा उपाय अधूरे रह गये, किन्तु ₹ 9.48 करोड़ का व्यय भी निष्फल रहा।

मामला नवम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। उत्तर में उन्होंने कहा (फरवरी 2017) कि आईएसएस ठेका मेट्रो रेल के माध्यम से उन्होंने ₹ 13.58 करोड़ तक की सामग्री प्राप्त की जो किए गए भुगतान का केवल 70 प्रतिशत था। उन्होंने आगे कहा कि लगभग 95 प्रतिशत आपूर्ति की गई सामग्री को संस्थापित कर दिया गया था और कुछ संस्थापित को छोड़कर मेट्रो रेल संस्थापित मर्दों को पूरी तरह से प्रयोग कर रही थी और तदनुसार डिटेक्टर बैगेज स्केनर विफल हो गए। तथापि, आईएसएस के कोई भी चार भाग एलओए जारी करने छः वर्ष बाद भी पूरी तरह पूर्ण नहीं हुए जैसा नीचे विस्तृत वर्णन किया गया है:

- (क) अभिगम नियंत्रण - डोर फ्रेम मेटल डिटेक्टर की आपूर्ति की गई किन्तु संस्थापित नहीं किया गया,
- (ख) निगरानी प्रणाली - सीसीटीवी संस्थापित की गई किन्तु बिना विडियो एनालिटिक साफ्टवेयर, जिसे नई एजेंसी द्वारा नहीं किया जाएगा जो अभी नियुक्त की जानी है,
- (ग) बैगेज स्केनर - संस्थापित किन्तु कुछ बाद में विफल हो गए,
- (घ) बम खोजना - बम सूट बम सप्रेशन ब्लैकेट, बम्ब बास्केट, विस्फोटक वेपर डिटेक्टर इत्यादि की आपूर्ति नहीं की गई।

### **2.8 उत्तर रेलवे (उरे): एटीएम के लिए उनको प्रदत्त/द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए बैंकों से लाइसेंस फीस की कम वसूली**

निर्धारित नियमों के अनुसार और स्टेशनों की गलत श्रेणी लागू कर एटीएम के लिए बैंकों को प्रदत्त/द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए लाइसेंस फीस वसूल करने में विफलता के कारण उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंकों से ₹ 9.40 करोड़ की कम वसूली हुई।

रेल मंत्रालय ने अगस्त 2006 से जून 2007 तक के दौरान भारतीय रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर आटोमेटेड टेलर मशीन (एटीएम) के प्रतिष्ठापन हेतु 16 राष्ट्रीयकृत बैंकों के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) हस्ताक्षर किए। अनुबन्ध का एक मानक फार्म एमओयू का अभिन्न अंग बनाया गया था, जिसमें अन्य बातों के साथ कहा गया कि रेलवे एटीएम के प्रतिष्ठापन हेतु बैंकों को 6 वर्गमीटर

स्थान आवंटित करने को सहमत हैं। इंटरनेट टिकटिंग किओस्क के लिए 1.5 वर्गमीटर का अतिरिक्त स्थान दिया जाना था। 6 वर्गमीटर से अधिक इस अतिरिक्त क्षेत्र के लिए कोई अतिरिक्त लाइसेंस फीस प्रभारित नहीं की जानी थी। रेलवे बोर्ड ने 03 सितम्बर 2009 को और निर्देश जारी किए कि उन स्थानों पर जहां एमओयू के अनुसार एटीएम के साथ ई-टिकटिंग किओस्क मुहैया करना बैंकों के लिए अनिवार्य था और बैंकों ने ऐसा किया नहीं है वहां 31 दिसम्बर 2009 के अन्त तक ई-टिकटिंग किओस्क का प्रतिष्ठापन पूरा करने के लिए बैंकों को कहा जाय जिसकी विफलता में उनको आवंटित स्थान 6 वर्गमीटर तक घटाया जाय। रेलवे बोर्ड ने आगे निर्देश दिया कि

- 1.5 वर्गमीटर का यह स्थान तभी वापस किया जाय जब बैंक ई-टिकटिंग किओस्क मुहैया करें।
- इन स्थानों पर बैंकों के साथ अनुबन्ध का नवीकरण नहीं किया जाना चाहिए जब तक वे ई-टिकटिंग किओस्क मुहैया नहीं करते हैं।
- क्षेत्रीय रेलवे स्टेशनों पर उत्पन्न नकदी के संग्रहण हेतु भविष्य में बैंकों के साथ हस्ताक्षर किए जाने वाले अनुबन्ध में प्रावधान करने की व्यवहार्यता की भी छानबीन करें और इसे परस्पर सहमति से लागू करें।

रेलवे बोर्ड ने अगस्त 2012 में आगे स्पष्ट किया कि

- एटीएम के प्रतिष्ठापन हेतु अनुबन्ध के नवीकरण के समय पर ई-टिकटिंग किओस्क प्रदान करने की शर्त पर जोर नहीं दें।
- उन स्थानों पर जहां ई-टिकटिंग किओस्क लगाए गए हैं और बैंकों को उन्हें जारी रखने में कोई आपत्ति नहीं है वहां वर्तमान शर्तों तथा निबन्धनों पर उन्हें जारी रखना अनुमत किया जाए।
- उन स्थानों पर जहां बैंक ई-टिकटिंग किओस्क के साथ जारी रहने को सहमत नहीं हैं और वे इस सुविधा को हटाना चाहते हैं अथवा ई-टिकटिंग किओस्क किंचित मुहैया नहीं किए गए हैं वहां बैंकों को या तो अपने स्वयं की लागत पर किओस्क संरचना में बदलाव कर 6 वर्गमीटर तक कम करने अथवा 6 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए प्रभारित दर के दो गुने पर 1.5 वर्गमीटर के अतिरिक्त क्षेत्र के लिए बढ़ी फीस का भुगतान करने का विकल्प दिया जाए।

एटीएम के लिए स्थान के आवंटन और लाइसेंस फीस की वसूली तथा 147 एटीएम के संबंध में बैंकों के साथ निष्पादित अनुबन्ध से संबंधित अभिलेखों की संवीक्षा की गई थी। यह देखा गया था कि 102 स्थानों में स्थान का

आवंटन/एटीएम के लिए बैंकों द्वारा अधिकृत क्षेत्र 7.5 वर्गमीटर से अधिक था (6+1.5 वर्गमीटर ई-टिकट किओस्क के लिए) परन्तु बैंकों से लाइसेंस फीस केवल 6 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए वसूल की गई थी। उत्तर रेलवे में आवंटित/बैंकों द्वारा अधिकृत क्षेत्र स्टेट बैंक आफ पटियाला द्वारा पटियाला में 5.95 वर्गमीटर से भारतीय स्टेट बैंक द्वारा देहरादून में 27 वर्गमीटर तक के बीच था।

102 स्थानों में से 97 में ई-टिकट किओस्क प्रदान नहीं किए गए थे। यह देखा गया था कि इन स्थानों पर न तो स्थान 6 वर्गमीटर तक कम किया गया था और न ही 1.5 वर्गमीटर के अतिरिक्त स्थान के लिए लाइसेंस फीस दोगुनी दर पर प्रभारित की गई थी (1 सितम्बर 2012 से) जैसा अगस्त 2012 के रेलवे बोर्ड के निदेश पत्र में निर्देश दिया गया। एनआर प्रशासन ने इन स्थानों पर अधिकृत अतिरिक्त क्षेत्र के संबंध में लाइसेंस फीस वसूल नहीं की जिसके कारण 1 सितम्बर 2012 से जुलाई 2016 तक की अवधि के लिए ₹ 5.02 करोड़ (अतिरिक्त स्थान के लिए दोगुनी लाइसेंस फीस) की लाइसेंस फीस की कम वसूली हुई। रेल प्रशासन द्वारा उपचारी कार्रवाई किए जाने तक हानि जारी रहेगी। रेलवे प्रशासन ने उनके अनुबन्धों से अधिक प्रदत्त/बैंकों द्वारा अधिकृत अधिक क्षेत्र का मामला भी नहीं उठाया था। यदि रेल प्रशासन ने मामला उठाया होता तो उन्होंने सामान्य लाइसेंस फीस दर पर ₹ 3.46 करोड़ की लाइसेंस फीस वसूल कर ली होती।

मामला रेल प्रशासन के साथ फरवरी तथा मार्च 2016 में उठाया गया था। जवाब में रेल प्रशासन ने बताया कि बैंकों को उनके द्वारा अधिकृत अतिरिक्त क्षेत्र दो गुनी लाइसेंस फीस पर लाइसेंस फीस जमा करने के लिए अक्टूबर 2014 में कहा गया था। तथापि नोटिस जारी करने से 18 माह बीत जाने के बावजूद न तो वसूली की गई है और न ही इस राशि का भुगतान करने के लिए कोई बैंक सहमत हुआ है।

बैंकों के साथ अनुबन्ध में आगे अनुबद्ध किया गया कि लाइसेंस फीस रेल प्रशासन द्वारा अधिसूचित स्टेशनों की श्रेणी के अनुसार देय थी। तथापि यह देखा गया कि 13 स्टेशनों के संबंध में लाइसेंस फीस संबंधित स्टेशनों को अधिसूचित की अपेक्षा कम मानने के द्वारा गलत प्रकार वसूल की गई थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 0.92 करोड़ की कम वसूली हुई जैसा लेखापरीक्षा द्वारा परिकलन किया गया।

इस प्रकार निर्धारित नियमों के अनुसार और स्टेशनों की गलत श्रेणी लागू कर एटीएम के लिए प्रदत्त/बैंकों द्वारा अधिकृत अतिरिक्त/अधिक स्थान के लिए

लाइसेंस फीस वसूली में विफलता के कारण उत्तर रेलवे के 97 रेलवे स्टेशनों पर बैंकों से ₹ 9.40<sup>106</sup> करोड़ की कम वसूली हुई।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

### **2.9 पूर्व रेलवे (पूर्व): उच्च क्षमता वैगनों के अनुचित उपयोग के कारण राजस्व का कम अर्जन**

*सितम्बर 2011 से मार्च 2016 तक के दौरान पूर्व रेलवे ने उपलब्ध उच्च क्षमता वैगनों के बजाय कम क्षमता वैगनों में लम्बी दूरी यातायात के लिए कोयला ढोया। जबकि उच्च क्षमता वैगन कम दूरी यातायात के लिए उपयोग किए गए थे। इसके परिणामस्वरूप ₹ 8.52 करोड़ के राजस्व का कम अर्जन हुआ।*

21 तथा 22 अप्रैल 2011 को मुख्य प्रचालन प्रबन्धकों (सीओएम) सम्मेलन को सम्बोधित करते हुए यातायात परिवहन सलाहकार (गतिशीलता), रेलवे बोर्ड ने पाया कि भाड़ा बुक करते समय मुख्य प्रचालन प्रबंधकों (सीओएम) द्वारा प्रचालन मंत्र 'सीआरटी' (बेडा, चालन, टर्मिनलों) पर जोर दिया जाना था। केन्द्र क्षेत्र निवल टन किलोमीटर (एनटीकेएम), स्टाक उपयोग, 25 टन धुरी भार निर्वाधन, स्टिकी ओरीजिन-डेस्टिनेशन फ्लोज की समीक्षा करना आदि होने चाहिए।

इसके अलावा सदस्य (यातायात) रेलवे बोर्ड ने भी लम्बी दूरी यातायात की बुकिंग को उच्च प्राथमिकता देने की आवश्यकता पर जोर दिया (अक्टूबर/नवम्बर 2014)। सदस्य ने भी पाया कि रेलवे को आय पर केन्द्रित होना चाहिए न कि केवल लदान लक्ष्यों पर और कि मंत्र उसी स्टाक से अधिक अर्जन का होना चाहिए।

भारतीय रेल द्वारा प्रयुक्त विभिन्न प्रकार के वैगनों में से खुले वैगन जैसे बीओएक्सएनएचएल (70 टन), बीओएक्सएनआर (69 टन), बीओएक्सएन (66 टन), बीओएक्सएनएल (67 टन) तथा बीओएक्सएनएचए (68 टन) भारतीय रेल में कोयला लदान हेतु उपयोग किए जाते हैं। बीओएक्सएनएचएल उच्चतम स्वीकार्य वहन क्षमता रखते हैं और उन्हें अधिक राजस्व उत्पन्न करने के लिए लम्बी दूरी यातायात की बुकिंग के समय पर अन्य वैगनों की अपेक्षा वरीयता दी जानी चाहिए।

पूर्व रेलवे में सितम्बर 2011 से मार्च 2016 तक के दौरान पाकुर तथा एण्डल क्षेत्रों के आसपास की खदानों से उत्पन्न कोयला उच्च क्षमता वैगनों के 454 रेकों द्वारा छोटी दूरी (16 से 686 किमी) गंतव्यों को ढोया गया था। कथित छोटी

<sup>106</sup> ₹ 5.02 करोड़ + ₹ 3.46 करोड़ + ₹ 0.92 करोड़

दूरी यातायात के लिए उच्च क्षमता वैगनों में अधिक लदान के कारण अतिरिक्त अर्जन ₹ 2.85 करोड़ था। उन्हीं तारीखों को निम्न क्षमता वैगनों के 454 रैक लम्बी दूरी यातायात के लिए कोयला ढोने के लिए उपयोग किए गए थे। यदि ये रैक लम्बी दूरी यातायात (206 से 1746 किमी) के लिए बुक किए जाते तो रेलवे ₹ 11.37 करोड़ अधिक अर्जित कर सकता था।

इस प्रकार रेल प्रशासन ने लम्बी दूरी यातायात के बजाय कम दूरी यातायात के लिए उच्च क्षमता वैगनों के रैकों की आपूर्ति द्वारा ₹ 8.52 करोड़ की अतिरिक्त राशि के अर्जन का अवसर खो दिया।

मामला विशेषपत्र (अप्रैल 2015) के माध्यम से रेल प्रशासन की जानकारी में लाया गया था। रेल प्रशासन ने बताया (मई 2015) कि लदान हेतु रैकों की आपूर्ति लदान केन्द्र में और आसपास रैकों की वास्तविक समय उपलब्धता पर निर्भर करती है। यह भी बताया गया था कि उच्च क्षमता स्टॉक को मात्र लम्बी दूरी यातायात पाने के लिए नहीं रखा जा सकता है जबकि कम दूरी यातायात आसानी से उपलब्ध है। इसके अलावा उच्च क्षमता स्टॉक की आपूर्ति अनेक मानदण्डों जैसे वैधता अवधि, प्रचालन का परिपक्व, विद्युत गृहों की नाजुक स्थिति, रैकों के संरक्षण की आवश्यकता, रैक धारिता, इंजन धारिता, मार्ग भीड़, मार्ग में अनुरक्षण ब्लाक तथा प्रतिबन्धों पर निर्भर है।

तथापि लेखापरीक्षा ने केवल रैकों की उन जोड़ी के बुकिंग विवरणों को लिया है जहां उन्हीं तारीखों को उच्च तथा निम्न क्षमता वैगन दोनों सर्विस स्टेशनों पर उपलब्ध थे और लम्बी तथा छोटी दूरी यातायात दोनों भी इन सर्विस स्टेशनों द्वारा सेवित साइडिंग से बुक किए गए थे। उस रूप में लेखापरीक्षा ने उन मामलों की तुलना की जहां निम्न क्षमता वैगनों के रैक लम्बी दूरी यातायात के लिए आपूर्त किए गए थे और उच्च क्षमता वैगनों के रैक उसी लदान क्षेत्र से छोटी दूरी यातायात के लिए और दोनों प्रकार के रैकों की वास्तविक समय उपलब्धता के आधार पर आपूर्त किए गए थे। केन्द्र जहां से दो प्रकार के रैक लादे गए थे के बीच दूरी केवल 6 से 48 किमी थी। इसके अलावा रेल प्रशासन द्वारा बताए गए मानदण्ड जो रैकों की आपूर्ति से संबंध रखते हैं, प्रकृति में सामान्य हैं और उच्च क्षमता वैगनों तथा अन्य प्रकार के वैगनों से बने रैकों के लिए बराबर-बराबर लागू हैं।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**2.10 उत्तर मध्य रेलवे (उमरे): प्राइवेट साइडिंगों के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का संशोधित न किया जाना**

उमरे प्रशासन के विभिन्न स्तर (अर्थात् डिविज़न तथा क्षेत्रीय मुख्यालय) पर छः प्राइवेट साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव के संसाधन में विलम्ब के परिणामस्वरूप संशोधित दरों के अनुसार प्रभारों के बिल नहीं भेजे गए और ₹ 7.82 करोड़ के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों की परिणामी कम वसूली हुई।

भारतीय रेल यातायात विभाग (वाणिज्यिक) संहिता का पैरा 1806 और भारतीय रेल इंजीनियरी विभाग संहिता का 1827 कहता है कि प्राइवेट साइडिंग का आवेदक रेल प्रशासन को ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का निम्नवत वार्षिक भुगतान करेगा:

- (i) समय-समय पर जैसा निर्धारित किया जाय, सामान्य राजस्व को रेलवे द्वारा देय लाभांश की प्रचलित दर पर रेलवे द्वारा वहन साइडिंग की लागत के भाग के अंकित मूल्य पर प्रभारित की जाने वाली ब्याज, और
- (ii) रेलवे द्वारा साइडिंग के भाग की लागत अथवा इसकी वर्तमान लागत, जो भी अधिक हो, पर 4.50 प्रतिशत की दर पर मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रभार वसूल किए जाने हैं। इन प्रभारों की गणना के लिए रेलवे द्वारा वहन साइडिंग के भाग की लागत ऐसे सामान्य अथवा विशेष आदेशों, जैसे समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किए जाएं, के अनुसार प्रत्येक पांच वर्ष में पुनः मूल्यांकित की जाएगी।

इसके अलावा रेलवे बोर्ड निर्देश<sup>107</sup> अन्य बातों के साथ कहते हैं कि यदि जब कभी रेलवे साइडिंग रेलवे द्वारा अनुरक्षित की जाती हैं तो अनुरक्षण तथा मरम्मत प्रभार स्टाफ लागत, औजार तथा संयंत्र लागत, जोड़े जुड़नारों की प्रतिस्थापन लागत और विभागीय प्रभारों आदि के आधार पर उद्ग्रहीत किए जाने हैं। निर्देश आगे कहते हैं कि इन प्रभारों की समीक्षा 1 अप्रैल से लागू प्रत्येक पांच वर्ष में की जानी चाहिए और मध्यावधि प्रभार प्रति वर्ष आधार दर के 10 प्रतिशत तक बढ़ाए जाने चाहिए।

लेखापरीक्षा ने एनसीआर के झांसी मण्डल के छः प्राइवेट साइडिंगों<sup>108</sup> के अभिलेखों

<sup>107</sup> पत्र संख्या 58/पी-7/एसए/13 दिनांक अप्रैल 21/23 1982

<sup>108</sup> रिलायंस साइडिंग, लालपुर, पीओएल साइडिंग, करारी (मैसर्स एचपीसीएल, मैसर्स बीपीसीएल, मैसर्स आईओसीएल के लिए), भेल खजरहा, परिचा थर्मल पावर हाउस (पीटीपीएच) साइडिंग परिचा, डायमंड सीमेंट पारीछा साइडिंग और पीओएल साइडिंग रेरु (मै. बीपीसीएल)

की समीक्षा की जहां मरम्मत तथा अनुरक्षण एनसीआर प्रशासन द्वारा किए जा रहे हैं और पाया कि

- रेलवे द्वारा अनुरक्षित इन छः साइडिंग के मामले में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के बिल 01 अप्रैल 1997 (अर्थात उनके आवंटन के आरम्भिक वर्ष) को यथा निर्धारित पूर्व संशोधित दरों पर भेजे गए थे।
- उपर्युक्त कोडल प्रावधानों और रेलवे बोर्ड के अप्रैल 1982 के निर्देशों के अनुसार प्रत्येक पांच वर्ष में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों की दरों में संशोधन अप्रैल 2002, अप्रैल 2007 तथा अप्रैल 2012 में देय थे। तथापि यह देखा गया था कि बिल पूर्व निर्धारित दरों (1997) पर भेजे गए थे और ये दरें अभी संशोधित की जानी थी।
- झांसी मण्डल ने दिसम्बर 2011 में इन छः साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन का प्रस्ताव आरम्भ किया। तथापि प्रत्येक स्तर पर विलम्बों, यथा सिविल इंजीनियरी विभाग द्वारा प्रस्ताव के प्रस्तुतीकरण के लिए 8 से 116 माह का विलम्ब, लेखा विभाग द्वारा संवीक्षा के लिए तीन महीनों तक, क्षेत्रीय मुख्यालय को आगे प्रस्तुतीकरण हेतु मण्डल रेल प्रबंधक (डीआरएम) द्वारा अनुमोदन के लिए दो वर्षों तक और क्षेत्रीय मुख्यालय से अनुमोदन की वापसी के लिए 32 माह तक, के कारण उसे अभी अन्तिम किया जाना था। डीआरएम/झांसी का अन्तिम अनुमोदन अभी दिया जाना था (अगस्त 2016)।
- मध्य रेल मुम्बई द्वारा पूर्व संशोधन (जनवरी 2000) के उदाहरणों के साथ रेलवे बोर्ड के मार्गनिर्देशों (अप्रैल 1987) के अनुसार इन छः साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों का संशोधन न होने के कारण लेखापरीक्षा ने कम वसूली की राशि ₹ 7.82 करोड़ निर्धारित की।

इस प्रकार एनसीआर प्रशासन के विभिन्न स्तर (अर्थात मण्डल एवं क्षेत्रीय मुख्यालय) पर छः प्राइवेट साइडिंग के संबंध में ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव के संसाधन विलम्ब के परिणामस्वरूप संशोधित दरों के अनुसार प्रभारों के बिल नहीं भेजे गए और ₹ 7.82 करोड़ के ब्याज तथा अनुरक्षण प्रभारों की कम वसूली हुई।

मामला रेलवे बोर्ड को दिसम्बर 2016 में भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**2.11 दक्षिण पूर्व सीमेंट साइडिंग में मानवीय तथा यांत्रिक लदान के मध्य रेल (दपूमरे): संयोजन हेतु अधिक निःशुल्क समय अनुमत करने के कारण हानि**

ढके वैगनों जहां मानवीय तथा यांत्रिक लदान का संयोजन उपयोग किया जा रहा है, में लदान के लिए मानवीय लदान हेतु अनुमत की अपेक्षा कम स्वीकार्य निःशुल्क समय निर्धारित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नीति निर्णय लेने की तत्काल आवश्यकता है। वर्तमान में ऐसे साइडिंग को मानवीय लदान हेतु स्वीकार्य निःशुल्क समय अनुमत किया जाता है, वैगनों की वहन क्षमता की हानि के कारण लगभग ₹6 करोड़ प्रतिवर्ष के राजस्व की सम्भावित हानि हुई है।

रेलवे वैगनों के प्रकार (खुले तथा ढके), साइडिंग का कार्यचालन तरीका और रेलवे टर्मिनल/साइडिंग में लदान की प्रकृति पर निर्भर वैगनों के लदान/उतराई के लिए स्वीकार्य निःशुल्क समय देता है। लदान के दो प्रकार हैं यथा यांत्रिक लदान तथा मानवीय लदान। रेलवे टर्मिनल धारण हतोत्साहित करने और वैगनों की उपलब्धता सुधारने के लिए स्वीकार्य समय से अधिक लिए गए समय के लिए विलम्ब शुल्क लगाता है।

रेलवे बोर्ड के 2005 के दर परिपत्र 74 के अनुसार यांत्रिक लदान ढके वैगनों के लिए लागू नहीं है। बाद में रेलवे बोर्ड परिपत्र 2006 के 84 तथा 2012 के 01 में इसे दोहराया गया। 2012 के आरसी 01 के अनुसार 31 अथवा अधिक वीसीएन (ढके वैगन) और 46 अथवा अधिक बीसीएनएचएल (ढके वैगनों का अन्य प्रकार) के समूह के मानवीय लदान के लिए अनुमत निर्बाध समय क्रमशः 9 घंटे तथा 11 घंटे था। इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर 2006 तथा अगस्त 2013 में स्पष्ट किया कि यदि रेल के लदान/उतराई के लिए मानवीय तथा यांत्रिक प्रचालन दोनों प्रयोग किए जाते हैं तो अधिक प्रतिबंधक मुफ्त समय अथवा यांत्रिक लदान/उतराई के लिए निर्बाध समय अनुमत किया जाएगा।

दपूमरे के पांच<sup>109</sup> प्राइवेट सीमेंट साइडिंग की जांच के दौरान बीसीएन/बीसीएनएचएल (ढके वैगनों में सीमेंट बैगों के लदान हेतु निम्नलिखित लदान तरीका देखा गया था:

<sup>109</sup>अंबुजा सीमेंट साइडिंग/भाटापारा (एमआरबीएल/बीईटी), अल्ट्राटेक सीमेंट साइडिंग/हैटबन्ध (एमजीसीएच/एचएन), अल्ट्राटेक सीमेंट साइडिंग/रावण/हैटबन्ध (यूएलसीएच/एचएन), संचुरी सीमेंट साइडिंग/बैकथ (सीसीएस/बीकेटीएच) और- लाफार्ज सीमेंट साइडिंग/अकलतरा (एलआईपीएल/एकेटी)

सीमेंट बैग कन्वेयर बेल्ट के माध्यम से लदान प्लेटफार्म पर लाए गए थे, बेल्ट के साथ आटो लोडर नामक मशीन लगाई गई थी, कन्वेयर बेल्ट द्वारा आए सीमेंट बैग आटो लोडर द्वारा वैगन में डाले गए थे। अपनाई गई लदान प्रक्रिया में वैगन में दो व्यक्तियों की आवश्यकता होती है, पहला व्यक्ति आटो लोडर को संभालता है और दूसरा व्यक्ति वैगनों में ब्रैगो की एकसमान परत लगाने में सहायता करता है। भिन्न वैगनों में ऐसी मशीने एक साथ प्रचालित की जा सकती हैं। इस प्रणाली द्वारा एक वैगन के लदान के लिए आवश्यक समय निर्धारित करने के लिए वाणिज्यिक स्टाफ के साथ लेखापरीक्षा दल द्वारा (फरवरी 2013 से फरवरी 2016) किए गए संयुक्त अध्ययन में पता चला कि यह इन वैगनों की वहन क्षमता के आधार पर लादे जाने वाले बीसीएन वैगन के लिए केवल 35 से 45 मिनट और बीसीएनएचएल वैगन के लिए 60-70 मिनट लगता है।



दक्षिण पूर्व मध्य रेल में वैगन में किया जा रहा सीमेंट का यांत्रिक लदान

उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि बीसीएन रेक (42 वैगन) तथा बीसीएनएचएल रेक (58 वैगन) रेक बनाने के लिए ½ घंटा सहित क्रमशः पांच घंटे तथा सात घंटे में लदान किया जाना चाहिए क्योंकि लदान क्रमशः नौ घंटे तथा 11 घंटे के लदान के स्वीकार्य निर्बाध समय के प्रति साथ-साथ प्रचालित की जा रही आठ ऐसी मशीनों पर आंशिक स्थापनों में किया जाता है। उस रूप में यद्यपि ढके वैगनों के लदान के लिए मानवीय तथा यान्त्रिक लदान का संयोजन उपयोग किया जा रहा है परन्तु एसईसीआर की ये पांच सीमेंट साइडिंग में केवल मानवीय लदान का स्वीकार्य निर्बाध समय प्राप्त करना जारी था। वास्तविक प्रकृति और लदान हेतु लिए गए समय के अनुसार मुफ्त समय संशोधित करने के द्वारा चार घंटे प्रति रेक से वैगनों की अर्जन क्षमता बढ़ाई जा सकती थी।

मामला रेल प्रशासन की जानकारी में मार्च 2013, फरवरी 2014, मार्च 2014, मार्च 2016 तथा सितम्बर 2016 में लाया गया था। त्रिपक्षीय बैठक (जून 2015) के दौरान एसईसीआर प्रशासन ने लेखापरीक्षा तर्क स्वीकार कर लिया और बताया कि मामला मार्गनिर्देश हेतु रेलवे बोर्ड को भेजा गया था (अप्रैल 2015)।

इसके अलावा अक्टूबर 2016 में ड्राफ्ट पैरा का उत्तर देते समय रेल प्रशासन ने स्वीकार किया कि मानवीय लदान की तुलना में कन्वेयर बैल्ट (यांत्रिक लदान) के माध्यम से सीमेंट बैगों के लदान में लगभग 50 प्रतिशत तक कम समय लगाया जा रहा है। रेल प्रशासन ने आगे बताया कि पुरानी सभी सीमेंट साइडिंग में बहुलदान प्लेटफार्म हैं जो स्थापना और लदान के पश्चात बाद के समामेलन में अधिक समय लेते हैं और इन साइडिंग में औसत लदान समय 08.20 घंटे था।

उत्तर को इस तथ्य के परिप्रेक्ष्य में देखा जाय कि वैगनों के स्थापन और रेक की रचना/समामेलन के लिए आवश्यक/लिया गया समय मानवीय लदान तथा यांत्रिक लदान दोनों के लिए समान रहता है। उस रूप में लिए गए समय में अन्तर वैगनों में मानवीय अथवा यांत्रिकीकृत लदान के कारण होगा न कि रेकों के स्थापन/ समामेलन के कारण जो दोनों मामलों में किया जाएगा। तथ्य यह शेष रहता है कि ढके वैगनों में यांत्रिकीकृत लदान के लिए निर्धारित मुफ्त समय के अभाव में पार्टियां नौ घंटे का स्वीकार्य मुफ्त समय प्राप्त करना जारी रखे हुई हैं। एसईसीआर ने सीमेंट साइडिंगों में लदान के औसत समय पर यांत्रिकीकृत लदान के आरम्भ का प्रभाव निर्धारित करने के लिए अध्ययन नहीं किया है और इसलिए उन्हें मानवीय लदान हेतु लागू वही नौ घंटे का स्वीकार्य मुफ्त समय अनुमत किया जा रहा है जिसे संशोधन की आवश्यकता है। मामला रेलवे बोर्ड को भेजे जाने पर सभी क्षेत्रीय रेलवे को ढके वैगनों के यांत्रिक लदान के ब्यौरे प्रस्तुत करने के लिए कहा गया है (अगस्त 2016)।

इसलिए ढके वैगनों में यांत्रिक लदान हेतु स्वीकार्य मुफ्त समय निर्धारित करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा नीति निर्णय लिए जाने की तत्काल आवश्यकता है। जब तक यह किया नहीं जाता है तब तक मानवीय लदान हेतु लागू उच्च स्वीकार्य मुफ्त समय इन पांच साइडिंग, जहां मानवीय तथा यांत्रिक लदान का संयोजन उपयोग किया जा रहा है, को अनुमत किया जाना जारी रहेगा। इसके परिणामस्वरूप इन वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि के कारण 2013-14 से 2015-16 (फरवरी 2016 तक) की अवधि के दौरान ₹ 18.91 करोड़ के राजस्व की सम्भावित हानि हुई और रेलवे के उपचारी कार्रवाई किए जाने तक ₹ 0.54 करोड़ प्रतिमाह (₹ 18.91 करोड़/35 माह) की हानि उठाना जारी रहेगा।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

### 2.12 पूर्वतट रेलवे (पूतरे): रेकों का भार न करने के कारण हानि

मार्ग में तथा गंतव्य स्टेशन पर सेतुतुलाओं की विद्यमानता के बावजूद रेकों का भार न करने के कारण रेल प्रशासन ने दण्डात्मक प्रभारों<sup>110</sup> की वसूली न होने के कारण ₹ 1.46 करोड़ की हानि उठाई।

भारतीय रेल वाणिज्यिक नियम पुस्तक, खण्ड-II के पैरा 1422 से 1427 के अनुसार खुला माल, स्थूल माल अथवा थोक में माल जिसका सामान्य तुला मशीन पर भार नहीं किया जा सकता है, का प्रेषित स्टेशन पर वैगन का तुला सेतु, यदि उपलब्ध है, पर अथवा रास्ते में सुविधाजक तुलासेतु स्टेशन जो जहां तक सम्भव हो पहला तुला सेतु स्टेशन हो, पर भार किया जाना चाहिए। यदि प्रेषक स्टेशन पर तौलने की सुविधाओं का प्रावधान नहीं है तो भाडा प्रभार प्रेषक के घोषित भार पर बीजक बनाया जाना चाहिए। तथापि प्रेषक स्टेशन/मार्ग में तुला सेतु पर भार न किए गए रेकों का भार करना, यदि तुलासेतु वहां उपलब्ध है और माल की सुपुर्दगी से पूर्व अवप्रभारों यदि देय हों, को वसूल करना गन्तव्य स्टेशन का कर्तव्य होगा।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अपने अक्टूबर 2004 तथा नवम्बर 2004 के परिपत्रों के द्वारा जोर दिया कि तुलासेतु अधिमानतः आरम्भिक केन्द्रों पर प्रतिष्ठापित किए जाने चाहिए ताकि सभी रेकों का 100 प्रतिशत भार किया जा सके। यह आगे उल्लेख किया गया कि उन मामलों जहां वैगन तुलासेतु की अनुपलब्धता के कारण अथवा तुला सेतु के खराब होने के कारण अथवा किसी अन्य प्रचालन कारण से आरम्भिक केन्द्र पर तौले नहीं गए थे वहां आरम्भिक स्टेशन डिविज़न के वाणिज्यिक नियंत्रण के ऐसे रेकों के भार करने के लिए संदेश भेजे जहां मार्ग में पहला तुलासेतु उपलब्ध है। तुला सेतु के लिए संदेश प्राप्त करने के बाद मण्डल वाणिज्यिक नियंत्रण मण्डलीय प्रचालन नियंत्रण को भी देगा जो तौलना सुनिश्चित करेगा।

इसके अलावा रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिया<sup>111</sup> (अक्टूबर 2006) कि प्रत्येक रेल का मुख्य परिचालन प्रबंधक (सीओएम) भी वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु अधिसूचित करेगा जहां भार किया जाएगा, यदि सम्बद्ध तुलासेतु खराब है तो सभी क्षेत्रीय

<sup>110</sup> रेल मंत्रालय दर परिपत्र सं.19/2012, परिपत्र सं. टीसी-1/2006/109/6 भाग-II दिनांक 23.07.2012 के अनुसार जहां रेल वैगन में पण्य अधिक भरे जाते हैं वहां रेल प्रशासन अधिक लदान की खोज के केन्द्र का लिहाज किए बिना आरम्भिक स्टेशन से गंतव्य केन्द्र तक वैगन के गाड़ी कर्षण द्वारा तय की जाने वाली सम्पूर्ण दूरी के लिए प्रेषक, परेषिती अथवा पृष्ठांकित जैसा भी मामला हो, से अनुसूची 'क' तथा 'ख' में स्थिति के भागों I, II तथा III में यथा प्रावधारित दण्डात्मक प्रभार वसूल करेगा।

<sup>111</sup> दर परिपत्र सं. अक्टूबर 2006 का 86/2006

रेलवे तथा बोर्ड के कार्यालय को सूचित करेगा। तदनुसार क्षेत्रीय रेलवे को प्रत्येक लदान केन्द्र के लिए सम्बद्ध तुलासेतु और वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु अधिसूचित करने थे। तौल के परिणाम सूचित करने के लिए सम्बद्ध तुला सेतुओं, वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतुओं तथा सम्बन्धित लदान केन्द्रों के बीच संचार के विश्वसनीय साधन स्थापित किए जाने चाहिए।

रेलवे बोर्ड के अक्टूबर 2006 के निर्देशों के आधार पर ईसीओआर ने अपने रेलवे में उपलब्ध लदान केन्द्रों के लिए नामित सम्बद्ध तुलासेतुओं तथा वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतुओं की एक सूची अधिसूचित<sup>112</sup> की। लदान स्टेशन के लिए सम्बद्ध तुलासेतु और वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु के रूप में क्रमशः नयागढ़, केन्दूझारगढ़ तथा सुकिण्डा रोड नामित किए गए थे।

मुख्य माल पर्यवेक्षक, सुकिण्डा रोड के लेखाओं तथा अभिलेखों की संवीक्षा (नवम्बर 2014) के दौरान यह देखा गया था कि मार्च 2011 से अक्टूबर 2014 तक नयागढ़/दैतारी से सुकिण्डा रोड गुडसशेड को बुक कुल 117 लोहा रकों में से केन्दूझारगढ़ (13 रक) और सुकिण्डा रोड (चार रक) तुला सेतुओं पर केवल 17 रक तोले गए थे। शेष 100 रकों के लिए केन्दूझारगढ़ में सम्बद्ध तुला सेतु और सुकिण्डा रोड पर वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु की उपलब्धता के बावजूद प्रेषक के स्वीकृत भार (एसडब्ल्यूए) के आधार पर भाड़ा प्रभार वसूल किए गए थे। इन रकों का भार न करने के कारण अभिलेखों में नहीं थे।

संवीक्षा में आगे पता चला कि सभी रकों में अतिलदान पाया गया था जिसके लिए ₹ 25.34 लाख का दण्डात्मक प्रभार वसूल किया गया था। 17 रकों में खोजा गया अधिक लदान 7.7 टन से 291.35 टन के बीच था। इस प्रकार औसत भार और प्रति रक संग्रहीत दण्डात्मक प्रभार क्रमशः 99.68 टन तथा ₹ 1.49 लाख परिकलित किए गए।

मामला निम्नलिखित आपत्तियों के साथ जून 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था:

- (i) रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन करने में प्रणाली विफलता हुई है। यद्यपि केन्दूझारगढ़ तथा सुकिण्डा रोड पर तुला सेतु की तौल सुविधाएं विद्यमान थी परन्तु 117 रकों में से केवल 17 रकों का भार किया गया था और सभी मामलों में अधिक लदान देखा गया था। इस प्रकार यह सुनिश्चित करने की

<sup>112</sup> मई 2007 में वाणिज्यिक परिपत्र सं. 125(जी)/07 के द्वारा (बाद में अगस्त 2014 में संशोधित)

आवश्यकता है कि आरबी के निर्देशों के अनुसार रेक भारोत्तोलन के अध्यक्षीन थे।

- (ii) रेकों का भार न करने से अधिक लदान कदाचारों को प्रोत्साहन मिलता है जिसके कारण राजस्व की हानि और चल स्टाक तथा पटरियों को भी हानि होती है। रेलवे बोर्ड यह अवश्य सुनिश्चित करे कि परेषणों का भार करने के उनके निर्देशों का पालन किया जाता है और दोषी प्रेषक और परेषिती से शास्ति की वसूली की जाती है।

उत्तर में रेलवे बोर्ड ने सूचित किया (दिसम्बर 2016) कि केन्दूझारगढ़ पर एक अधिक रेक का भार किया गया था जिसके लिए नयागढ़ पर दण्डात्मक प्रभार संग्रहीत किया गया था और कि रेकों की कुल संख्या 116 थी न कि 117। उन्होंने आगे बताया कि मई 2007 तथा अगस्त 2014 के वाणिज्यिक परिपत्र कहते हैं कि नयागढ़ लदान केन्द्र के लिए जखापुरा की ओर भारों के लिए सम्बद्ध तुलासेतु केन्दूझारगढ़ है और सुकिण्डा रोड वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु के रूप में नामित है। उत्तर में आगे बताया कि सुकिण्डा रोड तक भारों के लिए सुकिण्डा रोड तुलासेतु परिचालन प्रतिबन्धों के कारण वैकल्पिक सम्बद्ध तुलासेतु के रूप में नामित नहीं है।

तथापि तथ्य यह शेष रहता है कि 116 रेकों में से भारित सभी 18 रेक (केन्दूझारगढ़ पर 14 तथा सुकिण्डा रोड पर चार) अतिभारित पाए गए थे। केन्दूझारगढ़ पर शेष रेकों की भारोत्तोलन नहीं किया गया था क्योंकि केन्दूझारगढ़ तुला सेतु मई 2009 से अक्टूबर 2015 तक की अवधि के दौरान पांच वर्ष आठ माह (लम्बी अवधि में) के लिए खराब था। यह सुनिश्चित करना रेलवे का उत्तरदायित्व था कि केन्दूझारगढ़ का तुलासेतु समय पर चालू किया गया था और किसी विलम्ब के मामले में नयागढ़ से सुकिण्डा रोड तक सभी रेकों को तोलने का वैकल्पिक प्रबन्ध किया जाना था विशेषकर इस तथ्य के दृष्टिगत कि सभी 18 रेकों में अधिक लदान पाया गया था जो 2013-14 की अवधि के दौरान केन्दूझारगढ़ तथा सुकिण्डा रोड पर तोले गए थे।

प्रति रेक औसत अधिक लदान की अनुरूपता पर 'प्रेषक के स्वीकृत भार' के आधार पर बुक 98 रेकों के सम्बन्ध में अधिक लदान की कुल मात्रा 9769.1 टन बनती थी और ₹ 1.46 करोड़ के दण्डात्मक प्रभारों को संकट में डाला गया था।

### अध्याय 3

#### ट्रैक्शन

रेलवे बोर्ड में सदस्य ट्रैक्शन, भारतीय रेलवे के इलैक्ट्रिकल विभाग के पूर्ण रूप से प्रभारी हैं। वो रेलवे विद्युतीकरण, कार्यशाला (पूर्ण रूप से लोकोमोटिक्स के लिये) और ऊर्जा/ईंधन प्रबंधन के लिये भी उत्तरदायी हैं।

क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य विद्युत अभियंता (सीईई) इलैक्ट्रिक लोको, इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट ट्रेन (ईएमयू), मेनलाइन इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट ट्रेन (एमईएमयू) के परिचालन और रखरखाव, अतिरिक्त विद्युत उपकरण (ओएचई), इलैक्ट्रिकल कोचिंग स्टॉक आदि के रखरखाव और परिचालन के लिये उत्तरदायी है। डीजल लोकोमोटिक्स के रखरखाव का मुख्य प्रेरक बल (डीजल) द्वारा पर्यवेक्षण किया जाता है। उत्पादन इकाईयां (सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू) का प्रबंधन रेलवे बोर्ड में सदस्य ट्रैक्शन को रिपोर्ट करने वाले महाप्रबंधक द्वारा स्वतंत्र रूप से किया जाता है।

वर्ष 2015-16 के दौरान, लोकोमोटिक्स की उत्पादन इकाईयां (सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू) सहित इलैक्ट्रिकल विभाग का कुल व्यय ₹ 27593.01 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, सीएलडब्ल्यू और डीएलडब्ल्यू सहित विद्युत विभाग के 412 कार्यालयों की लेखापरीक्षा द्वारा जांच की गई।

इस अध्याय में दो लंबे पैराग्राफ हैं। एक डीजल लोकोमोटिव वर्क्स से संबंधित है, जिसमें लेखापरीक्षा ने लोकोमोटिव घटकों हेतु आपूर्तिकर्ताओं का स्वदेशीकरण और विदेशी फर्म से तकनीक प्राप्त करने के बाद विक्रेता में वृद्धि का मूल्यांकन किया गया है। दूसरा लंबा पैराग्राफ 'भारतीय रेल में ऊर्जा संरक्षण उपाय' से संबंधित है जहां लेखापरीक्षा ने डीजल और इलैक्ट्रिक ऊर्जा संरक्षण हेतु भारतीय रेल द्वारा उठाये गये कदमों की समीक्षा की गई है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में, लोकोमोटिव घटक के आयात में अतिरिक्त व्यय और इलैक्ट्रिक से डीजल व डीजल से इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन को बदलना और इस के कारण अतिरिक्त व्यय, जैसे मामलों को दो अलग-अलग पैराग्राफों में उल्लिखित किया गया है।

### 3.1 डीजल लोकोमोटिव लोकोमोटिव घटक के लिये आपूर्तिकर्ताओं का वक्स (डीएलडब्ल्यू): स्वदेशीकरण और विदेशी फर्म से तकनीक प्राप्त करने के बाद विक्रेता वृद्धि

#### 3.1.1 प्रस्तावना

वाराणसी में डीजल लोकोमोटिव वक्स (डीएलडब्ल्यू) की लोको (2600 हार्सपावर) के निर्माण हेतु मैसर्स एल्को-यूएसए के सहयोग से 1961 में स्थापना की गई थी। पहला लोकोमोटिव 3 जनवरी 1964 को राष्ट्र को सौंपा गया था। उच्च हार्सपावर के संबंध में तकनीक और क्षमता वृद्धि करने के लिये, भारतीय रेल ने एल्को लोकोमोटिव्स के उत्पादन को जारी रखने के साथ-साथ, डीएलडब्ल्यू में 4000 एचपी डीजल इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव्स के निर्माण हेतु तकनीक हस्तांतरण (ट्रांसफर ऑफ टेक्नालॉजी - टीओटी) हेतु 1995 में, अमेरिका (यूएसए) के मैसर्स जनरल मोटर्स, (अब मैसर्स इलैक्ट्रो मोटिव डीजल (ईएमडी) के नाम से जानी जाने वाली) के साथ करार किया। एचएचपी लोको का पहले स्वदेशी मालगाड़ी और यात्री संस्कारण का क्रमशः 2001 और 2003 में डीएलडब्ल्यू में निर्माण किया गया था। डीएलडब्ल्यू का प्रबंधन रेलवे बोर्ड के पूर्ण पर्यवेक्षण और नियंत्रण के अंतर्गत महाप्रबंधक द्वारा किया जाता है। महाप्रबंधक (जीएम) की प्रधान विभागध्यक्षों (पीएचओडी) द्वारा सहायता की जाती है।

डीएलडब्ल्यू ने 31 मार्च 2016 तक विभिन्न प्रकार के कुल 1783 एचएचपी लोको का निर्माण किया। एचएचपी के एक लोकोमोटिव की औसत उत्पादन लागत ₹ 13.80 करोड़ है और सामग्री लोकोमोटिव की लागत का 88 प्रतिशत होती है।

तालिका 3.1 – डीएलडब्ल्यू, वाराणसी में पिछले पांच वर्षों के दौरान उत्पादित लोको

वर्ष	एल्को लोको	एचएचपी लोको	कुल
2011-12	69	190	259
2012-13	63	231	294
2013-14	38	266	304
2014-15	17	249	266
2015-16	13	317	330
<b>कुल</b>	<b>200</b>	<b>1253</b>	<b>1453</b>

लेखापरीक्षा ने 2011-12 से 2015-16 की अवधि के दौरान डीएलडब्ल्यू में तकनीक हस्तांतरण और स्वदेशीकरण की स्थिति, और विक्रेता विकास की प्रगति की जांच की। अध्ययन निम्नलिखित के मूल्यांकन के उद्देश्य से किया गया था।

- क्या मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से प्राप्त तकनीक हस्तांतरण ने आयात को कम किया और टीओटी के बाद उपलब्ध कराई गई सुविधाओं का लोको घटकों के स्वदेशीकरण हेतु उपयोग किया गया था।
- क्या सामग्री की खरीद हेतु प्रतियोगी मूल्य सुनिश्चित करने के लिये आपूर्ति के अलग-अलग स्रोत प्राप्त करने के लिये पर्याप्त विक्रेता आधार विकसित किया गया था।

### लेखापरीक्षा निष्कर्ष

#### 3.1.2 स्वदेशीकरण हेतु तकनीक हस्तांतरण की खरीद के बावजूद आयात जारी रहा

रेलवे बोर्ड ने दस वर्षों (1996-2006) की अवधि के दौरान यूएस \$ 1.75 करोड़ (चार किस्तों में) के भुगतान पर 1676 मिमी गेज, जीटी 46 सीडब्ल्यू मॉडल लोकोमोटिव और डीजल इंजनों के प्रकार,<sup>113</sup> 4000 एचपी से संबंधित तकनीकी हस्तांतरण (टीओटी) के लिये जनरल मोटर्स (अब मैसर्स ईएमडी (यूएसए) के नाम से जानी जाती हैं) के साथ करार किया (अक्टूबर 1995)। करार में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित उपलब्ध था:

- 4000 एचपी लोकोमोटिव्स के निर्माण के लिये पूर्ण रूप से तकनीक हस्तांतरण
- 5000 से अधिक के एचपी लोकोमोटिव्स की पूर्ण ड्राइंग और विवरण

टीओटी प्राप्त करने हेतु भुगतान की समय सीमा चार किस्तों में निर्धारित की गई थी अर्थात्

- (i) कुल टीओटी शुल्क का भुगतान पहले 30 प्रतिशत का इंजीनियरिंग/निर्माण रूपरेखा और परियोजना रिपोर्ट की प्राप्ति पर किया जाना था;
- (ii) अगले 30 प्रतिशत का भुगतान लोकोमोटिव की निर्माण लागत के 50 प्रतिशत के सफलतापूर्वक स्वदेशीकरण के बाद या पांच वर्ष की अवधि के बाद, जो भी पहले हो, किया जाना था,
- (iii) राशि का अगला 25 प्रतिशत का भुगतान लोको के 75 प्रतिशत स्वदेशीकरण के बाद किया जाना था।
- (iv) अंतिम 15 प्रतिशत का भुगतान 95 प्रतिशत स्वदेशीकरण के बाद किया जाना था।

<sup>113</sup> 710 डीजल इंजनों के प्रकार का अर्थ है 12,16 और 20 (लोकोमोटिव एप्लिकेशन) केवल सिलेंडर जीएम डीजल इंजन।

लेखापरीक्षा ने पाया कि ठेके अवधि का 7.5 वर्ष समाप्त होने के बाद अगस्त 2003 तक तीन किस्तों का भुगतान किया गया था। 15 प्रतिशत की अंतिम किस्त का भुगतान 95 प्रतिशत स्वदेशी स्तर प्राप्त न होने के कारण नहीं किया गया था। टीओटी ठेका समाप्त होने पर (फरवरी 2006) डीएलडब्ल्यू ने 70 प्रतिशत स्वदेशीकरण प्राप्त करने का दावा किया। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि आयात की स्थिति तब से (अर्थात् अतिरिक्त 10 वर्ष समाप्त होने के बाद) नहीं बदली है जैसा कि नीचे तालिका में देखा जा सकता है:

तालिका 3.2 – पिछले पांच वर्षों के लिये आयात के माध्यम से खरीद का शेयर (₹ करोड़ में)

वर्ष	कुल खरीद	स्वदेशीकरण	आयातित	आयात की प्रतिशतता
2011-12	2612	1827	785	30.05
2012-13	3071	1642	1429	46.53
2013-14	4222	2563	1659	39.29
2014-15	3500	2560	940	26.86
2015-16	4222	2826	1396	33.06
<b>कुल औसत</b>			<b>1250</b>	<b>35.16</b>

यह देखा गया कि मार्च 2016 को आयात प्रतिशतता 33 प्रतिशत है, जो दर्शाता है कि फरवरी 2006 के बाद स्वदेशीकरण में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं हुई है।

इसके अतिरिक्त, श्रेणी 'ए' मर्दों (जो वर्ष 2014-15 में कुल सामग्री खपत के 70.22 प्रतिशत मूल्य का है) की लेखापरीक्षा समीक्षा से पता चला कि 2006 में टीओटी करार समाप्त होने के 10 वर्षों के बाद भी ऐसे 31 मर्दों में से 15 मर्द अभी भी आयात किये जा रहे थे। इन मर्दों में से छः<sup>114</sup> पूर्ण रूप से आयातित किये गये थे और नौ मर्द<sup>115</sup> आंशिक रूप से।

इस प्रकार, टीओटी के बावजूद, डीएलडब्ल्यू द्वारा स्वदेशीकरण का निर्धारित स्तर अभी प्राप्त करना बाकी था। डीएलडब्ल्यू ने लगभग ₹ 1250 करोड़ प्रति वर्ष की विदेशी मुद्रा का भुगतान करके अपनी आवश्यकता (पिछले पांच वर्षों का औसत आयात 35.16 प्रतिशत) के एक तिहाई का आयात जारी रखा। इसके अतिरिक्त, अधिकतर आयात (लगभग 91.73 प्रतिशत-₹ 4329 करोड़) एक ही आपूर्तिकर्ता मैसर्स इएमडी (यूएसए) से किया गया था जिससे तकनीक ली गई

<sup>114</sup> क्रैकशाफ्ट, सिलेंडर हेड स्टड असेम्बली, सिलेंडर पावर असेम्बली फॉक, सिलेन्डर पावर असेम्बली ब्लेड, इकोटिप सुपर स्टेक इंजेक्टर, एसी-एसी ट्रैक्शन सिस्टम

<sup>115</sup> टर्बो ब्हील इम्पेल्सर बैलेंस असेम्बली, टर्बो इनलेट स्क्रोल असेम्बली, टर्बो इवेलिंग असेम्बली, मशीन्ड पिसटंड, सिलेंडर लाइनर स्टड, पूर्ण रूप से मशीनीकृत क्रैककेस, ट्रैक्शन अल्टरनेटर, 3 चरण इंडक्शन ट्रैक्शन मोटर, एसी-एसी ट्रैक्शन प्रणाली की आपूर्ति

थी। स्वदेशीकरण हेतु पर्याप्त विक्रेता आधार भी विकसित नहीं किया गया था जिसकी पैरा 3.1.5 में चर्चा की गई है।

डीएलडब्ल्यू ने उत्तर में कहा (सितंबर 2016) कि स्वदेशीकरण डीएलडब्ल्यू के डिजाइन कार्यालय (मुख्य डिजाइन अभियंता) द्वारा किया जा रहा था और स्वदेशीकरण हेतु विक्रेता वृद्धि हेतु मर्दों और चरणबद्ध तरीके से एचएचपी मर्दों के अलग-अलग स्रोतों को पहचानने के लिये जून 2015 में एक समिति का गठन किया गया था।

### 3.1.3 तकनीकी हस्तांतरण के बाद आंतरिक उत्पादन हेतु उपलब्ध सुविधा का उपयोग न करना

1996 से 2006 के दौरान यूएस \$1.75 करोड़ के भुगतान से जुड़े मैसर्स इएमडी (यूएसए) से एचएचपी लोकोमोटिव के टीओटी के बाद, डीएलडब्ल्यू में सुविधा उपलब्ध कराना एचएचपी लोको के घटकों के आंतरिक उत्पादन हेतु अलग-अलग चरणों में स्वीकृत किया गया था, जैसा नीचे दिया गया है:

चरण I: 1997-1998 के दौरान ₹ 43.27 करोड़ की स्वीकृति दी गई थी

चरण II: 1998-1999 के दौरान ₹ 155.54 करोड़ की स्वीकृति दी गई थी

पहले चरण में सात परियोजनाएँ थी जो पूर्ण की गई थीं (नवंबर 2006)। दूसरे चरण में नौ परियोजनाएँ थीं। परियोजना में क्रैंककेस फ्रैब्रिकेशन और मशीनिंग, सिलेंडर, हेड और लाइनर मशीनिंग और असेम्बली, टर्नो मशीनिंग और असेम्बलिंग, कनेक्टिंग रॉड मशीनिंग, पिस्टन पिन और कैम्शाफ्ट, इंजन पावर पैक और इंजन और टर्बोटेस्ट सेल्स के उत्पादन हेतु मशीनरी और संयंत्र (एमएंडपी) की खरीद निर्धारित की। डीएलडब्ल्यू प्रशासन ने कहा (जुलाई 2016) कि केवल कनेक्टिंग रॉड मशीनिंग को छोड़कर सभी परियोजनाएँ पूर्ण की गई थीं। लेखापरीक्षा ने देखा कि कुल चार परियोजनाएँ/सुविधाएँ (जिनमें से तीन पूर्ण बताई गई थी) या तो क्रियाशील नहीं थी या क्षमता से कम क्रियाशील थीं।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने पाया कि न तो रेलवे बोर्ड द्वारा और न ही डीएलडब्ल्यू द्वारा इन शेष परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिये कोई भी समय सीमा निर्धारित की गई थी। लेखापरीक्षा ने इन चार परियोजनाओं का विस्तृत विश्लेषण किया, ऐसे चार मामलों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

### 3.1.3.1 कनेक्टिंग रॉड मशीनिंग - ₹ 16.63 करोड़ का निष्फल निवेश और ₹ 75.18 करोड़ की परिकल्पित बचत की हानि

अन्य विषयों के साथ-साथ दूसरे चरण परियोजना में वर्ष 1998-99 में ₹ 14.37 करोड़ की अनुमानित लगात पर कनेक्टिंग रॉड फॉर्क और ब्लेड की मशीनिंग हेतु सुविधा उपलब्ध कराने का प्रावधान था। इस परियोजना की अपेक्षित बचत प्रति लोको ₹ 6 लाख<sup>116</sup> थी। उचित मशीनों की खरीद अक्टूबर 2003 से की जा रही थी। इस परियोजना का क्रियान्वयन जुलाई 2016 तक पूर्ण नहीं किया गया था क्योंकि ₹ 16.63 करोड़ की कुल लागत पर खरीदी<sup>117</sup> गई मशीनों का प्रयोग नहीं किया गया।

इसके अतिरिक्त लेखापरीक्षा ने देखा कि एक मशीन (सीएनसी-एचएमसी) जिसका खरीद आदेश 2013 में दिया गया था आज तक नहीं खरीदी गई है। मशीन की खरीद अक्टूबर 2017 में पूर्ण की जानी अपेक्षित है। लेखापरीक्षा जांच के उत्तर में, डीएलडब्ल्यू सहमत हुआ (जून 2016) कि एचएचपी कनेक्टिंग रॉड का उत्पादन सीएनसी-एचएमसी मशीन की गैर-उपलब्धता के कारण शुरू नहीं किया जा सका और उसे अक्टूबर 2017 तक शुरू किया जाना अपेक्षित था।

इस प्रकार, ₹16.63 करोड़ के व्यय और 2003 से क्रियान्वित होने के बावजूद पूर्ण परियोजना पिछले कुछ वर्षों से क्रियाशील नहीं थी। परियोजना पूर्ण न होने के कारण, डीएलडब्ल्यू को बाहरी स्रोतों (स्वदेशी के साथ साथ विदेशी आपूर्तिकर्ता) से लोको घटक (कनेक्टिंग रॉड ब्लेड और कनेक्टिंग रॉड फॉर्क) खरीदने पड़े। 2011-12 से 2015-16 के दौरान निर्माण किये गये 1253 एचएचपी लोको के संबंध में, प्रति लोको ₹ 6 लाख की अपेक्षित बचत (1253 लोको के लिये ₹ 75.18 करोड़) नहीं की जा सकी। खरीदी गई मशीनरी अप्रचलित हो जाती हैं और उनकी उपयोगिता भी कम हो जाती है क्योंकि उसे अप्रयुक्त पड़े हुये 10-12 वर्ष से अधिक बीत चुके हैं।

### 3.1.3.2 सिलेंडर हेड, लाइनर मशीनिंग और असेम्बली: ₹ 21.81 करोड़ का निष्फल व्यय और ₹ 125.30 करोड़ की अपेक्षित बचत की हानि

अन्य विषयों के साथ-साथ दूसरे चरण में ₹ 13.22 करोड़ की कुल लागत पर लेजर हार्डन्ड सिलेंडर लाइनर स्टड असेम्बली के आंतरिक निर्माण के लिये

<sup>116</sup> वर्ष 1998-99 में परिकल्पित

<sup>117</sup> आल्ट्रासॉनिक वाशर, बफिंग मशीन, डॉट मैट्रिक्स स्टैम्पर, व्हील ब्लास्ट, इंटरनल ग्राइंडर, क्रीप फीड ग्राइंडर, इंडक्शन हार्डनिंग

सुविधाएँ उपलब्ध कराने का प्रावधान है। अपेक्षित बचत प्रति लोको ₹ 10 लाख थी। इस परियोजना के लिये ग्यारह मशीनें<sup>118</sup> ₹ 21.57 करोड़ की कुल लागत पर खरीदी गई थीं और 2004 और 2014 के बीच लगाई गई थीं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मैसर्स सुनाग इंजीनियरिंग कार्पोरेशन, यूएसए से ₹ 6.19 करोड़ की लागत पर मार्च 2004 में खरीदी गई लेजर हार्डनिंग मशीन (सर्फेस हार्डन्ड) ढाई साल के विलंब के बाद दिसंबर 2006 में शुरू की गई थी। मशीन अपने खराब इलैक्ट्रोड और कैपेसिटर के कारण दिसंबर 2011 में खराब हो गई थी। दिसम्बर 2006 से दिसंबर 2011 की अवधि के दौरान, मशीन का लोको के सिलेंडर लाइन पर सर्फेस हार्डनिंग ऑपरेशन के लिये व्यापक रूप से उपयोग किया जा रहा था। रेट्रो फिटमेंट तीन वर्ष से अधिक के विलंब के बाद फरवरी 2015 में अनुमोदित की गई थी। रेट्रो-फिटेड मशीन जनवरी 2016 में प्राप्त की गई थी जिसे अभी शुरू नहीं किया गया था। खराबी और मशीन के रेट्रो-फिटमेंट में विलंब के कारण, सिलेंडर लाइन स्टड असेम्बली के निर्माण के लिये 2008-10 में खरीदा गया ₹ 2.17 करोड़ का कच्चा माल स्टॉक में अप्रयुक्त पड़ा था। इसके अतिरिक्त, ₹ 4.13 करोड़ की लागत पर जुलाई 2014 में प्राप्त होनिंग मशीन भी अभी शुरू नहीं की गई थी।

डीएलडब्ल्यू ने अपने उत्तर में स्वीकार किया (जुलाई 2016) कि पिछले पांच वर्षों के दौरान, सिलेंडर लाइन स्टड असेम्बली का कभी भी निर्माण नहीं किया गया और आवश्यकता केवल मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से आयात द्वारा ही पूर्ण की जा रही थी।

इस प्रकार लेजर हार्डन्ड सिलेंडर लाइन स्टड असेम्बली के आंतरिक उत्पादन के लिये सुविधा उपलब्ध कराने पर ₹ 21.81 करोड़ का पूर्ण व्यय निष्फल रहा। इसके अतिरिक्त, वर्ष 1998-99 में अनुमानित प्रति लोको ₹ 10 लाख की अपेक्षित बचत नहीं की जा सकी और 2011-12 से 2015-16 के बीच निर्मित 1253 एचएचपी लोको के परिपेक्ष्य में, ₹ 125.30 करोड़ के बहुमूल्य विदेशी मुद्रा की अपेक्षित बचत नहीं की जा सकी।

<sup>118</sup> लेजर हार्डनिंग, बीड ब्लास्ट, लाइन वॉशर, लाइनर लीक टेस्टर, सीएनसी-वीटीएल, प्रोफाइल चेक गेज, एचएमसी, पेन्ट ब्रश, हॉनिंग मशीन, रेडियल ड्रिल, ईओटी क्रेन

### 3.1.3.3 पिस्टन पिन और कैम्शाफ्ट: ₹ 18.47 करोड़ का निष्फल व्यय और ₹ 313.25 करोड़ की अपेक्षित बचत की हानि

अन्य विषयों के साथ-साथ परियोजना में पिस्टन, पिन और कैम्शाफ्ट के आंतरिक निर्माण हेतु सुविधा उपलब्ध कराने के लिये ₹ 17.27 करोड़ की राशि उपलब्ध थी। इस परियोजना में अपेक्षित बचत प्रति लोको ₹ 25 लाख थी। छः मशीने<sup>119</sup> ₹ 12.66 करोड़ की कुल लागत पर अप्रैल 2003 और दिसंबर 2013 के बीच खरीदी और शुरू की गई थीं।

लेखापरीक्षा ने देखा कि उपरोक्त मशीनों के अतिरिक्त, डीएलडब्ल्यू ने उपरोक्त मदों के आंतरिक निर्माण हेतु मैसर्स मोरारा, इटली से ₹ 5.81 करोड़ की लागत पर सीएनसी कैम ग्राइंडिंग मशीन खरीदी (एमएंडपी कार्यक्रम 2008-09 के अंतर्गत)। मशीन फरवरी 2011 में शुरू की गई थी तथापि, मशीन मार्च 2011 से खराब पड़ी थी।

पिस्टन, पिन और कैम्शाफ्ट के आंतरिक निर्माण हेतु ₹ 18.47 करोड़ (₹ 12.66 करोड़ + ₹ 5.81 करोड़) की कुल लागत पर सुविधा उपलब्ध कराने के बावजूद, यह देखा गया कि मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से 2011-12 से 2013-14 के दौरान ₹ 32.28 करोड़ की कुल लागत पर 17081 पिस्टन पिन आयातित किये गये थे। इसके अतिरिक्त, ₹ 10.91 करोड़ की कुल लागत पर 8817 पिस्टन पिन फरवरी 2011 में शुरू की गई सीएनसी कैम ग्राइंडिंग मशीन के गैर-कार्यशील होने के कारण 2012-13 से 2015-16 के दौरान स्वदेशी स्रोतों से खरीदे गये थे। इसी प्रकार, ₹ 57.82 करोड़ की कुल लागत पर पिछले पांच वर्षों के दौरान स्वदेशी स्रोतों से 3465 कैम्शाफ्ट खरीदे गये थे। डीएलडब्ल्यू 2014-15 और 2015-16 के दौरान केवल 7 कैम्शाफ्ट और 137 पिस्टन पिन का उत्पादन कर सका।

2011-12 से 2015-16 के दौरान 1253 एचएचपी लोको निर्माण के संबंध में, प्रति लोको ₹ 25 लाख की अपेक्षित बचत (1253 लोको के लिये ₹ 313.25 करोड़) नहीं की जा सकी।

### 3.1.3.4 क्रैंककेस के आंतरिक उत्पादन में कमी: ₹ 45 करोड़ का निष्फल व्यय और ₹ 290 करोड़ की अपेक्षित बचत की हानि

दूसरे चरण की परियोजना में अन्य विषयों के साथ-साथ क्रैंककेस फेब्रिकेशन और मशीनिंग हेतु क्रमशः ₹ 18.72 करोड़ और ₹ 35.21 करोड़ की कुल लागत पर

<sup>119</sup> सीएनसी चक्र मिलिंग मशीन, सीएनसी कैम मिलिंग मशीन, सीएनसी होरिजोन्टल मशीनिंग सेन्टर, टर्निंग सेंटर, ड्रिलिंग मशीन, कैम मिलिंग मशीन

मशीनरी और संयंत्र की खरीद का प्रावधान था। क्रैंककेस के आंतरिक फेब्रिकेशन और मशीनिंग के कारण प्रति लोको ₹ 50 लाख की बचत करना अपेक्षित था। क्रैंककेस की मशीनिंग के लिये, सितंबर 2004 में प्राप्त एक पोर्टल मिलिंग मशीन जून 2005 में शुरू की गई थी, लेकिन नियमित उत्पादन के लिये कार्यशाला को तीन वर्षों के विलंब के बाद नवंबर 2008 में सौंपी गई थी।

इसके अतिरिक्त, 200 लोकोमोटिव के उत्पादन के लिये सुविधा उपलब्ध कराने के लिए, रेलवे बोर्ड ने ₹ 78.46 करोड़ की राशि अनुमोदित की (2008-09)। प्रति वर्ष 200 क्रैंककेस की मशीनिंग के लिये दो पोर्टल मशीनों की आवश्यकता थी। इस प्रकार, दूसरी मशीन, नई पोर्टल मिलिंग मशीन को समायोजित करने के लिये न्यू ब्लॉक शाप (₹ 13.96 करोड़ की लागत) के निर्माण हेतु प्रावधान सहित अनुमोदित की गई थी (₹ 33.02 करोड़ की अनुमानित लागत)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएलडब्ल्यू की मांग (मई 2008) के प्रति, कार्यशाला के आधुनिकीकरण के लिये केन्द्रीय संस्थान (सीओएफएमओडब्ल्यू) ने मई 2011 की निर्धारित समय-सीमा में आपूर्ति के साथ भारतीय एजेंट, मैसर्स एमएजी इंडिया लिमिटेड, बेंगलोर, के माध्यम से मैसर्स किनकिन्नाटी मशीनिंग, यूएसके से मशीन खरीदने के लिये ठेका किया (जून 2010)। फर्म द्वारा प्रस्तुत की गई मूल ड्राइंग की प्राप्ति पर, डीएलडब्ल्यू को महसूस हुआ कि न्यू ब्लॉक शाप में पर्याप्त जगह उपलब्ध नहीं है और इसलिये ऑर्डर को सितंबर 2012 में रद्द कर दिया गया।

यह दर्शाता है कि न्यू ब्लॉक शाप का पोर्ट मशीनों के आयाम की अनदेखी करते हुये और मशीन की मूल ड्राइंग प्राप्त होने का इंतजार किये बिना न्यू पोर्टल मशीन को समायोजित करने के लिये निर्माण किया गया था।

यद्यपि मई 2008 की मांग के प्रति पोर्टल मिलिंग मशीन, खरीद के अंतर्गत थी, डीएलडब्ल्यू ने तीसरी मिलिंग मशीन की खरीद के लिये ₹ 45 करोड़ हेतु एमएंडपी वक्स कार्यक्रम 2010-11 के अंतर्गत अलग स्वीकृति प्राप्त की थी। मांग पर (अप्रैल 2010), सीओएफएमओडब्ल्यू ने अगस्त 2014 में उसी ठेकेदार (मैसर्स टोसकुरिम, चेक गणराज्य) से मशीन खरीदी और मशीन नवंबर 2015 में शुरू की गई।

सीओएफएमओडब्ल्यू ने मिलिंग मशीन की खरीद के लिये, उनके भारतीय एजेंट मैसर्स स्वास्तिक ओवरसीज, नई दिल्ली के माध्यम से मैसर्स टोसकुरिम, चेक

गणराज्य के साथ अन्य ठेका किया (सितंबर 2013) जो कि मई 2015 में प्राप्त हुआ परन्तु कमीशन होना बाकी था।

2011-12 से 2015-16 के दौरान, डीएलडब्ल्यू ने 673 क्रैंककेस का निर्माण किया जिनमें से केवल 556 क्रैंककेस डीएलडब्ल्यू में मशीनीकृत किये जा सके। शेष क्रैंककेसों की मशीनिंग आउटसोर्स की गई थी। इसके अतिरिक्त, अपनी पूर्ण आवश्यकता पूरी करने के लिये, डीएलडब्ल्यू ने अपनी शेष (1253-673<sup>120</sup>) आवश्यकता के लिये मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से 580 मशीनीकृत क्रैंककेस खरीदे। इस प्रकार, 580 क्रैंककेसों की बाहरी खरीद के कारण प्रति क्रैंककेस ₹ 50 लाख की दर पर @ ₹ 290 करोड़ की परिकल्पित बचत की हानि हुई।

उपरोक्त मामलों से यह देखा जा सकता है कि यूएस \$1.75 करोड़ की टीओटी की खरीद के बाद वर्ष 1998-99 में उल्लिखित और वर्ष 2003 में शुरू स्वदेशी परियोजना 13-14 वर्षों के समाप्त होने के बाद भी पूर्ण नहीं की गई है और सामान्य रूप से आउटसोर्स पर और विशेष रूप से आयात पर निर्भरता में न के बराबर कमी आयी है। इन स्वदेशी परियोजनाओं के माध्यम से डीएलडब्ल्यू द्वारा ₹ 803.73 करोड़ की परिकल्पित बचत नहीं हुई।

#### 3.1.4 5500 एचपी लोको के उत्पादन में निष्फल व्यय: ₹ 54.51 करोड़

तकनीकी (टीओटी) ठेका जो 1995 में मैसर्स ईएमडी (यूएसए) के साथ किया गया था उसमें 5000 से अधिक एचपी लोकोमोटिव्स की पूर्ण ड्राइंग और विवरण का प्रावधान भी था। प्राप्त टीओटी के आधार पर, 2009-10 के लिये रोलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) ने ₹ 420 करोड़ की कुल अनुमानित लागत पर 30, 5500 एचपी लोकोमोटिव्स के निर्माण का प्रावधान था। मैसर्स ईएमडी (यूएसए) की सहायता से संयुक्त रूप से डीएलडब्ल्यू और आरडीएसओ द्वारा डिजाइन किये गये 5500 वर्जन की डिजाइनिंग में परिकल्पित अनुसार उच्च बैलेंसिंग गति के साथ विकसित ईंधन क्षमता और उत्सर्जन नियंत्रण के लाभ को ध्यान में रखते हुये, रेलवे बोर्ड ने 10 प्रोटोटाइप 5500 एचपी लोकोमोटिव्स के लिये सामग्री खरीदने के निर्देश दिये (अक्टूबर 2010)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि 10 लोको के निर्माण के लिये, डीएलडब्ल्यू ने ₹ 63.76 करोड़ की आयातित सामग्री सहित ₹ 173.04 करोड़ की सामग्री खरीदी। डीएलडब्ल्यू ने ₹ 17.29 करोड़ की कुल लागत पर 2011-12 के दौरान लोको के

<sup>120</sup> आंतरिक रूप से निर्माण किये गये क्रैंककेस

पहले प्रोटोटाइप का निर्माण किया और पश्चिम रेलवे के साबरमति डीजल-शेड को प्रेषित किया (जनवरी 2013)। लोको रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा क्लियरेंस में विलंब के कारण दो वर्षों के बाद फरवरी 2015 में शुरू किया गया था। परिचालन के दौरान, कई समस्याएँ बताई गई थीं (अप्रैल 2015)। 2014-15 के दौरान ₹ 18.62 करोड़ की लागत पर डीएलडब्ल्यू द्वारा दूसरा लोको भी डीजल शेड साबरमती को भेजा गया था जो जुलाई 2015 में शुरू किया गया था। इस लोको में भी कई समस्याएँ देखी गईं जैसे परिचालन के दौरान इलैक्ट्रिकल/मैकेनिकल रखरखाव और डिजाइन।

लोको समस्याओं का विश्लेषण करते समय, रेलवे बोर्ड ने देखा (सितंबर 2015) कि लोकोमोटिव्स की ऊंचाई भारतीय रेल के नियत आयाम (आईआरएसओडी) से अधिक थी और डीएलडब्ल्यू और आरडीएसओ को समस्या का समाधान करने के लिये कहा। यद्यपि, पहले और दूसरे लोको की समस्याएँ अध्ययन के अंतर्गत थीं, डीएलडब्ल्यू ने तीन और लोको का निर्माण किया और दक्षिण मध्य रेलवे के गूटी डीजल शेड को प्रेषित किया।

इस प्रकार, दो प्रोटोटाइप लोको के निष्पादन की जांच और डिजाइन को ठीक किये बिना, डीएलडब्ल्यू ने डीजल शेड में पहले और दूसरे लोको में देखी गई कई समस्याओं की अनदेखी करते हुये इन लोकोमोटिव्स के निर्माण में ₹ 54.51 करोड़ (₹ 18.17 करोड़ की औसत निर्माण लागत) का निष्फल व्यय किया, जिसके लिये डीएलडब्ल्यू को प्रोटोटाइप के परिणाम आने तक और तदनुसार डिजाइन ठीक होने तक प्रतीक्षा करनी चाहिये थी। इसके अतिरिक्त, 2011-12 के दौरान खरीदी गई ₹ 55.12 करोड़ की सामग्री भी आज तक स्टॉक में पड़ी है।

डीएलडब्ल्यू ने अपने उत्तर में कहा (अगस्त 2016) कि मई 2014, में रेलवे बोर्ड की सहमति से, 5500 एचएचपी लोकोमोटिव्स का उत्पादन जारी रहा। इसके अतिरिक्त यह कहा गया कि सितंबर 2015 को लिये गये निर्णय में और उत्पादन जो नवंबर और दिसंबर 2014 में शुरू किया गया था को रोकने के लिये नहीं कहा गया था। डीएलडब्ल्यू का उत्तर उनकी स्वयं की जिम्मेदारी के प्रति पूर्ण रूप से प्रतिबद्धता की कमी दर्शाता है। यदि रेलवे बोर्ड ने उनसे आगे का उत्पादन रोकने के लिये नहीं कहा, तो उन्होंने नये डिजाइन की उपयुक्तता और प्रभावकारिता प्रमाणित होने तक अपना अतिरिक्त उत्पादन रोकने के लिये रेलवे बोर्ड से अनुरोध करना चाहिये था।

### 3.1.5 नये विक्रेताओं की वृद्धि न होना

खरीद ठेकों की शर्तों के अनुसार, मद की खरीद आरडीएसओ और डीएलडब्ल्यू अनुमोदित स्रोतों से की जानी चाहिये। इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार (सितंबर 1999), डीएलडब्ल्यू में विक्रेता विकास सेल को विकास के लिये मानदंड निर्धारित करने, उनके अनुमोदन हेतु फर्म का निरीक्षण करने, आपूर्ति की गई सामग्री की गुणवत्ता और निष्पादन के आधार पर विक्रेताओं की समीक्षा करना, भाग II से भाग I तक या विकास से नियमित स्थिति तक विक्रेताओं का उन्नयन और इसके विपरीत डीएलडब्ल्यू में, मुख्य डिजाइनिंग अभियंता एचएचपी लोकोमोटिव्स के विभिन्न मदों की आपूर्ति हेतु विक्रेता के विकास के लिये उत्तरदायी है।

यह देखा गया कि सीडीई, डीएलडब्ल्यू ने विक्रेता विकास के लिये कोई मानदंड/प्रक्रिया नहीं बनाई है। विक्रेता विकास के लिये कोई भी रजिस्टर/एप्लीकेशन की प्राप्ति की सूची, विक्रेता का मूल्यांकन और पंजीकरण नहीं था। लेखापरीक्षा जांच के उत्तर में, सीडीई ने स्वीकार किया (फरवरी 2016) कि नये विक्रेताओं के निर्धारण और विकास हेतु कोई लिखित पद्धति नहीं थी। तथापि, उन्होंने सूचित किया कि मई 2015 से ऑनलाइन पंजीकरण नहीं हो रहा था। प्राप्त, मूल्यांकन और पंजीकरण किये गये विक्रेता निर्धारण फार्म की सूची लेखापरीक्षा द्वारा मांगी गई थी। तथापि, यह सीडीई द्वारा लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे। सीडीई ने पिछले पांच वर्षों में विक्रेता सूची में जोड़े गये नये विक्रेताओं का विवरण उपलब्ध नहीं कराया। डीएलडब्ल्यू नियंत्रित मदों (2110 मद), के संबंध में 31.03.2016 को डीएलडब्ल्यू द्वारा उपलब्ध कराई गई विक्रेता आधार की स्थिति निम्नलिखित है:

तालिका 3.3 – स्वदेशी अनुमोदित स्रोतों की संख्या

डिविजन	कुल मद	'शून्य'	एक	दो	≥ 3
1. विद्युत मशीन	141	9	69	24	39
2. इंजन	982	351	273	212	146
3. ट्रेक्शन कंट्रोल	83	25	18	18	22
4. वाहन	904	22	43	51	788
<b>कुल योग</b>	<b>2110</b>	<b>407</b> (19%)	<b>403</b> (19%)	<b>305</b> (14%)	<b>995</b> (47%)

उपरोक्त डाटा के विश्लेषण ने दर्शाया कि

- कुल मर्दों का लगभग 19 प्रतिशत का कोई स्वदेशी स्रोत नहीं था और उनकी खरीद के लिये, डीएलडब्ल्यू पूर्ण रूप से आयात पर निर्भर था।
- कुल मर्दों में से लगभग एक तिहाई के लिये, पूर्ण रूप से एक या दो स्रोतों से आपूर्ति के एकाधिकृत स्रोत थे।
- 50 प्रतिशत मर्दों से कम के लिये विक्रेताओं की संख्या तीन या अधिक थी।

विक्रेता सूची में आरडीएसओ/डीएलडब्ल्यू नियंत्रित मर्दों के पिछले पांच वर्षों में 48 उच्च मूल्य मर्दों (श्रेणी ए और बी) की नमूना जांच से पता चला कि:

- 2011-12 में एकल भाग। स्रोत वाले 39 मर्दों में से, 17 मर्दों (44 प्रतिशत) के लिये डीएलडब्ल्यू ने 2015-16 में एकल स्रोत से आपूर्ति जारी रखी। 2015-16 के दौरान 18 मर्दों के लिये एक भाग। स्रोत था, दो मर्दों के लिये दो भाग स्रोत थे और शेष दो मर्दों के लिये केवल तीन भाग स्रोत जोड़े गये थे।
- 2011-12 में दो भाग। स्रोत वाले नौ मर्दों में से, पांच मर्दों (55 प्रतिशत) के लिये दो भाग। स्रोत जारी रहे और 2015-16 के दौरान शेष चार मर्दों के लिये प्रत्येक मद हेतु एक भाग। स्रोत जोड़ा गया था।

इस प्रकार, डीएलडब्ल्यू ने मौजूदा विक्रेता आधार की सूची में मामूली वृद्धि की जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेलवे की बहुल-स्रोत नीति के विकास का उचित क्रियान्वयन नहीं हुआ।

इसके अतिरिक्त, नये विक्रेताओं की वृद्धि न होने के कारण विदेशी आपूर्तिकर्ताओं पर निर्भरता बनी रही जिसके परिणामस्वरूप विदेशी मुद्रा का व्यय हुआ और फलस्वरूप कुछ मर्दों का एकाधिपत्य हुआ। लेखापरीक्षा ने खरीद के मामले भी देखे, जहां नये विक्रेताओं की वृद्धि में विफलता के कारण विदेशी आपूर्तिकर्ता या एक ही आपूर्तिकर्ता पर निर्भरता हुई। इन मामलों में लेखापरीक्षा निष्कर्षों की अनुवर्ती पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

### 3.1.5.1 उचित निर्धारण में विलंब के कारण निविदाओं की अस्वीकृति

पिछले पांच वर्षों की खरीद के निविदा मामलों की समीक्षा करते समय, लेखापरीक्षा ने दो मामले देखे, जहां नये आपूर्तिकर्ताओं की निविदाएँ उपयुक्त निर्धारण लंबित/बाद में करने के आधार पर अस्वीकृत कर दी गई थी, यद्यपि उपयुक्तता निर्धारण पूर्ण करने के लिये पर्याप्त समय उपलब्ध था क्योंकि

निविदा खोलने और उसके पूर्ण होने के बीच लिया गया समय लगभग तीन माह या अधिक था। इन मामलों में, उपयुक्तता मूल्यांकन पूर्ण न होने के कारण डीएलडब्ल्यू द्वारा कम प्रतिस्पर्धी मूल्य का लाभ नहीं उठाया गया था, जिसकी नीचे चर्चा की गई है:

- सिलेंडर हेड स्ट्र असेम्बली के लिये जारी की गई निविदा के उत्तर में 4 जुलाई 2011 को छः निविदाएँ प्राप्त हुई थीं। डीएलडब्ल्यू ने आरडीएसओ से उपयुक्तता सुनिश्चित करने में विलंब की दलील देते हुये सभी कम कीमत वाले प्रस्ताव को अस्वीकृत किया (30.09.2011) और ₹ 12.81 करोड़ प्रति यूनिट की कुल लागत पर 2366 यूनिटों की खरीद हेतु, अक्टूबर 2011 में ₹ 54151 की उच्चतम प्रस्तुत दर पर मैसर्स ईएमडी (यूएसए) को खरीद आदेश दिया। जुलाई 2011 में प्राप्त निविदाएँ वास्तव में अक्टूबर 2011 में स्वीकृत हुई थी और इन तीन महीनों में डीएलडब्ल्यू ने उसे अस्वीकृत करने की बजाय आरडीएसओ से कम मूल्य वाली निविदा की उपयुक्तता प्राप्त कर सकता था।
- सिलेंडर हेड स्ट्र असेम्बली की खरीद हेतु जारी की गई निविदा के उत्तर में, 3 जून 2013 को सात निविदाएँ प्राप्त हुईं। ₹ 42,994 से ₹ 60,223 तक की सीमा के एल1 से एल5 तक के प्रस्ताव इस आधार पर अस्वीकृत कर दिये गये थे (22.07.2013) कि आर्डर देने की उपयुक्तता प्राप्त होनी है/बाद में निश्चित की जायेगी। ₹ 69936 पर एल6 मैसर्स जीई इंडिया प्राइवेट लिमिटेड के प्रस्ताव पर 592 सिलेंडर हेड स्ट्र असेम्बली के लिये विस्तारित जांच आदेश के लिये विचार किया गया था। डीएलडब्ल्यू ने अगस्त 2013 में ₹ 70712 /- (उच्चतम दर बोलीदात) की दर पर मैसर्स ईएमडी (यूएसए) को 3372 मर्दों का नियमित आदेश दिया। यह देखा गया कि जून 2013 में प्राप्त निविदाएँ वास्तव में अगस्त 2013 में स्वीकृत की गई थी और इस अवधि के दौरान, डीएलडब्ल्यू फिर से उसे अस्वीकृत करने की बजाय, आरडीएसओ से कम मूल्य वाली निविदा की उपयुक्तता प्राप्त कर सकता था।
- इसके अतिरिक्त यह देखा गया कि उपरोक्त दो मामलों में, मैसर्स मावेन इंजीनियरिंग कार्पोरेशन, यूएसए और मैसर्स अशोक आयरन वर्क्स, बेलगांव (दोनों अनुमोदित स्रोत नहीं हैं) के कम मूल्य वाले प्रस्ताव पर निविदा समिति द्वारा विचार नहीं किया गया था।

उपरोक्त मामलों से यह स्पष्ट है कि डीएलडब्ल्यू कम मूल्य पर स्वदेशी स्रोत में वृद्धि के अवसर प्राप्त करने में विफल रहा और उच्च लागत पर विदेशी आपूर्तिकर्ता से सामग्री खरीदना जारी रखा।

### 3.1.5.2 एक ही स्रोत से खरीद जारी

डीएलडब्ल्यू में विभिन्न मर्दों की खरीद के लिये अभिलेखों की समीक्षा, से पता चला कि गैर-तकनीकी/कम-तकनीकी मर्दों के लिये, एक ही आपूर्तिकर्ता से खरीद लगातार कई वर्षों तक जारी रही और मौजूदा विक्रेता सूची में किसी भी नये विक्रेता को शामिल नहीं किया गया जिससे एकाधिकार की स्थिति उत्पन्न हुई। यह निम्नलिखित उदाहरणों से स्पष्ट होगा:

#### i) इकोटिप इंजेक्टर

इकोटिप इंजेक्टर इंधन इंजेक्शन प्रणाली की महत्वपूर्ण असेम्बली है, जिसमें इंधन माप पंप और नोजल होता है। विक्रेता सूची में, केवल मैसर्स इंटर-स्टेट मेकबी एलसीसी, यूएसए को भाग I अनुमोदित स्रोत के रूप में सूचीबद्ध किया गया था। कोई भी भारतीय स्रोत विकसित और अनुमोदित नहीं किया गया इस तथ्य के बावजूद कि मैसर्स बाँश लिमिटेड, बँगलौर को विकास आदेश दिये गये, जो मार्च 2013 में सफलता पूर्वक पूर्ण किया गया था।

डीएलडब्ल्यू, 2003 से विदेशी आपूर्तिकर्ता से इन मर्दों का आयात कर रहा है और बिना किसी प्रतिस्पर्धा के यूएस \$ 395 से यूएस \$ 562 के बीच की सीमा के दर पर अगस्त 2001 और मार्च 2016 के बीच 36917 इकोटिप इंजेक्टर खरीदे। इसमें से डीएलडब्ल्यू ने 2013-14 में 6000, 2014-15 में 2507 और 2015-16 में 6177 इकोटिप इंजेक्टर खरीदे। इस प्रकार, 15 वर्ष समाप्त होने के बाद भी, डीएलडब्ल्यू ने इस मद के स्वदेशी स्रोत को विकसित नहीं किया।

#### ii) रेडियेटर कूलिंग फैन

रेडियेटर कूलिंग फैन लोकोमोटिव्स की कूलिंग के लिये आवश्यक होते हैं। डीएलडब्ल्यू ने मैसर्स ईएमडी (यूएसए) से इस मद की तकनीक प्राप्त की और मैसर्स दौलत राम इंजीनियरिंग सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (डीआरईएसपीएल) भोपाल को हस्तांतरित की। यह मद ₹3.17 लाख से ₹ 4.55 लाख प्रति यूनिट की दर पर डीआरईएसएलपी से अप्रैल 2005 में पहली बार खरीदा गया था और बाद में, बिना किसी प्रतिस्पर्धा (मार्च 2001 से अक्टूबर 2015 तक 3975 फैन खरीदे गये) के अक्टूबर 2015 तक ₹ 4.23 लाख से ₹ 5.31 लाख के बीच की

दर पर/यद्यपि आमंत्रित निविदा और अन्य फर्म से प्राप्त प्रस्ताव, अनुपयुक्ता और अननुमोदित स्रोत के आधार पर अस्वीकृत कर दिये गये थे। इससे मैसर्स डीआरईएसपीएल का एकाधिकार हुआ, जिसकी दर उसकी स्वयं की अंतिम खरीद दरों से तुलना करके स्वीकार की जा रही थी। एक ही स्रोत की दरों का कोई विश्लेषण नहीं किया गया था और न ही अभिलेखित पाया गया।

### iii) सीलन्ट कम्पाउंड

सीलन्ट कम्पाउंड की पाइप सीलन्ट के लिये एप्लीकेशन हेतु आवश्यकता होती है जो हाइड्रॉलिक एंड नुमैटिक फिटिंग के लिये उच्च दबाव हेतु लॉक है। डीएलडब्ल्यू फरवरी 2008 से सितंबर 2013 तक ₹ 4990 से ₹ 7014 प्रति किलोग्राम के बीच की दर पर एक ही स्रोत, मैसर्स न्यू इंजीनियरिंग सिस्टम प्राइवेट लिमिटेड, वाराणसी से इस मद की खरीद करता रहा। डीएलडब्ल्यू ने प्राप्त हुये अन्य प्रस्तावों को अस्वीकृत करते हुये 2008 से 2016 के बीच उपरोक्त फर्म से ₹3.36 करोड़ की कुल लागत पर 4886 किलो ग्राम मद खरीदा।

नमूना जांच में, लेखापरीक्षा ने देखा कि डीएलडब्ल्यू को जुलाई 2014 में तीन प्रस्ताव प्राप्त हुये। न्यूनतम प्रस्ताव ₹ 4357 प्रति कि.ग्रा. की दर पर मैसर्स हरियाणा केमिकल्स से प्राप्त हुआ था। तथापि, न्यूनतम प्रस्ताव को इस आधार पर अस्वीकृत किया गया था कि उसने प्रस्ताव में उत्पाद का नाम उल्लिखित नहीं किया था और डीएलडब्ल्यू को कभी भी इस प्रकार की सामग्री की आपूर्ति नहीं की थी। न्यूनतम प्रस्ताव की अस्वीकृति उचित नहीं थी क्योंकि निविदा के सारणीबद्ध विवरण में यह कहा गया था कि फर्म ने एसओआर का पालन किया है और उत्पाद का नाम (जीआरआईपी) भी दर्शाया है। ₹ 7154 प्रति किग्रा की दर पर मैसर्स न्यू इंजीनियरिंग, वाराणसी का उच्चतम मूल्य वाला प्रस्ताव स्वीकार किया गया था और ₹ 49.02 लाख की कुल लागत पर 685 कि. ग्रा की खरीद हेतु सितंबर 2014 में खरीद आदेश दिये गये थे। न्यूनतम प्रस्ताव की अस्वीकृति के परिणामस्वरूप एक खरीद आदेश में ₹ 18.89 लाख का अतिरिक्त व्यय हुआ और फलस्वरूप नये स्रोतों में वृद्धि नहीं हुई।

### iv) फ्लोर मैट

लेखापरीक्षा संवीक्षा से पता चला कि डीएलडब्ल्यू ने 2011-12 से लगातार मैसर्स एम्प्राइस मार्किटिंग, लखनऊ से फ्लोर मैट खरीदी। इस मद की खरीद हेतु पात्रता मानदंड यह था निविदाकार को पूर्व आपूर्तिकर्ता होना चाहिये। इस अनुचित पात्रता मानदंड के कारण, नये आपूर्तिकर्ता उक्त मद के लिये पात्र नहीं हो सके। कुल

1235 फ्लोर मैट ₹ 51.55 लाख की कुल लागत पर 2011-12 से 2015-16 से लगातार एकल स्रोत, मैसर्स एम्प्राइज मार्किटिंग, लखनऊ से खरीदे जा रहे थे। डीएलडब्ल्यू ने नये आपूर्तिकर्ताओं को बढ़ावा नहीं दिया।

इस प्रकार, डीएलडब्ल्यू ने प्रतियोगी दर सुनिश्चित करने के लिये नये स्रोतों में वृद्धि हेतु प्रभावी कदम नहीं उठाये और एक ही आपूर्तिकर्ता स्रोत पर व्यापक रूप से निर्भर रहना जारी रखा।

### 3.1.6 निष्कर्ष

यूएस \$ 1.75 करोड़ के टीओटी की खरीद के बाद वर्ष 1998-99 में निर्धारित और वर्ष 2003 में शुरू स्वदेशीकरण परियोजना लगभग 13-14 वर्ष समाप्त होने के बाद भी पूर्ण नहीं की गई थी। परिणामस्वरूप, डीएलडब्ल्यू ने विदेशी/स्वदेशी आपूर्तिकर्ता से आयात जारी रखा और परिकल्पित अनुसार बचत नहीं कर सका। डीएलडब्ल्यू ने प्रतियोगी दर सुनिश्चित करने के लिये नये स्रोतों में वृद्धि हेतु प्रभावी कदम नहीं उठाये और एक ही आपूर्तिकर्ता स्रोत पर व्यापक रूप से निर्भर रहना जारी रखा। इस बात को ध्यान में रखते हुये कि भारतीय रेल अब बड़े पैमाने पर विद्युतीकरण करेगा क्योंकि इलैक्ट्रिक ट्रैक्शन को किफायती के साथ-साथ परिस्थितियों के अधिक अनुकूल भी माना जाता है, डीएलडब्ल्यू में स्वदेशीकरण परियोजना की नये सिरे से जांच करने और इस परियोजना में अधिक निवेश करने से पूर्व नए सिरे से विचार करने की आवश्यकता है।

मामले को जनवरी 2017 में रेलवे बोर्ड को संदर्भित किया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

### 3.2 डीजल लोकोमोटिव क्रैंककेस के आयात में ₹ 59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय (डीएलडब्ल्यू):

रेलवे बोर्ड के क्रैंककेस आयात न करने बल्कि आंतरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोतों में वृद्धि करने और यदि आवश्यकता हो, तो लोको की उत्पादन योजना को संशोधित भी करने के विशेष निर्देशों के बावजूद, डीएलडब्ल्यू ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया और सितंबर 2014 से नवम्बर 2015 के बीच 81 क्रैंककेस आयातित करने में ₹ 59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया और उच्च लागत पर मैसर्स ईएमडी से क्रैंककेस का आयात जारी रखा।

क्रैंककेस मशीनिंग असेम्बली (क्रैंककेस) उच्च हॉर्स पावर (एचएचपी) लोकोमोटिव्स के मुख्य संरचनात्मक भाग है। मैसर्स जनरल मोटर्स (अब मैसर्स इलैक्ट्रो

मोटिवडीजल (ईएमडी), अमेरिका से एचएचपी लोकोमोटिव्स के निर्माण की तकनीक प्राप्त करने के बाद, रेलवे बोर्ड ने 100 क्रैंककेस प्रतिवर्ष के आंतरिक निर्माण और मशीनिंग के लिये डीजल लोकोमोटिव्स वर्क्स (डीएलडब्ल्यू) में मूल सुविधाएँ उपलब्ध कराने के लिये ₹ 155.54 करोड़ की स्वीकृति दी (जुलाई 1999)। प्रतिवर्ष 150 क्रैंककेस की क्षमता वर्धन हेतु, रेलवे बोर्ड ने निर्माण कार्य कार्यक्रम 2008-09 में ₹ 97.69 करोड़ की स्वीकृति दी।

लेखापरीक्षा ने 2013-14 से डीएलडब्ल्यू द्वारा क्रैंककेस की खरीद से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की। यह देखा गया कि अगस्त 2012 में डीएलडब्ल्यू द्वारा जारी निविदा की प्रतिक्रिया में 2013-14 के दौरान एचएचपी लोको के उत्पादन हेतु 168 क्रैंककेस की खरीद हेतु तीन<sup>121</sup> उद्धरण प्राप्त हुये (अक्टूबर 2012)। न्यूनतम दर (₹ 69.96 लाख प्रति यूनिट) मैसर्स ईसी ब्लैड्स एंड टूल, पंचकुला (एल1) से प्राप्त हुई थी। यद्यपि, डीएलडब्ल्यू की उच्च स्तर निविदा समिति (टीसी) ने इस फर्म से विकास आदेश की सिफारिश की थी, एल2 पर लंबित आदेशों के कारण विचार नहीं किया गया था और क्रैंककेस की नियमित खरीद के लिये ₹ 124 लाख प्रति इकाई की दर पर मैसर्स ईएमडी एल3 से सिफारिश की गई थी। दरों की तर्कसंगतता को स्वयं मैसर्स ईएमडी की अंतिम खरीद दर से तुलना करके उचित ठहराया गया था। टीसी की सिफारिश रेलवे बोर्ड को भेजी गई थी (दिसंबर 2012), जो डीएलडब्ल्यू को यह कहते हुए वापस भेज दी गई थी कि सिफारिश दर की आंतरिक उत्पादन की लागत और स्वदेशी स्रोत के साथ तुलना नहीं की गई थी। फिर टीसी ने दरों की तुलना की और देखा कि सिफारिश दर ₹59.42 लाख प्रति इकाई की आंतरिक उत्पादन दर से 109 प्रतिशत अधिक थी और स्वदेशी स्रोत (₹ 73.80 लाख) की दर से 72 प्रतिशत अधिक थी। इसके बाद, डीएलडब्ल्यू ने रेलवे बोर्ड को टीसी की अनुपूरक सिफारिशें प्रस्तुत की (जनवरी 2013)। रेलवे बोर्ड ने, दरों में कमी की संभावना बढ़ाने के लिये मैसर्स ईएमडी के साथ बात-चीत के लिये डीएलडब्ल्यू को निर्देश दिये (मई 2013)। तथापि, बातचीत के बाद भी, मैसर्स ईएमडी द्वारा दर कम नहीं की गई थी और डीएलडब्ल्यू ने रेलवे बोर्ड से समान दरों की सिफारिश की। अंत में, अगस्त 2014 में, रेलवे बोर्ड ने रेल मंत्रालय (एमआर) के निम्नलिखित

<sup>121</sup> मैसर्स ईसी ब्लैड्स एंड टूल्स प्रा.लि. पंचकुला (1<sup>ला</sup> न्यूनतम), मैसर्स एमटेक ट्रांसपोर्टेशन सिस्टम्स लि./नई दिल्ली (2<sup>ला</sup> न्यूनतम) और मैसर्स ईएमडी/यूएसए (3<sup>ला</sup> न्यूनतम लेकिन डीएलडब्ल्यू भाग। स्रोत)

अवलोकनो को बताते समय डीएलडब्ल्यू को उक्त अवलोकनों पर टिप्पणी प्रस्तुत करने और मामले को पुनः प्रस्तुत करने के लिए निम्नलिखित निर्देश दिये:

1. पूर्ण मशीनीकृत आयातित क्रैंककेस की लागत आंतरिक उत्पादन सहित स्वदेशी स्रोत का 2.5 गुना थी। यह कहा गया है कि शेष मात्रा को स्वदेशी स्रोत से प्राप्त किया जाना योजित है। तथापि, यह नहीं कहा गया कि स्वदेशी स्रोत से प्राप्त करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं।
2. स्वदेशी फर्मों की उत्पादन क्षमता की स्थिति का मूल्यांकन 2012 में किया गया लेकिन उसे आज तक अपडेट नहीं किया गया है, जिससे काफी परिवर्तन आ सकता है और हमें विक्रय द्वारा क्रैंककेस असेम्बली की खरीद की बजाय स्वदेशी स्रोत से अधिक मात्रा प्राप्त करने में सक्षम बना सकता है।
3. यह नोट करना आश्चर्यजनक है कि अपने आंतरिक उत्पादन के अलावा, आपूर्ति का केवल एक स्रोत है, जो काफी महंगा भी है। क्या इसका मतलब यह है कि पूर्ण विश्व में, प्रत्येक रेलवे केवल इस एक ही स्रोत से खरीद रही है? यदि नहीं, तो भारतीय रेल इस एकल स्रोत तक सीमित क्यों है?
4. डीएलडब्ल्यू के लोको उत्पादन में कमी की संभावना है और तदनुसार क्रैंककेस असेम्बली की आवश्यकता भी कम होगी।
5. पूरी निविदा की नये सिरे से जांच करने की आवश्यकता है और खरीद प्रस्ताव पर उच्च आयात लागत, स्वदेशी स्रोत को बढ़ावा न देना और लोको की आवश्यकता में कमी के कारण फिर से चर्चा करने की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड के उपरोक्त अवलोकनों को ध्यान में रखते हुये, डीएलडब्ल्यू के टीसी ने सिफारिश की (सितंबर 2014) कि संभावित आंतरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोत से आपूर्ति से आवश्यकता पूर्ण होगी और अंत में निविदा रद्द कर दी गई थी। इसके अतिरिक्त टीसी ने कहा कि वर्ष 2014-15 के लिये, उन्होंने आपातकालीन खरीद के माध्यम से 19 क्रैंककेस की कमी को पहले ही पूर्ण कर लिया है और 2015-16 से, आंतरिक उत्पादन क्षमता सभी स्वदेशी फर्मों से आपूर्ति सहित 240 क्रैंककेस की आवश्यकता पूर्ण करने में सक्षम होगी।

लेखापरीक्षा ने देखा कि महाप्रबंधक, डीएलडब्ल्यू ने आपातकालीन खरीद के लिये अपनी प्रत्यायोजित वित्तीय शक्तियों का प्रयोग करते हुये नौ खरीद आदेशों के माध्यम से ₹ 127 लाख से ₹ 149 लाख के बीच की उच्च दर पर मार्च 2013 से

2014 के दौरान उसी फर्म, मैसर्स ईएमडी से 176 क्रैंककेस आयात किये थे जैसा नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 3.4- आयात की लागत और आंतरिक उत्पादन के बीच तुलना						
खरीद आदेश संख्या और तिथि	मात्रा	यूएस \$ में एफओबी दर	लाख (₹) में आयातित माल दर	लाख (₹) में आंतरिक उत्पादन दर	लाख (₹) में अंतर	लाख (₹) में अतिरिक्त व्यय
<i>मार्च 2013 से मार्च 2014 के दौरान आयात</i>						
13111865 दिनांक 21.03.13	35	1,76,313	127	59.42	67.58	2365
13111883 दिनांक 25.05.13	35	1,75,750	128	59.42	68.58	2400
13111913 दिनांक 17.08.13	30	175,750	145	59.42	85.58	2567
13111971 दिनांक 30.10.13	33	1,75,750	148	59.42	88.58	2923
14112100 दिनांक 22.02.14	10	1,75,750	149	59.42	89.58	896
14112102 दिनांक 01.03.14	33	1,75,750	149	59.42	89.58	2956
<b>कुल</b>	<b>176</b>					<b>14107</b>
<i>सितंबर 2014 से नवंबर 2015 के दौरान आयात</i>						
14112164 दिनांक 23-09-14	25	1,75,750	139	59.42	79.58	1990
15112322 दिनांक 02-04-15	32	-	-			1860
15112400 दिनांक 02-11-15	24	1,67,762	146	59.42	86.58	2078
<b>कुल</b>	<b>81</b>		-	-	-	<b>5928</b>

उपरोक्त तालिका से, यह देखा जा सकता है कि दरें ₹ 141.07 करोड़ की अतिरिक्त लागत सहित आंतरिक दर (₹ 59.42 लाख) से 2.14 गुना से 2.5 गुना अधिक थीं।

सितंबर 2014 में निविदा जारी करने के बावजूद, महाप्रबंधक, डीएलडब्ल्यू ने मैसर्स ईएमडी से खरीद जारी रखी और रेलवे बोर्ड के अवलोकनों के प्रतिकूल सितम्बर 2014 से नवंबर 2015 के दौरान अतिरिक्त 81 क्रैंककेस आयात किये। यह खरीद रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन के बिना की गई थी।

इस प्रकार, रेल मंत्री के क्रैंककेस आयात न करने और आंतरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोत बढ़ाने के विशेष निर्देशों के बाद भी, डीएलडब्ल्यू ने और 81 क्रैंककेस खरीदे जिसके परिणामस्वरूप सितंबर 2014 से नवंबर 2015 की अवधि के दौरान ₹ 59.28 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

डीएलडब्ल्यू प्रशासन ने जवाब में कहा (अगस्त 2015) कि चूंकि अक्टूबर 2012 में खुली निविदा की स्वीकृति रेलवे बोर्ड में लंबित थी, 270 एचएचपी लोकोमोटिव्स का लक्ष्य प्राप्त करने के लिये आपातकालीन खरीद की गई थी क्योंकि डीएलडब्ल्यू में उत्पादन क्षमता प्रति वर्ष 108 क्रैंककेस<sup>122</sup> तक सीमित थी। यह भी कहा गया था कि क्रैंककेस की आपातकालीन खरीद में रेलवे बोर्ड के पूर्व अनुमोदन की आवश्यकता नहीं थी। इसके अतिरिक्त डीएलडब्ल्यू ने फेब्रिकेशन मशीन खराब होने को अगस्त 2014 के बाद आयात का कारण बताया।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड द्वारा (अगस्त 2014) क्रैंककेस का आयात न करने के लिए, परन्तु आन्तरिक उत्पादन और स्वदेशी स्रोतों में सुधार करने और आवश्यकतानुसार लोगों की उत्पादन योजना को संशोधित करने के लिए भी विशिष्ट निर्देश दिए थे। यद्यपि डीएलडब्ल्यू ने रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उल्लंघन किया और उच्च लागत पर मैसर्स ईएमडी से क्रैंककेस का आयात जारी रखा और सितम्बर 2014 से नवंबर 2015 के बीच 81 क्रैंककेस के आयात के लिए ₹59.28 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय किया गया।

मामले के विषय में जनवरी 2017 को रेलवे बोर्ड को अवगत कराया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

### 3.3 भारतीय रेलवे में ऊर्जा संरक्षण उपाय

#### 3.3.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल (आईआर) दुनिया के सबसे बड़े परिवहन और रसद नेटवर्क में से एक है जोकि मार्च 2016 तक, अन्य बातों के साथ-साथ, देश भर में 66,687 रूट किलोमीटर के अपने पूरे नेटवर्क को देश की लम्बाई और चौड़ाई क्षेत्रों को जोड़ते हुए 23,024 रेलगाड़ियां (यात्री एवं माल) प्रतिदिन चलाती है। आईआर 22.5 मिलियन यात्रियों और 3.03 मिलियन टन के माल भाड़ा टैरिफ को प्रतिदिन ले जाती है।

<sup>122</sup> पोर्टल मिलिंग मशीन

2015-16 के दौरान कुल ऊर्जा/ईंधन पर व्यय 2010-11 में ₹ 16730 करोड़ रुपये की तुलना में ₹ 25783.63 करोड़ रुपये था, ऊर्जा संरक्षण के क्षेत्र में किए गये रेल संचालन प्रयासों के लिए ऊर्जा खपत (डीजल के साथ साथ विद्युत) पर इस प्रकार के बढ़ते हुए वार्षिक व्यय पर विचार करना अति आवश्यक है। ऊर्जा के उपलब्ध संसाधनों के कुशल उपयोग और ऊर्जा संरक्षण उपायों के कार्यान्वयन की प्रभावी निगरानी की दक्षता को बढ़ावा देने और ऊर्जा बिलों में कमी को प्रोत्साहित करते हैं। भारतीय रेल में ऊर्जा संरक्षण के लिए अनेक उपाय किये गये हैं जो निम्नलिखित हैं:

क) 20-30 प्रतिशत ऊर्जा बचाने के लिए पुनःउत्पादक ब्रेकिंग फीचर्स के साथ तीन चरण इलेक्ट्रिक लोको और ईएमयू को आरंभ किया गया था।

ख) डीजल कर्षण में सुधार के माध्यम से ऊर्जा बचाने के लिए, जैसा कि:

- रेल के इंजन को बन्द, करना जहां संभावित अवरोध 30 मिनट से अधिक है, और
- यात्रा रसद<sup>123</sup> के सन्दर्भ के साथ ईंधन खपत की निगरानी करना।

ग) रेलवे कार्यालयों, स्टेशनों की इमारतों और वर्कशाप की ऊर्जा दक्षता को बढ़ाने के लिए ऊर्जा संपरीक्षा

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेलवे द्वारा 2010-11 से 2015-16 तक छः वर्ष की अवधि के दौरान अपनी प्रभावशीलता का आकलन करने के लिए किये गए ईंधन संरक्षण उपायों का अध्ययन किया।

### 3.3.2 ऊर्जा संरक्षण-विद्युत ऊर्जा

भारतीय रेलवे द्वारा विद्युत के उपयोग पर प्रारंभ किए गए उपायों पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर अगले पैराग्राफ में चर्चा की गई है:-

#### 3.3.2.1 इंजनों में तीन चरण प्रौद्योगिकी को कार्यान्वित करना

रेलवे भार में वृद्धि और मौजूदा बुनियादी ढांचे के साथ और अधिक यातायात को चलाने में सक्षम करने हेतु उच्च गति के लिए आवश्यक विद्युत इंजनों की विद्यमान तकनीक को उन्नत करना महत्वपूर्ण है और इस प्रकार भारतीय रेलवे ने सबसे आधुनिक तीन चरण हाई हार्स पावर (एचएचपी) विद्युत इंजनों को लाने का निर्णय लिया, जिसमें विद्युत पुनःउत्पादन उपलब्ध हो। ब्रेकिंग प्रक्रिया में लगभग 15-20 प्रतिशत ऊर्जा का पुनःउत्पादन होता है। पुनःउत्पादक ब्रेकिंग

<sup>123</sup> एक निर्दिष्ट स्टेशन पर अपत्ती निर्धारित यात्रा के लिए डीजल इंजन में आवश्यक ईंधन की मात्रा

प्रयास पूरी गति से अप्रयुक्त स्टॉप तक उपलब्ध है। परिणामस्वरूप, संचालन की समग्र दक्षता उच्चतर है। पारंपरिक ईजनो की तुलना में तीन-चरण ईजनो की मरम्मत लागत भी कम है।

भारतीय रेलवे ने मैसर्स बंबार्डियर ट्रांसपोर्टेशन (पूर्व में एबीबी नामित), स्विटजरलैंड से चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू) पर उनको स्वदेशी बनाने के लिए प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण (टीओटी) के साथ आर्ट माइक्रोप्रोसेसर की स्थापित तीन चरण ड्राइव विद्युत ईजनो को नियंत्रित करने के लिए 30 (10 यात्री और 20 माल-भाडा) उच्च हाई पावर (एचएचपी) का अधिग्रहण किया था। पहला स्वदेशी निर्मित तीन चरण विद्युत ईजन सीएलडब्ल्यू 14 नवंबर 1998 को बदला गया था।

31 मार्च 2016 तक, सीएलडब्ल्यू ने 1075 तीन चरण एचएचपी ईजनो का विनिर्माण किया था, जिसमें 705 माल डुलाई ईजन और 370 यात्री ईजन सम्मिलित है। इस अवधि के दौरान सीएलडब्ल्यू ने 2206 पारंपरिक विद्युत ईजनो का भी विनिर्माण किया था। इस प्रकार, 1998-99 से 2015-16 के दौरान निर्मित कुल विद्युत ईजनो में से 76 प्रतिशत पारंपरिक थे। अंतिम पारंपरिक ईजन अक्टूबर 2015 में सीएलडब्ल्यू ने बनाया था। 2016-17 के बाद से, पारंपरिक ईजनो के उत्पादन के लिए कोई लक्ष्य नियत नहीं किया गया और पारंपरिक ईजनो को उत्पादन बन्द हो गया है। इस प्रकार, भारतीय रेलवे पारंपरिक विद्युत ईजनो का निर्माण छोड़ कर पूरी तरह एचएचपी तीसरे चरण ईजनो का निर्माण करना शुरू कर दिया है।

### 3.3.2.2 विद्युतीय बहुखंडीय ईकाईयो (ईएमयु) में तीन-चरण तकनीक का गैर प्रवर्तन

रेल मंत्रालय ने पश्चिमी रेलवे और मध्य रेलवे के मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में गेट बाईपोलर ट्रेजिस्टर आधारित प्रणाली के साथ तीन चरण तकनीक को अपना कर पुनःउत्पादक ब्रेको के साथ नये फिट किए हुए विद्यमान विद्युतीय बहु ईकाईयो (ईएमयूज) से बदलने का निर्णय लिया था। ब्रेकिंग के दौरान, प्रणाली 25 से 30 प्रतिशत प्रयुक्त ऊर्जा का पुनःउत्पादन करने में सक्षम है और उन यात्री गाड़ियों में ओवर हैड उपकरण से समान आहरण करने की क्षमता है (ओएचई)। पुनःउत्पादक विद्युतीय ऊर्जा, क्षमता देने वाली गाड़ियों के द्वारा आवश्यक समकक्ष ग्रिड विद्युत ऊर्जा की खपत को कम कर देता है, जिससे ऊर्जा का संरक्षण होता है।

पुनउत्पादक ऊर्जा ईजन में लगाये गये उपकरण (डेटा कार्ड) में अभिलिखित होता है।

लेखापरीक्षा द्वारा 2010-11 से 2015-16 की अवधि के लिए तीन चरण ईएमयूज में ऊर्जा पुनउत्पादन के संबंध में अभिलेखों की समीक्षा की गयी। 153 ईएमयूज (85 ईएमयूज मरे में) और (ईएमयूज परे में) से संबंधित 2010-11 से 2015-16 वर्ष के लिए संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की गयी और पता चला कि विद्युत पुनउत्पादन लगभग 35 से 40 प्रतिशत के लक्ष्य के समीप था जैसा नीचे तालिका में निर्दिष्ट किया गया है:

तालिका 3.5			
अवधि	जांच परीक्षण किये गये ईएमयूज की संख्या	ऊर्जा पुनउत्पादन के लिए लक्ष्य (%)	पुनउत्पादित ऊर्जा (%) में सीमा)
2010-11 to 2015-16	मरे-85	35 – 40	28 - 43
2010-11 to 2015-16	परे-68	35 – 40	32 - 37

यद्यपि यह देखा गया था कि उरे, पूरे और दपूरे को ईएमयू पुनउत्पादक ब्रेकिंग विशेषताओं के साथ प्रदान नहीं किये गये थे और क्षमता पुनःउत्पादक विशेषताओं के साथ केवल ईएमयूज को मरे और परे में उपलब्ध कराये गये थे।

ऊर्जा पुनःउत्पादन के संदर्भ में प्राप्त लाभों को ध्यान में रखते हुए, आईआर को अन्य क्षेत्रीय रेलवे (उरे, पूरे और दपूरे) के ईएमयूज में, जहां ईएमयू परिचालन में है, पुनःउत्पादन ब्रेकिंग विशेषताओं को आरंभ करने की आवश्यकता है।

### 3.3.2.3 क्षमता आपूर्ति कंपनियों से ग्रिड के लिए ऊर्जा पुनःउत्पादन और क्रेडिट का दावा करने के लिए प्रतिपुष्टि करना

भारतीय रेलवे ने पुनःउत्पादन ब्रेकिंग की विशेषताओं के साथ तीन चरण विद्युत ईजनो और ईएमयूज को प्रारंभ किया था। ऊर्जा पुनःउत्पादन की ईजनों में लगाए गए ऊर्जा मीटरों के माध्यम से निगरानी की जा रही है। पुनःउत्पादक ऊर्जा विपरीत दिशा में चल रही गाड़ियों के द्वारा प्रयोग की जा सकती है। यदि कोई रेलगाड़ी विपरीत दिशा में नहीं चल रही है, तो पुनःउत्पादक ऊर्जा ग्रिड में वापस संचित हो जायेगी। यद्यपि, पुनःउत्पादक ऊर्जा ग्रिड में वापस संचित हो जायेगी। यद्यपि पुनःउत्पादक ऊर्जा ग्रिड में वापस संचित हो जाती है, आस पास के क्षेत्र में ईजनों द्वारा प्रयुक्त और ग्रिड को वापस संचित ऊर्जा के संबंध में कोई मापक

व्यवस्था/तंत्र नहीं है। इसके अतिरिक्त, रेलवे प्रशासन और संबंधित क्षमता आपूर्ति करने वाली कंपनियों राज्य इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड के बीच ग्रिड को वापस संचित होने वाले पुनःउत्पादन ऊर्जा के अप्रयुक्त हिस्से के लिए दावा किये गये क्रेडिट के लिए कोई व्यवस्था नहीं है।

मुख्य विद्युत अभियंता (सीईई/सीआर/मुंबई) के अभिलेखों की समीक्षा के दौरान यह पाया गया कि यद्यपि मध्य रेलवे में तीसरे चरण विद्युत इंजनों में ऊर्जा का पुनःउत्पादन किया और एमएसईडीसीएल ग्रिड प्रणाली (महाराष्ट्र स्टेट इलेक्ट्रिसिटी डिस्ट्रीब्यूशन कंपनी लिमिटेड) के लिए इस क्षमता को वापस संचित किया, यद्यपि एमएसईडीसीएल द्वारा मध्य रेलवे को कोई क्रेडिट नहीं दिया गया था। यद्यपि मुख्य विद्युत और वितरण अभियंता ने इस पद्धति के संबंध में महाराष्ट्र विद्युत नियामक आयोग के समक्ष इस विषय को रखा था जिसके माध्यम से पुनः उत्पन्न ऊर्जा का क्रेडिट प्राप्त करने के लिए रेलवे को विद्युत उत्पादन के रूप में पंजीकरण करना पड़ा था, इस संबंध में अंतिम कार्रवाई नहीं की गयी थी (दिसम्बर 2016)।

पुनः उत्पन्न ऊर्जा के लिए क्रेडिट प्राप्त करने के विषय को 2012 में बेंगलूर विद्युत सप्लाई कम्पनी (बीईएससीओएम) में (दपरे) में अध्यक्ष के साथ बेंगलूर डिवीजन के कर्षण विभाग द्वारा भी प्रारंभ की गयी थी। यद्यपि, बीईएससीओएम ने उत्तर दिया कि जहां ग्रिड को ऊर्जा का पुनः उत्पादन और आपूर्ति करने के लिए संस्थापन के शुद्ध माप के संबंध में कोई दिशानिर्देश नहीं थे। विषय को कर्नाटक विद्युत नियामक आयोग (केईआरसी) को भी सन्दर्भित किया गया था, (मई 2014) यद्यपि कोई प्रतिक्रिया प्राप्त नहीं हुई थी।

इस प्रकार यह देखा गया यद्यपि रेलवे तीसरे चरण तकनीकी के पुनःउत्पादन विशेषताओं के परिणामस्वरूप ऊर्जा खपत में बचत करने में सक्षम हो गया है, उनके द्वारा मीटरिंग के लिए कोई तंत्र तैयार नहीं किया गया और ग्रिड को दी गयी पुनःउत्पादित ऊर्जा के अप्रयुक्त हिस्से के लिए क्रेडिट का दावा किया गया है।

### 3.3.3 ऊर्जा संरक्षण-डीजल ऊर्जा

लेखापरीक्षा ने भारतीय रेल द्वारा शुरू किये गये डीजल उपयोग के लिए विशिष्ट उपायों की समीक्षा की। लेखापरीक्षा निष्कर्षों की उत्तरवर्ती पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

### 3.3.3.1 डीजल इंजनों का बंद होना, जब अपेक्षित अवरोधन 30 मिनट से अधिक हो

रेलवे बोर्ड ने (मई 2008) किसी भी स्थान पर अवरोधन 30 मिनट से अधिक होने की संभावना होने पर इंजनों को बंद करने की अपनी पिछली नीति को दोहराया। परिचालन विभाग (नियंत्रण कक्ष) द्वारा किसी भी स्थान पर संभावित देरी 30 मिनट से अधिक होने पर, ड्राइवर को सूचित और इंजन बंद करने के लिए निदेशित करना चाहिए। वर्ष 2000 की प्रतिवेदन सं.-9 के पैरा 2.1 (भारतीय रेलवे में ईंधन प्रबंधन) के एटीएन में, रेलवे बोर्ड ने बताया था कि परिचालन संबंधी सीमाओं की अनुमति सीमा तक इंजन बंद कर दिये गये थे और अवरोधन की अवधि का पहले से पता लगाना हमेशा संभव नहीं था। यद्यपि, यह देखा गया था कि सभी मामलों में जहां संभावित अवरोधन 30 मिनट से अधिक था वहां इंजनों को बंद करने का कोई तंत्र नहीं था।

माल-गाड़ियों के मार्ग अवरोधन में परिहार्य ईंधन/ऊर्जा खपत सम्मिलित है। सभी क्षेत्रों की मार्ग अवरोधन की सीमा का विश्लेषण करने के लिए लेखापरीक्षा ने मार्च 2015 और दिसम्बर 2016 के महीने के लिए सीआरआईएस से 30 मिनट और अधिक के लिए माल गाड़ी के विवरणों को एकत्र किया था। सीआरआईएस द्वारा उपलब्ध कराये गये डाटा से पता चलता है कि 30 मिनट से अधिक के मार्ग अवरोधन के मामले में इंजनों को बंद नहीं किया गया था। 30 मिनट से अधिक की इंजन अवरोधन के परिणामस्वरूप खपत की गयी डीजल और विद्युत की लागत को तालिका में दर्शाया गया है:

तालिका 3.6						
जांच परीक्षण की अवधि (महीना)	डीजल कर्षण			विद्युत कर्षण		
	अवसरो की सं. जब इंजन बंद किये गये थे	30 मिनट से अधिक बंद किये गये इंजन (घंटोमें)	खपत किये गये डीजल की लागत (₹ करोड़ में)	अवसरो की सं. जब इंजन बंद किये गये थे	30 मिनट से अधिक बंद किये गये इंजन (घंटो में)	विद्युत खपत की लागत (₹ करोड़ में)
मार्च 2015	58301	3268	31.25	81230	3391	15.44
दिसम्बर 2016	46150	1623	15.52	77268	1681	7.66

मुख्य परियोजना अभियंता/सीआरआईएस, चयनित अन्तपरिवर्तन बिंदु पर माल गाड़ियों के अवरोधन से संबंधित एफओआईएस (दिसम्बर महीने के लिए) आंकड़ों को साझा करते हुए और 30 मिनट से अधिक की रेलगाड़ी (डीजल और विद्युत इंजनो द्वारा चालित) के अवरोधन के विषय में बताया कि इलेक्ट्रिक इंजन को बंद करने या डीजल इंजन को बंद करने के विषय में कोई भी सूचना एफओआईएस के पास उपलब्ध नहीं हैं।

क्षेत्रीय रेलवे में रेलवे प्रशासन से विचार-विमर्श के अनुसार, अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में डीजल इंजन को बंद करने की क्रिया नहीं की गयी थी। परे, दपूमेरे, और दमरे में, क्षेत्रीय रेलवे प्रशासन ने 30 मिनट से अधिक की संभावित अवरोध होने पर इंजनो को बंद करने के लिए अतिरिक्त निर्देशो को निर्गत किया गया और इनको लागू करने के प्रयास किये जा रहे हैं। मरे और दपरे में, 60 मिनट से अधिक की संभावित अवरोधन पर डीजल इंजनो को बंद करने के निर्देश दिये गये थे। यद्यपि, रेलवे बोर्ड के आदेशो में भिन्नता के कारण अभिलेखित नहीं किये गये थे।

डीजल इंजनो को बंद न करने से संभावित अवरोधन 30 मिनट से अधिक होने पर रेलवे ने ईंधन खपत पर अतिरिक्त व्यय वहन किया।

### 3.3.3.2 क्षेत्रों में अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर गाड़ियों को सौपने/लेने में विलम्ब

प्रत्येक क्षेत्र के मुख्य परिचालक प्रबंधक, प्रत्येक मण्डल में माल-गाड़ी परिचालन कर्मचारियों के द्वारा पालन करने के लिए एक कार्यरत समय-सारणी बनाता है। निकटस्थ क्षेत्र कार्यरत समय-सारणी में दिये गये निर्धारित समय का भी पालन करेगा। अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर माल-गाड़ियों के अवरोधन में परिहार्य ईंधन/ऊर्जा खपत भी सम्मिलित होगी। लेखापरीक्षा में देखा गया कि क्षेत्रों में अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं में अभिलेखित सौपने/देने के समय में अन्तर थे।

सभी क्षेत्रों पर अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर अवरोधन की सीमा का विश्लेषण करने के लिए, लेखापरीक्षा द्वारा मार्च 2015 और दिसम्बर 2016 के महीनों के लिए रेलवे सूचना प्रणाली (सीआरआईएस) के केन्द्र के अभिलेखों से 30 मिनट और उससे ऊपर के लिए 17 चयनित अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर अवरोधित माल-गाड़ियों के विवरणों की समीक्षा की गयी थी जैसा नीचे निर्दिष्ट किया गया है:

तालिका 3.7						
जांच	डीजल कर्षण			विद्युत कर्षण		
परीक्षण की अवधि (महीना)	अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर अवरोधित गाड़ियों की संख्यां	30 मिनट से अधिक का कुल अवरोध (घंटो में)	कोलम-3 के सन्दर्भ में खपत किये गये डीजल की लागत (₹ करोड़ में)	अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर अवरोधित गाड़ियों की संख्या	30 मिनट से अधिक का कुल अवरोध (घंटो में)	कोलम-6 के सन्दर्भ में खपत की गयी विद्युत की लागत (₹ करोड़ में)
मार्च 2015	2850	19925.92	3.18	4190	27771.63	2.10
दिसम्बर 2016	3102	25952.52	3.36	5787	51529.06	3.80

खपत किये गए ईंधन/ऊर्जा का मूल्य मार्च 2015 और दिसम्बर 2016 में क्रमशः ₹ 5.28 और ₹ 7.16 करोड़ था।

इस प्रकार, अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर ईजनों के अवरोध के कारण, रेलवे ने ईंधन खपत पर अतिरिक्त व्यय किया। अवरोधन को कम से कम करके ईंधन खपत को रोका जा सकता है। अन्तपरिवर्तन बिन्दुओं पर अत्यधिक अवरोध गैर-उत्पादक ईजन घंटो के परिणाम में, जो कि ईजनो की उपलब्धता को संभावित रूप से प्रभावित करता है।

### 3.3.3.3 यात्रा रसद के सन्दर्भ में ईंधन की खपत

यात्रा रसद<sup>124</sup> संभागीय मुख्यालय में वरिष्ठ यांत्रिकी अभियंता (परिचालन) के द्वारा डीजल ईजनों के संबंध में नियत अनुभाग अनुसार डीजल खपत की मात्रा है। यात्रा रसद का निर्धारण, नामित अनुभाग पर डीजल की खपत को नियत करने और निगरानी करने के लिए एक तंत्र है। डीजल ईजनों के लिए भारतीय रेल अनुरक्षण पुस्तिका के पैरा 1.10.8.2 के अनुसार, वरिष्ठ डीएमई (परिचालन) को परीक्षण करने के बाद यात्रा रसद को नियत करना चाहिए। सामान्यतः, यात्रा रसद परीक्षणों के बाद प्रत्येक वर्ष जनवरी माह में संसोधित की जानी चाहिए। यात्रा रसद की इसके अतिरिक्त किसी परिवर्तन की आवश्यकता होने पर जुलाई के महीने में समीक्षा की जानी चाहिए। परीक्षण करने के बाद, संभागीय स्तर पर, संभागीय रेलवे प्रबंधक संसोधन हो जाने पर सभी ईंधन भरने के स्थानों के लिए

<sup>124</sup> एक निर्दिष्ट अनुभाग पर अनुसूचित यात्रा के लिए डीजल ईजनों में आवश्यक ईंधन की मात्रा

अनुभाग- अनुसार/सेवा अनुसार नवीनतम यात्रा रसद प्रसारित करेगा। इसके अतिरिक्त, ड्राइवर अनुसार एचएसडी तेल की खपत संभागीय कार्यालय में अनुरक्षित की जायेगी और यात्रा रसद को तीव्रता से खोलने वाले चालको के विरुद्ध कार्रवाई उपयुक्त प्रकार से की जानी चाहिए। लेखापरीक्षा ने विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में नियत यात्रा रसद की स्थिति की जांच की। लेखा परीक्षा पर्यवेक्षण को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 3.8	
क्षेत्रीय रेलवे	यात्रा रसद को नियत करना और उसकी निगरानी की स्थिति
मरे	यात्रा रसद, संभागीय स्तर पर परीक्षणों के आधार पर सेवा-वार और ईजन के अनुसार तय की जाती है जिस पर अनियमित पड़ाव के कारण ईंधन तेल की खपत, लूप लाइन के माध्यम से चलने वाली गाड़िया, उद्देश्य को अलग करते हुए, निष्क्रिय घंटे, सावधानी के आदेश और दृष्टिकोण आदि, पर संकेत भार लिया जाना चाहिए। ईजन चालको को ईंधन मितत्यता के लिए परामर्श दिये जाते हैं।
पूमरे	यात्रा रसद नियत थी, परन्तु इसे नियत करने का उद्देश्य अभिलेखित नहीं पाया गया था। मुगल सराय डिवीजन में नौ मामलों में यात्रा रसद नियत करने के सन्दर्भ में अधिक खपत देखी गयी थी और यात्री द्वारा रेलगाड़ियों में जंजीर खींचने के इसका कारण बताया गया था।
पूतरे, उरे और पूसीरे	यात्रा रसद को नियत किया गया है, परन्तु अभिलेख में कुछ भी दर्शाया नहीं गया था यदि यात्रा रसद के संदर्भ में उसकी निगरानी की गयी थी।
उमरे	झाँसी और इलाहाबाद डिवीजन में 2010, 2011 एवं अक्टूबर से दिसम्बर 2016 के दौरान में यात्रा रसद नियत की गयी थी। आगरा डिवीजन में अक्टूबर से दिसम्बर 2016 के दौरान यात्रा रसद नियत की गयी थी।
उपरे	यात्रा रसद जोधपुर डिवीजन में वर्ष के अंत में और मई 2015 में अजमेर डिवीजन में नियत की गयी थी। डिवीजन कार्यालय में एचएसडी तेल की ईजन चालक-अनुसार खपत अनुरक्षित की गयी है और खराब प्रदर्शन करने वाले ईजन चालको को परामर्श दिये गये हैं।
दपूमरे	यात्रा रसद जून 2008 में नियत की गयी थी और उसके बाद अक्टूबर 2016 में इसे संसोधित किया गया था। यद्यपि, यात्रा रसद को तीव्रता से खोले गए ईजन चालको के विरुद्ध लिये गये किसी भी कार्रवाई को दर्शाते हुआ कोई रिकार्ड प्राप्त नहीं हुआ था।

दपरे बेंगलोर मण्डल के संबंध में कोई यात्रा रसद नियत नहीं की गयी थी। हुबली मण्डल के संबंध में, रेलवे बोर्ड द्वारा नियत किये गये विशिष्ट ईंधन खपत (एसएफसी) के आधार पर यात्रा रसद नियत किया गया था। तथापि, इन दो मंडलों में किये गये, यात्रा रसद की निगरानी नहीं की गयी थी।

यात्रा रसद के संदर्भ में अत्यधिक खपत के लिए रेलवे प्रशासन के द्वारा प्रस्तुत किये गये कारण तालिका में दिये गये हैं:

तालिका 3.9 – यात्रा रसद के संदर्भ में एच.एस.डी.आमल खपत में विभिन्नता के लिए कारण	
क्षेत्रीय रेलवे	कारण
उरे	एचएसडी तेल की यात्रा रसद की खपत यात्रा रसद से अधिक थी। अत्यधिक भार कोचों की अधिक संख्या और रेलगाड़ियों के विलम्ब से आने के कारण हुई थी। यद्यपि यात्रा रसद को नियत करते समय इन विषयों पर विचार करने के लिए लिया जाना आवश्यक है।
दूपूरे	अतिरिक्त ईंधन की खपत, यातायात अवरोध (सिग्नल के दृष्टिकोण से लाइन क्लियर न होना और लूप लाइन पार करना) और बड़ी संख्या में अस्थायी सावधानी के कारण हुई थी।
पूमरे	नौ मामलों में यात्रा रसद के संदर्भ में डीजल की अधिक खपत को यात्रियों के द्वारा गाड़ियों में जंजीर खींचने को जिम्मेदार ठहराया गया।
दपूरे	संभागीय प्राधिकरण ने चक्रधरपुर मण्डल के स्टेशनों में भारी अवरोधन के कारण को जिम्मेदार ठहराया।

स्रोत : क्षेत्रीय रेलवे में क्षेत्र लेखापरीक्षा कार्यालयों से प्राप्त सूचना के आधार पर विवरणों को संकलित किया गया।

अन्य दूसरे जोन द्वारा यात्रा रसद के संदर्भ के साथ अधिक खपत के लिए कारणों को निर्दिष्ट नहीं किया गया। इस प्रकार, अनेक क्षेत्रीय रेलवे द्वारा डीजल ईजनों के लिए भारतीय रेल अनुरक्षण नियमावली के अनुसार विभिन्न स्टेशनों के लिए यात्रा रसद नियत नहीं किये गये थे। बहुत से क्षेत्रीय रेलवे में यात्रा रसद को नियत करने के संदर्भ में ईंधन की खपत की निगरानी करने की आवश्यकता है।

### 3.3.4 ऊर्जा लेखापरीक्षा

ऊर्जा संरक्षण अधिनियम 2001 के अधिनियमित करने के बाद, ऊर्जा दक्ष उपायों को अपनाने पर बल दिया गया था। परिचालन दक्षता में सुधार के साथ ही

लागत में कमी को प्राप्त करने के लिए ऊर्जा लेखापरीक्षा तकनीको के माध्यम से ऊर्जा संरक्षण को एक बड़ा अवसर माना गया।

ऊर्जा लेखापरीक्षा ऊर्जा के उपयोग का सत्यापन, निगरानी और विश्लेषण सम्मिलित करती है, जिससे लागत लाभ विश्लेषण के साथ ऊर्जा दक्षता में सुधार के लिए सिफारिश जमा करने और ऊर्जा खपत को कम करने के लिए एक कार्रवाही योजना सम्मिलित है। ऊर्जा दक्षता ब्यूरो (बीईई) के द्वारा निर्गत दिशा-निर्देशों के आधार पर, रेल बोर्ड ने सभी क्षेत्रीय रेलवे को (जुलाई 2007/2008) बड़ी प्रशासनिक इमारतों, अस्पताल, पम्पो का स्थापित करना, लोको शेड, बड़े रेलवे स्टेशनों और एक ही बार प्रयोग की गयी कार्यशालाएं और उनको रिपोर्ट भेजना जैसे क्षेत्रों की ऊर्जा लेखापरीक्षा करने के लिए निर्देशित किया गया था। आगे यह निर्देशित किया गया कि सभी ट्रेक्शन सब स्टेशनों की और कार्यशालाओं की ऊर्जा लेखापरीक्षा समय-समय पर कराई जाए। अधिसूचना के अनुसार, प्रत्येक नामित ग्राहक जैसे-टीएसएस, लोको शेड, रेल उत्पादक ईकाइयां और कार्यशालाओं का ऊर्जा संरक्षण अधिनियम 2001 की धारा 14 के खण्ड (i) के तहत सरकार द्वारा जारी अधिसूचना के 18 महीनों के भीतर अपनी पहली ऊर्जा लेखापरीक्षा करायेगा। नामित उपभोक्ता के प्रबंधन के लिए मान्यता प्राप्त ऊर्जा लेखापरीक्षा द्वारा की गयी पिछली ऊर्जा लेखापरीक्षा रिपोर्ट प्रस्तुत करने की तिथि से प्रभावी होने और बाद में ऊर्जा लेखापरीक्षा के पूरा होने के लिए समय का अंतराल तीन वर्ष का होगा।

मान्यता प्राप्त लेखापरीक्षकों द्वारा ऊर्जा लेखापरीक्षा स्थिति की समीक्षा की गयी और यह देखा गया कि आठ क्षेत्रीय रेलवे में, दो उत्पादक<sup>125</sup> ईकाइयों, और मेट्रो रेलवे में समीक्षा अवधि के दौरान कोई ऊर्जा लेखापरीक्षा नहीं की गयी थी। समीक्षा अवधि के दौरान क्षेत्रीय रेलवे में उल्लिखित गतिविधि केन्द्रों की चयनित ईकाइयों में की गयी ऊर्जा लेखापरीक्षा की स्थिति के विवरणों पर आगामी पैराग्राफ में विचार-विमर्श किया गया है।

- ट्रेक्शन सबस्टेशन (टीएसएस)
- स्टेशन, इमारतें, कार्यशालाएं और लोको शेड
- रेल उत्पादक ईकाइयां

<sup>125</sup> पूरे, पूमरे, उपूरे, दरे, दपूरे, दपरे, परे और पमरे

**3.3.4.1 ट्रेक्शन सबस्टेशन (टीएसएस)**

मैट्रो रेल को सम्मिलित करते हुए 17 क्षेत्रीय रेलवे के 32 चयनित मंडलों के 98 टीएसएस की अभिलेखों की समीक्षा से पता चलता है कि ऊर्जा लेखापरीक्षा केवल निम्न स्थानों पर ही की गयी थी:

- दपूमरे के बिलासपुर में एक टीएसएस की ऊर्जा लेखापरीक्षा 2010-11 में की गयी थी।
- उरे के दिल्ली मण्डल में पानीपत के दीवाणा में एक टीएसएस की ऊर्जा लेखापरीक्षा 2015-16 में भी की गयी थी। यद्यपि, ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों को आंशिक रूप से कार्यान्वित किया गया था। चार सिफारिशों के कार्यान्वयन पर बचत ₹ 2.42 लाख मूल्यांकित की गयी थी। इसके अतिरिक्त, उरे में चाणक्यपुरी-टीएसएस की लेखापरीक्षा 2015-16 में की गयी थी और दो सिफारिशों को कार्यान्वित करने पर ₹ 20.13 लाख की बचत का मूल्यांकन किया गया था।
- दमरे के विजयवाड़ा डिवीजन में कृष्णा नहर टीएसएस की ऊर्जा लेखापरीक्षा नवम्बर 2015 में की गयी थी।

**3.3.4.2 स्टेशन, ईमारतें, कार्यशालाएं और लोको शेड**

क्षेत्रीय रेलवे में स्टेशन, ईमारतों और लोको शेड की ऊर्जा लेखापरीक्षा के संबंध में क्षेत्रीय रेलवे में अभिलेखों की समीक्षा में निम्नलिखित पता चला है:

- (i) सात क्षेत्रीय रेलवे पर ऊर्जा दक्षता ब्यूरो (बीईई) से मान्यता प्राप्त ऊर्जा लेखापरीक्षकों द्वारा स्टेशन ईमारतों, कार्यशालाओं और लोको शेडों की ऊर्जा लेखापरीक्षा द्वारा की गयी समीक्षा अवधि को नीचे इंगित किया गया है।

तालिका 3.10

क्षेत्रीय रेलवे	स्टेशन ईमारतें	कार्यशालाएं	लोको शेड
मरे	नासिक रोड, भुसावल	मनमाड़	-
उरे	नई दिल्ली, दिल्ली	-	गाजियाबाद
उसरे	विशाखापट्टनम, खुर्दा रोड	मंजेश्वर कोच कार्यशाला	-
उमरे	इलाहाबाद	झाँसी	-
उसीरे	कटियार	-	-
उपरे	अजमेर, मारवाड, फालना, भिलवाडा, जोधपुर	भगत की कोठी	अजमेर, जोधपुर
दमरे	काचेगुडा	-	विजयवाड़ा, काचेगुडा
दपूमरे	बिलासपुर	-	-

- (ii) उरे और उपरे के अतिरिक्त ऊर्जा लेखापरीक्षा के लिए प्रस्तावित गतिविधि केन्द्र (स्टेशनों, ईमारतों, कार्यशालाओं और लोको शेड) की संख्या को दर्शाने के लिए कोई अभिलेख उपलब्ध नहीं था।
- (iii) उरे, उपरे और दमरे में ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिश को आंशिक रूप से कार्यान्वित गये थे।
- (iv) मरे, पूतरे, उपरे और दपूमरे पर ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप ₹ 3.34 करोड़ की बचत प्रत्याशित थी। ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों के कार्यान्वयन के विवरण इन चार क्षेत्रीय रेलवे के संबंध में लेखापरीक्षा के लिए उपलब्ध नहीं कराये गये थे।
- (v) अन्य क्षेत्रों में जहां ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों को या तो कार्यान्वित किया गया या आंशिक रूप से कार्यान्वित की गयी थी, ऊर्जा बिल में बचतें प्रत्याशित थी इसके परिणामस्वरूप ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों के कार्यान्वयन अभिलेख में उपस्थित नहीं था।

#### 3.3.4.3 रेल उत्पादक इकाई

कम्प्रेसरों, भट्टियों, क्रेनों और ऊपर उठाना, दबाने वाली मशीन, ट्रेनिंग केंद्र, सब स्टेशनों, पम्पों की स्थापना, प्रकाशन और अन्य विद्युत प्रणालियों के प्रदर्शन मूल्यांकन को कवर करते हुए फरवरी 2013 में, इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) की लेखापरीक्षा की गयी थी। समान ऊर्जा लेखापरीक्षा आईसीएफ में जुलाई/अगस्त 2015 में की गयी थी। 2013 में की गयी ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के परिणामस्वरूप प्रति वर्ष ₹ 1.33 करोड़ की बचत प्रत्याशित थी। यद्यपि, सिफारिशों को कार्यान्वित किया गया था, पोस्ट लेखापरीक्षा गतिविधि अनुसार खपत ऊर्जा का मूल्यांकन नहीं किया गया था। 2015 में किये गये ऊर्जा लेखापरीक्षा की सिफारिशों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप ₹1.59 करोड़ समान बचत मूल्यराशि प्रत्याशित थी। सिफारिशों के कार्यान्वयन को आगे बढ़ाया जा रहा था (सितम्बर 2016)। यद्यपि सीएलडब्लू और डीएलडब्लू के संबंध में 2010-11 से 2015-16 की अवधि के दौरान कोई ऊर्जा लेखापरीक्षा आरंभ नहीं की गयी थी।

इस प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे के अपने बड़े ऊर्जा खपत क्षेत्रों के 50 प्रतिशत के द्वारा ऊर्जा लेखापरीक्षा पर ऊर्जा दक्षता ब्यूरो (बीईई) के विनियमन और रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, यद्यपि सिफारिशों को

आंशिक रूप से कार्यान्वित किया गया था, पोस्ट लेखापरीक्षा गतिविधि अनुसार ऊर्जा खपत का मूल्यांकन नहीं किया गया था।

### 3.3.5 निष्कर्ष

रेलवे द्वारा अनेक ऊर्जा खपत उपायो को आरंभ किया गया था। इसमें तीन चरण विद्युत इंजनों के लिए बदला गया और विद्युत बहु ईकाईयो मे तीन चरण तकनीक का प्रवर्तन करना सम्मिलित था। आईआर ने 30 मिनट से अधिक के संभावित अवरोधन होने पर डीजल इंजनों को बंद करने के लिए निर्देशो को निर्गत किया था। आईआर ने यात्रा रसद को नियत करने के माध्यम से डीजल खपत पर नियंत्रण करने के कार्य के लिए भी निदेशों को निर्गत किया था। ऊर्जा खपत को नियंत्रण करने के लिए, आईआर ने ऊर्जा लेखापरीक्षा क्रियाविधि को स्वीकार किया था।

सीएलडब्लू से अंतिम पारंपरिक इंजन को अक्टूबर 2015 में निकाल दिया गया था। 2016-17 असे पारंपरिक इंजनों के निर्माण के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया और पारंपरिक इंजनों का निर्माण बंद कर दिया गया है। इस प्रकार, आईआर ने पारंपरिक विद्युत इंजनों को एचएचपी तीन चरण इंजनों से पूरी तरह से बदल दिया है। यद्यपि, पुनः उत्पादक ब्रेकिंग विशेषताओ के साथ ईएमयूज/एमईएमयूज केवल मरे और परे में प्रारंभ की गयी है। ये अन्य क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् उरे, पूरे, दपूरे, दरे और दमरे में प्रारंभ होने शेष थे। लेखापरीक्षा द्वारा जांच परीक्षण में देखा गया कि इंजनों को बंद न करने के निदेशों का पालन नहीं किया गया था परिणामस्वरूप ईंधन/ऊर्जा की अधिक खपत हुई। इसके अतिरिक्त, लेखापरीक्षा में अन्तः परिवर्तन बिन्दुओ की जांच परीक्षण से भी अधिक अवरोधन का पता चलता है कि जिसके कारण इंजनों की निष्क्रियता के दौरान अधिक खपत हुई। सभी क्षेत्रीय रेलवे ईंधन खपत को नियंत्रण करने और यात्रा रसद की निगरानी के लिए क्रियाविधि का प्रयोग नहीं कर रहे थे। ऊर्जा लेखापरीक्षा कभी-कभी की गयी थी और सिफारिशों को आंशिक रूप से कार्यान्वित किया गया था। पोस्ट लेखापरीक्षा गतिविधि के अनुसार ऊर्जा खपत को भी मूल्यांकित नहीं किया गया था। इस प्रकार, ऊर्जा संरक्षण उपायो को अधिक प्रभावी ढंग से स्वीकार करने की आवश्यकता है जिससे ऊर्जा खपत में बचत को प्राप्त किया जा सकता है।

रेलवे बोर्ड को जून 2016 में मामलें से अवगत कराया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**3.4 पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे):** विद्युत से डीजल और इसके ठीक विपरीत इंजन कर्षण परिवर्तन के कारण अतिरिक्त व्यय, विद्युतीकृत साइडिंग में रैक के प्लेसमेंट जारी करने के लिए अधिसूचित किया जाता है, जो कि दूरी के आधार पर प्रभारित करने के लिए अधिसूचित और वैंगनो के अवरोधन के कारण आय की क्षमता में हानि

पमरे प्रशासन ने दूरी के आधार पर माल-भाड़े पर प्रभार लगाने के लिए निर्धारित शर्तों का पालन नहीं किया, जिसके अनुसार अंत में परिवर्तन की अपेक्षा से इंजन के लिए कोई अवरोधन नहीं होना चाहिए। इसके परिणामस्वरूप डीजल इंजनों से/कोटा स्टेशन तक भोनोरा सर्विस स्टेशन तक/से अनधिकृत ढुलाई पर ₹ 3.77 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। रेलवे को कर्षण में परिवर्तन के परिणामस्वरूप भोनोरा सर्विस स्टेशनों पर वैंगनो के अवरोधन के कारण ₹ 5.70 करोड़ की आय क्षमता की भी हानि निरंतर हुई।

साइडिंग के मामले में दूरी आधार माध्यम पर माल-भाड़ा प्रभार से संबंधित नियम<sup>126</sup> प्रदान करते हैं कि दूरी आधार माध्यम पर माल-भाड़ा प्रभार की प्रणाली इंजन को खींचने एवं घकेलने के साथ प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से साइडिंग में जाने वाले सभी ब्लॉक रैक पर विस्तारित की जायेगी, इसके अनुसार (ए) अंत में समाप्त होने के अतिरिक्त इंजन में कोई अवरोध नहीं है (ब) इस उद्देश्य के लिए विशेष रूप से कोई अलग सेंटिंग स्टाफ की आवश्यकता नहीं है।

चंबल उर्वरक और रसायन लिमिटेड (सीएफसीएल) के लिए विभिन्न स्थलों के लिए उर्वरक का प्रेषण किया जाता है और कोटा डिवीजन में भोनोरा स्टेशन द्वारा सेवा दी जाती है। साइडिंग तक विद्युत इंजन चलाने के लिए साइडिंग विद्युतीकरण किया गया और रेलवे सुरक्षा आयोग के आयुक्त (सीआरएस) ने दिसम्बर 2007 में इसकी संस्वीकृति को स्वीकार किया था। अप्रैल 2009 में दूरी आधार माध्यम पर माल-भाड़ा प्रभार के लिए साइडिंग को अधिसूचित किया गया था, जिसका अर्थ है कि सीएफसीएल साइडिंग से और इसके के लिए रैको को ले जाने वाले इंजन का अन्त में परिवर्तन के लिए संभावित सर्विस स्टेशन पर अवरोध नहीं किया जाना चाहिए।

<sup>126</sup> मास्टर दर परिपत्र के खंड 1.1 (दूरी आधार माध्यम पर माल-भाड़ा संबंधित) 2014 दिनांक 24 सितम्बर 2014

यह देखा गया कि अप्रैल 2013 से अक्टूबर 2016 के दौरान, 1443 खाली रेको में से 826 भोनोरा स्टेशन पर विद्युतीय ईजनों के द्वारा ढुलाई किये गये थे। ये रेको डीजल ईजनों के उपयोग से लोड करने के लिए साइडिंग में बाद में स्थापित किये गये थे। इसी प्रकार, सीएफसीएल साइडिंग से जारी किये गये 1443 लोड किये गये रेको में से 1034 भोनोरा स्टेशन पर डीजल ईजनों का प्रयोग करके लाये गये थे, और बाद में विद्युतीय ईजनों के द्वारा दूरी के लिए इनकी ढुलाई की गयी थी डीजल ईजनों को प्रतिस्थापन/जारी करने के प्रत्येक अवसर पर कोटा स्टेशन से लाये गये थे, जोकि भोनोरा से 30 किमी, की दूरी पर है। कर्षण के इस परिवर्तन के कारण, रेको को प्रतिस्थापन/जारी करने के दौरान दोनो अवस्थाओं में सर्विस स्टेशन पर रेक अवरोधित किये गये थे। साइडिंग से रेको का प्रतिस्थापन/जारी करने के लिए कोटा से भोनोरा के लिए डीजल ईजन की ढुलाई की गयी जो कि अनुचित थी और ₹3.77 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

पमरे प्रशासन को एक पत्र के माध्यम से मामले के विषय में अवगत कराया गया था (जुलाई 2015)<sup>127</sup>। विद्युत कर्षण विभाग ने (जुलाई 2015) में इंगित किया था कि विद्युत ईजन के द्वारा रेक की प्रत्यक्ष प्रतिस्थापना और जारी करने में कोई बाधयता नहीं थी। परिचालन विभाग ने (अगस्त 2015) कहा था कि सुरक्षा कारणों के लिए ओवर हैड उपकरण (ओएचई) बंद स्थान पर रखा जाना चाहिए और अवशिष्ट प्रभार, यदि कोई हो, को सेवा मुक्त कर देना चाहिए और इस गतिविधि को करने के लिए, ओएचई बंद करने के लिए दूरतम अंत तक के लिए मुख्य माल पर्यवेक्षक/सीएफसीएल कार्यालय से एक कर्मचारी नियुक्त किया जाना चाहिए और ऐसे समय तक सुरक्षा कारणों को ध्यान में रख कर लोडिंग प्रक्रिया को आरंभ नहीं किया जा सकता।

उत्तर दर्शाता है कि रेलवे के विभिन्न विभागों में विचारों में भिन्नता थी। अप्रैल 2013 से अक्टूबर 2016 के दौरान, 1443 आवक रेको में से 616 विद्युत/डीजल ईजन का प्रयोग करके सर्विस स्टेशन तक लाये गये, लोडिंग के लिए साइडिंग में उसी ईजन के द्वारा प्रति स्थापित किये गये थे। इसी प्रकार, विद्युत/डीजल ईजन द्वारा जारी किये गये 1443 आवक रेको में से 407 साइडिंग से सर्विस स्टेशन पर लाये गये उसी ईजन के द्वारा गन्तव्य स्टेशन के लिए ले जाये गये थे। इस प्रकार, विद्युतीकृत साइडिंग होने के बावजूद सीएफसीएल साइडिंग से/तक रेको की लोडिंग जारी करने के लिए विद्युत ईजन से डीजल ईजन और ठीक

<sup>127</sup> रेलवे प्रशासन को निर्गत किये गये झक्फ पैरा के उत्तर (जुलाई 2016) प्रतिक्षित है।

इसके विपरीत कर्षण में परिवर्तन हुआ और स्वीकार्यता के योग्य बीसीएन/बीओएक्सएन रेक विद्युतीय इंजनों<sup>128</sup> के साथ आवश्यक नहीं थे।

इस प्रकार, पमरे प्रशासन ने दूरी आधार माध्यम पर माल-भाडा प्रभारित करने के लिए निर्धारित अनुबंधों का पालन नहीं किया गया जिसके अनुसार अंत में संभावित परिवर्तन इंजन के अवरोधन के लिए नहीं होने चाहिए। इसके परिणामस्वरूप कोटा स्टेशन से/के लिए भोनोरा सर्विस स्टेशन से/तक के लिए डीजल इंजनों की अनुचित ढुलाई पर ₹ 3.77 करोड़ अतिरिक्त व्यय किया गया। रेलवे को कर्षण<sup>129</sup> में परिवर्तन के परिणामस्वरूप भोनोरा सर्विस स्टेशन पर वैगनों के अवरोधन के कारण ₹5.70 करोड़ की आय क्षमता में भी निरंतर हानि हुई।

रेलवे बोर्ड को दिसम्बर 2016 में मामले से अवगत कराया गया था; उनके उत्तर प्राप्त नहीं हुए हैं (फरवरी 2017)।

<sup>128</sup> 20.05.2008 से प्रभावी

<sup>129</sup> साइडिंग से/में रेक का प्रतिस्थापन/जारी करने के लिए विद्युत इंजन से डीजल इंजन में परिवर्तन और ठीक इसके विपरीत

## अध्याय 4

### चल स्टॉक

रेलवे बोर्ड स्तर पर, सदस्य चल स्टॉक कार्यशाला और उत्पादन इकाईयों (लोको मोटिव के अतिरिक्त) सहित यांत्रिकी अभियांत्रिकी विभाग के संपूर्ण प्रभारी है। सदस्य चल स्टॉक ईएमय/मेयू से संबंधित एवं सभी कोचिंग स्टॉक के विद्युत रखरखाव के लिये भी उत्तरदायी है।

क्षेत्रीय स्तर पर, मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) समग्र पर्यवेक्षण और सभी कोचों के प्रबंधन, माल मोड़ आदि के लिए जिम्मेदार है। मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) चल स्टॉक और संबंधित मर्दों के प्रबंधन से संबंधित कार्यशालाओं के कार्यान्वयन के लिए संपूर्ण प्रभारी है। उत्पादन इकाईयों रेल बोर्ड पर सदस्य चल स्टॉक की प्रतिवेदन के लिए महाप्रबंधक द्वारा स्वतंत्र रूप से प्रबंधित की जाती हैं।

वर्ष 2015-16 के दौरान विभाग का कुल व्यय ₹ 37144.96 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाऊचरों और निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अतिरिक्त विभाग के 528 कार्यालयों के निरीक्षण किये गये।

इस अध्याय में 'भारतीय रेल में लिनन प्रबंधन' पर एक समीक्षा शामिल की गई है। इस समीक्षा में, लेखापरीक्षा ने धुलाई और वितरण की प्रणाली की प्रभावकारिता के साथ लिनन (चदर, कंबल, तकिया और तकिया कवर) की खरीद, प्रबंधन, भंडारण की पर्याप्तता और प्रभावकारिता का आकलन किया। इस अध्याय में भोपाल में स्थित 'कोच पुनरूद्धार कार्यशाला की कार्यप्रणाली' पर स्थानीय समीक्षा भी शामिल की गई है।

इसके अतिरिक्त, इस अध्याय में ट्रैफिक के स्थान पर स्क्रेप के भंडारण के लिए पीओएच के बाद वैगनों; कोचों के निर्माण के लिए सामग्री की अविवेकपूर्ण खरीद; मशीनों की खरीद और गैर-संस्थापन में त्रुटिपूर्ण योजना आदि जैसे मामलों को दर्शाने वाले पांच एकल पैराग्राफ भी शामिल किये गये हैं।

## 4.1 भारतीय रेल में लिनन का प्रबंधन

### 4.1.1 प्रस्तावना

भारतीय रेल में 58825<sup>130</sup> किलोमीटर के नेटवर्क पर प्रतिदिन 3362<sup>131</sup> मेल/एक्सप्रेस रेल गाड़ियां चलती हैं। भारतीय रेल के कोचिंग स्टॉक में प्रथम श्रेणी कोच (7500 बर्थ) में 390 एयर कंडीशनड, 2375 एयर कंडीशनड स्लीपर (2 टियर) कोच (112350 बर्थ) और 5302 एयर कंडीशनड 3-टियर स्पीलर कोच (345091 बर्थ)<sup>132</sup> हैं। ऐसी श्रेणियों<sup>133</sup> में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए साफ, स्वच्छ, इस्त्री किया गया और अच्छी गुणवत्ता का लिनन उपलब्ध करवाने के लिए लिनन की खरीद, धुलाई और वितरण के लिए एक मजबूत प्रणाली की आवश्यकता है। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए, रेल बोर्ड पॉलिसी परिपत्र 1999 में निम्नलिखित रणनीतियां दर्शाई गयी हैं:

- अच्छी गुणवत्ता वाले लिनन की खरीद
- निजी क्षेत्र से निपुणता के साथ आधुनिक और विशिष्ट यंत्रिकृत धुलाई सुविधा
- यात्रियों के लिए बैड रॉल्स के सेट के पर्यावरण अनुकूल पैकेजिंग
- स्टेशनों और रेल गाड़ियों पर उपयुक्त भंडारण सुविधा का विकास
- भंडारण, परिवहन और लोडिंग और अनलोडिंग के लिए सुधारे गये लॉजिस्टिक्स।

### पृष्ठभूमि

वर्ष 2009-10 के लिए बजट भाषण<sup>134</sup> में रेल मंत्रालय ने घोषणा की कि भारतीय रेल आधुनिक यंत्रिकृत स्वचालित लॉन्ड्री द्वारा धुलाई की महत्वपूर्ण रूप से सुधारी गई गुणवत्ता के लिए सुधारे गये लिनन प्रबंधन को अपनाया। लिनन प्रबंधन को सरल बनाने के लिए, रेलवे बोर्ड ने रेल गाड़ियों में लिनन किट की धुलाई, भंडारण, आपूर्ति और वितरण के कार्य रेल के एकल विंडो एंजेसी के रूप में यांत्रिकी (केरिज और वैगन) विभाग को सौंपा (दिसम्बर 2009)। यांत्रिकी विभाग संबंधित कोचिंग डिपो के कार्य भार को संभालने के योग्य स्वचालित/यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संचालन में उपयुक्त अनुभव और निपुणता वाली

<sup>130</sup> ब्रांड गेज रूट - स्रोत : भारतीय रेल ईयर बुक 2014-15

<sup>131</sup> ब्रांड गेज रूट - स्रोत : भारतीय रेल ईयर बुक 2014-15 (तालिका VI यात्री कार्य)

<sup>132</sup> ब्रांड गेज रूट - स्रोत : भारतीय रेल ईयर बुक 2014-15 (विवरण 10)

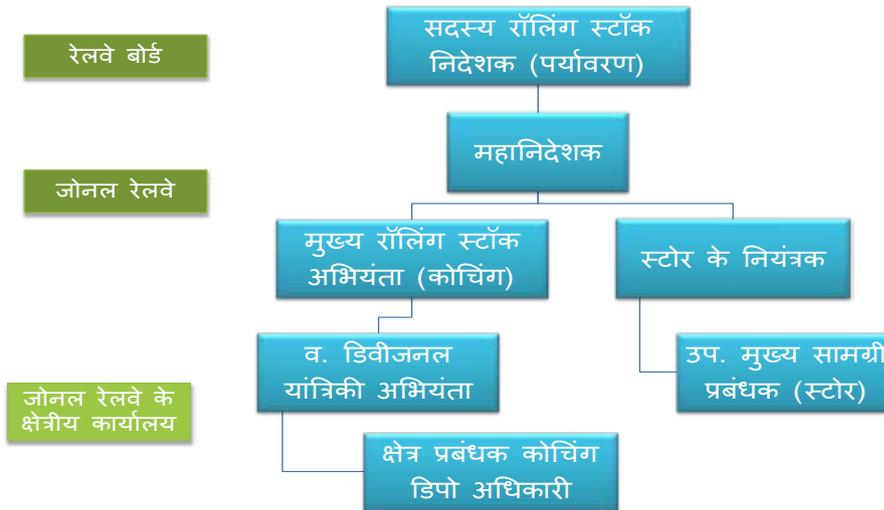
<sup>133</sup> दिनांक 7.1999 के रेल बोर्ड नीति 19 सं. 97/टीजी-V/17/पी द्वारा जारी किया गया।

<sup>134</sup> बजट भाषण 2009-10 का पैराग्राफ 15

पेशेवर एजेंसियों द्वारा मॉडल बीओओटी (निर्माण, स्वीकरण, संचालन और हस्तांतरण) द्वारा लिनन की धुलाई/सफाई के लिए स्वचालित/यंत्रिकृत लॉन्ड्री बनाने के लिए कार्यवाही आरंभ करने के लिए निर्देश दिये (2012)। रेलवे बोर्ड ने इसके अतिरिक्त स्टोर डिपो में लिनन प्रबंधन, लिनन जांच, लिनन जारी करना, लिनन की प्राप्ति पर नमूना जांच, धुली हुई लिनन की जांच, धुलाई ठेकेदार के संयंत्र और मशीनरी की जांच, लिनन की सूची, लिनन किट का जीवन, लिनन का समाप्त करना आदि के क्षेत्रों को कवर करते हुए विस्तृत दिशा-निर्देश जारी किये (जनवरी 2010)।

### संगठनात्मक संरचना

लिनन प्रबंधन से संबंधित संगठनात्मक चार्ट नीचे दर्शाया गया है:



रेल बोर्ड स्तर पर, लिनन प्रबंधन की संपूर्ण निगरानी सदस्य (रॉलिंग स्टॉक) के अंतर्गत पर्यावरण निदेशालय द्वारा की जाती है। क्षेत्रीय स्तर पर, स्टोर की खरीद स्टोर के नियंत्रक (सीओएस) द्वारा की जाती है जिसे उप. सीओएस और सहायक सीओएस द्वारा सहायता प्रदान की जाती है। रेलगाड़ियों में लिनन के वितरण यांत्रिकी विभाग (कुछ क्षेत्रीय रेलवे में विद्युत विभाग द्वारा कुछ सीमा तक) द्वारा पर्यवेक्षित होते हैं। क्षेत्र स्तर पर, लिनन प्रबंधन की दैनिक कार्यप्रणाली क्षेत्र प्रबंधन/कोचिंग डिपो अधिकारी और वरिष्ठ मण्डल यांत्रिकी अभियंता की संयुक्त जिम्मेदारी होती है।

### लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

इस लेखापरीक्षा में 2013-14 से 2015-16 तक तीन वर्षों की अवधि के कवर किया और रेल गाड़ियों में एसी कोचों में उपलब्ध कराये गये लिनन का प्रबंधन भी शामिल था। रेल अस्पतालों और रेल रैस्ट हाऊस में उपलब्ध कराया गया लिनन समीक्षा में कवर नहीं किया गया। अध्ययन निम्नलिखित के मद्देनजर किया गया

1. लिनन की खरीद संभाल और भंडारण की उपयुक्तता और प्रभावकारिता का आकलन करने के लिए; और
2. यंत्रिकृत लॉन्ड्री की कार्य प्रणाली की समीक्षा और लिनन की धुलाई और वितरण के व्यवस्था की प्रभावकारिता का आकलन करने के लिए।

### लेखापरीक्षा मापदंड

अध्ययन के लिए लेखापरीक्षा मापदंड निम्नलिखित थे:

- 1999 का रेल बोर्ड नीति परिपत्र 19
- वर्ष 2009-10 के लिए रेल मंत्री का बजट भाषण
- लिनन प्रबंधन पर बुकिंग व्यय हेतु नये लेखा शीर्ष का आरंभ किया जाना
- 'निर्माण, स्वीकरण, संचालन, हस्तांतरण (बीओओटी) मॉडल<sup>135</sup> पर लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने' पर रेल बोर्ड परिपत्र
- एकल विंडो एजेंसी के रूप में यांत्रिकी विभाग (सी एंड डब्ल्यू) को सुपूर्द किये गये रेल बोर्ड निर्देश<sup>136</sup>
- समय-समय पर रेल बोर्ड और क्षेत्रीय रेल द्वारा जारी किये गये अन्य आदेश और परिपत्र

### लेखापरीक्षा कार्यपद्धति और नमूना

भारतीय रेल में लेखापरीक्षा कार्यपद्धति में लिनन के आकलन और निर्धारण, स्टोर और कोचिंग डिपो पर लिनन का प्रबंधन, यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करना और कार्य प्रणाली, लिनन की धुलाई और वितरण, धुली हुई लिनन की गुणवत्ता जांच, विभिन्न प्राधिकारियों द्वारा लिनन का निरीक्षण और यात्री शिकायत सुधार तंत्र से संबंधित रिकॉर्डों की जांच शामिल थी।

<sup>135</sup> दिनांक 14.01.2011 और 04.07.2012 के रेल बोर्ड पत्र सं. 2009/एम(सी)/165/6

<sup>136</sup> दिनांक 17.02.2011 के रेल बोर्ड पत्र सं. 2009/एम(सी)/165/6

रेल बोर्ड द्वारा जारी किये गये दिशा-निर्देश/निर्देश से संबंधित रिकॉर्ड और क्षेत्रीय रेलवे में उनके कार्यान्वयन की जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान लेखा परीक्षा में जांच की गई। क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय और मण्डल कार्यालयों में स्टोर, यांत्रिकी, वाणिज्यिक, सामान्य और विद्युत अभियांत्रिकी विभागों के रिकॉर्डों की जांच धुली हुई लिनन की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए पहल और निष्पादन के लिए की गई थी। वास्तविक स्थिति के सत्यापन के लिए रेलवे अधिकारियों के साथ संयुक्त जांच की गई। राजधानी, दुरंतो, गरीबरथ एक्सप्रेस रेलगाड़ियों सहित मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में सीमित यात्री सर्वेक्षण द्वारा यात्रियों से फीडबैक भी प्राप्त किया गया था।

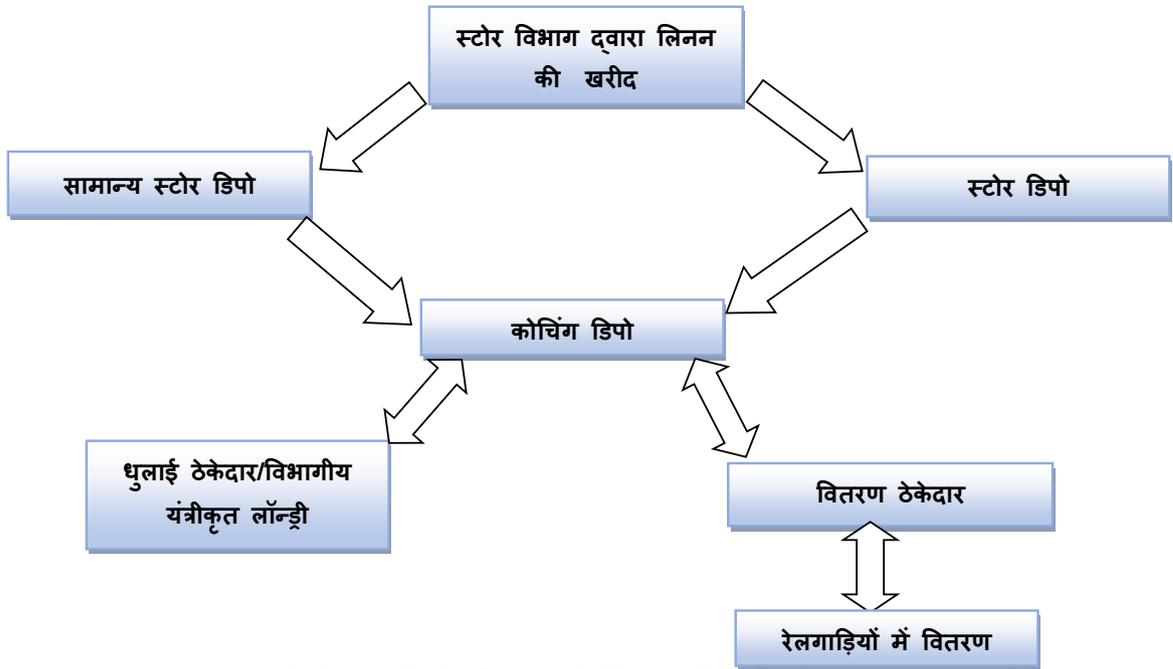
लेखापरीक्षा उद्देश्य, कार्यक्षेत्र और कार्यपद्धति पर विचार करने के लिए क्षेत्रीयरेलवे स्तर पर एंटी कांफ्रेस की गई थीं। लेखापरीक्षा निष्कर्ष और सिफारिशों पर विचार करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे और रेलवे बोर्ड स्तर पर इगिजिट कांफ्रेस की गई थी। प्रतिवेदन में रेल की प्रतिक्रिया का उचित रूप से दर्शाया गया है।

नमूने के चयन के लिए और चयनित नमूने के लिए मापदंड का नीचे विवरण दिया गया है:

तालिका 4.1 - नमूना चयन और चयनित नमूने के लिए मापदंड				
क्र. सं.	नमूना विवरण	कुल नमूना	चयन के लिए मापदंड	चयनित नमूना आकार
1.	सामान्य स्टोर डिपो/स्टोर डिपो	32	प्रत्येक क्षेत्र में एक/दो मुख्य डिपो जहां से लिनन खरीदा और प्राप्त होता है।	26
2.	कोचिंग डिपो (रेलगाड़ियों से लिनन की आपूर्ति)	117	रेल सेवाओं की संख्या में प्राथमिकता के अनुसार लिनन सेवा वाले प्रत्येक क्षेत्र में दो मुख्य डिपो	33
3.	यंत्रिकृत लॉन्ड्री	32	धुलाई क्षमता के अनुसार प्रत्येक क्षेत्र में दो विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री	26
4.	खरीद ठेके	619	समीक्षा अवधि के दौरान प्रत्येक क्षेत्र में लिनन के सभी मदों को कवर करते हुए अधिकतम दस के अंतर्गत 50 प्रतिशत	191
5.	धुलाई ठेके	118	समीक्षा अवधि के दौरान प्रत्येक चयनित कोचिंग डिपो के अधिकतम चार के अंतर्गत 50 प्रतिशत	76
6.	वितरण ठेके	84	समीक्षा अवधि के दौरान प्रत्येक चयनित कोचिंग डिपो के अधिकतम चार के अंतर्गत 50 प्रतिशत	65

तालिका 4.1 - नमूना चयन और चयनित नमूने के लिए मापदंड			
क्र. सं.	नमूना विवरण	कुल नमूना चयन के लिए मापदंड	चयनित नमूना आकार
7.	यात्री सर्वेक्षण	-- एक राजधानी एक दुरंतो एक गरीबरथ तीन मेल और एक्सप्रेस रेल गाड़ियां	79 रेलगाड़ियां और 25 यात्री प्रति रेलगाड़ी

निम्नलिखित चार्ट भारतीय रेल में लिनन के प्रबंधन में महत्वपूर्ण स्थानों और उत्तरदायित्व बिंदुओं को दर्शाता है:



नवम्बर 2010 में रेल बोर्ड ने लिनन संबंधित गतिविधियों पर अलग बजटिंग और व्यय का लेखाकरण करने के लिए भारतीय रेल वित्त कोड संस्कारण ॥ (पुनः प्रकाशित संस्कारण 1996) के राजस्व व्यय के वर्गीकरण से परिशिष्ट 1 में मांग सं. 08 - एक्सट्रैक्ट 'एफ' - संचालन व्यय -रालिंग स्टॉक और उपस्कर के अंतर्गत निम्नलिखित लेखा शीर्ष आरंभ किये:

लघु शीर्ष	उप-शीर्ष	विस्तृत शीर्ष
500-कैरिज और वैगन (मौजूदा)	590-लिनन की लागत और प्रबंधन	591-लिनन की लागत और लिनन पर अन्य व्यय

दो क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे और उरे) को छोड़कर सभी रेलवे ने 2015-16 तक लिनन पर व्यय की बुकिंग आरंभ की। यद्यपि, लिनन प्रबंधन पर उपयुक्त शीर्ष वास्तविक व्यय पर व्यय की बुकिंग पर विलंबित कार्यान्वयन के कारण सुनिश्चित नहीं किया जा सका।

### लेखापरीक्षा परिणाम

**लेखापरीक्षा उद्देश्य 1- लिनन की खरीद संभाल और भण्डारण की पर्याप्तता और प्रभावशीलता का आकलन करने के लिये**

#### 4.1.2 लिनन की आवश्यकता और खरीद का आकलन

यात्रा कर रहे यात्रियों को आपूर्ति किये गये लिनन की उपलब्धता नये लिनन के साथ पुराने और खराब लिनन के बदले जाने पर निर्भर करती है। रेल बोर्ड ने निर्देश (जनवरी 2010) दिये कि रेलवे को यदि आवश्यक हो तो, दैनिक ज़रूरतों का उपयुक्त आकलन करना चाहिए। काफी संख्या में बफर स्टॉक होना चाहिए ताकि ट्रेन सेवाएं प्रभावित न हो और इसे अनिवार्यता जैसे विशेष ट्रेन का चलाना और अल्प सूचना पर ट्रेन लंबाई के बढ़ाये जाने को ध्यान में रखने के योग्य होना चाहिए।

रेल बोर्ड 1999 के नीति परिपत्र सं. 19 द्वारा 1<sup>st</sup> एसी, 2<sup>nd</sup> और 3<sup>rd</sup> एसी यात्रियों को उपलब्ध कराने के लिए बैडरोल किट और मानक मर्दों को निर्धारित किया गया जिसमें दो चद्दर, एक फेस टावल, एक कंबल और एक तकिये सहित तकिया कवर, दो टावल (केवल 1<sup>st</sup> एसी के लिए) शामिल हैं। 1<sup>st</sup> एसी, 2<sup>nd</sup> एसी और 3<sup>rd</sup> एसी में लिनन की गुणवत्ता<sup>137</sup> अलग-अलग है। सभी पोलीवस्त्र मद खादी और ग्राम उद्योग आयोग (केवीआईसी) और बाकी एसोशिएशन ऑफ

#### <sup>137</sup> 1<sup>st</sup> एसी के लिए

- (i) प्रसिद्ध निर्माता से उच्चतम मुलायम ऊनी कंबल (एक)
- (ii) 36x50 से.मी. आकार के उच्च गहनता पॉलीयूथरेन फोम तकिया (एक)
- (iii) प्रति यात्री दो पॉलीवस्त्र चद्दर आकार 140x22 सेमी. (सफेद)
- (iv) प्रसिद्ध निर्माता से आकार 60x120 सेमी. (सफेद) के साथ टैरी टॉवल गुणवत्ता के बाँध टॉवल
- (v) प्रसिद्ध निर्माता से आकार 40x60 सेमी. (सफेद) के साथ टैरी टॉवल गुणवत्ता के बाँध टॉवल
- (vi) 69x46सेमी. तकिये कवर

#### 2<sup>nd</sup> एसी और 3<sup>rd</sup> एसी के लिए

- (i) प्रसिद्ध निर्माता से (एक) का कंबल
- (ii) 30x45सेमी. आकार (एक) धुलाई योग्य फोम तकिया
- (iii) प्रसिद्ध निर्माता से प्रति यात्री दो पॉलीवस्त्र चद्दर आकार 140x22 सेमी. (सफेद) राजधानी ट्रेन के एसी-2 टियर के लिए पॉलीवस्त्र चद्दर
- (iv) आकार 40x60 सेमी. (सफेद) के साथ टैरी टॉवल गुणवत्ता के बाँध टॉवल
- (v) 50x36सेमी. तकिया कवर

कार्पोरेशन और एपैक्स सोसायटीज़ ऑफ हेंडलुम्स (एसीएएसएच) से खरीद जाने थे।

वाणिज्य मंत्रालय, आपूर्ति<sup>138</sup> विभाग द्वारा परिचालित भारत सरकार की नीति के अनुसार, वस्त्र मंत्रालय द्वारा निर्धारित मूल्य पर एकल निविदा पर वस्त्र मंत्रालय के अंतर्गत एसीएएसएच से खरीद की जानी थी, इसी प्रकार, एमएसएमई<sup>139</sup> मंत्रालय के अंतर्गत केवीआईसी से खरीद भी केवीआईसी द्वारा निर्धारित मूल्य के आधार पर एकल निविदा पर की जानी होती है। रेल बोर्ड ने केवीआईसी एसीएएसएच के निविदा व्यवस्था समिति के आदेश की औपचारिकताओं को निपटाने का निर्णय लिया<sup>140</sup> (अक्टूबर 2014) और खरीद की शक्तियां निविदा समिति जांच की औपचारिकताएँ किये बिना उनकी खरीद सामान्य स्वीकार शक्तियों के प्राधिकार पर निर्भर करती हैं।

2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के सामान्य स्टोर डिपो के रिकॉर्डों की जांच के दौरान, यह देखा गया था कि पूर्व वर्षों में विषय सूची की उपयोगिता की धनमूल्य के आधार पर क, ख और ग श्रेणी में भारतीय रेल में विषय सूची को वर्गीकृत किया गया है। क, ख और ग श्रेणी मर्दों के लिए वास्तविक खपत, की जाने वाली खपत, सीमा का संशोधन, सुपुर्दगियों की पुनः अभिव्यक्ति क्रमशः सीओएस द्वारा मासिक, उप-सीओएस द्वारा अर्द्ध-वार्षिक और सहायक सीओएस द्वारा वार्षिक रूप से की जाने की आवश्यकता है। इसी प्रकार लिनन मर्दों के लिए, क्षेत्रीय रेल प्रशासन श्रेणी क, ख और ग मर्दों के लिए श्रेणीकरण और समीक्षा अवधि का निर्णय लेते हैं। स्टोर के प्रत्येक 'स्टॉक मद' की मात्रा के लिए अधिकतम और न्यूनतम सीमा, जो सामान्यतः किसी भी समय पर किसी डिपो में कम या ज्यादा शेष नहीं होने चाहिए, निर्धारित की जानी चाहिए। मौजूदा बाजार स्थिति और आपूर्ति के सामान्य स्थान से डिपो की निकटता के संभावित आधार पर जहां तक संभव हो कम से कम न्यूनतम स्टॉक सीमा निर्धारित की जानी चाहिए ताकि कम स्टॉकिंग से बचा जा सके।

इसी प्रकार अधिकतम स्टॉक सीमा एक ढंग से निर्धारित की जानी चाहिए कि पूँजी की अनावश्यक रूकावट, स्टोर के हास को जोखिम, अतिरिक्त भंडारण और सुरक्षा व्यवस्था, स्टोर की अनावश्यक अग्रिम अधिशेष के संचयन को रोका जा सके। यह पाया गया कि लिनन मर्दों की समीक्षा को ध्यान में रखने के बाद

<sup>138</sup> दिनांक 28.07.89 पत्र सं. पी.111/10(4)/7

<sup>139</sup> अति लघु और मध्यम उद्योग मंत्रालय

<sup>140</sup> दिनांक 29.10.2014 रेल बोर्ड के पत्र सं. 2009/आरएस9जी/113/1

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे बफर स्टॉक रखती है जो क्षेत्र-दर-क्षेत्र भिन्न होता है और वर्ष (उक्त क, ख और ग श्रेणी मद के आधार पर विभिन्न लिनन मद के लिए अलग-अलग बताये गये) के निर्धारित महीनों के दौरान पुनः आदेश मात्रा पर की गई निर्णय लेते हैं। प्राक्कलित वार्षिक खपत के आधार पर अपेक्षित स्टॉक के लिए खरीद प्रक्रिया शुरू की जाती है (के लिए मांग की जाने से ले कर समझौता होने की बीच की मध्य अवधि के लिए), जिसमें लगभग 6-7 महीने लगते हैं और आगामी वर्ष के लिए खरीद आदेश दिया जाता है। बफर स्टॉक सीमा और खरीद प्रक्रिया आरंभ से स्टॉक के बंद होने/कम होने पर सिस्टम द्वारा स्वचालित मांग प्राप्ति की पद्धति कहीं भी नहीं पाई गई।

31 मार्च 2016 तक (जीएसडी) अंत स्टॉक की समीक्षा से पता चला कि जबकि चयनित जीएसडी में कुछ लिनन मदों के संबंध में मौजूदा स्टॉक एक महीने की आवश्यकता से कम था, अन्य के संबंध में यह 12 महीने की आवश्यकता (जैसा कि तालिका में दर्शाया गया है) से अधिक था। उपयुक्त स्टॉक स्तरों का अनुरक्षण, बेहतर विषय सूची प्रबंधन तथा उपयोगकर्ता के स्टॉक जारी करने (विभिन्न कोचिंग की आवश्यकतानुसार), में सहायता करता है।

तालिका 4.2 - 31 मार्च 2016 तक, जीएसडी में इएसी की एक वर्ष की आवश्यकता से अधिक स्टॉक में मौजूद विभिन्न लिनन मद

क्षेत्रीय रेलवे	लिनन के मद	संभावित वार्षिक खपत (इएसी) (सं. में)	31 मार्च 2016 तक अंत शेष	महीनों की आवश्यकता के रूप में अंत शेष
उमरे/कानपुर सेंट्रल	टावल हैंड खादी ब्लिचड हक्का-बक्का	14000	15561	13
उमरे/झांसी	तकिया कवर (पॉलीवस्त्र)	240	503	25
उपूरे	टॉवल टर्किश बाथ	916	1234	16
उपूरे	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 एसी)	7328	9654	16
उपरे/जोधपुर	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 एसी)	4108	4238	12
उपरे/अजमेर	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 एसी)	10260	14436	17
दमरे	फेज टॉवल	10000	12269	15
दमरे	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 एसी)	20000	21522	13
दपूरे/हतिया	चदर (पॉलिस्टर)	600	665	13

तालिका 4.2 - 31 मार्च 2016 तक, जीएसडी में इएसी की एक वर्ष की आवश्यकता से अधिक स्टॉक में मौजूद विभिन्न लिनन मद

क्षेत्रीय रेलवे	लिनन के मद	संभावित वार्षिक खपत (इएसी) (सं. में)	31 मार्च 2016 तक अंत शेष	महीनों की आवश्यकता के रूप में अंत शेष
दपूरे/दुर्ग	चदर (पॉलिस्टर)	5	14	34
दपूरे/दुर्ग	तकिया कवर (पॉलिस्टर)	8	101	152
दपूरे/दुर्ग	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 एसी)	586	1965	40
दपूरे/हबली	चदर (पॉलिस्टर)	3130	3189	12
दपूरे/हबली	तकिया कवर (बड़े आकार के)	1320	4235	39
दपूरे/मैसूर	पालिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 <sup>nd</sup> एसी)	360	475	16

- उपरे में, टर्किश बाथ टावल (1<sup>st</sup> एसी के लिए) 916 की अधिक संभावित वार्षिक खपत से अधिक खरीदी गई, जिसके कारण 1234 (मार्च 2016) का स्टॉक बच गया। वे टावल 31 महीनों के लिए स्टॉक में पड़े रहे क्योंकि उपलब्ध स्टॉक सात महीनों की अवधि के लिए लिनन की आवश्यकता को पूरा करने के लिए काफी था।
- उसीरे, दपूरे, दरे और उपरे में, कोई 'पॉलीवस्त्र' चदर नहीं खरीदी गई थी और समीक्षा के अवधि के दौरान यात्रियों की संबंधित श्रेणी को उपलब्ध नहीं कराई गई थी। 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> और 3<sup>rd</sup> एसी कोचों में बैड रॉल किट भी उसी गुणवत्ता की थीं। नियमानुसार 1<sup>st</sup> श्रेणी ऐसी कोच यात्रियों को कोई बाथ टावल वितरित नहीं किये गये।

विभिन्न लिनन मदों की वार्षिक आवश्यकता को काफी अधिक या कम स्तर के स्टॉक की स्टॉकिंग के कारण उपयुक्त रूप से आकलित नहीं किया गया था। बफर स्तर से काफी नीचे स्टॉक अनुरक्षित करने के कारण लिनन की जीवन अवधि समाप्त होने के बाद लगातार प्रयोग होता रहा जिससे उनकी गुणवत्ता प्रभावित हुई। दूसरी ओर, स्टॉक के काफी अधिक स्तर पर अनुरक्षित करने से भंडारण की गुणवत्ता में कमी आने का जोखिम है।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि 2013-14 में, एसीएएसएच आवश्यकता के अनुसार आपूर्ति करने में सक्षम नहीं था। इसके अतिरिक्त यह कहा गया कि बाद में स्थिति सुधर गई थी। यद्यपि लेखापरीक्षा

ने कहा कि इस पैरा में दर्शाये गये स्टॉकिंग और अधिक स्टॉकिंग की स्थिति 31 मार्च 2016 तक ऐसी ही थी।

#### 4.1.3 लिनन का भंडारण और संचालन

##### 4.1.3.1 सामान्य स्टोर डिपो पर

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के सामान्य स्टोर डिपो (जीएसडी) पर खरीदा गया लिनन प्राप्त किया जाता है जहां से उक्त को विभिन्न कोचिंग डिपो का आवश्यकता के आधार पर जारी किया जाता है। स्टोर डिपो पर नये लिनन की प्राप्ति पर, रेल बोर्ड ने कुछ नियंत्रण निर्दिष्ट किये (जनवरी 2010) जैसे निर्माता के नाम की मार्किंग, निर्माण का महीना और वर्ष, त्रैमासिक स्टॉक सत्यापन के सहित लिनन मर्दों पर बैच संख्या/लॉट संख्या। यह भी विनिर्दिष्ट किया गया था कि स्टोर डिपो से प्राप्त नई आपूर्ति का कम से कम पांच प्रतिशत पर यांत्रिकी विभाग के वरिष्ठ पर्यवेक्षण/वरिष्ठ सैक्शन अभियंता (एसएसई) द्वारा जांच की जानी चाहिए थी।

जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान जीएसडी पर संयुक्त निरीक्षण में, यह देखा गया कि

- चार क्षेत्रीय रेलवे के छ<sup>141</sup> जीएसडी में उपयुक्त स्टोरेज सुविधा की कमी थी। भंडारण सुविधाएं जैसे रैक उपलब्ध नहीं थे और अधिकतर बंडल फर्श पर रखे गये थे।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे में नौ<sup>142</sup> जीएसडी में सीलबंद बंडल पर बैच संख्या, आकार के साथ निर्माता का नाम और निर्माण का वर्ष चिन्हित नहीं थे।
- परे में, महालक्ष्मी और साबरमती में नया लिनन जीएसडी में धूल और मिट्टी में बेतरतीब ढंग से स्टोर किया गया था।
- त्रैमासिक विभागीय स्टॉक सत्यापन, समीक्षा अवधि के दौरान 15 क्षेत्रीय रेलवे के 22<sup>143</sup> जीएसडी में नहीं किया गया था।



चित्र 2: अनुपयुक्त भंडारण के कारण महालक्ष्मी सामान्य स्टोर डिपो, पश्चिम में बेतरतीब ढंग से स्टोर किया गया था। (3 अगस्त 2016)

- निर्माता का नाम, निर्माण का महीना और वर्ष दर्शाने वाले टैग पांच क्षेत्रीय रेलवे में पांच<sup>144</sup> जीएसडी में प्रत्येक तकिये कवर और हैंड टावल पर नहीं लगाये गये थे।
- चार<sup>145</sup> क्षेत्रीय रेलवे में, प्रत्येक लॉट में परिणाम, रंग, प्रकार और कारीगरी आदि की गुणवत्ता जांच जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान संयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया कि पॉलिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया, टावल टर्किश बाथ, तकिया कवर और चद्दर (पॉलिविस्त्र) के संबंध में यांत्रिकी विभाग के व. पर्यवेक्षक/एसएसई द्वारा नहीं की गई थी।
- नौ क्षेत्रीय रेलवे के 11<sup>146</sup> जीएसडी में, डिपो में प्राप्त लिनेन की नई आपूर्ति के पांच प्रतिशत जांच समीक्षा अवधि के दौरान यांत्रिकी विभाग के एसएसई द्वारा नहीं की गई थी।
- जहां पांच प्रतिशत जांच की गई थी, यह देखा गया था कि छः क्षेत्रीय रेलवे के सात जीएसडी में समीक्षा अवधि के दौरान भीगे हुए, खराब स्थिति में मिलना, लैब टैस्ट में विफल रहना आदि के कारण 64.94 लाख मूल्य के 4100 चद्दर<sup>147</sup>, 4113 तकिया<sup>148</sup> और 14553 ऊनी कंबल<sup>149</sup> को नामंजूर कर दिया गया। इन्हें आपूर्तिकर्ता द्वारा (मार्च 2016) अभी भी बदला जाना था। दमरे में, ऐसे एक मामले में, 20000 चद्दरे नामंजूर कर दी गई परंतु जीएसडी मेटूगुडा में उपयुक्त स्टॉक की अनुपलब्धता के कारण नामंजूरी वापस ले ली गई।
- उपरे और दपूमे में, यह देखा गया कि कंबल की गुणवत्ता अच्छी नहीं थी क्योंकि एसीएसएच द्वारा आपूर्त किये गये कंबलों के किनारे उपयुक्त रूप से सीले हुए नहीं थे और जैसा कि जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान संयुक्त जांच के दौरान विभागीय स्टाफ तैनात करके उनकी दीर्घावधि के लिए कोचिंग डिपो पर दोबारा उन्हें सिलवाया गया था।

<sup>144</sup> दपूमे (जीएसडी/रायपुर), उसीरे (जीएसडी/पांडू), दरे (जीएसडी/शक्रबस्ती), और उमरे (जीएसडी/झांसी), परे (जीएसडी/साबरमती)

<sup>145</sup> महालक्ष्मी और साबरमती-परे, मेटूगुडा-दमरे, शक्रबस्ती-उरे, खड़गपुर, हतिया और टाटा-दपूमे

<sup>146</sup> परे-दरे, भोपाल-पमरे, गोरखपुर-उपूरे, कानपुर-उमरे, पंडू-उसीरे, शक्रबस्ती-उरे, जोधपुर-उपरे, मेटूगुडा-दमरे, खड़गपुर, हतिया और टाटा-दपूमे

<sup>147</sup> करे रोड़-मरे, बिलासपूर-दपूमे, साबरमती-परे

<sup>148</sup> मेटूगुडा-दमरे

<sup>149</sup> महालक्ष्मी और साबरमती-परे, हुबली-दपूमे

- जीएसडी/खड़गपुर पर, फेस टावल के बंडल वर्षा जल के रिसाव के कारण अति संवेदनशील टूटी हुई खिड़कियों के साथ रखने के कारण खराब हो गये।
- उपर्युक्त में, यह देखा गया कि सामान्य स्टोर पर स्टॉक जीएसडी/गोरखपुर में प्राप्त करने से पहले इसके निर्माण की तिथि से 2 से 7 महीने की जीवन काल पहले ही पूरा कर चुके थे। दूपरे में, चदर (12 महीनों की जीवन काल) और तकिये कवर (9 महीनों के जीवन काल) सात महीने तक अप्रयुक्त रहे और इसी प्रकार सामान्य स्टोर डिपो में पांच महीनों तक फेस टावल (9 महीने का जीवनकाल) अप्रयुक्त रहे। इससे प्रतीत हुआ कि पहले प्राप्त हुए लॉट पहले जारी नहीं किये गये।



चित्र 3: जीएसडी, खड़गपुर, दक्षिण पर्व रेलवे (31 अगस्त 2016) में कमने में टूटी हुई खिड़की के साथ रखा गया लिनन

इसके अतिरिक्त, लेखा विभाग के साथ-साथ स्टोर (लिनन के मामले में यांत्रिकी विभाग) अधिकार वाले विभागीय अधिकारियों द्वारा स्टोर का स्टॉक सत्यापन नियमावली<sup>150</sup> में विनिर्दिष्ट किया गया है। सत्यापन के दौरान पाई गई स्टोर में कोई कमी और अधिकता को विनिर्दिष्ट कार्य पद्धति अपनाकर समायोजित करना चाहिए। यह देखा गया था कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान, विभागीय स्टॉक सत्यापन छ: क्षेत्रीय रेलवे में नौ<sup>151</sup> सामान्य स्टोर डिपो में नहीं किया गया था। पमरे में, सामान्य स्टोर डिपो, भोपाल का कोई स्टॉक सत्यापन 2015-16 में लेखा विभाग द्वारा नहीं किया गया था।

इस प्रकार, नई आपूर्ति की विनिर्दिष्ट प्रतिशतता की जांच का प्रावधान प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए प्रभावी रूप से लागू नहीं किया गया था। सामान्य स्टोर डिपो पर भंडारण स्थान उपयुक्त नहीं था और उपयुक्त वातावरण में मर्दों का भंडारण नहीं किया गया था। भंडारण संयोजित ढंग से भी नहीं किया गया था और पहले आये पहले जाये (फिफो) कार्य पद्धति इस मामले

<sup>150</sup> स्टोर विभाग (सरक II) के लिए भारतीय रेल कोड के अध्याय XIII और XXXII

<sup>151</sup> पेरंबूर-दरे, पंडू-उसीरे, झांसी और कानपुर-उमरे, सिकंदराबाद-दमरे, हावड़ा-पूरे, संतरागची, हतिया और टाटा-दूपरे

के लिए नहीं अपनाई गई थी। परिणामस्वरूप, लिनन स्टॉक अनुपयुक्त परिस्थितियों में लंबी अवधि तक रखा गया जिसका प्रभाव स्वच्छता और सफाई की गुणवत्ता पर पड़ा।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे सहमत हुआ (फरवरी 2017) कि लिनन के भंडारण पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

#### 4.1.3.2 कोचिंग डिपो में लिनन का भंडारण, जारी करना और खत्म करना

कोचिंग डिपो, ट्रेन में वितरण के लिए स्टोर में नये स्टॉक वाले लिनन के स्टॉक को रखने, धुलाई ठेकेदार को प्रयुक्त और गंदे स्टॉक सौंपने और धुली हुई लिनन का स्टॉक रखने के लिए उत्तरदायी हैं। वातानुकूलित कोचों वाली यात्री ट्रेन में उपलब्ध कराई गई बैड रॉल किट की संख्या के अधिकतम स्टॉक के संबंध में रेल बोर्ड या क्षेत्रीय रेलवे से कोई निर्देश नहीं दिये गये हैं। एसी कोच, कवर की गई दूरी, रास्ते के विराम, यात्रियों के रास्ते में उतरने और चढ़ने आदि की संख्या के पिछले अनुभव के आधार पर ट्रेन में उपलब्ध कराये जाने वाली बैडरोल किट की संख्या कोचिंग डिपो निर्धारित करता है। ट्रेन में किसी कमी से बचने के लिए और शिकायत करने पर बैड रॉल बदलने के लिए, अतिरिक्त बैड रॉल उपलब्ध कराये जाते हैं। चूंकि कोचिंग डिपो को इसी के अनुसार ही लिनन के अधिक स्टॉक रखने पड़ते हैं, इससे कोचिंग डिपो के साथ-साथ ट्रेन में भंडारण स्थान पर प्रभाव पड़ता है।



चित्र 4: हटिया, दक्षिण पूर्व रेलवे (22 अगस्त 2016) को उक्त स्थान पर भंडारित खराब लिनन और चालू स्टॉक

#### (क) कोचिंग डिपो में लिनन का भंडारण

जून 2016 से सितम्बर 2016 के दौरान 33 कोचिंग डिपो पर रिकॉर्ड की समीक्षा से निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

- कोचिंग डिपो, हटिया में एक ही स्थान पर खराब लिनन और चालू लिनन का भंडारण किया गया था जिससे खराब लिनन के प्रयोग और प्रयोज्य लिनन को खराब छोड़ देने की संभावना बढ़ जाती है।

- दरे में कोचिंग डिपो बेसिन ब्रिज और तिरुवनंतपुरम में, उपयुक्त स्टॉक रजिस्टर लिनन के लिए अनुरक्षित नहीं किया गया था। बेसिन ब्रिज पर, जीएसडी से प्राप्त लिनन की सारी मात्रा मौजूदा स्टॉक अनुरक्षित किये बिना ठेकेदार को सौंपा गया था। इसके अतिरिक्त, तकिये कवर बेसिन ब्रिज पर कमी से निपटने के लिए प्रयुक्त चद्दरों से सीले गये थे।



चित्र 5: एसएसई/कोचिंग डिपो, दुर्ग/दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे (27 सितम्बर 2016) के कार्यालय में बेड रोल स्टोर किये गये थे।

- बेंगलोर सिटी कोचिंग डिपो (दपरे) और दुर्ग कोचिंग डिपो (दपूमरे), संतरागाछि (दपूरे) में रैक आदि की उपयुक्त भंडारण सुविधा की कमी थी।
- उरे में, आठ<sup>152</sup> ट्रेनों में तकिये कवर की कम संख्या थी। कुछ मामलों में, प्रयुक्त तकिये कवर ही यात्रियों को उपलब्ध कराये गये थे।

#### (ख) कोचिंग डिपो में स्टॉक की उपलब्धता

विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में चयनित 33 कोचिंग डिपो द्वारा ट्रेनों को जारी किये गये लिनन किट<sup>153</sup> के संबंध में डाटा वर्ष 2015-16 के लिए एकत्र किया गया। यह देखा गया था कि 31 मार्च 2016 तक, आने वाली यात्राओं की आवश्यकता से ऊपर या अधिक लिनन के अतिरिक्त व्यवस्था<sup>154</sup> दर्शाया गया है:

<sup>152</sup> तकिया कवर (एसीएसएच-II, एसी), ट्रेन सं. 12402 (मगध एक्सप्रेस), 12205 (नंदा देवी एक्सप्रेस) 12445 (उत्तर संपन्न क्रान्ति एक्सप्रेस), 22416 (आंध्र प्रदेश एसएफ एक्सप्रेस), और तकिया कवर (पॉलिवस्त्र) ट्रेन सं. 12425 (नई दिल्ली जम्मू तवी राजधानी एक्सप्रेस), 12442 (नई दिल्ली रांची राजधानी एक्सप्रेस), 12440 (नई दिल्ली रांची राजधानी एक्सप्रेस)

<sup>153</sup> एक ट्रेन में आने जाने के लिए लिनन के दो पैकेट, एक कंबल और एक तकिया प्रयोग किया गया था।

<sup>154</sup> अतिरिक्त चद्दर = उपलब्ध किये गये लिनन की सं. 2 (प्रति यात्री) x 2 यात्राएं (आना और जाना)

अतिरिक्त तकिया कवर/टॉवल = उपलब्ध किये गये लिनन की सं. 1 (प्रति यात्री) x 2 यात्राएं (आना और जाना) x बर्थ की सं.

अतिरिक्त कंबल/तकिया = उपलब्ध किये गये लिनन की सं. बर्थ की सं.

तलिका 4.3 - आवश्यकता से ऊपर या अधिक ट्रेन में रखे गये अतिरिक्त लिनन की प्रतिशता									
क्षेत्रीय रेलवे	चद्दर (एसीएएसएच)	चददर (पॉलीवस्त्र)	तकिया कवर (एसीएएस एच-आईआईए सी)	तकिया कवर (पॉलीवस्त्र)	फेज टावल	टावल टकिश बाथ	ऊनी कंबल	पॉलिस्टर स्टेपल फाईबर तकिया (डीपी-II) (2 <sup>nd</sup> एसी)	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 <sup>st</sup> एसी)
मरे	1 to 116	20 to 40	0 to 58	प्रयुक्त नहीं	0 to 58	0	0 to 7	0 to 5	प्रयुक्त नहीं
पूतरे	21 to 48	28 to 346	24 to 39	28 to 346	41 to 51	0	7 to 17	6 to 14	6 to 8
पूमरे	20 to 27	21 to 28	25 to 42	30 to 44	26 to 42	27 to 38	0 to 11	0 to 2	0 to 6
पूरे	0 to 68	0 to 300	0 to 68	0 to 300	0 to 83	0 to 225	3 to 28	2 to 27	0 to 620
उमरे	0 to 18	0	0 to 18	0	0 to 18	0	0	0	0
उपूरे	0 to 54	25	0 to 36	25	0 to 24	20 to 25	0 to 9	0 to 9	0
उसीरे	20 to 50	प्रयुक्त नहीं	20 to 50	प्रयुक्त नहीं	20 to 50	प्रयुक्त नहीं	0 to 5	प्रयुक्त नहीं	0 to 2
उरे	0 to 35	0 to 108	0 to 25	0 to 108	0 to 72	0	0 to 25	0 to 25	0
उपरे	2 to 37	--	0 to 21	--	0 to 32	--	0 to 8	0 to 8	--
दमरे	0 to 90	0	0 to 90	0 to 50	0 to 90	20	0 to 6	0 to 6	--
दपूरे	0 to 100	1 to 22	0 to 100	22 to 54	0 to 100	0 to 22	0 to 11	4 to 7	0 to 11
दपूमरे	17 to 18	प्रयुक्त नहीं	34 to 36	प्रयुक्त नहीं	34 to 36	0	4 to 77	प्रयुक्त नहीं	4 to 77
दरे	0 to 48	--	0 to 48	--	0 to 48	--	0	0	--
दपरे	0 to 152	--	0 to 152	--	0 to 152	0 to 56	0 to 16	0 to 16	--
पमरे	0 to 41	25 to 67	0 to 44	25 to 67	0 to 45	0	0 to 6	0 to 6	0
परे	8 to 324	--	0 to 145	--	0 to 145	--	0 to 23	0 to 23	--

अधिकतर मामलों में आवश्यकता से डेढ़ गुना से दुगना से भी अधिक सामान रखने से ट्रेन में भंडारण में परेशानी हुई।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि उन्होंने डिपो और ट्रेन में स्थान की कमी के बारे में क्षेत्रीय रेलवे से संदर्भ प्राप्त हुए हैं। इसके

अतिरिक्त उन्होंने कहा कि रेलवे मांग के अनुसार मध्यवर्ती स्टेशनों से लिनन की आपूर्ति का पता लगा रहा है, जिससे ट्रेनों में स्थान बाधा से निपटा जा सकेगा।

समीक्षा में कवर की गई तीन वर्ष की अवधि के लिए कोचिंग डिपो पर नये लिनन की उपलब्धता की स्थिति की लेखा परीक्षा में जांच की गई थी और यह देखा गया था कि कोचिंग डिपो में विभिन्न लिनन मर्दों के स्टॉक स्तरों के अनुरक्षण के लिए कोई नियम निर्दिष्ट नहीं थे। 31 मार्च 2016 तक, अग्रलिखित मर्दों का अंत स्टॉक, दो वर्षों की आवश्यकता से अधिक था, जो कोचिंग डिपो में स्टॉक के उच्च स्तर को दर्शाती है:

तालिका 4.4 - 31 मार्च 2016 तक दो वर्षों की आवश्यकता से ऊपर और अधिक मौजूदा नये लिनन का स्टॉक					
क्षेत्रीय रेलवे	कोचिंग डिपो	मर्द	इएसी	31 मार्च 2016 तक फ्रेश स्टॉक की अंत शेष	महीने की आवश्यकता के रूप में मौजूदा स्टॉक
उपरे	लखनऊ	धुलाई योग्य तकिया (1 <sup>st</sup> ऐसी)	40	115	35
उरे	नई दिल्ली	चद्दर (एसीएएसएच) और (पॉलीवस्त्र)	9940	56895	69
उरे	नई दिल्ली	तकिया कवर (एसीएएसएच-II एसी) और (पॉलीवस्त्र)	20710	46270	27
उपरे	जयपुर	ऊनी कंबल	2075	7208	42
दपूरे	संतरागांछि	टॉवल टर्किश बाथ	157	1,200	92
दपरे	यशवंतपुर	चद्दर (पॉलीवस्त्र)	1200	3864	39
दपरे	यशवंतपुर	तकिया कवर (पॉलीवस्त्र)	1500	3393	27
दपरे	यशवंतपुर	धुलाई योग्य तकिया (डीपी-I) (1 <sup>st</sup> ऐसी)	120	2094	209

कोचिंग डिपो पर स्टॉक न्यूनतम होना चाहिए और जीएसडी से स्टॉक के हस्तांतरण के लिए अपेक्षित समय के मद्देनजर निर्धारित किया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, स्टोर मर्दों का स्टॉक सत्यापन करना अपेक्षित है जैसा कि नियम में बताया गया है। यह देखा गया था कि 10 क्षेत्रीय रेलवे के 15<sup>155</sup> कोचिंग डिपो में समीक्षा अवधि के दौरान, कोई विभागीय स्टॉक सत्यापन नहीं

<sup>155</sup> दरे-(बूट लॉन्ड्री/बेसिन ब्रिज और कोचवली), पूतरे-(भुवनेश्वर और पूरी), पमरे-जबलपुर, कोटा, दपरे-(बेंगलोर सिटी और यशवंतपुर), दपूमरे (दूर्ग), दपूरे-लखनऊ जंक्शन, उमरे (इलाहाबाद), मरे (नागपुर, वाडीबुदर), दमरे (सिकंदराबाद), पूरे (टिकियापारा)

किया गया था और छः क्षेत्रीय रेलवे के आठ<sup>156</sup> कोचिंग डिपो में लेखा स्टॉक सत्यापनकर्ता द्वारा कोई स्टॉक सत्यापन नहीं किया गया था उपर में कोई रिकॉर्ड उपलब्ध नहीं थे। स्टॉक सत्यापन के दौरान पाई गई कमी के संबंध में ₹45.37 लाख<sup>157</sup> की राशि अभी भी चार क्षेत्रीय रेलवे में वसूलनी थी।

### (ग) लिनन को खराब घोषित करना

रेलवे बोर्ड ने लिनन किट<sup>158</sup> के विभिन्न मदों का जीवन काल संशोधित किया (जनवरी 2010)। विभागीय रेलवे प्रबंधन (डीआरएम) द्वारा नामित एक समिति की सिफारिश के अनुसार निर्दिष्ट जीवन काल या अवस्था के आधार पर लिनन को खराब घोषित किया जाना था। रेलवे में खराब घोषित किये गये बैडरॉल मदों को शून्य मूल्य स्क्रेप के रूप में लिया गया और जलाकर समाप्त कर दिया गया। चूंकि खराब घोषित किये गये लिनन का कुछ विभागीय उपयोग था और अवशेष मूल्य था, निपटान की मौजूदा पद्धति को बाद में संशोधित किया गया था। अब खराब घोषित किये गये लिनन को कोचिंग डिपो के अंतर्गत स्टोर सैक्शन को भेजा जाता है। कुछ लिनन मद विभागीय उपयोग के लिए जारी किये और कुछ जरूरतमंद लोगों द्वारा उपयोग के लिए सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के साथ धर्मार्थ संगठन को जारी किये गये थे। शेष स्टॉक निलामी बिक्री के लिए स्टोर विभाग को भेजे गये थे। यह देखा गया था कि दरे में, खराब घोषित किया गया लिनन 2015-16 के दौरान बूट लॉंडरी/कोचूवेली पर जला दिया गया था। छः क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे, पमरे, दमरे, उमरे, मरे और पूतरे) में, निपटान समय पर नहीं किया गया और लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया कि लिनन खराब घोषित करने के बाद भी कोचिंग डिपो या स्टोर डिपो में पड़ा हुआ था। इसने प्रयोग हो रही लिनन के लिए भंडारण स्थान की कमी हो गई। उसीरे (डिब्रुगढ़) में, खराब घोषित की गई लिनन की समीक्षा अवधि के दौरान निलामी नहीं की गई थी।

उपरोक्त परिणाम दर्शाते हैं कि कोचिंग डिपो में भंडारण स्थान उपयुक्त नहीं था और उपयुक्त भंडारण प्रबंधन कई स्थान पर नहीं किये गये थे। ट्रेन में बैडरॉल के अधिकतम स्टॉक के लिए कोई नियम विनिर्दिष्ट नहीं किये गये थे। ट्रेन में

<sup>156</sup> दरे (दोनों बूट लॉन्ड्री), दपरे (यशवंतपुर), उसीरे (सीडीओ/गोवाहटी), दमरे (सीडी/हैदराबाद), पमरे, पूरे (सीडी/सियालदह और हावड़ा)

<sup>157</sup> पूतरे - ₹21.85 लाख, दमरे - ₹4.42 लाख, उरे - ₹3.81 लाख, परे - ₹15.29 लाख

<sup>158</sup> चददर में एसीएसएच द्वारा आपूर्त खादी के लिए 24 महीने से 12 महीने, केवीआईसी द्वारा आपूर्त किये गये पोलीवस्त्र के लिए 24 महीने या 12 महीने से 9 महीने के मिल में तैयार की गई प्रकार, 36 महीनों से 24 महीनों तक तकिया, 60 महीनों से 48 महीनों तक कंबल

शिकायत की स्थिति में बैडरॉल बदलने के लिए और किसी कमी से बचने के लिए अतिरिक्त बैडरोल किट उपलब्ध कराये गये थे। इसके कारण ट्रेन में उपलब्ध भंडारण स्थान पर प्रभाव पड़ा पुराने स्टॉक को खराब घोषित करने में विलंब के कारण कोचिंग डिपो में भंडारण के लिए उपलब्ध स्थान को भी घेर लिया।

**लेखापरीक्षा उद्देश्य 2: यंत्रिकृत लॉन्ड्री की कार्यप्रणाली की समीक्षा करना और लिनन की धुलाई और वितरण की पद्धति की प्रभावकारिता का आकलन करना**

#### 4.1.4 लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री तैयार करना और इसकी कार्य प्रणाली

धुलाई की गुणवत्ता में महत्वपूर्ण सुधार लाने के लिए, क्षेत्रीय रेलवे ने निजी पार्टी द्वारा बूट (निर्माण, स्वीकरण, संचालन, और हस्तांतरण) के आधार पर धुलाई/सफाई के लिए स्वचालित/यंत्रिकृत लॉन्ड्री के निर्धारण के लिए निर्देश (दिसम्बर 2009) दिये।

भारतीय रेलवे ने विभाग और बूट मॉडल के अंतर्गत यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करने की योजना बनाई। अलग-अलग जोन में अलग-अलग समय पर 45 ऐसी लॉन्ड्री (चयनित कोचिंग डिपो पर) तैयार कराई गई थी। जनवरी 2013 में रेलवे बोर्ड ने 17 लॉन्ड्री (संवर्धन सहित) के कार्यों को पूरा करने के लिए जनवरी और दिसम्बर 2013 के बीच लक्षित तिथि निर्धारित नहीं की थी और स्थिति की जानकारी ली। यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करने की स्थिति 2013-14 से 2015-16 की अवधि हेतु जांच की थी और यह देखा गया था कि

- 31 मार्च 2016 तक, 17<sup>159</sup> लॉन्ड्री में से, दस<sup>160</sup> तैयार कर दी गई हैं और सात<sup>161</sup> अभी भी पूरी तरह से तैयार की जानी हैं। योजनाबद्ध पांच बूट मॉडल के प्रति केवल दो ही पूरे किये गये हैं। संभावनाओं में संशोधन, परीक्षण में विलंब और निविदाओं को अंतिम रूप देने में विलंब के कारण 30 महीनों तक का विलंब हुआ।

<sup>159</sup> वाडीबुंदर (बूट), नागपुर (बूट), पूने (बूट)-मरे, दानापुर-पूमरे, सिलाहदह, हावड़ा मालदा, टाऊन-पूरे, डिब्रुगढ़ जलपाईगुड़ी न्यू जलपाईगुड़ी-उसीरे संतरागछि (बूट), चक्रधरपुर, हतिया-दपूरे, तिरुवनंतपुरम (बूट), इर्णाकुलम-दरे हुबली, मैसूर-दपरे, सूरत-परे

<sup>160</sup> मरे-1 (वाडीबुंदर), पूमरे-1 (दानापुर), उसीरे-1 (न्यू जलपाईगुड़ी), दपूरे-2 (चक्रधरपुर और हतिया), दरे-1 (तिरुवनंतपुरम), दपरे-2 (हुबली, मैसूर), परे-1 (सूरत), पूरे (मालदा टाऊन)

<sup>161</sup> मरे-2 (नागपुर, पुने), पूरे-2 (सियालदह, हावड़ा), पूसीरे-1 (डिब्रुगढ़), दपूरे-1 (संतरागछि), दरे-1 (इर्णाकुलम),

- विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में जो 28<sup>162</sup> लॉन्ड्री स्थापित होने थे, में से, 20<sup>163</sup> यंत्रिकृत विभागीय लॉन्ड्री स्थापित किये गये और सात<sup>164</sup> अभी भी स्थापित की जानी है। इन्हीं कारणों से 35 महीनों तक का विलंब हुआ।
- दो जोन (पूतरे और उमरे) में कोई यांत्रिकी लॉन्ड्री तैयार नहीं की गई थी।
- बूट मॉडल लॉन्ड्री के लिए रूचि रखने वाली पार्टी की अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय लॉन्ड्री स्थापित की। लेखापरीक्षा ने 26<sup>165</sup> विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संभालने की क्षमता की उपलब्ध सूचना की समीक्षा की और पाया कि संस्थापित क्षमता रेलवे की आवश्यकता के लिए काफी नहीं थी और रेलवे ने समीक्षा अवधि के दौरान आऊटसोर्सिंग (चयनित कोचिंग डिपो द्वारा धुलाई के लिए सौंपा गया कुल लिनन का 93 प्रतिशत) द्वारा अपनी अधिकांश आवश्यकता को पूरा करती रही। 21<sup>166</sup> विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संबंध में उपलब्ध सूचना के अनुसार, यह देखा गया कि समीक्षा अवधि के दौरान 40082 एमटी की धुलाई की कुल क्षमता के प्रति, वास्तविक रूप से 29780 एमटी अर्थात् 10302 एमटी (26 प्रतिशत) तक कम थी। उपलब्ध क्षमता मशीनों के खराब होने के कारण इनका पूर्णतः प्रयोग नहीं किया गया था।

#### अनुलग्नक 4.1 और 4.2

- विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री वहां स्थापित की गई जहां रूचि रखने वाली पार्टियां बूट मॉडल के अंतर्गत लॉन्ड्री तैयार करने के लिए सामने नहीं आईं। विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री काफी प्रयुक्त उपयोज्य और धुला हुआ लिनन रखती हैं। 11 क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूरे, उपूरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूरे, दपरे, और परे) के 21 कोचिंग डिपो में अलग-अलग ठेकेदारों द्वारा धुलाई के मामले में प्रति टन उपयोज्य डिटरजेंट और अन्य रसायनों का उपयोग से विभागीय

<sup>162</sup> समस्तीपुर-पूमरे, ग्वालियर, इलाहाबाद-उमरे, गोरखपुर, लखनऊ, काठगोदाम, मंडुवाडीह-उपूरे, बनारस, लखनऊ-उरे, सिकंदराबाद, काचेगुडा (वि.भा.) कांचीगुडा (बूट), तिरुपति (बूट), काकीनाडा (बूट)-दमरे, बिलासपुर, गुर्ण-दपूमरे, बेसिन ब्रिज (बूट), मैंगलोर (बूट), कोयम्बटूर (बूट), मदुरै (बूट), जबलपुर, कोटा-पमरे, इंदौर, ग्रांट रोड, अहमदाबाद (बूट), जुनागढ़-परे, जोधपुर, बिकानेर-उपरे

<sup>163</sup> समस्तीपुर-पूमरे गोरखपुर, लखनऊ, काठगोदाम, मंडुवाडीह-उपूरे, बनारस, लखनऊ-उरे, सिकंदराबाद कांचीगुडा (विभा.), काचेगुडा (बूट)-दमरे, बिलासपुर दुर्ग-दपूमरे, बेसिन ब्रिज (बूट)-दरे, जबलपुर, कोटा-पमरे, ग्रांट रोड, अहमदाबाद (बूट), जुनागढ़-परे, जोधपुर, बिकानेर-उपरे

<sup>164</sup> ग्वालियर, इलाहाबाद-उमरे, तिरुपति (बूट), काकीनाडा(बूट)-दमरे, मैंगलोर (बूट), कोयम्बटूर (बूट), मदुरै(बूट)-दरे,

<sup>165</sup> मरेवाडीबुदर, पूमरे - दानापुर और समस्तीपुर, पूरे - सियालदह और हावड़ा, उपूरे - काठगोदाम और गोरखपुर, उसीरे - कामाख्या और न्यूजल पाईपाईगुडी, उरे - लखनऊ और वाराणसी, उपरे - जोधपुर और बीकानेर, दमरे - सिकंदराबाद और हैदराबाद, दपूमरे - बिलासपुर और दुर्ग, दपूरे - संतरागची, हतिया ओर टाटा, दपरे - हुबली और मैसूर, पमरे - जबलपुर और कोटा, परे - इंदौर, ग्रांट रोड

<sup>166</sup> मरे-1 (वाडीबुदर), पूमरे-2 (दानापुर, समस्तीपुर), पूरे-1 (सियालदह), उपरे-2 (गोरखपुर, काठगोदाम), उसीसे (न्यू जलपाईगुडी), उरे-1 (लखनऊ), उपरे-2 (जोधपुर और बीकानेर), दमरे-2 (सिकंदराबाद, कांचीगुडा), दपूरे-3 (संतरागछि, टाटा और हतिया), दपरे-2 (हुबली और मैसूर), पमरे-2 (जबलपुर और कोटा), परे-2 (इंदौर, ग्रांट रोड)

यंत्रिकृत लॉन्ड्री के मामले में धुलाई की गुणवत्ता जांच की कोई प्रणाली नहीं थी।

इग्जिट क्रांफेस के दौरान, रेलवे सहमत (फरवरी 2017) हो गई कि यंत्रिकृत लॉन्ड्री में धुलाई के लिए उनके पास उपलब्ध क्षमता सीमित है और अधिकतर आवश्यकता आऊटसोर्सिंग द्वारा पूरी की जा रही थी। इसके अतिरिक्त इन्होंने कहा कि सभी क्षेत्रीय रेलवे में यंत्रिकृत लॉन्ड्री को स्थापित करने के लिए कार्य किये गये हैं और क्योंकि विभागीय स्टॉफ यंत्रिकृत लॉन्ड्री को संचालन के प्रबंधन के योग्य नहीं है, ये केवल बूट मॉडल पर स्थापित की जाएगी। उन्होंने कहा कि वे सभी आवश्यकता का ध्यान रखने के लिए उच्च क्षमता यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करना सुनिश्चित कर रहे हैं।

#### 4.1.4.1 यंत्रिकृत लॉन्ड्री के बहिःस्त्राव का उपचार

रेलवे बोर्ड ने निर्देश (जनवरी 2011<sup>167</sup>) दिया कि यंत्रिकृत लॉन्ड्री से सभी बहिःस्त्राव प्रदूषण नियंत्रण की पुष्टि करते हैं और यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संस्थापन और संचालन हेतु अपेक्षित सांविधिक और गैर-सांविधिक प्राधिकरणों से मंजूरी हेतु अपेक्षित सांविधिक और गैर-सांविधिक प्राधिकारी से मंजूरी प्राप्त करते हैं। यंत्रिकृत लॉन्ड्री से निकले गंदे पानी का बहिःस्त्राव उपचार संयंत्र (इटीपी) में उपचार किया जाना या इस उद्देश्य हेतु विशेष रूप से बनाये गये चूषक गढ़ों में भंडारित किया जाना अपेक्षित है। 2013-14 से 2015-16 की अवधि के रिकॉर्डों की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि

- 14 क्षेत्रीय रेलवे में 30 यंत्रिकृत लॉन्ड्री में से, केवल चार मामलों (दमरे-1 बूट, दरे-1 बूट, परे-1 विभागीय और 1 बूट) में राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से मंजूरी प्राप्त की गई थी।
- 14 क्षेत्रीय रेलवे में 30 यंत्रिकृत लॉन्ड्री में से, 15 विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री में 10 क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूमरे-2, पूरे-2, उपूरे-1, उरे-2, उपरे-1, दमरे-1, दपूमरे-1, दपूरे-3, पमरे-1) में, कोई बहिःस्त्राव संयंत्र (इटीपी) संस्थापित नहीं की गई थी और अनुपचारित पानी उपचार के बिना ही छोड़ने की आज्ञा दी गई थी। तीन यंत्रिकृत लॉन्ड्री (पमरे-1, दमरे-1, दपरे-1) में मार्च 2016 तक इटीपी क्रियाशील नहीं थे। कामाख्या (उसीरे) इटीपी में यंत्रिकृत लॉन्ड्री में खराब पानी का केवल पुनः चक्रण किया जा रहा था।

#### अनुलग्नक 4.3

<sup>167</sup> बूट मॉडल पैरा 6 पर लिनिन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने के लिए दिनांक 14.01.2011 रेल बोर्ड के पत्र सं. 2009/एमसी/165/6 किसी धुलाई ठेकेदार या यंत्रिकृत लॉन्ड्री हेतु समान होने चाहिए।

निजी पार्टियों से अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री संस्थापित की थी। यद्यपि इनमें पर्याप्त संचालन क्षमता नहीं थी और रेलवे आऊटसोर्सिंग से काफी संख्या में अपनी आवश्यकता पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री को तैयार करने की गति भी काफी कम थी। विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री द्वारा न तो धुलाई की गुणवत्ता की जांच की गई न ही उक्त के लिए कोई नियम निर्दिष्ट किये गये। 30 विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री में से 26 के लिए संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से संचालन हेतु आवश्यक मंजूरी प्राप्त नहीं की गई थी। शेष के संबंध में, इटीपी लॉन्ड्री में संस्थापित किये गये थे, परंतु ये क्रियाशील नहीं थे और एक इटीपी में केवल खराब पानी का पुनः चक्रण किया जा रहा था।

एग्जिट क्रांफ्रेस के दौरान, रेलवे ने लेखापरीक्षा आपत्तियां को नोट (फरवरी 2017) किया और कहा कि मामले पर तुरंत ही ध्यान दिया जाएगा। उन्होंने कहा कि सभी स्थानों पर इटीपी स्थापित किये जाएंगे और नियमित रूप से उनके कार्य की निगरानी की जाएगी।

#### 4.1.4.2 ठेकेदारों द्वारा लिनन की धुलाई

रेलवे, धुलाई ठेके वहां देती है जहां कोई विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री सुविधा नहीं है या जहां उपलब्ध क्षमता मांग को पूरा करने में सक्षम नहीं है। रेल बोर्ड ने लिनन धुलाई से संबंधित ठेकेदारों के कार्य<sup>168</sup> क्षेत्र निर्दिष्ट किये जिसमें प्लेटफार्म/धुलाई लिनन से एसी कोच परिचारक से मैले लिनन के संग्रहण और यंत्रिकृत लॉन्ड्री के लाने-ले जाने, लिनन एकत्र किये जाने/आपूर्त किये जाने वाले ट्रेन-वार स्थान/स्थिति के साथ-साथ ट्रेन के कोचों से धुली हुई लिनन की आपूर्ति आदि साफ लिनन के मानक, दाग-धब्बों को हटाना, धुलाई, सुखाना, कैलेंडरिंग, स्वचालित लॉन्ड्री में इस्त्री करना, पर्यावरण अनुकूल बैग में लिनन सैट की पैकिंग और भंडारण तथा लिनन मदों का उपयुक्त लेखा अनुरक्षित करना शामिल थे।

लेखापरीक्षा ने ठेकेदार के निष्पादन सहित 2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए 33 चयनित कोचिंग डिपो में 76 चयनित आऊटसोर्स ठेकेदारों की जांच की। यह देखा गया था कि सभी कोचिंग डिपो से लिनन के मद के अनुसार धुलाई की दरों में विभिन्नताएं थीं। कुछ क्षेत्रीय रेलवे में, दरें बहुत कम थीं। एक नमूना जांच में पाया गया कि कुछ क्षेत्रीय रेलवे में जहां दरें बहुत कम थीं, चदरें तकिये

<sup>168</sup> बूट मॉडल पैरा 6 पर लिनन धुलाई के लिए यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने के लिए दिनांक 14.01.2011 रेल बोर्ड के पत्र सं. 2009/एमसी/165/6

कवर और फेस टावल में अस्वीकरण की प्रतिशतता अधिक थी, जिसने यह दर्शाया कि काफी कम दरों के कारण गुणवत्ता से समझौता किया गया।

सभी क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे और दपरे को छोड़कर) में समीक्षा अवधि के दौरान धुले हुए लिनन की धुलाई की खराब गुणवत्ता के लिए भिन्न-भिन्न मात्राएं अस्वीकार की गई थी। चद्वर (एसीएएसएच), उपरे में 17 प्रतिशत तकिये कवर-उपरे में 31 प्रतिशत फेज टावल-उपरे में 61 प्रतिशत और ऊनी कंबल-उपरे में 5 प्रतिशत)

**बैडरॉल के विभिन्न मर्दों की धुलाई हेतु दरों में काफी विभिन्नताएं थीं। क्षेत्रीय रेलवे में जहां धुलाई की दरें बहुत कम थीं, वहां अस्वीकरण की प्रतिशतता तुलनात्मक रूप से अधिक थी। इससे पता चला कि कम दरों के कारण गुणवत्ता से समझौता किया गया था।**

#### उत्तम प्रथा

दरे में, बेसिन ब्रिज की दो बूट लॉन्डी में, लिनन की संख्या धुलाई के लिए भुगतान के प्रबंधन के लिए गिनी नहीं जाती थी। इसकी अपेक्षा यात्रा करने वाले यात्रियों (जो भी कम हो) की वास्तविक संख्या से संबंधित क्रिस से प्राप्त आंकड़ों के अनुसार बैडरोल के साथ जारी मैले लिनन/यात्रियों की संख्या के आधार पर आकलित की जाती है क्योंकि धुलाई और वितरण दोनों एक ही ठेकेदार द्वारा किये जा रहे हैं।

#### 4.1.4.3 कंबलों की धुलाई और साफ सफाई

रेलवे बोर्ड निर्देशों<sup>169</sup> के अनुसार, लिनन की (कंबल को छोड़कर) धुलाई प्रत्येक एकल प्रयोग के बाद की जानी चाहिए और दो महीने में कम से कम एक बार कंबलों को ड्राईक्लीन कराया जाना चाहिए। यह पाया गया कि विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में कंबलों की धुलाई के लिए पाक्षिक/दो-तीन महीनों में एक बार की आवधिकता प्रदान की गई थी। लेखापरीक्षा ने 33 चयनित कोचिंग डिपो में समीक्षा अवधि के दौरान प्रयोग में कंबलों की संख्या और धुले हुए कंबल की संख्या के डाटा का संग्रहण किया। समीक्षा अवधि (2012-13 से 2015-16) के दौरान, यह देखा गया था कि

- नौ क्षेत्रीय रेलवे (मरे-2, पूमरे-1, उपरे-1, उसीरे-1, उपरे-2, दमरे-2, दरे-2, पमरे-2, परे-1) के 14<sup>170</sup> चयनित कोचिंग डिपो में, कोई कंबल ड्राई वॉश नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, पांच क्षेत्रीय रेलवे (पूरे-1, उरे-2, दपूमरे-1,

<sup>169</sup> 1999 की पॉलिसी परिपत्र सं. 19

<sup>170</sup> मरे-लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वाडीबुदर; पूमरे-दरभंगा, उपरे-लखनऊ; पूसीरे-गुवाहटी; उपरे-जोधपुर, जयपुर; दमरे-सिकंदराबाद, हैदराबाद; दरे-चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम; पमरे-जबलपुर, कोटा; परे-इलाहाबाद

दपरे-2 और पमरे-1) के सात<sup>171</sup> डिपो को छोड़कर, किसी भी चयनित डिपो में लाईनों की सफाई नहीं की गई थी।

- दमरे में, क्लोरो-इथीलेन प्रयुक्त संचालित ड्राई-क्लीनिंग मशीनों द्वारा ऊनी कंबलों की ड्राई-क्लीनिंग के लिए सभी धुलाई ठेकों में एक विशिष्ट क्लॉज जोड़ा गया था। तथापि, उपरोक्त ठेका प्रावधान के उल्लंघन में, ऊनी कंबलों को धोया जा रहा था।
- तीन क्षेत्रीय रेलवे (उमरे, मरे और परे) में, सयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया था कि प्रत्येक महीने कंबलों की ड्राईक्लीनिंग के लिए ठेके में प्रावधान दिये गये थे, परंतु यह मासिक रूप से नहीं किया गया था। इसी प्रकार, दपूरे में (कोचिंग डिपो संतरागची), एक महीने में दो बार का प्रावधान था, परंतु उक्त को माना नहीं गया था।
- कंबलो की सफाई/रोगाणुनाशक के लिए प्रक्रिया विनिर्दिष्ट नहीं थी। लेखापरीक्षा ने पाया कि 33 कोचिंग डिपो में से, कंबलों की सफाई का प्रावधान पांच क्षेत्रीय रेलवे (मरे-1, पूरे-1, दपूमरे-1, दपरे-2 और पमरे-1) के केवल छः<sup>172</sup> डिपो के लिए ठेकों में मौजूद थे। यद्यपि, उरे के दो डिपो के ठेकों में कोई प्रावधान नहीं थे, कंबलों को 'हॉट एयर' तरीके से 30 दिन (लखनऊ)/15 दिन (नई दिल्ली) के अंतराल पर साफ किया जाता था और कंबलों की भाप से सफाई या रसायन से सफाई नहीं की जाती थी।
- यह पाया गया कि 2015-16 के दौरान, आठ क्षेत्रीय रेलवे के 12 कोचिंग डिपो के संबंध में, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है, 6 से 26 महीनों के अंतराल के बाद कंबलों को धोया गया था:

तालिका 4.5 - चयनित कोचिंग डिपो में कंबलों की धुलाई में कमी की प्रतिशतता

क्षेत्रीय रेलवे	डिपो	प्रयोग हो रहे कंबलो की संख्या	धोये जाने वाले कंबल (कंबलों की सं. X6)	धुले हुए कंबल	कमी		बारम्बारता (महीने)
					सं.	प्रतिशत में	
मरे	लोकमान्य तिलक टर्मिनल और वाडीबंदर	13732	82392	1248 8	69904	85	13
पूरे	सियालदह	14500	87000	9127	77873	90	19
उमरे	ग्वालियर	2456	14736	2616	12120	82	11
उसीरे	गुवाहटी	12799	76794	5957	7083	92	26

<sup>171</sup> पूरे-सियालदह, उरे-नई दिल्ली, लखनऊ; दपूमरे-दुर्ग; दपरे-यशवंतपुर, केएसआर बेंगलुरु सिटी; पमरे-कोटा

<sup>172</sup> मरे-नागपुर, पूरे-एनसीसी/सियालदह, दपूमरे-दुर्ग, दपरे-यशवंतपुर एंड केएसआर बेंगलुरु सिटी, पमरे-कोटा

तालिका 4.5 - चयनित कोचिंग डिपो में कंबलों की धुलाई में कमी की प्रतिशतता							
क्षेत्रीय रेलवे	डिपो	प्रयोग हो रहे कंबलों की संख्या	धोये जाने वाले कंबल (कंबलों की सं. X6)	धुले हुए कंबल	कमी सं. प्रतिशत में	बारम्बारता (महीने)	
					7		
उसीरे	डिब्रूगढ़	6305	37830	9687	28143	74	8
उरे	लखनऊ	5760	34560	2767	31793	92	25
दमरे	सिकंदराबाद	21987	131922	43580	88342	67	6
दपूरे	हतिया	6,327	37962	6,327	31635	83	12
दपूरे	टाटानगर	2778	16668	5698	10970	66	6
पमरे	जबलपुर	10028	60168	7634	52534	87	16
पमरे	कोटा	1282	7692	1282	6410	83	12

#### 4.1.4.4 तकियों की धुलाई और सफाई

मार्च 2016 में, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये कि तकियों की धुलाई प्रत्येक छः महीने में या आवश्यकता पड़ने पर पहले भी कम से कम एक बार की जानी चाहिए ताकि प्रत्येक यात्री को साफ स्वच्छ तकिये उपलब्ध कराये जा सके। मार्च 2016 से पहले, तकियों की धुलाई के संबंध में कोई निर्देश नहीं दिये गये थे। तथापि जहां धुलाई योग्य तकिये खरीदे गये, उन तकियों की धुलाई अपेक्षित थी। यह देखा गया कि निर्देशों के अभाव में, समीक्षा की अवधि के दौरान पूतरे और उसीरे (जहां कुछ स्टॉक की धुलाई की गई थी) को छोड़कर किसी भी क्षेत्रीय रेलवे में तकिये नहीं धोये गये थे। तकियों की सफाई/किटाणूनाशन के लिए प्रक्रिया भी विनिर्दिष्ट नहीं की गई थी।

#### अनुलग्नक 4.4

**इस प्रकार, कंबलों और तकियों को यात्रियों की आपूर्ति कराने से पहले काफी अवधि तक न तो ड्राई क्लीन और न ही उनकी सफाई की गई थी।**

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि भविष्य में एक महीने में एक बार कंबल धोने के लिए निर्देश जारी कर दिये गये हैं।

#### 4.1.4.5 धुली हुई लिनन की गुणवत्ता

##### (क) लिनन मदों की सफाई की गुणवत्ता

रेलवे बोर्ड ने लिनन की सफाई के मानक निर्दिष्ट (जनवरी 2011) किये:

- 5 धुलाई के बाद नये लिनन मदों की औसत सफेदी आधारभूत संदर्भ अर्थात 100 प्रतिशत का सूचकांक लिया गया था। ठेकेदार को लिनन किट के सभी

कारकों के लिए हर समय 75 प्रतिशत के सफेदी सूचकांक के न्यूनतम स्तर पर सुनिश्चित करने चाहिए।

- (ii) धुलाई ठेकेदार द्वारा लिनन की सफेदी की जांच और अन्य गुणवत्ता संबंधी मानदंड के लिए उपस्कर उपलब्ध कराना भी अपेक्षित है।
- (iii) कैलेंडरिंग के बाद कोई सिलवर्टे या नमी नहीं होनी चाहिए। हैंड टावल में उनकी सॉफ्ट फील और पानी सोखने की क्षमता बनाये रखी जानी चाहिए। धुला हुआ लिनन स्वच्छ, किटाणु रहित, धब्बे रहित और बदबूरहित होना चाहिए।

धुलाई ठेके में अतिरिक्त मानदंड जैसे परफ्यूम का प्रयोग, टॉवल के लिए मुलायम रखने वाला रसायन, चद्दरों के लिए स्टॉर्च और तकिये कवर के लिए क्रिस्प फीलिंग भी उपलब्ध कराई जाये। 33 कोचिंग डिपो में 2012-13 से 2015-16 की अवधि के लिए धुलाई ठेकों की समीक्षा ने दर्शाया कि

- 14 क्षेत्रीय रेलवे के 24<sup>173</sup> कोचिंग डिपो में, लिनन की सफेदी जांच के लिए उपस्कर उपलब्ध करने के लिए न तो किसी ठेके में कोई प्रावधान मौजूद था न ही ठेकेदार द्वारा या रेलवे द्वारा प्रबंधित लिनन की सफेदी की जांच की कोई प्रणाली है। गुणवत्ता मापने के लिए विद्युत उपस्करों के अभाव में और गुणवत्ता मानकों को न अपनाने के लिए ठेके में पैनल प्रावधान की कमी के कारण, रेल बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट गुणवत्ता मानकों को लागू करना कठिन था।
- आठ क्षेत्रीय रेलवे के 10<sup>174</sup> कोचिंग डिपो में, ठेके में मौजूद कार्य और जांच उपस्कर द्वारा की गई थी, परंतु समीक्षा अवधि के दौरान तीन<sup>175</sup> कोचिंग डिपो में किसी उपस्कर को ठीक नहीं किया गया था।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे में, 18<sup>176</sup> कोचिंग डिपो में, धुली हुई लिनन में परफ्यूम के प्रयोग हेतु प्रावधान नहीं हैं। यद्यपि, परफ्यूम के प्रयोग के लिए 11 क्षेत्रीय

<sup>173</sup> मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी), पूमरे (राजेन्द्र नगर, दरभंगा), पूरे (सियालदह, हावडा), उमरे (इलाहाबाद, ग्वालियर), पूसीरे (डिब्रुगंज), उरे (लखनऊ), दमरे (सिकंदाबार, हैदराबाद), दपूमरे (दुर्ग), दपूरे (संतरागची, टाटा, हतिया), दपरे (यशवंतपुर, बँगलुरु सिटी), पमरे (जबलपुर, कोटा), परे (बांद्रा टर्मिनल), उपरे (जयपुर)

<sup>174</sup> मरे (वादीबुंदर-बूट मॉडल), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), पूसीरे (गुवाहटी), उरे (नई दिल्ली), दपूमरे (बिलासपुर), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम), परे (कंकरिया), उपरे (जोधपुर)

<sup>175</sup> दरे (चेन्नै सेंटर, तिरुवनंतपुरम), उपरे (जोधपुर)

<sup>176</sup> मरे (लोमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबुंदर-वि. एंड बूट, नागपुर), पूमरे-राजेन्द्र नगर, दरभंगा), पूरे (सियालदह), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), दपूमरे (बिलासपुर), दपूरे (टाटा एंड हतिया), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम), पमरे (कोटा), परे (कंकरिया), उपरे (जोधपुर और जयपुर)

रेलवे के 17 कोचिंग डिपो में प्रावधान मौजूद थे, छः<sup>177</sup> कोचिंग डिपो में परफ्यूम का प्रयोग नहीं हो रहा था जैसाकि सयुक्त जांच में देखा गया था।

- इसी प्रकार, तीन<sup>178</sup> क्षेत्रीय रेलवे के चार डिपो में टावल सॉफ्ट रखने के लिए रसायन के प्रयोग के लिए ठेके में प्रावधान मौजूद नहीं थे। यद्यपि, टावल को सॉफ्ट रखने के लिए रसायनों के प्रयोग के लिए 16<sup>179</sup> रेलवे के 30 कोचिंग डिपो में प्रावधान मौजूद थे, उक्त को दो<sup>180</sup> डिपो में प्रयोग नहीं किया गया।
- 11<sup>181</sup> क्षेत्रीय रेलवे के 22 डिपो में क्रिस्प फिलिंग के लिए चदरों और तकिये कवर के लिए स्टार्च के प्रयोग के लिए ठेके में प्रावधान नहीं थे। तथापि, आठ<sup>182</sup> क्षेत्रीय रेलवे के 13 डिपो में प्रावधान हैं, लेखापरीक्षा द्वारा संयुक्त जांच के दौरान धुली हुई चदरों या तकिये कवर के लिए स्टार्च के उपयोग के लिए यह देखा गया कि तीन<sup>183</sup> क्षेत्रीय के पांच डिपो में पूमरे-राजेंद्रनगर, दरभंगा, पूरे (सियालदह), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), चददरें क्रिस्प नहीं थी।

### (ग) धुले हुए लिनन की निरीक्षण जांच

रेलवे बोर्ड (जनवरी 2010) ने धुली हुई लिनन के लिए की जाने वाली जांच के लिए दिशा-निर्देश निर्दिष्ट किये और यादृच्छिक नमूना जांच, आवधिकता की मात्रा और लिनन को भेजने से पहले और डिपो में धुली हुई लिनन प्राप्त करते हुए धुलाई संयंत्र पर निरीक्षण स्तर विनिर्दिष्ट की। केवल आपात काल मामले में, प्राथमिक रूप से निरस्त लॉट उचित जुर्माना लगाने के बाद स्वीकृत नहीं किया जा सका। तथापि, यह कार्य केवल उन मामलों में ही किया जाता था, जहां ट्रेन सेवाएं कमी के कारण प्रभावित हो सकती थी। यह भी बताया गया था कि कोई धुलाई ठेका अपेक्षित आधारभूत संरचना और सामर्थ्यता और फर्म की क्षमता की उपलब्धता के पूर्ण आकलन के बिना नहीं सौंपा जाना चाहिए। चयनित कोचिंग

<sup>177</sup>पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी) पूरे (हावड़ा), पूसीरे (दिब्रुगढ़), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद)

<sup>178</sup>पूमरे (दरभंगा), दपूरे (टाटा और हतिया), पमरे (कोटा)

<sup>179</sup>मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर- वि. और बूट, नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी), पूमरे (राजेन्द्र नगर), पूरे (सियालदह, हावड़ा), उमरे (इलाहाबाद, ग्वालियर), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), पूसीरे (गुवाहटी, दिब्रुगढ़), उरे (लखनऊ, नई दिल्ली), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद), दपूमरे (बिलासपुर, दुर्ग), दपूरे (संतरागाछि), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम), दपरे (यशवंतपुर, केएसआर बैंगलुरु सिटी), पमरे (जबलपुर), परे (बांद्रा टर्मिनल, कंकरिया), उपरे (जोधपुर, जयपुर)

<sup>180</sup> पूरे (हावड़ा), दपूरे (संतरागाछि)

<sup>181</sup> मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर वि. और बूट), पूमरे (राजेन्द्र नगर, दरभंगा), पूरे (सियालदह, हावड़ा), उपूरे (काठगोदाम, गोरखपुर), उरे (लखनऊ, नई दिल्ली), दपूमरे (बिलासपुर, दुर्ग), दपूरे (टाटा, हतिया), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम), पमरे (जबलपुर, कोटा), परे (कंकरिया), उपरे (जोधपुर, जयपुर)

<sup>182</sup>मरे (नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी), उमरे (इलाहाबाद, ग्वालियर), पूसीरे (गुवाहटी, दिब्रुगढ़), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद), दपूरे (संतरागाछि), दपरे (यशवंतपुर केएसआर बैंगलुरु सिटी), परे (बांद्रा टर्मिनल)

<sup>183</sup> मरे (नागपुर), पूतरे (भुवनेश्वर, पुरी) पूसीरे (गुवाहटी, दिब्रुगढ़)

डिपो पर समीक्षा अवधि के दौरान किये गये निरीक्षण से संबंधित समीक्षा अवधि (अप्रैल 2013 से मार्च 2016) के दौरान रिकॉर्ड की लेखापरीक्षा की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि

- सहायक स्केल अधिकारी/व. पर्यवेक्षक/एसएसई द्वारा लिनन भेजने से पूर्व धुलाई संयंत्र पर प्रत्येक तिमाही में जांच आठ<sup>184</sup> कोचिंग डिपो में एक बार भी नहीं की गई थी। किये गये निरीक्षण के रिकॉर्ड, यदि कोई है, तीन<sup>185</sup> कोचिंग डिपो में अनुरक्षित नहीं किये गये थे।



चित्र 6: ट्रेन सं. 18238 - छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस में गीले बैड रॉल (21 सितम्बर 2016)

- जेए ग्रेड अधिकारी द्वारा कोचिंग डिपो में धुली हुई लिनन प्राप्त करते समय निरीक्षण प्रत्येक तिमाही में एक बार की जानी थी। नौ<sup>186</sup> कोचिंग डिपो में यह नहीं किया गया था, दो<sup>187</sup> कोचिंग डिपो में विनिर्दिष्ट समय में नहीं की गई थी और दो<sup>188</sup> कोचिंग डिपो में कोई प्रलेखी सबूत उपलब्ध नहीं थे।
- सहायक स्केल अधिकारी/व. स्केल अधिकारी स्तर पर, यह, महीने में एक बार किया जाना था। समीक्षा अवधि के दौरान, तीन<sup>189</sup> कोचिंग डिपो में उक्त नहीं किया गया था और छः<sup>190</sup> कोचिंग डिपो में विनिर्दिष्ट समय पर नहीं किया गया था। इसी प्रकार, ठेका देने से पहले संयंत्र और धुलाई

<sup>184</sup>दरे-(कुचुवेल्ली-बूट), मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल), पूरे (सियालदह, हावड़ा), उरे (लखनऊ), परे (बांद्रा टर्मिनल), दपूरे (संतरागाछि), हतिया)

<sup>185</sup> दरे (बसिन ब्रिज - 2013-14, 2014-15), उमरे (ग्वालियर), उरे (नई दिल्ली)

<sup>186</sup> दरे (चेन्नै सेंटर, तिरुवनंतपुरम), दपरे (यंशवंतपुर, बैंगलुरु सिटी), मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल), पूरे (हावड़ा), उरे (लखनऊ, नई दिल्ली), दपूरे (हतिया)

<sup>187</sup> मरे (वादीबंदर), दमरे (हैदराबाद)

<sup>188</sup> उमरे (इलाहाबाद), परे (कंकरिया)

<sup>189</sup> दरे (तिरुवनंतपुरम, चेन्नै सेंटर), उरे (लखनऊ)

<sup>190</sup> मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल, वादीबंदर), उमरे (ग्वालियर), परे (बांद्रा टर्मिनल), दमरे (सिकंदराबाद, हैदराबाद)

ठेकेदार की मशीनरी समीक्षा अवधि के दौरान तीन<sup>191</sup> कोचिंग डिपो में नहीं किया गया था।

- स्वचालित संयंत्र और उपस्कर आदि की कार्य पद्धति अनुपालन/उपयोग के लिए धुलाई ठेकेदार के संयंत्र और मशीनरी का निरीक्षण प्रत्येक छः महीने में सहायक स्केल अधिकारी/व. स्केल अधिकारी द्वारा किया जाना था। समीक्षा अवधि के दौरान निर्दिष्ट जांच चार<sup>192</sup> कोचिंग डिपो में नहीं की गई थी। कोई प्रलेखी प्रमाण नहीं था कि दपू मरे और परे में निरीक्षण निर्दिष्ट थे या नहीं।
- सभी निरीक्षण/नमूना जांच की विवरण की मासिक प्रतिवेदन समीक्षा अवधि के दौरान सात<sup>193</sup> क्षेत्रीय रेलवे में उपलब्ध नहीं थी।

#### (ग) असंतुष्ट निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों पर जुर्माने

रेलवे बोर्ड ने लिनन प्रबंधन जैसे धुली हुई लिनन की सुपुर्दगी में विलंब, लिनन की हानि या नुकसान, धुलाई की गुणवत्ता पर यात्रियों की शिकायत, सफाई या इस्त्री, पैकेजिंग, लदान और उतराई, सुरक्षित परिवहन आदि के विभिन्न स्तरों पर असंतुष्ट निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों पर जुर्माने निर्धारित किये (जनवरी 2011)।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 हेतु 33 कोचिंग डिपो में 76 धुलाई ठेका समझौतों की समीक्षा से पता चला कि

- दस क्षेत्रीय रेलवे (दमरे, उसीरे, मरे, पूमरे, पमरे, पूतरे, उपूरे, दरे, उरे और उमरे) में, रेल बोर्ड द्वारा निर्दिष्ट दर से अलग (अधिकतम मामलों में कम) होने के कारण गलत पैकेजिंग के लिए ठेके में जुर्माने की दर की घटनाएं मिली।
- उमरे में असंतुष्ट निष्पादन हेतु जुर्माने उद्ग्रहण के ठेके में कोई प्रावधान नहीं थे।
- उरे में, यद्यपि, नमूने का अस्वीकरण 21.72 प्रतिशत और 12.79 प्रतिशत अर्थात् दो प्रतिशत से अधिक है, पूरे लॉट को रेल बोर्ड के निर्देश के अनुसार निरस्त कर दिया जाना चाहिए था, जिसे नहीं किया गया।

<sup>191</sup> उरे (लखनऊ), दपूरे (संतरागाछि, हतिया)

<sup>192</sup> दरे (बसिया ब्रिज, कुचुवेली-बूट), दपूरे (संतरागाछि, हतिया)

<sup>193</sup> उपूरे, पूतरे, पूमरे, उमरे, उपूरे, पमरे, दपूरे

- 13 क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूतरे, परे,उमरे, उरे, उपरे, दमरे, दपूमरे, दपूरे, दरे, दमरे, पमरे और परे) में, समीक्षा अवधि के दौरान, ₹6.26 करोड़ की राशि उनके असंतोषजनक निष्पादन के कारण धुलाई ठेकेदारों से वसूली गई थी और आठ क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूमरे, उमरे, उसीरे, उपरे, दपूरे दरे और परे) में, 47 धुलाई ठेकेदारों से ₹1.48 करोड़ की राशि अब भी वसूल की जानी थी।
- 10 क्षेत्रीय रेलवे(मरे, पूरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे, दरे,दपरे, पमरे और परे) में, ₹4.75 करोड़ की राशि लिनन की हानि के कारण धुलाई ठेकेदारों से वसूल की गई थी और दो क्षेत्रीय रेलवे (पूमरे और दमरे) में, ₹1.19 करोड़ की राशि बकाया थी।

**धुलाई ठेकों में कमियाँ थी जिसने गुणवत्तापरक मानदंडों के लागू करने के महत्व को कम कर दिया। गुणवत्ता मानदंडों के लिए विद्युत उपस्कर अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में प्रयोग नहीं किये गये थे। ठेकों की निबंधन और शर्तों द्वारा भी इस पर बल नहीं दिया गया था। गुणवत्ता की जांच उपयुक्त रूप से नहीं की जा रही थी। असंतोषजनक निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों से काफी बड़ी राशि वसूल की जा रही थी।**

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे सहमत हुआ (फरवरी 2017) कि धुलाई की गुणवत्ता के निरीक्षण और पर्यवेक्षण महत्वपूर्ण था और उस पर ध्यान दिया जाना आवश्यक था। उन्होंने कहा कि वे कोच सफाई और लॉन्ड्री के लिए तीसरी पार्टी लेखापारीक्षा के लिए जा रहे हैं।

#### 4.1.4.6 ट्रेन में यात्रियों को लिनन का वितरण

1999 के नीति परिपत्र 19 के अनुसार, लिनन का वितरण रेलवे स्टाफ अर्थात कोचों में कोच परिचालक द्वारा की जाती थी ताकि कार्य की उपयुक्त रूप से निगरानी की जा सके। रेल बोर्ड ने अगस्त 2005 में निर्देश संशोधित किये और निर्णय लिया कि जहां ऐसे वितरण के लिए स्टाफ की उपलब्धता अपर्याप्त है, उक्त कार्य निजी पार्टी को सौंपा जा सकता है। इसी प्रकार, क्षेत्रीय रेलवे ने एसी कोच/कोच परिचारक सहायक के अतिरिक्त कार्य के साथ-साथ बैडरोल वितरण सहायक आऊटसोर्स किया। दमरे में, यह देखा गया कि दो डिपो की नमूना जांच में कोच सहायक वितरण में समानता नहीं थी। तिरुपति डिपो पर, यद्यपि प्रति कोच एक सहायक को तैनात किया गया था, सिकंदराबाद और हैदराबाद में कोचिंग डिपो पर एक सहायक द्वारा दो कोच की संभाल की गई थी। समानता की इस कमी के परिणाम स्वरूप परिहार्य उच्चतर तैनाती की गई जिसके कारण

परिहार्य संभावित व्यय से नहीं बचा जा सका और भारतीय रेल के डिपो में पुनर्गठन की आवश्यकता है।

**(क) यात्रियों द्वारा मांग पर लिनन की आपूर्ति के प्रति राशि की वसूली सुनिश्चित करने के लिए तंत्र**

दुरंतो एक्सप्रेस<sup>194</sup> की स्लीपर श्रेणी और गरीब रथ एक्सप्रेस<sup>195</sup> के एसी III में, यात्रियों के पास टिकट के भुगतान के साथ-साथ बैडरोल के लिए बुक करने और भुगतान करने के विकल्प हैं। रेलवे के पास भी ट्रेन में प्रति किट ₹25 के भुगतान पर यात्री द्वारा मांग पर बैडरोल की आपूर्ति के प्रावधान हैं। यह देखा गया था कि तीन रेलवे (दपूरे, दरे और उमरे) में, यह जांच के लिए कोई प्रणाली नहीं थी कि क्या ट्रेन में बैडरोल लेने वाले यात्रियों से बैडरोल शुल्क एकत्र कर लिये गये थे और उपयुक्त रूप से जमा कराये गये थे क्योंकि न तो कोचिंग डिपो न ही मुख्य टिकट इंस्पेक्टर कार्यालय में कोई अलग रिकॉर्ड रखे गये थे। गरीब रथ और दुरंतो एक्सप्रेस में यात्री सर्वेक्षण (जून 2016 से सितम्बर 2016 के बीच किये गये) के दौरान, यह देखा गया था कि यात्रियों को ट्रेन में मांगे जाने पर उपलब्ध कराई गई लिनन की या तो भुगतान की कोई पावती नहीं दी गई थी या भुगतान लिया ही नहीं गया था।

**(ख) चूककर्ता वितरण ठेकेदारों से जुर्माने की वसूली**

रेलवे बोर्ड ने उनके शेष जीवन के आधार पर बैडरोल मदों की हानि हेतु वसूली के लिए अपनाई जाने वाली कार्य पद्धति विनिर्दिष्ट (मार्च 2006) की। रेल बोर्ड ने लिनन मदों का जीवन काल कम कर दिया (जनवरी 2010)। यद्यपि लिनन की हानि के प्रति वसूली की दर केवल 2015 में संशोधित की थी। क्षेत्रीय रेलवे ने लिनन की हानि प्रतिवेदन करते हुए नियमित चूककर्ता पर नजर रखने का परामर्श भी दिया गया था (सितम्बर 2015) और उद्ग्रहण जुर्मानों के साथ सलाह/प्रशिक्षण दिया गया।

वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए 33 कोचिंग डिपो में 65 वितरण ठेके समझौतों के रिकॉर्ड की नमूना जांच से ज्ञात हुआ कि दरे में, चेन्नै कोचिंग डिपो में रेल गाड़ी पर वितरित ट्रेन की हानि को अप्रैल 2013 से नवम्बर 2013 की अवधि के दौरान नहीं आंका गया था और कोई वसूली नहीं की गई थी। समीक्षा अवधि के दौरान, ₹7.42 करोड़ की राशि 11 क्षेत्रीय रेलवे (पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे,

<sup>194</sup> अक्टूबर 2009 से लागू

<sup>195</sup> दिसम्बर 2012 से लागू

उपूरे, उसीरे, उरे, उपरे, दमरे और दपूमरे) में वसूली की गई थी और लिनन की हानि के लिए वितरण ठेकेदार से ₹1.64 करोड़ आठ क्षेत्रीय रेलवे (मरे, पूतरे, पूमरे, पूरे, उमरे, उपूरे, दपूरे ओर दपूमरे) में बकाया था।

रेलवे ने वितरण ठेकेदारों के मजदूरों को किये गये भुगतानों के संबंध में सांविधिक अपेक्षाओं का पालन नहीं किया गया।

#### 4.1.4.7 ट्रेन में लिनन का भंडारण स्थान

जुलाई 1999 के रेलवे बोर्ड नीति परिपत्र सं.19 ने यात्रा कर रहे यात्रियों से अच्छी गुणवत्ता की लिनन की आपूर्ति के लिए कार्यनीति प्रदान की और स्टेशनों के साथ-साथ ट्रेनों में उपयुक्त भंडारण सुविधा के विकास पर बल दिया। रेलवे बोर्ड ने मौजूदा एसी-3 टियर कोचों के स्वरूप संशोधन के लिए निर्देश भी जारी किये (जुलाई 1995) और 67 से 64 तक संख्या कम कर दी। भंडारण क्षमता की पर्याप्तता/अपर्याप्तता निर्धारण के लिए गरीब रथ एक्सप्रेस के साथ-साथ प्लेटफार्मों पर ट्रेनों में ऑन बोर्ड क्षेत्र/संयुक्त जांच के दौरान यह देखा गया था कि



- नमूना जांच की गई किसी भी ट्रेन में, भंडारण स्थान पर्याप्त नहीं था। गरीब रथ में, एलएचबी टाईप कोचों में, दो लिंक से अधिक वाली ट्रेनों में लिनन भंडारण के लिए सीमित स्थान था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (दपूरे, उपूरे, दरे, परे) में, नया लिनन भी कोचों के बरामदे/गलियारों के फर्श पर, शौचालयों आदि के पास प्रवेश/एग्जिट गेटों पर भंडारित किये जा रहे थे।
- रांची स्टेशन (दपूरे) में, यह देखा गया था कि प्लेटफार्म पूर्णतः शैड द्वारा कवर नहीं किये गये थे और चढ़ाई और उतराई के दौरान लिनन गीला, गंदा और अस्वच्छ होने की संभावना थी।

इस प्रकार, ट्रेनों में भंडारण क्षमता अपर्याप्त थी और फर्श पर, गलियारे और शौचालयों के पास भंडारित लिनन इसे गंदा कर सकता है और जो प्रयोग के लिए अस्वच्छ है।

#### 4.1.5 फीडबैक और शिकायत निवारण तंत्र

##### 4.1.5.1 यात्री फीडबैक

लिनन की गुणवत्ता और पर्याप्तता की निगरानी फीडबैक द्वारा यात्री संतोष पर निर्भर करती है। रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये कि (1999 नीति परिपत्र सं. 19) ऑन बोर्ड स्टॉफ लॉबी कार्यालय में लिनन की मात्रा के बारे में फीडबैक देने चाहिए। यात्रा कर रहे यात्रियों से भी फीडबैक सेवा में सुधार करने के लिए उचित फीडबैक फार्म समय-समय पर तैयार किये जाने चाहिए।

इसके अतिरिक्त, रेलवे बोर्ड ने निर्देश दिये कि (जनवरी 2011) ठेकेदार ऑन बोर्ड एसी स्टॉफ/एसीसीआई पर विभाग द्वारा यात्रियों को उपलब्ध निर्दिष्ट फार्मों पर फीडबैक देने के लिए प्रबंध करेगा। जो प्रत्येक दिशा में एसी कोच के अनुसार कम से कम पांच यात्रियों से यात्री फीडबैक प्राप्त करेगा। प्रत्येक दिशा के लिए यात्री से एवं ट्रेन अधीक्षक/यात्राटिकट परीक्षक (टीएस/टीटीई) से भी एक फीडबैक फार्म भरवाना होगा। वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए यात्री समीक्षा के रिकॉर्डों के ने दर्शाया कि 16 क्षेत्रीय रेलवे में 33 कोचिंग डिपो में से

- यात्री फीडबैक के संग्रहण के लिए प्रावधान परे की अहमदाबाद मण्डल के केवल एक कंकरिया कोचिंग डिपो के धुलाई ठेके में मौजूद थे।
- दो क्षेत्रीय रेलवे (उसीरे में गुवाहटी और डिब्रुगढ़ और दमरे में सिकंदराबाद और हैदराबाद) के केवल चार कोचिंग डिपो हेतु वितरण ठेके में, यात्री फीडबैक के संग्रहण के प्रावधान मौजूद थे।

- उसीरे में, किसी डिपो के संबंध में यात्रियों से कोई फीडबैक नहीं लिया गया था।
- दमरे में, दो डिपो के लिए सर्वेक्षण किये जाने वाले 579400 यात्रियों में से, 393276 (68 प्रतिशत) यात्रियों का सर्वेक्षण किया गया जिसमें 48 प्रतिशत संतुष्ट नहीं थे परंतु कोई जुर्माना उद्ग्रहित नहीं किया गया था।
- दरे में, चेन्नै और तिरुवनंतपुरम कोचिंग डिपो के दोनों धुलाई और वितरण ठेके यात्रियों से फीडबैक के संग्रहण के लिए दिये गये थे। तथापि, संग्रहित यात्रा फीडबैक के विवरण किसी भी डिपो में लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराये गये थे।

एग्जिट कांफ्रेंस के दौरान, रेलवे ने कहा (फरवरी 2017) कि वे लिनन सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार के बारे में यात्रियों से फीडबैक का प्रयोग करेंगे।

#### 4.1.5.2 यात्री शिकायत और निपटान प्रणाली

भारतीय रेलवे ने यात्रियों को अच्छी गुणवत्ता, साफ, सुथरी, क्रिस्प, इस्त्री और धब्बे सहित लिनन उपलब्ध करवाने के लिए अपने वादे को बार-बार दोहराया। इस प्रकार, एक प्रभावी शिकायत निपटान तंत्र यात्रियों की शिकायतों के निपटान के लिए आवश्यक है। यात्रियों के पास विभिन्न साधनों<sup>196</sup> द्वारा अपनी शिकायतें दर्ज कराने के विकल्प हैं।

यह देखा गया था कि समीक्षा अवधि के दौरान, लिनन के संबंध में 6726 शिकायतें (31 डिपो में 2013-14 में 1559, 33 डिपो में 2014-15 में 2768, 33 डिपो में 2015-16 में 2399) सभी क्षेत्रीय रेलवे में 33 चयनित कोचिंग डिपो के संबंध में यात्रियों द्वारा दर्ज कराई गई थीं। सभी क्षेत्रीय रेलवे में 538 शिकायतों

<sup>196</sup> 138 - 138 डायल कर यात्री शिकायतें दर्ज करा सकते हैं। संदेश मण्डल और क्षेत्रीय मुख्यालय के वाणिज्य नियंत्रण पर स्टोर हो जाता है।

**शिकायत निगरानी प्रणाली (यूआरएल: [coms.indianrailways.gov.in](http://coms.indianrailways.gov.in))** - यह पोर्टल आधारित वेब है जहां कोई यात्री शिकायत दर्ज करा सकता है। यह मोबाइल ऐप और एसएमएस द्वारा किया जा सकता है। क्षेत्रीय रेलवे वार, मण्डल वार, शिकायत प्रकार वार रिपोर्ट किस द्वारा तैयार, विकसित और अनुरक्षित की जा सकती है।

**ट्वीटर:** सोशल नेटवर्किंग साइट जैसे ट्वीटर द्वारा शिकायतें दर्ज की जा सकती हैं। शिकायत संबंधित विभागों को भेज दी जाती है।

**केंद्रीयकृत सार्वजनिक शिकायत निपटान और निगरानी प्रणाली (सीपीजीआरएमएस):** यात्री प्रशासनिक सुधार और सार्वजनिक शिकायत विभाग के इस वेब पोर्टल/मोबाइल ऐप द्वारा शिकायतें दर्ज की जा सकती हैं। रिपोर्ट विभाग वार, शिकायत प्रकार वार तैयार की जाती है।

यात्री जीएम/एजीएम/व. सीसीएम के इमेल/पत्र द्वारा शिकायतें दर्ज करा सकते हैं। बाद में इन्हें संबंधित विभागों को भेज दिया जाता है।

यात्रा के दौरान, टीटीई द्वारा शिकायत पुस्तिका अनुरक्षित की गई है और पुस्तक को ट्रेन इंस्पेक्टर द्वारा डिपो को भेजी जानी होती है।

<sup>198</sup> 2013-14 - 32, 2014-15 - 39 and 2015-16 - 66

की विस्तृत समीक्षा की गई थी और यह देखा गया था कि ये शिकायतें साफ और इस्त्री न किये गये बैड रोल, हैंड टावल की आपूर्ति न करवाना, गंदे और अस्वच्छ बैडरोल, धुल से भरे कंबल और तकिये आदि जारी करने से संबंधित हैं। अधिकतर मामलों में, रेलवे द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई थी और संबंधित ठेकेदार पर ₹500 से ₹2,000 (दो मामलों में ₹10,000 और एक मामले में ₹4,000) का जुर्माना लगाया गया था। तथापि, कोचिंग डिपो जहां विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री धुलाई का काम कर रही थी, के संबंध में शिकायतों के संदर्भ में लिनन के अस्वीकरण और बदलने के लिए कोई रिकॉर्ड नहीं रखे गये थे।

#### अनुलग्नक 4.5

##### 4.1.5.3 लेखापरीक्षा दलों द्वारा यात्री सर्वेक्षण

रेल बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्टानुसार रेल प्रशासन/धुलाई या वितरण ठेकेदारों द्वारा यात्री फीडबैक से संबंधित रिकॉर्ड के अभाव में, लेखापरीक्षा ने प्रत्येक ट्रेन में यादृच्छिक रूप से चयनित 25 यात्रियों का सभी क्षेत्रीय रेलवे में 79 ट्रेनों में एक यात्री सर्वेक्षण किया (जून 2016 से सितम्बर 2016)। लेखापरीक्षा द्वारा यात्री सर्वेक्षण से निम्नलिखित ज्ञात हुआ:

- 23 प्रतिशत यात्रियों ने लिनन (कंबल और तकिये का छोड़कर बेडरोल) की कुल गुणवत्ता को 'औसत' या 'खराब' ग्रेड दिया।
- 48 प्रतिशत यात्रियों को शिकायत दर्ज करने की जानकारी नहीं थी और 55 प्रतिशत का विचार था कि कि रेल अधिकारियों को शिकायत करने से कोई लाभ नहीं होगा।
- 91 प्रतिशत यात्री बेडरोल वितरण स्टाफ के व्यवहार से संतुष्ट थे।
- 56 प्रतिशत यात्री रात में अत्यधिक ठंडे तापमान में असुविधाजनक स्थिति थे और 76 प्रतिशत यात्री का विचार था कि कंबल रात में ठंडे तापमान के लिए आवश्यक थे।
- 67 प्रतिशत यात्रियों ने बताया कि कंबल बार-बार प्रयोग होने के कारण स्वच्छ नहीं थे और 52 प्रतिशत यात्रियों ने महसूस किया कि कंबलों को अच्छी तरह से धोया नहीं गया था।

**यात्रियों से उपयुक्त फीडबैक नहीं लिया गया था जैसा कि नियमों में दर्शाया गया गया है। कोचिंग डिपो जहां विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री धुलाई का काम कर रही थी, के संबंध में शिकायतों के संदर्भ में लिनन के अस्वीकरण और बदलने के लिए कोई रिकॉर्ड नहीं रखे गये थे।**

#### 4.1.6 मुख्य नियोक्ता के रूप में सांविधिक आकांक्षाओं की अननुपालना

निदेशों के अनुसार, मुख्य नियोक्ता के रूप में रेलवे को अवश्य यह सुनिश्चित करना चाहिए कि वितरण ठेकेदार कर्मचारी भविष्य निधि (पीएफ) अधिनियम और कर्मचारी राज्य बीमा (इएसआई) अधिनियम के श्रमिक कानून और प्रावधान की अनुपालना की है। लिनन वितरण ठेकेदार इसके लिए आवश्यक रूप से उत्तरदायी है और इसके साथ-साथ समान योगदान भी ठेका श्रमिकों के संबंधित खातों में जमा करायेगा। 65 वितरण ठेकों की जांच लेखापरीक्षा में की गई थी और यह देखा गया कि

- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, उमरे, दपूरे और पमरे) और उपरे के एक डिपो (जोधपुर) में, न्यूनतम वेतन अधिनियम के आधार पर अनुमान तैयार नहीं किया गया था।
- चार क्षेत्रीय रेलवे (पूरे, उमरे, उपरे और दमरे), में बैंक खातों द्वारा वेतन के भुगतान के लिए कोई प्रावधान नहीं था।
- यह दर्शाने के लिए कोई प्रमाण नहीं था कि किसी<sup>197</sup> क्षेत्रीय रेलवे में श्रमिकों को किये गये भुगतानों के संबंध में बैंक विवरण ठेकेदार ने प्रस्तुत किये हैं।
- छः क्षेत्रीय रेलवे (दपूमरे, उमरे, उरे, दरे, मरे, उपूरे) में, श्रमिकों के वेतन से इएसआई, पीएफ की कटौती के प्रति प्रमाण के रूप में ठेकेदार द्वारा कोई दस्तावेजीकृत प्रमाण प्रस्तुत नहीं किये गये थे। उपरे के एक डिपो (जोधपुर) में दस्तावेजीकृत प्रमाण प्रस्तुत करने की प्रक्रिया को नहीं अपनाया गया था। पूरे में, दस्तावेजीकृत प्रमाण (पूमरे अर्थात् इलेक्ट्रॉनिक चालान कम रिटर्न) दो वितरण ठेकेदारों द्वारा प्रस्तुत नहीं किये गये थे। तथापि, पूमरे में द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना एक वितरण ठेकेदार के संबंध में कर्मचारी भविष्य निधि संगठन की आधिकारिक वेबसाइट में प्रमाणित नहीं किया जा सका।
- दो क्षेत्रीय रेलवे (उपूरे, उमरे (इलाहाबाद और ग्वालियर) में, ठेकेदार ने वेतन का भुगतान नकद रूप में किया और श्रमिकों के लिए पीएफ और इएसआई के प्रति कोई वसूली नहीं की।

<sup>197</sup> दरे छोडकर (तिरुवनंतपुरम)-एनएपी, पमरे (कोटा)-एनएपी, पूतरे (पूरी, भुवनेश्वर), पमरे (जबलपुर), परे (बांद्रा टर्मिनल और अहमदाबाद), मरे (लोकमान्य तिलक टर्मिनल), उरे (लखनऊ), दरे (चेन्नै सेंट्रल, तिरुवनंतपुरम)

**इस प्रकार, मुख्य नियोक्ता के रूप में, भारतीय रेल के पास वितरण ठेकेदारों द्वारा सांविधिक प्रावधानों की अनुपालना सुनिश्चित करने के लिए कोई तंत्र नहीं था।**

एग्जिट कांग्रेस के दौरान, रेलवे सहमत हो गया (फरवरी 2017) कि ठेकेदारों द्वारा श्रमिक कानून की अनुपालना भारतीय रेल के लिये चिन्ता की बात थी।

#### 4.1.7 निष्कर्ष

विभिन्न लिनन मदों की वार्षिक आवश्यकता का ठीक से मूल्यांकन नहीं किया जा रहा था जिससे काफी अधिक या कम स्तर का भंडारण हो रहा था। सामान्य स्टोर डिपो में प्राप्त लिनन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए नई आपूर्ति की विनिर्दिष्ट प्रतिशतता की जांच के प्रावधान प्रभावी रूप से लागू नहीं किये गये थे। भंडारण स्थान पर्याप्त नहीं था और मदों को स्टोर में उचित वातावरण में भंडारित नहीं किया गया था। भंडारण सुनियोजित ढंग से भी नहीं किया गया था और पहले आये पहले जाये (फिफो) पद्धति को नहीं अपनाया गया था। परिणामस्वरूप, लिनन स्टॉक प्रतिकूल परिस्थितियों में लंबी अवधि हेतु रखे गये थे जिसका उनकी गुणवत्ता पर प्रभाव पड़ा था।

कोचिंग डिपो में भंडारण स्थान भी पर्याप्त नहीं था और उपयुक्त भंडारण प्रबंध नहीं किये गये थे। 31 मार्च 2016 तक नये लिनन के स्टॉक एक महीने की आवश्यकता से काफी कम थे और कोचिंग डिपो उनकी सेवा अवधि के काफी बाद भी पुराने/खराब लिनन का उपयोग करते रहे। ट्रेन में ले जाने वाले बैड रोल के अधिकतम स्टॉक के लिए कोई नियम निर्दिष्ट नहीं थे। किसी कमी से बचने के लिए और ट्रेन में शिकायतों के मामलों में बैडरोल बदलने के लिए, अतिरिक्त बैडरोल उपलब्ध कराये गये थे। इसका ट्रेन में भंडारण पर भी प्रभाव पड़ा। पुराने स्टॉक को खराब घोषित करने में विलंब भी कोचिंग डिपो में भंडारण के लिए उपलब्ध स्थान की कमी हो गयी।

निजी पार्टियों से अपर्याप्त अनुक्रिया के कारण, रेलवे ने विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री संस्थापित की। तथापि, इनमें संभालने की पर्याप्त क्षमता नहीं थी और रेलवे काफी अधिक संख्या में अपनी आवश्यकता बाहर से पूरी करता रहा। विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करने की गति भी काफी कम थी। धुलाई की गुणवत्ता जांच नहीं की गई थी या विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री के लिए कोई नियम निर्दिष्ट नहीं थे। यंत्रिकृत लॉन्ड्री के संचालन के लिए आवश्यक मंजूरी संबंधित राज्य

प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से प्राप्त नहीं की गई थी और इटीपी या तो संस्थापित नहीं की गई थी, या कार्यरत नहीं थी या प्रभावी रूप से कार्य नहीं कर रही थी।

बैंड रोल के विभिन्न मर्दों की धुलाई के लिए दरों में बहुत अधिक भिन्नता थी। क्षेत्रीय रेलवे में जहां धुलाई की दरें बहुत कम थीं वहां अस्वीकरण की प्रतिशतता तुलनात्मक रूप से अधिक थी। इसने दर्शाया कि कम दरों के कारण गुणवत्ता से समझौता किया गया।

कंबल और तकियों को काफी लंबे समय तक ड्राईक्लीन और/या कीटाणुरहित किए बिना ही यात्रियों को जारी किया गया था। गुणवत्ता मापन के लिए इलेक्ट्रॉनिक उपस्कर अधिकतर क्षेत्रीय रेलवे में प्रयोग नहीं किये गये थे। गुणवत्ता मानकों को न अपनाने के कारण ठेको में पैनेल प्रावधान की कमी के कारण, इन्हें लागू करना कठिन था। गुणवत्ता की जांच उपयुक्त रूप से नहीं की गई थी और ये गुणवत्ता मानकों को सुनिश्चित करने में सक्षम नहीं थे। असंतोषजनक निष्पादन के लिए धुलाई ठेकेदारों से काफी बड़ी राशि वसूल की गई थी, परंतु, इसने एक निवारक के रूप में कार्य नहीं किया क्योंकि कोई सुधार नहीं देखा गया था। ट्रेनों में भंडारण स्थान अपर्याप्त था और फर्श, गलियारे, शोचालय के पास लिनन का भंडारण किया गया था जिससे यह प्रयोग हेतु गंदी और अस्वच्छ हो गई थी।

मुख्य नियोक्ता के रूप में रेलवे में लिनन वितरण ठेकेदारों द्वारा श्रमिक कानूनों की अनुपालना सुनिश्चित करने के लिए उत्तरदायित्व की कमी थी।

#### 4.1.8 सिफारिशें

यह सिफारिश की गई कि

1. भंडारण स्थिति की निगरानी के लिए आंतरिक नियंत्रण तंत्र के साथ-साथ खरीद प्रक्रिया को तर्कपूर्ण और सुदृढ़ करने की आवश्यकता है। उपयुक्त भंडारण स्थान स्टोर डिपो में लिनन के भंडारण के लिए उपलब्ध कराया जा सकता है, ताकि सुनियोजित रूप से लिनन को जारी किया जा सके।
2. कोचिंग डिपो पर न्यू स्टॉक सामान्य स्टोर डिपो से स्टॉक के स्थानांतरण के लिए अपेक्षित समय के मद्देनजर निर्धारित किया जा सकता है। उपयुक्त भंडारण स्थान कोचिंग डिपो में लिनन के भंडारण के लिए उपलब्ध कराया जा सकता है। इसी प्रकार, ट्रेन में जारी किये जाने वाले स्टॉक के लिए नियम निर्दिष्ट किये जा सकते हैं ताकि ट्रेन में भंडारण समस्याओं को निपटाया जा सके।

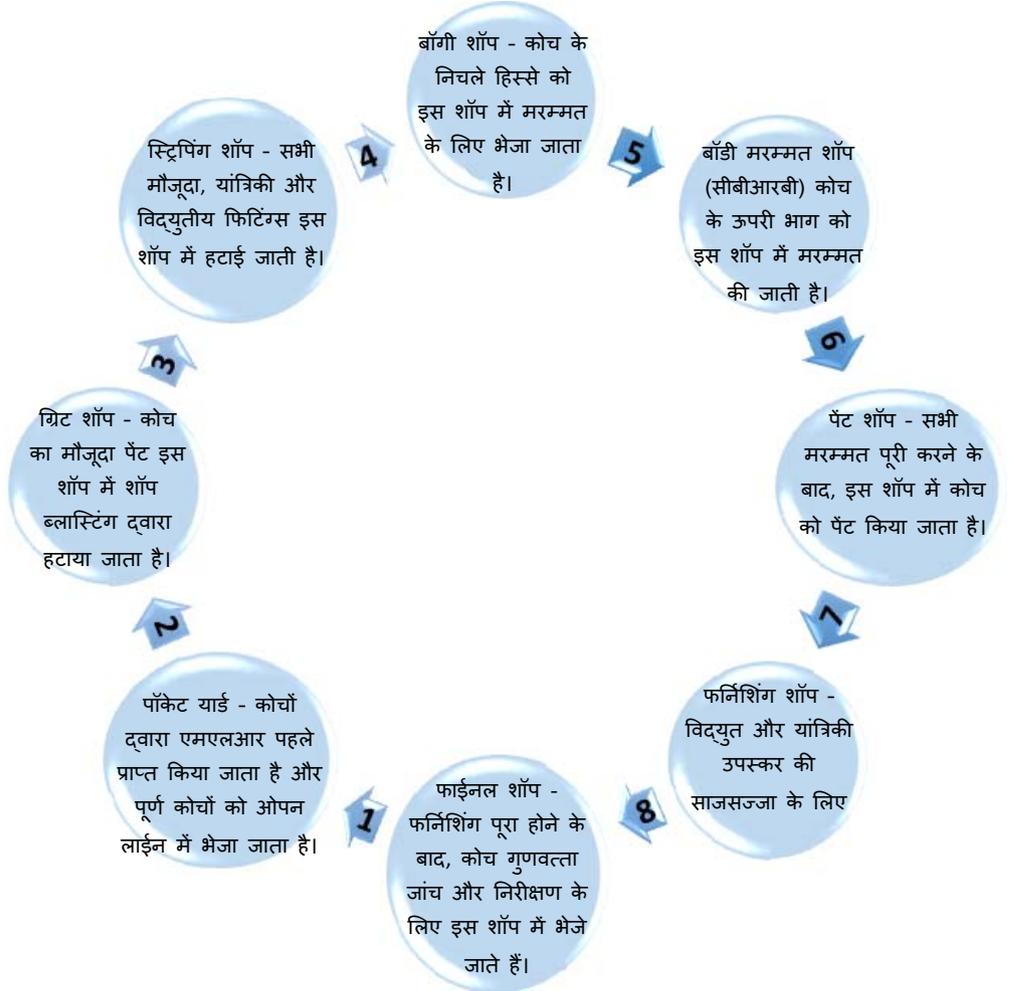
3. रेलवे को यंत्रिकृत लॉन्ड्री को स्थापित करने की गति बढ़ाने और धुली हुई लिनन के लिए गुणवत्ता मानकों के लिए नियम निर्विष्ट करने की आवश्यकता है।
4. रेलवे को धुली हुई लिनन के गुणवत्ता मानकों की जांच पर नजर रखने की आवश्यकता है। धुलाई के लिए गुणवत्ता मानदंड लागू किये जा सकते हैं। ठेका निबंधन और शर्तों को लागू करने के लिए पर्यवेक्षण को सुदृढ करने की आवश्यकता है।
5. अपेक्षित आवधिकता के अनुसार कंबलों और तकियों की सफाई के नियमों की सटीक अनुपालना सुनिश्चित करने के लिए एक व्यवस्था आरंभ की जा सकती है।
6. विभागीय यंत्रिकृत लॉन्ड्री स्थापित करते समय राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से आवश्यक मंजूरी प्राप्त करने के बाद जहां आवश्यक हो, स्थापित किये जा सकते हैं। बहिःस्त्रावी उपचार संयंत्र उचित रूप से प्रबंधित किया जाना चाहिए और संचालनात्मक स्थिति में रखी जानी चाहिए ताकि खराब पानी का प्रभावी रूप से उपचार किया जाना सुनिश्चित किया जा सके।
7. यात्रियों से फीडबैक का तंत्र लिनन की गुणवत्ता के संबंध में यात्रा संतोष में सुधार करने के लिए प्रभावी रूप से प्रयुक्त की जा सकती है।
8. रेलवे न्यूनतम वेतन, बैंक खातों में भुगतान, भविष्य निधि, इएसआईसी आदि के संबंध में वितरण ठेकेदारों की श्रमिकों को किये गये भुगतानों के संबंध में सांविधिक नियमों का सटीक पालन सुनिश्चित करे।

## 4.2 कोच पुनरूद्धार कार्यशाला, भोपाल का संचालन

### 4.2.1 प्रस्तावना

कोच पुनरूद्धार कार्यशाला (सीआरडब्ल्यूएस) 300 कोच प्रति वर्ष के जीवन के अर्धभाग में पुनरूद्धार (एमएलआर) की क्षमता के साथ वर्ष 1989 में स्थापित की गई थी। स्टील बॉडी कोचों का जीवन काल 25 वर्षों तक बताया गया है। पुनरूद्धार कार्य उन कोचों पर किया जाता है जो 12 से 15 वर्ष पुराने हैं। इस प्रक्रिया में, खराब और विकृत आंतरिक सज्जा की मरम्मत और साज-सज्जा “नये किये जाने के” स्तर तक की जाती है।

रेलवे कोचों के एमएलआर की प्रक्रिया आठ मुख्य शॉप द्वारा की जाती है। शॉप-वार कार्य नीचे दर्शाया गया है:



इस प्रक्रिया के कारण यात्रियों को संशोधित उपभोक्ता संतुष्टि उपलब्ध कराने के साथ-साथ कोचों की सर्विस के बाद के वर्षों में मरम्मत लागत में भी बचत होती है। उपरोक्त के अतिरिक्त, यात्रा कोचों के अन्य सुरक्षात्मक प्रबंधन जैसे मध्यवर्ती ओवरहोलिंग (आईओएच) और आवधिक ओवरहोलिंग (पीओएच) भी कार्यशाला में की जाती है। कार्यशाला सभी क्षेत्रीय रेलवे के लिए कार्य करती है।

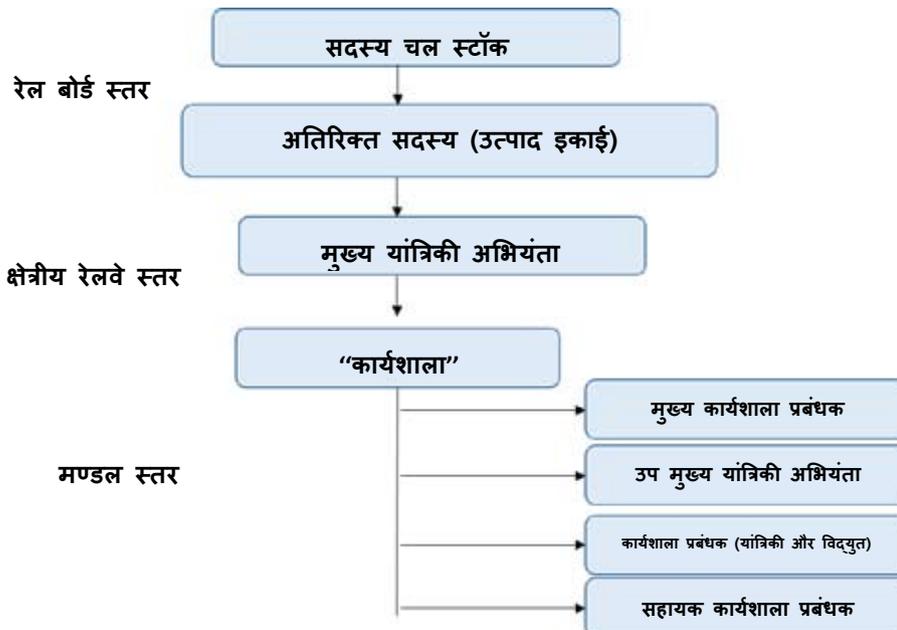
2005-06 में, सीआरडब्ल्यूएच की क्षमता 300 से 500 एमएलआर कोच प्रति वर्ष तक बढ़ाई गई थी। कोचों की संख्या में वृद्धि के साथ कार्यशाला की क्षमता और बढ़ाने की आवश्यकता भी महसूस हुई। 2006-07 के निर्माण कार्य कार्यक्रम में, 500 से 700 कोचों तक की क्षमता बढ़ाने के लिए कार्य को स्वीकृति दी गई।

क्षमता संवर्धन का कार्य अब भी प्रगति में हैं और सीआरडब्ल्यूएस का वर्तमान आऊट-टर्न 600 कोच प्रति वर्ष से कम है।

### संगठनात्मक संरचना

रेल बोर्ड स्तर पर, सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल, सदस्य चल स्टॉक जिसको अतिरिक्त सदस्य (उत्पादन इकाई) द्वारा सहायता प्रदान की जाती है, के नियंत्रण में है।

क्षेत्रीय स्तर (डब्ल्यूसीआर) में, मुख्य यांत्रिकी अभियंता (सीएमई) और मुख्य कार्यशाला अभियंता (सीडब्ल्यूई) रेल बोर्ड के नीति, दिशा-निर्देश/आदेश लागू करने के लिए उत्तरदायी हैं। कार्यशाला का अध्यक्ष मुख्य कार्यशाला प्रबंधक (सीडब्ल्यूएम) होता है जिसको कार्यशाला प्रबंधक (डब्ल्यूएम) यांत्रिकी और विद्युत के साथ-साथ उप-मुख्य यांत्रिकी अभियंता और उप-मुख्य यांत्रिकी अभियंता (मॉडल रेक) द्वारा कार्य सहायता प्रदान की जाती है। स्टोर की खरीद और स्क्रेप का निपटान आदि की उप-मुख्य सामग्री प्रबंधक (उप-सीएमएम) द्वारा निगरानी की जाती है जिसे वरिष्ठ सामग्री प्रबंधक (एसएमएम) और सहायक सामग्री प्रबंधक (एएमएम) द्वारा कार्य सहायता प्रदान की जाती है। वित्त विभाग का अध्यक्ष उप एफए और सीएओ होता है और कार्यशाला लेखा अधिकारी (डब्ल्यूएओ) द्वारा उसे कार्य सहायता प्रदान की जाती है। अनुक्रम नीचे दर्शाया गया है:



### लेखापरीक्षा कार्यक्षेत्र और उद्देश्य

लेखापरीक्षा ने 2012-13 से 2015-16 तक की अवधि को कवर किया और जांच की गई कि

1. क्या एमएलआर की योजना, वित्त पोषण और कार्यान्वयन कुशल, प्रभावी और लाभप्रद थीं;
2. क्या एमएलआर के गतिविधियों के लिए उपलब्ध संसाधन पर्याप्त थे और इनको कुशल और प्रभावी रूप से उपयोग किया गया था।

### लेखापरीक्षा मापदंड और कार्य पद्धति

निम्नलिखित लेखापरीक्षा मापदंड के मद्देनजर लेखापरीक्षा की गई थी:

- निविदा प्रबंधन, स्थापना मामलों आदि से संबंधित यांत्रिकी विभाग (कार्यशाला) हेतु भारतीय रेल कोड, भारतीय स्टोर कोड संस्करण-I और संस्करण-II और अन्य कोड और मैनुअल।
- समय-समय पर विषय पर जारी किये गये रेल बोर्ड आदेश, दिशा-निर्देश
- क्षेत्रीय रेलवे द्वारा संयुक्त प्रक्रियात्मक आदेश

क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय (डब्ल्यूसीआर) के साथ-साथ मुख्य कार्यशाला प्रबंधक, उप-मुख्य यांत्रिकी अभियंता, उप-मुख्य सामग्री प्रबंधक और निर्माण कार्य प्रबंधक (विद्युत) के कार्यालय में समीक्षा की गई थी। गतिविधियों (फूटकर कार्य ठेकों को छोड़कर) से संबंधित एमएलआर के लिए सौंपे गये सभी ठेकों की समीक्षा की गई थी। लेखापरीक्षा ने अक्टूबर 2016 में मुख्य कार्यशाला प्रबंधक, भोपाल के साथ विचार-विमर्श किया।

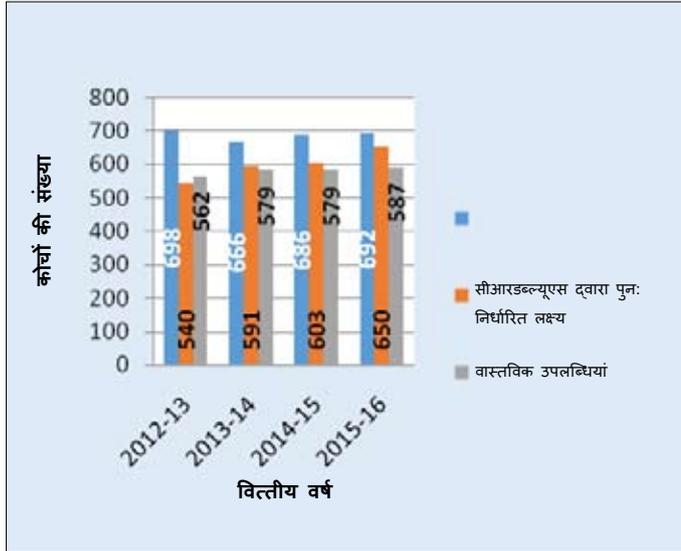
### लेखापरीक्षा परिणाम

#### 4.2.2 एमएलआर गतिविधि की योजना, वित्त पोषण और कार्यान्वयन

##### 4.2.2.1 कार्यशाला के लक्ष्य और उपलब्धियां

कोचों के एमएलआर के आउटटर्न के लिए लक्ष्य, 'पीओएच और एमएलआर के लिए लक्ष्यों के निर्धारण' के लिए रेल बोर्ड में वार्षिक बैठकों के दौरान लिये गये निर्णयों के आधार पर रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित किया गया, जिसमें सभी क्षेत्रीय रेलवे के सभी यांत्रिकी अध्यक्ष उपस्थित थे। तथापि, यह देखा गया था कि सीआरडब्ल्यूएस के लिए एमएलआर लक्ष्यों को निर्धारित करने के लिए, कार्यशाला के श्रमबल और आधारभूत क्षमता को ध्यान में नहीं रखा गया था। लेखापरीक्षा ने

पाया कि रेलवे बोर्ड के लिए निर्धारित कोचों के एमएलआर के लिए लक्षित लक्ष्य समीक्षा अवधि के दौरान प्राप्त नहीं किये जा सके और उक्त को स्वयं अपर्याप्त श्रम बल उपलब्धता के आधार पर सीआरडब्ल्यूएस द्वारा पुनः निर्धारित किये गये थे। रेल बोर्ड द्वारा निर्धारित लक्ष्य कार्यशाला द्वारा पुनः संशोधित किये गये और ग्राफ में वास्तविक आऊटटर्न को दर्शाया गया है।



जैसा कि देखा जा सकता है कि कार्यशाला में रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किये गये लक्ष्यों को 7 से 19 प्रतिशत तक कम कर दिया गया था। इसकी सूचना क्षेत्रीय मुख्यालय कार्यालय (पमरे) को दे दी गई थी और रेल बोर्ड को सूचित किया था परंतु कोई औपचारिक अनुमोदन नहीं लिया गया।

इस अवधि के दौरान वास्तविक आऊटटर्न 562 से 587 की रेंज, जो स्वयं कार्यशाला द्वारा पुनः निर्धारित लक्ष्यों से भी कम थे, के बीच था। कार्यशाला 750 कोच प्रति वर्ष के लक्ष्यों के प्राप्त करने के आस-पास भी नहीं थी फिर भी 500 से 750 तक क्षमता संवर्धन के लिए, क्षमता वर्धन निर्माण कार्य समापन के अग्रिम स्तर पर है। संभावित लक्ष्य के प्राप्त न किये जाने के कारण श्रमबल की अनुपलब्धता थी। इसके अतिरिक्त, क्षमता वर्धन कार्य को पूरा करने में अत्यधिक विलंब, महत्वपूर्ण उच्च मूल्य वाली मशीनों को शुरू कराने में विलंब और उनके बार-बार विफल होने के कारण कम आऊट टर्न रहा।

एग्जिट कांग्रेस के दौरान, कार्यशाला प्रशासन ने कहा कि कार्य कर रही स्टाफ की संख्या और उनके द्वारा ध्यान में रखी गई विभिन्न अन्य गतिविधियां जैसे मॉडल रेकों का विकास, कोचों के पीओएच आदि के कारण लक्ष्यों को कम किया गया था।

वर्ष के अंत में प्राप्त, आऊट टर्न और एमएलआर प्रक्रिया के अंतर्गत कोचों के डाटा की एक समीक्षा से पता चला कि यद्यपि आऊट टर्न कोचों की संख्या बढ़ चुकी है, पिछले चार वर्षों में चालू कोचों की प्रतिशतता के रूप में आऊट टर्न कोच घट रहे हैं। पॉकेट यार्ड में, जहां एमएलआर के लिए कोच आते हैं, कोच रखने के लिए अपर्याप्त क्षमता कम आऊट टर्न का कारण था।

तालिका 4.6 - कार्यशाला द्वारा प्राप्त और आऊट टर्न कोचों की स्थिति

वर्ष	आदि शेष	प्राप्त कोच	एमएलआर के बाद आऊट टर्न कोच	अंत शेष
2012-13	68	562	562	68
2013-14	68	609	579	98
2014-15	98	600	579	119
2015-16	119	606	587	138

स्रोत: कार्यशाला की पंजिका

#### 4.2.2.2 एमएलआर के लिए कोचों की योजना और चयन

रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित मापदंड के अनुसार, 12 से 15 वर्ष पुराने कोचों को एमएलआर कार्य के लिए चयनित किया गया था। प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के कोचों की संख्या रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित की गई है और नियमित रूप से कार्यशाला को परामर्श दिया गया है। कार्यशाला प्राधिकरण को रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित कोचों की संख्या के अनुसार विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे से अंतर्ग्रहण की योजना बनानी पड़ती है।

सीआरडब्ल्यूएस/भोपाल और क्षेत्रीय रेलवे के अधिकारियों की तिमाही बैठकें, एमएलआर के दिये जाने वाले कोचों के अन्तर्ग्रहण का आकलन और निगरानी करने के लिये की जाती है। विगत तीन वर्षों के रिकॉर्डों की समीक्षा ने दर्शाया कि 137<sup>198</sup> कोच, जो 12 से 15 वर्ष पुराने नहीं थे, को एमएलआर के लिए कार्यशाला को भेजा गया था। यह समीक्षा अवधि के दौरान एमएलआर के लिए कार्यशाला में प्राप्त कुल कोच (1815) का 7.55 प्रतिशत था। वापस किये गये कोचों के रिकॉर्ड की समीक्षा ने दर्शाया कि नीचे दर्शाये गये विभिन्न कारणों से संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को वापस किये गये थे:

<sup>198</sup> 2013-14-32, 2014-15-39 और 2015-16-70

तालिका 4.7 - कार्यशाला में प्राप्त के बाद वापस किये गये कोचों की संख्या															
कोचों को वापस करने का कारण	मरे	पूमरे	पूतरे	पूरे	उमरे	उपूरे	उसीरे	उरे	दमरे	दपूरे	दरे	दपरे	पमरे	परे	कुल योग
पहले ही किया गया एमएलआर	1		1			2		2					1		7
मरम्मत के बाद				15				1	1						17
आईओएच मरम्मत हेतु शेष													2		2
अधिक रखा जाना	3		14	6		2		4		2	2			1	34
नये कोच						1		3					1		5
जीवन काल से अधिक	2	1	3	2		1	3	6	4	1	3	1	4	3	34
जीवन काल से कम		1	3		1		1	3			1		3		13
राजधानी, जनशताब्दी, इओजी, पीपीएच कोचों से कोच प्राप्त नहीं किये जाते	0	0	2	1	0	0	0	3	2	2	0	0	0	1	11
अन्य	0	0	0	3	0	0	0	5	0	1	0	0	3	2	14
														<b>कुल</b>	<b>137</b>

उपरोक्त डाटा से पता चलता है

- 34 कोच वापस लौटा दिये गये क्योंकि पॉकेट यार्ड में कोचों की रखने की क्षमता अपर्याप्त थी।
- एमएलआर के लिए 52 कोच बकाया नहीं थे क्योंकि वे या तो जीवन काल से अधिक<sup>199</sup>, जीवन काल से कम थे या बिल्कुल नये थे। इन कोचों में से नौ 20 से 23 वर्ष से भी अधिक पुराने थे। इसने यह भी दर्शाया कि यदि एक बार कोई कोच एमएलआर के लिए रह जाता है, तो यह दोबारा इसके खराब घोषित होने तक पुनरूद्धार के लिए कभी नहीं आता। यद्यपि पीओएच और आईओएच के दौरान कुछ मामलों को सुलझाया भी जा सकता है, मुख्य मरम्मत जैसे क्षय मरम्मत, कड़े रवे हटाने के बाद पेटिंग आदि पीओएच और आईओएच में नहीं किया जा सकता।
- 11 कोच वापस भेज दिये गये क्योंकि ये राजधानी, जनशताब्दी, वीपीएच आदि से संबंधित हैं, जिसके लिए एमएलआर नहीं किया जाता।
- प्राप्त किये गये सात कोच हाल ही में पहले से ही एमएलआर के अंतर्गत थे।

- 17 कोचों की मरम्मत नहीं की जा सकती थी और वे जल्द ही खराब घोषित हो जाने थे।
- इन कोचों में से 51 कोच कार्यशाला में 5 से 159 दिनों तक रोक लिये गये थे। समस्त रूप से इन कोचों को 1066 दिनों तक रोक कर रखा गया जिसके कारण कोचों के ₹2.21 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

काफी संख्या में कोचों की प्राप्ति निर्दिष्ट मापदंड के अनुसार नहीं है और बाद में उनका वापस देना यह दर्शाता है कि क्षेत्रीय रेलवे द्वारा एमएलआर के लिए कोच भेजने से पहले उचित जांच नहीं की जा रही थी।

#### 4.2.2.3 एमएलआर के लिए भेजे गये कोचों में साज-सामान की कमी सूची की तैयारी के लिए कोडल प्रावधान की गैर अननुपालना

भारतीय रेल प्रबंधन मैनुअल (बीजी कोच) के पैरा 119 के अनुसार, कोच में कमियों की संयुक्त जांच एमएलआर के लिए कार्यशाला में कोच भेजने से पहले क्षेत्रीय रेलवे के यांत्रिकी, विद्युत और सुरक्षा विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा की जानी चाहिए। इस संयुक्त जांच के आधार पर, साज-सामान<sup>200</sup> की कमी सूची तीन प्रतिनिधियों के संयुक्त सहयोग के अंतर्गत तैयार की जानी चाहिए और कोच पर चिपका देनी चाहिए। कमी सूची की प्रति कार्यशाला के कोच के आने पर, कार्यशाला के तीन विभागों के प्रतिनिधियों द्वारा संयुक्त जांच की जानी चाहिए। किसी अतिरिक्त कमी पाये जाने मामले में, ऐसी कमी की सूची आवश्यक कार्रवाई के लिए बेस स्टेशन को प्रतिवेदन की जानी चाहिए।

सीआरडब्ल्यूएस कार्यशाला की स्ट्रिपिंग शॉप के रिकॉर्ड से संबंधित जांच के दौरान यह देखा गया था कि उपरोक्त निर्दिष्ट प्रक्रिया या तो बेस स्टेशन या सीआरडब्ल्यूएस द्वारा अपनाई नहीं गई थी। अपेक्षानुसार, कोच पर बेस स्टेशन द्वारा कमी सूची को चिपकाया नहीं गया था जिससे ज्ञात होता है कि साज-सामान की संयुक्त जांच एमएलआर के लिए कार्यशाला कोच भेजने से पहले बेस स्टेशन पर की जा रही थी। इसी प्रकार, कार्यशाला से इस कोच के पहुँचने पर, यद्यपि साज-सामान की जांच स्ट्रिपिंग शॉप स्टाफ द्वारा की गई है, उक्त की बेस स्टेशन पर सूचना नहीं दी गई है।

इस महत्वपूर्ण प्रक्रिया को न अपनाकर, क्षेत्रीय रेलवे ने रास्ते में साज-सामान की चोरी के लिए कोचों को छोड़ दिया। जब फरवरी 2013 में लेखापरीक्षा द्वारा यह मामला उठाया गया था, कार्यशाला ने कहा (जून 2013) कि सभी क्षेत्रीय रेलवे

<sup>200</sup> पंखे, वाशबेसिन, विंडोशटर, दिवार सुरक्षा, शौचालय पैन आदि

कार्यशाला में कोच को भेजने से पहले ये साज-सामान हटाये जाने के निर्देश दिये क्योंकि एमएलआर के दौरान इस साज सामान को बदल दिया जाता है। बेस स्टेशन द्वारा इस प्रकार हटाये गये साज-सामान को नियमित प्रबंधन के दौरान उनके द्वारा प्रयोग किया जा सकता था। तथापि, ये निर्देश उपरोक्त कोडल प्रावधानों के विपरीत थे, जिनमें साज सामान हटाने की अपेक्षा कोच पर पिछले साज-सामान की कमी सूची तैयार करने को कहा गया था। तथ्य यह है कि प्रावधान सही ढंग से नहीं अपनाये गये थे और बेस स्टेशन पर कमी को प्रकाश में न लाकर, कोचों के रास्ते में चोरी होने की संभावना के साथ छोड़ दिया।

#### 4.2.2.4 एमएलआर में लिया गया समय

कोचों के मध्यवर्ती पुनरूद्धार एमएलआर कार्यशाला की सात मुख्य शॉप द्वारा किया जा रहा है। सहायक शॉप मुख्य शॉप द्वारा गतिविधियों द्वारा सहायता प्रदान करती है आरंभ की गई शॉप-वार गतिविधियों का विवरण नीचे इस प्रकार दिया गया है:

तालिका 4.8 - मुख्य शॉप द्वारा आरंभ की गई गतिविधियां	
शॉप	शॉप द्वारा आरंभ की गई गतिविधियां
पाकेट/यार्ड शॉप	यह शॉप एमएलआर के लिए ओपन लाईन से कोच प्राप्त करते हैं और एमएलआर पूरे हुये कोचों को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को कोच के लिए ओपन लाईन को वापस भेज रहा है।
ग्रिट शॉप	कोच के मौजूदा पेंट की स्थिति यहां जांच की जाती है। यदि कोच का मौजूदा पेंट हटाये जाने की आवश्यकता है, तो कोच इस शॉप में पेंट को हटाने के लिए भेज दिया जाता है। यदि कोच का पेंट ठीक है, शॉप से निकाल दिया जाता है।
स्ट्रिपिंग शॉप	मौजूदा सभी विद्युत और यांत्रिकी साज-सामान कोच (बॉडी) से हटा लिया जाता है और कोच को ढांचा बनाया दिया जाता है। हटाया गया सामान संबंधित सहायक शॉप (विद्युत और ट्रेन लाईटिंग/द्व लकड़ी) को भेज दिया जाता है।
बाडी एवं एअर ब्रेक शॉप	स्ट्रिपिंग के बाद कोच की कंकाल बाडी प्राप्त होने पर इसे यहाँ मरम्मत के लिए भेजा जाता है। कोच के निचले हिस्से को सीबीआरए और कोच के उपरी भाग को सीबीआरबी शॉप में भेजा जाता है।
पेंट शॉप	बॉडी शॉप द्वारा मरम्मत का खत्म करने के बाद, कोच को पेंट की शॉप में भेज दिया जाता है।
फर्निशिंग शॉप	पेंटिंग के बाद, सभी विद्युत, और लकड़ी के सामान को दोबारा लगाया जाता है और कोच की बॉडी को पूरा किया जाता है।
फाईनल शॉप	पूरी हुई कोच बॉडी और पूरी हुई बोगी को एक पूरा कोच बनाने के लिए दोबारा जोड़ दिया जाता है। गुणवत्ता उद्देश्यों के लिए इसकी जांच की जाती है और जांच के लिए एनटीएक्सआर की सलाह दी जाती है। एक बार जब यह स्वीकृत हो जाती है, इसे निपटान के लिए पाकेट यार्ड में भेज दिया जाता है।

उपरोक्त मुख्य शॉप के अतिरिक्त, एमएलआर गतिविधियों जैसे कोच (लिफ्टिंग बे शॉप) की बोगी और बॉडी अलग करना, कोच (बोगी शॉप) से व्हील एसेंबली, वियरिंग अलग करना, व्हील/बियरिंग (शैल शॉप) की मरम्मत, विद्युत हिस्से (विद्युत और ट्रेन लाईटिंग शॉप) की मरम्मत/बदलना, लकड़ी के कार्य (लकड़ी की शॉप) आदि में भी सहायक शॉप शामिल होते हैं।

प्रत्येक प्रक्रिया के लिए मानक समय सीडब्ल्यूआरएस, भोपाल, संस्करण-1 में संशोधित योजनाओं के कार्यान्वयन पर उनकी प्रतिवेदन के पैरा 6.8 के द्वारा रेल इंडिया तकनीकी और आर्थिक सेवा (राइट्स) द्वारा निर्धारित किया गया। कुल 38.50 दिन किसी कोच के पूरे एमएलआर के लिए निर्दिष्ट किये गये थे।

ऐसी शॉप द्वारा लिया गया वास्तविक समय और एमएलआर के पूरे होने में लिये गये कुल दिन का 2013-14 से 2015-16 की अवधि हेतु अध्ययन किया गया था और यह पाया गया था कि विनिर्दिष्ट नियमों के विपरीत विभिन्न शॉप में लिये गये दिनों की संख्या में काफी अधिक भिन्नता थी। इस अवधि के दौरान, एमएलआर के अंतर्गत कोचों के लिए एमएलआर 38.5 दिनों की निर्दिष्ट समय अवधि में पूरा किया जाना था। समीक्षा अवधि के दौरान इन 1691 कोचों के एमएलआर के लिए लिया गया औसत समय 57 दिन था। कार्यशाला ने श्रमबल की कमी, मशीन का बार-बार खराब होना आदि विलंब का कारण बताया। यदि सभी कोचों के एमएलआर निर्दिष्ट समय अवधि में किये गये थे, लगभग बीस प्रतिशत से अधिक कोचों का आउट टर्न भी किया जा सकता था।

लेखापरीक्षा ने मुख्य शॉप में लिये गये औसत समय की समीक्षा की, जहां मुख्य गतिविधियों पूरी की गईं और परिणाम नीचे तालिकाबद्ध किये गये हैं:

तालिका 4.9 - निर्दिष्ट नियमों के प्रति शॉप कार्य में लिये गये दिनों की संख्या									
शॉप का नाम	नियम* (दिनों में)	एक कोच के लिए लिया जाने वाला औसत दिन			राइट्स द्वारा फिक्स नियम से परे एक कोच के लिये लिया जाने वाला औसत दिन			औसत विलंब	विलंब हेतु संक्षिप्त कारण
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16		
		पाकेट यार्ड/शॉप	1	26	13	5	25		
ग्रिट शॉप	1	--	--	8	--	--	7	--	2013-14 और 2014-15 के दौरान प्राप्त कोचों पर कोई ग्रिट नहीं किया गया था।

तालिका 4.9 - निर्दिष्ट नियमों के प्रति शॉप कार्य में लिये गये दिनों की संख्या									
शॉप का नाम	नियम* (दिनों में)	एक कोच के लिए लिया जाने वाला औसत दिन			राइट्स द्वारा फिक्स नियम से परे एक कोच के लिये लिया जाने वाला औसत दिन			औसत विलंब	विलंब हेतु संक्षिप्त कारण
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16		
स्ट्रिपिंग शॉप	4	6	6	4	2	2	0	1.33	श्रमबल बाधाएं
बोगी रिपेयर शॉप	8	5	5	4	-3	-3	-4	शून्य	
बॉडी रिपेयर शॉप	6	4	4	4	-2	-2	-2	शून्य	
पेंट शॉप	6	31	15	10	25	9	4	12.67	पीयू पेंटिंग मशीन का बार-बार खराब होना
फर्निशिंग शॉप	8	7	5	4	-1	-3	-4	शून्य	
फाईनल शॉप	1	4	3	2	3	2	1	2	मरम्मत हेतु एनटीएक्सआर द्वारा लिया गया समय

\*प्रत्येक कोच के लिए शॉप हेतु राइट्स के द्वारा निर्धारित दिनों की सं.

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि

- याई शॉप, पेंट शॉप में लिया गया औसत समय 2013-14 के दौरान निर्दिष्ट नियमों से काफी अधिक था। इसके बाद सुधार हुआ है और 2015-16 के दौरान विलंब को मूलतः नियंत्रित किया गया। तथापि, कार्यशाला द्वारा लिये गये समय को आगे नियंत्रित किये जाने की आवश्यकता है ताकि उसे नियमों के अंतर्गत लाया जा सके।
- बोगी मरम्मत, बॉडी-मरम्मत और फर्निशिंग शॉप निर्दिष्ट नियमों के अंदर कार्य पूरा करने में सक्षम हैं।
- इन शॉप में कार्यों के पूरा करने में विलंब के कारण एमएलआर कार्य के पूरा करने में विलंब और आऊटटर्न में कमी हुई।
- 2013-14 और 2014-15 के दौरान प्राप्त किसी भी कोच पर ग्रिट नहीं किया गया था। यह भी देखा गया था कि ग्रिट ब्लास्टिंग मशीन<sup>201</sup> अगस्त 2014 से अगस्त 2015 तक खराब पड़ी हुई थी। 2015-16 में, ग्रिट शॉप ने 1 दिन के नियम के विपरित प्रति कोच औसतन आठ दिन का समय लिया।

<sup>201</sup> कोच के मौजूदा पेंट को हटाने और पेंट हटाने के बाद आधार को समतल करने के लिए मशीन का प्रयोग किया जाता है।

एग्जिट कांफ्रेंस के (अक्टूबर 2016) दौरान, सीडब्ल्यू ने सूचित किया कि मौजूदा वर्ष (सितम्बर 2016 तक) के दौरान, एमएलआर के लिए एक कोच का औसत समय अधिकतम 44 दिनों तक कम किया गया था। यद्यपि, उक्त 38.5 दिनों की निर्दिष्ट समय अवधि से काफी अधिक है।

#### 4.2.2.5 एमएलआर से पहले और बाद में रोका जाना

लेखापरीक्षा ने एमएलआर कार्य के पूरा होने से पहले और बाद में कोचों को रोके रखने की समीक्षा की। सीआरडब्ल्यूएस कार्यशाला के पॉकेट यार्ड के रिकार्ड की वर्ष 2015-16 में नमूना जांच की गई और यह पाया गया था कि एमएलआर के लिए आ रहे कोचों को कार्यशाला में अपेक्षित स्थान के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ रही थी। 2015-16 के दौरान निशातपुरा यार्ड द्वारा 686 कोचों में से, 2557 दिनों के लिए 264 कोच रोक कर रखे गये थे। निशातपुरा यार्ड से पॉकेट यार्ड से कोच भेजने और एमएलआर के पूरा करने के बाद वापस निशातपुरा यार्ड में लाने के लिए कोई समयावधि निर्धारित नहीं की गई है। प्रतीक्षा स्थिति के अंतर्गत 20 दिनों के औसत रोके जाने के साथ 1 दिन से 35 दिनों तक के बीच रोक गया था। वर्ष 2015-16 के दौरान लेखापरीक्षा द्वारा आंकलित 2557 दिनों के लिए कोचों को रोकने के कारण अर्जन क्षमता की हानि ₹ 25.30 करोड़ थी। एमएलआर के बाद कोचों को रोका जाना काफी अधिक नहीं था और 1 से 2 दिन के बीच था।

एमएलआर कार्य से पहले कोचों को रोका जाना कोच के सेवा से बाहर रहने के कारण कुल अवधि को बढ़ा देता है।

#### 4.2.2.6 एमएलआर का पश्च-निष्पादन

एमएलआर की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, कार्यशाला द्वारा श्रमिक द्वारा कार्य की गुणवत्ता सुनिश्चित करने की आवश्यकता है और सामग्री उपयोग अधिकतम है। यद्यपि, लेखापरीक्षा ने पाया कि कोई विशेष नियम एमएलआर में श्रमिकता सुनिश्चित करने के लिए विनिर्दिष्ट नहीं किये गये थे।

पूर्ण एमएलआर कोचों की जांच निष्पक्ष ट्रेन जांचकर्ता (एनटीएक्सआर) द्वारा भारतीय रेल सम्मेलन संगठन (आईआरसीए) के स्वतंत्र प्राधिकरण द्वारा की जाती है। एनटीएक्सआर द्वारा इंगित की गई कमियों को कार्यशाला द्वारा पुनः पूरा किया जाता है। इनकी एनटीएक्सआर द्वारा पुनः जांच की जाती है और संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को कोच भेजने के लिए यार्ड शॉप को उपंत में भेज दिया जाते हैं।

## (i) एनटीएक्सआर के परामर्श पर एमएलआर पूर्ण कोचों की पुनः मरम्मत

लेखापरीक्षा ने पाया कि समीक्षा अवधि के दौरान पुनरूद्धार किये गए कुल 2286 कोचों में से, 855 (37.40 प्रतिशत) कोच की फाईनल शॉप पुनः मरम्मत के लिए की गई थी। इस प्रकार, वर्कशॉप से निकाले गए प्रत्येक तीसरे कोच में किसी न किसी प्रकार की पुनः मरम्मत अपेक्षित थी। इन 855 कोचों की मरम्मत पर 2423 दिनों का कुल समय लगा और पुनः मरम्मत के लिए प्रति कोच पर 2.83 दिनों का औसत समय लगा। एनटीएक्सआर द्वारा इंगित मुख्य कमियां चित्रकारी, स्टैंसिल लेखन, बफर उंचाई मार्जिन एवं सफाई आदि हैं। यह कर्म-कौशल की गुणवत्ता में कमियाँ दर्शाते हैं। कोचों के अवरोधन का यह भी मुख्य कारण था।

(ii) एमएलआर के बाद कोचों की ऑनलाइन निष्फलता<sup>202</sup>

लेखापरीक्षा ने देखा कि समीक्षा अवधि के दौरान पुनर्नियुक्त 2286 कोचों में से 87 ऑनलाइन निष्फल हो गए। इन 87 कोचों में से, 49 कोच एमएलआर के 100 दिनों के भीतर निष्क्रिय हो गए एवं शेष 38 कोच एमएलआर के 100 दिनों के बाद निष्क्रिय हो गए। कोचों की ऑनलाइन निष्फलता के कारण खराब सामग्री जैसे कि बी-बेल्ट, इलैक्ट्रॉनिक रेक्टिफायर-कम-रेगुलेंटिंग यूनिट (ईआरयू), 24 मामलों में अल्टरनेटर पुली चैन ब्रेक एवं शेष मामलों में निष्फलता परिचालन खतों जैसे कि कर्मिदल कैरिज एवं वैगन स्टाफ द्वारा अनुचित व्यवहार आदि पर था जैसा कि निम्न तालिका में देखा जा सकता है:

तालिका 4.10 - चालु ट्रेनों से कोच अथवा बैगन अलगाव मामलों का विस्तृत विवरण दर्शाता ब्यौरा						
वर्ष	ऑनलाइन निष्फलता के कारण अलग किए गए कोचों/वैगनों की संख्या	एमएलआर के 100 दिनों के भीतर निष्क्रिय कोचों की संख्या	एमएलआर के 100 दिनों के बाद निष्क्रिय कोचों की संख्या	निष्क्रिय सामग्री का विवरण	निष्फलता का कारण	टिप्पणी
2012-13	44	32	12	निष्फल सामग्री वी-बेल्ट ईआरयू,	44 मामलों में से 08 मामलों में सामग्री खराब पाई गई।	एमएलआर कोचों की ऑनलाइन निष्फलता के
2013-14	19	7	12	अल्टरनेटर पुली चैन ब्रेक	19 मामलों में से 08 मामलों में	87 मामलों में से निष्फलता

<sup>202</sup> जहां कोच को ट्रांसिट में निष्फलता के कारण अलग करना पड़ा हो

				सिलेंडर आदि हैं।	सामग्री खराब पाई गई	का कारण 24 मामलों में खराब सामग्री थी।
2014-15	16	6	10		16 मामलों में से 06 मामलों में से सामग्री खराब पाई गई	
2015-16	8	4	4		08 मामलों में से 02 मामलों में सामग्री खराब पाई गई।	
कुल	87	49	38			

#### 4.2.3 परिसम्पत्ति प्रबंधन (इन्फ्रास्ट्रक्चर एवं इसका अद्यतन)

रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम, खरीद की प्रक्रिया, संस्थापन, प्लांट एवं मशीनरी की नियुक्ति एवं उपयोगिता के लिए प्रस्तावों से संबंधित रिकॉर्डों की लेखापरीक्षा में अध्ययन किया गया था। लेखापरीक्षा निष्कर्षों पर नीचे चर्चा की गई है।

##### 4.2.3.1 अधिक पुरानी मशीनों का उपयोग

मुख्य कार्यशाला प्रबंधक के कार्यालय में रखी गई मशीनरी एवं प्लांट रजिस्टर की समीक्षा ने दर्शाया कि 31 मार्च 2016 तक ₹1.59 करोड़ की लागत की 11 मशीनरियों ने उनका कोडल कार्यकाल पूर्ण किया था, किन्तु उन्हें अभी तक खराब घोषित नहीं किया गया था। कार्यशाला प्रशासन ने कहा (दिसम्बर 2011) कि इन मशीनों को खराब घोषित नहीं किया गया जो कि रेलवे के लिए लाभप्रद था। मध्यप्रदेश के राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड द्वारा की गई आपत्ति के कारण ₹0.51 करोड़ लागत का 'फोस्फेटिंग प्लांट' मार्च 2002 से उपयोग में नहीं लाई गई सबसे पुरानी मशीनरी में से एक है। इसके स्थान पर, फरवरी 2004 में एक नई शॉट ब्लास्टिंग मशीन संस्थापित की गई थी। फोस्फोटिंग प्लांट के कुछ मुख्य पुर्जों को अन्य गतिविधियों में उपयोग किया जा रहा है और मशीन की लागत अब भी परिसम्पत्ति रजिस्टर में है। परिणामस्वरूप, रेलवे को प्रत्येक वर्ष ₹3.28 लाख की दर पर लाभांश का भुगतान करना पड़ा। इन अधिक पुरानी निष्क्रिय पड़ी हुई ग्यारह मशीनों के प्रति लाभांश के भुगतान की कुल देयता ₹10.33 लाख प्रति वर्ष थी।

#### 4.2.3.2 क्षमता में संवर्धन

सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल 1989 में 300 कोच प्रति वर्ष की प्रारंभिक क्षमता के साथ स्थापित किया गया था। इस कार्यशाला की अधिकतम संभव क्षमता का लाभ उठाने के लिए जैसा कि नीचे तालिकाबद्ध किया गया है 2003-04 के बाद से तीन क्षमता में वृद्धि के कार्य किए गए:

तालिका 4.11 - सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल में किये गये क्षमता वृद्धि कार्यों का विस्तृत विवरण			
क्र. सं.	कार्य का नाम	अनुमानित लागत (₹ करोड़ में)	संस्वीकृत वर्ष
(i)	एमएलआर उत्पादन मात्रा क्षमता को 300 कोचों से 500 कोच प्रति वर्ष <sup>203</sup> की वृद्धि के लिए सुविधाओं में संवर्धन	5.74	2003-04
(ii)	एमएलआर उत्पादन मात्रा क्षमता को 500 कोचों से 750 कोच प्रति वर्ष <sup>204</sup> की वृद्धि के लिए सुविधाओं में संवर्धन	30.00	2005-06

(i) एमएलआर की उत्पादन मात्रा क्षमता को 300 कोचों से 500 कोच प्रति वर्ष का क्षमता वृद्धि कार्य को ₹5.74 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे बोर्ड ने 2003-04 में मंजूरी दी थी। कार्य 29 जुलाई 2005 को निर्धारित समापन तिथि के साथ 30 जुलाई 2004 को शुरू किया गया था। यह कार्य संवर्धन विस्तृत अनुमानों में बार-बार संशोधनों एवं तिथि की कमियों के कारण सात वर्षों के विलम्ब से पूर्ण (31 अक्टूबर 2012) हुआ था। इस कार्य के समापन के बाद, 500 कोचों की अपेक्षित उत्पादन मात्रा को कार्यशाला द्वारा प्राप्त किया गया।

(ii) एमएलआर उत्पादन मात्रा क्षमता को प्रति वर्ष 500 कोच से 750 कोच तक वृद्धि के कार्य को ₹30 करोड़ की लागत पर अगस्त 2006 में स्वीकृत किया गया था। विस्तृत अनुमानों में कुछ संशोधनों के बाद, कार्य 26 दिसम्बर 2008 को शुरू किया गया। इस कार्य के समापन की निर्धारित तिथि 25 जून 2010 थी। परियोजना में ₹4.54 करोड़ की कुल लागत पर कुछ 37 यांत्रिक एवं 27 इलैक्ट्रिकल मशीनरियों की खरीद एवं संस्थापन निहित था। इसके अतिरिक्त परियोजना में उच्च मूल्य मशीनों जैसे कि मिलोटीन सेयरिंग मशीन, ग्रिट ब्लास्टिंग मशीन एवं पॉली यूरिथेन पेंटिंग मशीन की खरीद संस्थापन एवं नियुक्ति निहित थी। तथापि, परियोजना को अब भी पूरा किया जाना था (अक्टूबर 2016)। जैसाकि कार्यशाला प्राधिकरणों द्वारा कहा गया था कार्य के

<sup>203</sup> पिक बुक मद सं. 182

<sup>204</sup> पिक बुक मद सं. 296

समापन में विलम्ब के कारण निधि की कमी एवं बार-बार विस्तृत अनुमानों में संशोधन थे। उपरोक्त क्षमता संवर्धन कार्य में खरीदी जाने वाली मशीनों के लिए सिविल संरचना का निर्माण, अधिक कोचों को रखने के लिए शैडों तथा शॉप का विस्तारण, अतिरिक्त पिट लाईनों का प्रावधान तथा स्टोर डिपों का निर्माण आदि शामिल है।

#### 4.2.3.3 पोली यूरीथेन पेंट लाइन सिस्टम की खरीद तथा इसका प्रतिष्ठापन

यह मशीन रेलवे कोचों की पेंटिंग के लिए एक स्वचालित स्प्रे पेंटिंग सिस्टम है। कोच की सतह की सफाई के पश्चात सतह को इस मशीन से पेंट किया जाता है और फिर बैंकिंग ओवन में सुखाया जाता है। इस मशीन की खरीद केवल क्षमता संवर्धन के उद्देश्य हेतु की गई थी। इस मशीन की प्रत्याशित लागत ₹17.30 करोड़ थी (मशीन की सही लागत ₹13 करोड़ तथा ₹4.30 करोड़ सिविल अवसंरचना के निर्माण हेतु)। इस मशीन की खरीद तथा प्रतिष्ठापन का कार्य 2008-09 में संस्वीकृत हुआ था। विस्तृत अनुमान को अंतिम रूप देने तथा प्रशासनिक अनुमोदनों के पश्चात, इस मशीन की आपूर्ति हेतु यह ठेका मार्च 2010 में कोफर्मों द्वारा दिया गया था। इस मशीन की आपूर्ति ठेका की तिथि से 10 माह के अंदर की जानी थी किंतु इसमें जीए ड्राइंग की कमी के कारण फरवरी 2013 तक का विलम्ब हुआ जिन्हें कार्यशाला प्राधिकारियों द्वारा अंतिम रूप दिया जाना है।

इस मशीन हेतु संरचना निर्माण का कार्य भोपाल डिविजन के निर्माण संगठन को दिया गया था। संरचना के निर्माण हेतु निविदा 15 अप्रैल 2009 को दी गई थी। इसके समापन की निर्धारित तिथि ठेका देने को तिथि से 11 माह की थी किंतु यह कार्य मार्च 2016 में पूरा हुआ था। ड्राइंग तथा डिजाइन को अंतिम रूप देने तथा निधियों की कमी के कारण सिविल कार्य में विलम्ब हुआ तथा मशीन को संरचना निर्माण पूरा होने के बाद मार्च 2016 में शुरू किया जा सका था। इस मशीन को शुरू करने में सात वर्षों का समय लगा। विभिन्न चरणों में विलम्ब को नीचे तालिका बद्ध किया गया है:

तालिका 4.12 - पीयू पेंट लाइन सिस्टम को शुरू करने में विलंब	
कारण	विलंब माह में
प्राक्कलन के संशोधन तथा अतिरिक्त निधियों के प्रावधान में विलंब	6
पेंट सिस्टम की आपूर्ति तथा इसे शुरू करने हेतु ठेका देने में विलंब	5
जीए ड्राइंग की मंजूरी में विलंब	35

पेंट सिस्टम हेतु सिविल संरचना के निर्माण हेतु ठेके देने में विलंब	6
सिविल संरचना निर्माण कार्य को पूरा करने में विलंब	25
शुरू करने में विलंब	7
<b>कुल विलंब (माह में)</b>	<b>84</b>

यह उच्च प्रौद्योगिकीय स्वचालित पेंटिंग मशीन थी तथा इसमें पेंटिंग समय में कमी आने की अपेक्षा थी जो एमएलआर दिनों को अंततः कम कर देगा तथा उत्पादन को बढ़ा देगा। परन्तु इस मशीन को शुरू करने में विलंब के कारण रेलवे पेंटिंग पर समय बचाने का लाभ प्राप्त नहीं कर सका। वर्कशाला का उत्पादन 562 तथा 587 के बीच रहा। अतः क्षमता संवर्धन हेतु पीयू पेंट लाइन सिस्टम पर निवेश का प्रयोजन पूरा नहीं हो पाया।

लेखापरीक्षा ने आगे अप्रैल से जून 2016 की अवधि के दौरान पीयू पेंट लाइन सिस्टम के पश्च निश्पादन का विश्लेषण किया था। यह देखा गया कि 6 दिन प्रति कोच के निर्धारित समय के प्रति पेंट शॉप अभी थी 13 से 20 दिनों का समय ले रही है जिसे नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

तालिका 4.13 - प्रति कोच पीयू लाइन सिस्टम में लगा समय			
माह	पेंट शॉप द्वारा प्रबंधित कोचों की संख्या	लिए गए कुल दिन	औसत दिन प्रति कोच
अप्रैल 2016	46	946	20.56
मई 2016	45	894	19.86
जून 2016	52	669	12.86

इस प्रकार, एमएलआर कार्यकलापों के लिए लगे समय में विलंब के परिणामस्वरूप परिकल्पित की अपेक्षा कम उत्पादन हुआ।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस (अक्टूबर 2016) के दौरान वर्कशॉप ने लेखापरीक्षा अभ्युक्ति को स्वीकार किया तथा सलाह दी कि कम उत्पादन हेतु मुख्य कारण श्रमबल बाध्यता है। तथापि, यह देखा गया कि आऊटसोर्सिंग तथा प्रोत्साहन देने के माध्यम से श्रमबल में संवर्धन के बावजूद वर्कशॉप, लक्ष्यों को प्राप्त करने में असफल रही। मशीनों के पतिष्ठापन/शुरू करने में विलंब तथा नई मशीनों की लगातार खराबी भी कम उत्पादन का कारण थी।

#### 4.2.4 श्रमबल

श्रमबल का उचित मूल्यांकन करना किसी संगठन के श्रमबल प्रबंधन का प्राथमिक कदम है। वर्कशॉप में अपेक्षित श्रमबल का मूल्यांकन कार्यकलापों, कार्यों,

कौशलों तथा कार्यों के करने के लिए अपेक्षित समय, अवसंरचना की उपलब्धता आदि का यथावत विश्लेषण करने के बाद किया जाता है। किसी कार्यशाला की क्षमता सामान्यतः श्रमबल की उपलब्धता, संयंत्र तथा मशीनरी तथा उत्पादन निर्धारित करने वाले व्यक्तियों तथा मशीनरी के निष्पादन स्तर के साथ वर्कशॉप विन्यास से संबंधित होगी। प्रोत्साहन योजना पर राइट्स द्वारा किए गए व्यवहार्यता अध्ययन (फरवरी 2002) के आधार पर रेलवे बोर्ड ने 647 कोचों के लक्षित उत्पादन के लिए संस्वीकृत श्रमबल को 1909 से 2385 तक बढ़ा दिया था (03 मई 2013)। 31 मार्च 2016 तक प्रमुख शॉप के श्रमबल के विस्तृत विश्लेषण नीचे दिए गए हैं:

तालिका 4.14 - प्रमुख शॉप के लिए श्रमबल संबंधी सूचना					
शॉप का नाम	संस्वीकृत श्रमबल	तैनात व्यक्ति	रिक्ति प्रतिशतता	2015-16 के दौरान आऊटसोर्स किए गए श्रमबल के माध्यम से पूरा करना	भुगतान की गई जीआईएस राशि (₹ लाख में)
स्ट्रिपिंग शॉप	119	89	25.2	0	50.97
शैल शॉप	80	47	41.3	0	29.11
बॉगी शॉप	192	206	-7.3	0	121.26
व्हील शॉप	71	80	-12.7	0	49.93
फर्निशिंग शॉप	432	342	20.8	9	201.66
पेंट शॉप	154	126	18.2	16	73.86
कारपेंटरी शॉप	228	196	14.0	5	129.05
बॉडी रिपेयर शॉप (सीवीआरए+सीबीआरबी)	690	532	22.9	30	353.86
इलेक्ट्रिक तथा ट्रेन लाइटिंग (इटीएल)	194	165	14.9	2	93.94

यह देखा जा सकता है कि

- हालांकि प्रमुख शॉप में कमियां थी, व्हील शॉप तथा बोगी शॉप में तैनात व्यक्ति संस्वीकृत श्रमबल से अधिक थे। इससे असंतुलन पैदा हुआ क्योंकि एमएलआर कार्यकलाप सभी शॉप में कार्यकलापों का कुल जोड़ है तथा कुछ शॉप में आवश्यकता से अधिक श्रमबल समग्र उत्पादन में वृद्धि नहीं करता।

यह देखा गया कि इन शॉप में किए गए अधिक कार्य के लिए ₹ 1.71 करोड़ के प्रोत्साहन का भुगतान किया गया था जो तर्क संगत नहीं था।

- आऊटसोर्सिंग द्वारा श्रमबल में वृद्धि करने के बावजूद बॉडी रिपेयर शॉप, पेंटशॉप, फर्निशिंग शॉप तथा कारपेंटरी शॉप में प्रोत्साहन हेतु बड़ी राशि का भुगतान किया गया था।
- इन शॉप में 2015-16 के दौरान प्रोत्साहन के रूप में ₹11.03 करोड़ का कुल भुगतान किया गया था। तथापि, लक्ष्यों के अनुसार उत्पादन प्राप्त नहीं किया जा सका था।

#### 4.2.5 रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम (आरएसपी) के तहत एमएलआर लागत में संशोधन न करना

मार्च 2002 में, रेलवे बोर्ड ने रॉलिंग स्टॉक कार्यक्रम तथा मूल्यहास आरक्षित निधि के तहत प्रभारित किए जाने वाले एमएलआर की पूंजीगत लागत के द्विभाजन की अधिसूचना दी थी। दिशा निर्देशों के अनुसार एसी कोच के लिए ₹ 25 लाख तथा गैर एसी कोच के लिए ₹ 12.5 लाख पूंजीगत लागत के रूप में प्रभारित किए जाने हैं तथा एसी कोच के लिए ₹ 5 लाख तथा गैर-एसी कोच के लिए ₹3.5 लाख पीओएच लागत (रख रखाव पर राजस्व व्यय) के रूप में प्रभारित की जानी है जिसे संबंधित क्षेत्रीय रेलवे से डेबिट किया जाना है।

समय बीतने के साथ मजदूरी तथा स्टोर सामग्री की लागत पर्याप्त वृद्धि हुई है परन्तु उपरोक्त अधिकतम सीमा में अभी तक रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधन नहीं किया गया है। तदनुसार, आरएसपी पर प्रभारित एमएलआर की लागत, एसी कोच के केवल ₹ 25 लाख तथा गैर-एसी कोच के लिए ₹ 12.5 लाख है। शेष राशि पीओएच लागत के रूप में क्षेत्रीय रेलवे से प्रभारित है।

लागतों की बुकिंग हेतु उपरोक्त प्रक्रिया को अपना कर वर्षों से पूंजीगत लागत कम बताई जा रही है तथा राजस्व लागत (अर्थात् क्षेत्रीय रेलवे से प्रभारित पीओएच लागत) अधिक बताई जा रही है। जैसाकि प्रति कोच एमएलआर की वास्तविक लागत को ठीक से नहीं दर्शाया गया।

#### 4.2.6 निष्कर्ष

यात्री कोचों का मिडलाइफ रिहैबिलिटेशन (एमएलआर) इस वर्कशॉप का मुख्य कार्यकलाप है। इस कार्यकलाप का उद्देश्य यात्रियों को बेहतर ग्राहक संतुष्टि देने के अलावा कोचों की सेवा में अनुवर्ती वर्षों में मरम्मत लागत में बचत करना है।

एमएलआर कोचों के उत्पादन हेतु लक्ष्यों को रेलवे बोर्ड द्वारा वार्षिक रूप से निर्धारित किया जाता है। वर्कशॉप द्वारा इनमें 19 प्रतिशत तक कमी की गई थी। वर्कशॉप द्वारा कम किए गए लक्ष्यों की प्राप्ति में कमी आई थी।

वर्कशॉप में प्राप्त कोचों की बड़ी संख्या को एमएलआर के लिए स्वीकार नहीं किया गया था तथा इन्हें वर्कशॉप (पॉकेट यार्ड) में रोकने के बाद वापस कर दिया गया था क्योंकि यह एमएलआर हेतु निर्धारित मापदंड के लिए उचित नहीं थे। क्षेत्रीय रेलवे एमएलआर हेतु कोचों को भेजने से पूर्व पर्याप्त जांच तथा सतर्कता नहीं बरत रही थी। यह भी देखा गया कि एक बार कोच एमएलआर हेतु विंडो मिस कर दे तो यह कभी पुनर्सुधार के विषयाधीन नहीं होता जब तक इसे निराकृत नहीं कर दिया जाता।

पॉकेट शॉप में क्षमता बाध्यताएँ थी जिससे कोचों के अवरोधन में वृद्धि हुई तथा कुछ कोचों को क्षेत्रीय रेलवे को वापस भी भेज दिया गया था। अपर्याप्त स्थान तथा मशीनों में लगातार खराबी के कारण निर्धारित प्रतिमानों के प्रति विभिन्न प्रमुख शॉप में उत्पादन में विलंब हुए। इसके परिणामस्वरूप लक्ष्यों की कम प्राप्ति तथा कोचों का अवरोधन हुआ जिससे अर्जन क्षमता की हानि हुई। वर्कशॉप द्वारा की जाने वाली क्षमता संवर्धन परियोजना (500 से 750 कोच प्रति वर्ष) को जून 2010 की पूर्णता की लक्ष्य तिथि के प्रति अभी पूरा किया जाना है (अक्टूबर 2016)।

मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

#### 4.2.7 सिफारिशें

यह सिफारिश की जाती है कि

1. क्षेत्रीय रेलवे को आंतरिक नियंत्रण सुनिश्चित करने के लिए निर्देश दिया जाए ताकि निर्धारित मानकों के अनुसार एमएलआर हेतु योग्य कोचों को ही एमएलआर वर्कशॉप में भेजा जाए।
2. पॉकेट यार्ड की क्षमता को प्राथमिकता आधार पर बढ़ाए जाने की आवश्यकता है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एमएलआर हेतु योग्य सभी कोचों को ले लिया गया है।
3. वर्कशॉप यह मांग कर सकते हैं कि क्षेत्रीय रेलवे एमएलआर हेतु प्राप्त कोचों के साथ त्रुटि सुचियाँ अवश्य भेजे।

4. सीआरडब्ल्यूएस, भोपाल कोच उत्पादन के लक्ष्यों की प्राप्ति सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न शॉप में निर्धारित प्रतिमानों से परे कोचों के अवरोधन को कम करने हेतु प्रभाव पूर्ण कदम उठाए।

**4.3 उत्तर मध्य रेलवे (उमरे): झांसी वर्कशाप में पीओएच वैगनों का माल ढुलाई की बजाय स्क्रेप के भंडारण हेतु उनके प्रयोग द्वारा अवरोधन**

उमरे प्रशासन ने पीओएच वैगनों को माल परिवहन हेतु ओपन लाइन पर उन्हे भेजने की बजाय स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया था। इसके परिणामस्वरूप 318 पीओएच किए गए वैगनों का अवरोधन हुआ (अप्रैल 2012 से जून 2016) तथा इसके परिणामस्वरूप ₹ 22.87 करोड़ की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

‘माल वाहक’ के रूप में भारतीय रेल का निष्पादन इसके रॉलिंग स्टॉक के इष्टतम उपयोग पर निर्भर करता है। इष्टतम यातायात उपयोग हेतु वैगनों (रोलिंग स्टॉक) को दुरुस्त रखने के लिए नियमित तथा आवधिक रख रखाव/मरम्मत आवश्यक है। रेलवे वैगन सिक लाइनों तथा वर्कशॉप पर समयबद्ध तरीके तथा निर्धारित कार्यक्रमों के अनुसार नियमित रख रखाव तथा आवधिक मरम्मत (पीओएच) करता है। वैगनों के लिए आवधिक मरम्मत प्रत्येक छह वर्षों के पश्चात तथा नियमित मरम्मत (आरओएस)/मध्यावधि मरम्मत (आईओएच) प्रत्येक दो वर्षों के बाद की जाती है।

उमरे में झांसी वर्कशॉप प्रमुख पीओएच वैगन वर्कशॉप है तथा यह भारतीय रेल के 22 प्रतिशत पीओएच कार्य का प्रबंधन करती है। इसे रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित योजना के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे से पीओएच हेतु विभिन्न प्रकार के वैगन प्राप्त होते हैं। झांसी वर्कशॉप के आधुनिकिकरण के पश्चात (अक्टूबर 1995 से) पीओएच हेतु अनुमत समय चार दिन निर्धारित किया गया है।

झांसी वर्कशॉप तथा इसके स्टोर विभाग के अभिलेखों की संवीक्षा लेखापरीक्षा द्वारा की गई थी झांसी वर्कशॉप द्वारा वर्ष 2012-13 से 2015-16 के दौरान कुल 30,056 वैगनों<sup>205</sup> का पीओएच किया गया था। यह देखा गया कि:

1. इस अवधि के दौरान पीओएच के पश्चात 289 वैगनों को तत्काल यातायात उपयोग हेतु ओपन लाइन पर नहीं भेजा गया था, इसमें तीन से 607 दिनों

<sup>205</sup> बीओएक्सएन/बीओएक्सएन - एचएस-मुख्यतः कोयले, लौह अयस्क, पत्थर आदि के लदान के लिए उपयोग किया जाता है।

का विलंब हुआ था; औसत विलंब 58 दिनों का था। पीओएच के बाद फिट वैगनों को ओपन लाइन को सौंपने हेतु कोई समयावधि निर्धारित नहीं की गई है।

2. इन पीओएच किए गए वैगनों (289) को झांसी वर्कशॉप द्वारा 2012-13 से 2015-16 की अवधि के दौरान स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया जा रहा था। इन वैगनों में इन व्हील/एक्सिलों के भंडारण के पश्चात स्क्रेप व्हील/एक्सिलों को रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका, बेंगलोर भेजने के लिए रैक बनाए गए थे।
3. स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण की पद्धति जारी थी तथा अप्रैल से जून 2016 के दौरान स्क्रेप व्हील/एक्सिल से लदे 29 वैगनों को वर्कशॉप में रखा गया था। एक बार स्क्रेप की पहचान होने के पश्चात इसे निपटान/परिवहन हेतु उप मुख्य सामग्री प्रबंधन/स्क्रेप को सौंपा जाना आवश्यक है।

इन 318 पीओएच किए गए वैगनों के स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग (जून 2016 तक) के कारण वैगनों का अवरोधन हुआ तथा ₹22.87 करोड़<sup>206</sup> की अर्जन क्षमता की परिणामी हानि हुई।

स्क्रेप के भंडारण हेतु वैगनों के अवरोधन के मामले को मार्च 2015 में वर्कशॉप प्राधिकारियों के पास ले जाया गया था। वर्कशॉप प्राधिकारियों ने अपने उत्तर में बताया (अक्टूबर 2015) कि वर्कशॉप में व्हील/एक्सिलों के भंडारण हेतु स्थान पर्याप्त नहीं था। उन्होंने आगे बताया कि स्थान महंगा पड़ता है अतः स्क्रेप को तब तक वैगनों में भंडारित किया जाता था जब तक कि रेल व्हील फैक्ट्री, येलहंका, बेंगलोर को परिवहन हेतु रैक लोड स्क्रेप उपलब्ध नहीं हो जाता। तथापि, उमरे प्रशासन ने अपने अगले उत्तर (दिसम्बर 2016) में बताया कि झांसी वर्कशॉप में भंडारण स्थान की बाधा नहीं थी।

अतः पीओएच किए गए वैगनों को स्क्रेप व्हील/एक्सिल के भंडारण हेतु उपयोग किया जा रहा है, राजस्व अर्जन हेतु यातायात उद्देश्य के लिए नहीं। इसके कारण वैगनों का अवरोधन हुआ तथा इसके परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता की हानि हुई जो परिहार्य है।

इसे मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

<sup>206</sup> अर्जन हानि की संगणना वर्ष 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के लिए सांख्यिकीय विवरण सं. 15 तथा 24 के अनुसार की गई है।

#### 4.4 एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ):

#### कोलकाता मेट्रो के लिए कोचों के विनिर्माण हेतु सामग्री की अनुचित खरीद

एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) प्रशासन द्वारा पात्रता मानदंड सुनिश्चित किए बिना इलेक्ट्रिक्स की आपूर्ति हेतु भेल की अनुशंसा करने की अनुचित कार्यवाही तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निविदा के अनुमोदन से पूर्व सामग्री खरीद के परिणामस्वरूप ₹6.17 करोड़ की हानि हुई क्योंकि खरीदी गई सामग्री मेट्रो रेलों के विनिर्माण हेतु नीति में परिवर्तन के कारण अप्रचलित हो गई थी।

एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ), चेन्नई भारतीय रेल की एक उत्पादन इकाई है। यह विभिन्न प्रकार के रेलवे यात्री कोचों का विनिर्माण करती है जिनमें पारम्परिक डीसी इलेक्ट्रिक्स<sup>207</sup> के साथ कोलकाता मेट्रो हेतु एसी रेल शामिल है।

रेलवे बोर्ड ने प्रौद्योगिकी के उन्नयन हेतु आईसीएफ को मेट्रो रेलों के विनिर्माण हेतु आईजीबीटी<sup>208</sup> आधारित आधुनिक 3-फेज प्रौद्योगिकी में अंतरण करने का निर्देश दिया था (नवम्बर 2011) क्योंकि यह अधिक ऊर्जा कुशल थे। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि आईसीएफ को नई 3-फेज प्रणोदन-प्रौद्योगिकी में अंतरण करने में थोड़ा समय लगेगा, रेलवे बोर्ड ने कोलकाता मेट्रो की तत्काल आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पारम्परिक डीसी इलेक्ट्रिक्स के साथ सात अतिरिक्त रेलों का विनिर्माण करने के लिए प्रशासनिक अनुमोदन दिया था (मार्च 2012)। रेलवे बोर्ड ने उत्पादन कार्यक्रम 2012-13 के अनुसार नियोजित संख्या के अतिरिक्त 2012-13 में इन सात अतिरिक्त रेलों के विनिर्माण की व्यवहार्यता की पुष्टि के लिए आईसीएफ से भी पूछा था। दिसम्बर 2012 में इन सात अतिरिक्त रेलों को रेलवे बोर्ड द्वारा आईसीएफ के उत्पादन कार्यक्रम में शामिल किया गया था।

एकीकृत कोच फैक्ट्री ने उत्पादन योजना में संशोधन (दिसम्बर 2012) से पूर्व इन सात रेलों के विनिर्माण हेतु खरीद प्रक्रिया शुरू की थी (अप्रैल 2012) तथा 'कोलकाता मेट्रो के लिए इलेक्ट्रिक्स (प्रणोदन उपस्कर) की खरीद' के लिए निविदा जारी की थी। (अप्रैल 2012)। निविदा मई 2012 में खोली गई थी तथा

<sup>207</sup> प्रणोदन उपस्कर - एक प्रणोदन प्रणाली में मैकेनिकल पावर के स्रोत तथा प्रणोदक (इस पावर को नोदक बल में बदलने का साधन) शामिल है।

<sup>208</sup> एक इन्सुलेटेड - गेट बायपोलार ट्रांजिस्टर (आईजीबीटी) एक थ्री टर्मिनल पावर सेमिकंडक्टर यंत्र है जिसे मुख्यतः इलेक्ट्रॉनिक स्विच के रूप में उपयोग किया जाता है जो उच्च दक्षता तथा तीव्र स्विचिंग के जोड़ने के लिए है जिसके लिए यह विकसित किया गया था।

आईसीएफ ने रेलवे बोर्ड को स्वीकृति हेतु भेल की ₹178.69 करोड़ की बोली की सिफारिश की थी (जनवरी 2013)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे बोर्ड की मूल्यांकन समिति की अक्टूबर 2013 से सितम्बर 2014 की अवधि में 11 बार<sup>209</sup> बैठके हुई थी तथा निविदा हेतु भेल की पात्रता पर आईसीएफ के साथ विचार विमर्श किया गया था। मूल्यांकन समिति का मत था कि भेल द्वारा कोलकाता मेट्रो को पिछले पांच वर्षों के दौरान आपूर्ति किए गए डीसी इलेक्ट्रिक्स के निविदा खुलने की तिथि से सेवा में दो वर्ष पूरे नहीं हुए थे जैसा कि पात्रता मानदंडों में से एक के रूप में निविदा दस्तावेज में अनुबंधित है इसलिए भेल का प्रस्ताव पात्रता मानदंड को पूरा नहीं करता। आईसीएफ की सिफारिश के दो वर्षों के पश्चात, रेलवे बोर्ड ने अंततः निविदा को निरस्त कर दिया (जनवरी 2015) तथा निर्णय किया कि अब से मेट्रो रेको का विनिर्माण केवल आधुनिक 3-फेज प्रणोदन से ही होगा।

जबकि निविदा पर विचार विमर्श चल रहा था, आईसीएफ प्रशासन ने कोलकाता, मेट्रो के लिए अतिरिक्त सात रेकों के विनिर्माण के संबंध में इलेक्ट्रिक की खरीद के अलावा अन्य सामग्रियों जैसे दरवाजा, व्हील, एक्सिल, साईड विंडो, लाइट फिटिंग, इलेक्ट्रिकल केबलों, जक्शन बॉक्स, टर्मिनल बोर्ड आदि की खरीद हेतु प्रक्रिया आरम्भ कर दी थी तथा ₹19.45 करोड़ के मूल्य के खरीद आदेश दे दिए थे (अप्रैल 2012 से जुलाई 2013)। इन सामग्रियों की सुपुर्दगी आपूर्तिकर्ता द्वारा कर दी गई थी (जुलाई 2012 से सितम्बर 2014)। तथापि, पारम्परिक डीसी इलेक्ट्रिक्स के साथ मेट्रो रेको के उत्पादन को बंद करने के रेलवे बोर्ड के निर्णय के कारण खरीदी गई सामग्री बेकार पड़ी रही।

प्रशासन ने स्वयं स्वीकार किया (दिसम्बर 2015) कि उच्च मूल्य की मर्दों की योजना इलेक्ट्रिक्स की खरीद हेतु निविदा को अंतिम रूप देने के बाद ही बनाई जानी है तथा बताया कि चूंकि मामले की स्वीकृति हेतु सिफारिश की गई थी, तब उस समय पर रेकों के विनिर्माण में कोई समस्या प्रत्याशित नहीं थी। एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) ने आगे स्वीकार किया कि कोलकाता मेट्रो के लिए खरीदी गई मर्दे अचल है तथा बताया कि यह आधुनिक 3-फेज प्रणोदन के साथ ही मेट्रो रेकों के विनिर्माण के लिए रेलवे बोर्ड की नीति में बदलाव के कारण हुआ था।

<sup>209</sup> मूल्यांकन समिति की बैठक 11 बार हुई - 3 अक्टूबर 2013, 8 अक्टूबर 2013, 3 दिसम्बर 2013, 8 जनवरी 2014, 10 फरवरी 2014, 19 फरवरी 2014, 25 फरवरी 2014, 28 फरवरी 2014, 29 अप्रैल 2014, 28 अगस्त 2014, 2 सितम्बर 2014

एकीकृत कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) प्रशासन ने सामग्री के उपयोग के संबंध में बताया (अप्रैल 2016) कि ₹1.97 करोड़ की सामग्रियों का उपयोग किया जा सकता है, ₹6.17 करोड़ की सामग्री का उपयोग नहीं किया जा सकता है। तथा ₹10.66 करोड़ की सामग्री को आशोधन के बाद उपयोग किया जा सकता। उन्होंने आगे बताया कि अचल मटों को परिसमाप्त करने के लिए वैकल्पिक वर्कशॉप/उत्पादन इकाईयों पर इन्हे उपयोग करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं।

जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा जांच किया गया, जून 2016 तक ₹19.45 करोड़ में से ₹18.80 करोड़ मूल्य की सामग्री बेकार पड़ी थी। इसके अतिरिक्त ₹49 लाख की मटे वर्कशॉप को आशोधन के बाद वैकल्पिक उपयोग हेतु भेजी गई थी तथा ₹17 लाख मूल्य की सामग्री वर्कशॉप को भेजी गई थी क्योंकि यह वैकल्पिक उपयोग के लिए है। तथापि, यह दर्शाने के लिए कोई अभिलेख नहीं है कि इस सामग्री का उपयोग किया गया था।

इस प्रकार, आईसीएफ प्रशासन द्वारा पात्रता मानदंड सुनिश्चित किए बिना इलेक्ट्रिक्स की आपूर्ति हेतु भेल की सिफारिश करने तथा रेलवे बोर्ड द्वारा निविदा अनुमोदन से पहले सामग्री की खरीद की अविवेकपूर्ण कार्यवाही के कारण ₹6.17 करोड़ की हानि हुई क्योंकि खरीदी गई सामग्री मेट्रो रेको के विनिर्माण के लिए नीति में बदलाव के कारण अप्रचलित हो गई थी। इसके अलावा ₹12.63 करोड़ की राशि उस सामग्री के कारण अवरूद्ध हो गई जिसे उसी स्थिति में (₹1.97 करोड़) या आशोधन के बाद (₹10.66 करोड़) उपयोग किया जा सकता था, जैसाकि आईसीएफ ने बताया, और यह अनुपयुक्त पड़ी रही।

मामले को अक्टूबर 2016 में आईसीएफ प्रशासन के पास भेजा गया था। उन्होंने बताया (दिसम्बर 2016) कि ₹4.27 करोड़ मूल्य की सामग्री कोलकाता मेट्रो को दी जानी है, ₹6 लाख मूल्य की सामग्री शॉप को जारी की गई है तथा शेष सामग्री की चालू वर्ष के बाद खपत करने की योजना बनाई गई है। तथापि, लेखा परीक्षा ने देखा कि दिसम्बर 2016 तक कोलकाता मेट्रो को कोई सामग्री नहीं दी गई है, ₹71 लाख मूल्य की सामग्री का उपयोग कर लिया गया था तथा खपत हेतु कोई योजना नहीं बनाई गई है। इस प्रकार, ₹18.09 करोड़ मूल्य की सामग्री अनुपयुक्त पड़ी है।

मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**4.5 दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे):** खरीद में त्रुटिपूर्ण योजना तथा उसी कॉम्पलैक्स में साथ ही मशीनों का प्रतिष्ठापन न करने के कारण खड़गपुर वर्कशॉप पर वैगन शॉप में स्व-यथेष्ट व्हील शॉप के उद्देश्य की प्राप्ति नहीं हुई।

आधुनिकीकरण योजना के तहत खड़गपुर वर्कशॉप में एक स्थान पर खरीद की त्रुटिपूर्ण योजना तथा मशीनों के प्रतिष्ठापन न करने के कारण ₹5.90 करोड़ का निष्फल निवेश हुआ।

रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2006 में कुल निर्धारित वर्कशॉप, जिसमें दक्षिण पूर्वी रेलवे (दपूरे) में खड़गपुर वर्कशॉप शामिल है, में पुरानी मशीनरी एवं सयंत्र (एमएण्डपी) मर्दों को बदलने के लिए वर्कशॉप आधुनिकीकरण योजना की परिकल्पना की थी। इसका मुख्य उद्देश्य आवधिक मरम्मत (पीओएच) समय को कम करना, श्रमबल में कमी करना/ उसी श्रमबल के साथ उत्पादन बढ़ाना तथा गुणवत्ता में समग्र सुधार करना आदि था। आधुनिकीकरण योजना के लिए वित्तीय संस्वीकृति मार्च 2008 में जीएम, दपूरे द्वारा दी गई थी।

आधुनिकीकरण योजना के अंतर्गत, वर्कशॉप ने वैगन शॉप में स्वतंत्र तथा स्व यथेष्ट 'व्हील शॉप' बनाने के लिए मुख्य तथा वैगन वर्कशॉप दोनों के लिए (i) एक 500 टी होरिजोन्टल व्हील तथा एक्सल प्रैस मशीन (ii) एक वर्टिकल टर्निंग तथा बोरिंग मशीन (iii) एक युनिवर्सल एक्सल जर्नल 'टर्निंग तथा बर्निशिंग (एजेटीबी) लैद और (iv) एक नान-सीएनसी एक्सल टर्निंग लैद तथा दूसरी मशीनों की आवश्यकता की पहचान की थी। आधुनिकीकरण योजना के समर्थन में रेलवे प्रशासन ने एक ही स्थान पर टायर बदलने, प्रैस कार्य, एक्सल बदलने, जर्नल बर्निशिंग आदि जैसे कार्यों को करने के लिए स्वतंत्र तथा स्व-यथेष्ट व्हील शॉप की आवश्यकता पर बल दिया।

वैगन शॉप में स्वतंत्र तथा स्व-यथेष्ट व्हील शॉप की स्थापना हेतु चार<sup>210</sup> मशीनों की खरीद की जानी थी। एक कॉम्पलैक्स में मशीनों को साथ ही शुरू करना तथा प्रचालन करना बेहतर उत्पादन के लिए महत्वपूर्ण था।

खड़गपुर वर्कशॉप में अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि वर्कशाप प्रशासन ने समान कॉम्पलैक्स में मशीनों की साथ ही खरीद तथा इन्हें शुरू करने की प्रभाव पूर्ण योजना नहीं बनाई थी, जोकि वैगन व्हील की मरम्मत तथा जांच सहित कई कार्यकलापों में प्रचालनात्मक सहक्रिया प्राप्त करने के लिए आवश्यक था।

<sup>210</sup> व्हील एण्ड एक्सल प्रैस मशीन, वर्टिकल टर्निंग लैद (वीटीएल), यूनिवर्सल एक्सल जर्नल टर्निंग तथा बर्निशिंग लैद (एजेटीबी) तथा एक्सल टर्निंग लैद (एटीएल)

आरम्भ में, शॉप सं. 48 में चार मशीनों के प्रतिष्ठापन की योजना बनाई गई थी तथा एजेटीबी एवं वीटीएल मशीनों को क्रमशः वर्ष 2010 तथा 2011 में शॉप 48 में प्रतिष्ठापित तथा शुरू किया गया था। तथापि, वर्कशॉप में नए प्रकार के वैगनों (वीबीजेडआई<sup>211</sup>) के पीओएच कार्य की बढ़ती के कारण शॉप सं. 48 के स्थान को पीओएच हेतु वर्कशॉप में प्राप्त इन वैगनों की बर्थिंग के लिए उपयोग किया गया था तथा व्हील शॉप की अवस्थिति को अप्रैल 2013 में शॉप सं. 44 में बदल दिया गया था। यह देखा गया कि एजेटीबी को जुलाई 2016 में नए स्थान पर स्थानांतरित कर दिया था। किंतु वीटीएल को अभी नए स्थान पर स्थानांतरित किया जाना था (नवम्बर 2016)। दूसरी मशीन (व्हील एण्ड एक्सिसल प्रैस) को मई 2013 में शॉप सं. 44 में प्रतिष्ठापित तथा शुरू किया गया था। चौथी मशीन के बारे में, आरम्भ में नान-सीएनसी एटीएल मशीन खरीदने की योजना बनाई गई थी। तथापि कोफमों ने फरवरी 2008 में सुझाव दिया कि नान-सीएनसी एटीएल मशीन की बजाए दपूरे को सीएनसी एटीएल मशीन खरीदनी चाहिए। तथापि, वर्कशॉप ने सात वर्ष से अधिक बीत जाने के बाद जुलाई 2015 में सीएनसी एटीएल मशीन खरीदने के लिए कोफमों को मांग भेजी थी। यह मशीन (सीएनसी एटीएल मशीन) अभी तक प्राप्त नहीं हुई है तथा दो मशीनों (व्हील एण्ड एक्सिसल प्रैस तथा वीटीएल) का तब तक उपयोग नहीं किया जा सकता जब तक कि सीएनसी एटीएल मशीन प्रतिष्ठापित तथा शुरू नहीं हो जाती। वर्कशॉप व्हील सैटों को वैगनशॉप में व्हील शॉप से मुख्य वर्कशॉप में व्हील शॉप तक ले जाने तथा वापस लाने का बंदोबस्त करती है; यह दोनों शॉप दो किलोमीटर की दूरी पर हैं। इससे न केवल कार्यक्षमता प्रभावित हो रही है, अपितु इसके परिणामस्वरूप निहित सामग्री के प्रबंधन तथा श्रमबल व्यय के अलावा मुख्य वर्कशॉप में व्हील शॉप तथा वैगन वर्कशॉप से व्हील शॉप के बीच व्हील सैटों को ले जाने तथा वापस लाने की टुलाई पर आवर्ती व्यय भी हुआ।

इस मामले को जुलाई 2016 में रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। रेलवे प्रशासन ने उत्तर दिया (सितम्बर 2016) कि पहले यह निर्णय किया गया था कि सभी मशीनों को स्व-यथेष्ट व्हील शॉप के लिए नए शैड (शॉप सं. 48) में प्रतिष्ठापित किया जाएगा। एजेटीबी तथा वीटीएल मशीनों को क्रमशः वर्ष 2010 तथा 2011 में शॉप सं. 48 में प्रतिष्ठापित तथा शुरू कर दिया गया था। परन्तु यथा समय वैगन शॉप के पीओएच लक्ष्य में वृद्धि होती रही तथा उसी समय

<sup>211</sup> बोगी ब्रेक वैन: इस 8 पहियों की ब्रेक वैन को गुड्स गार्ड के लिए लोको के बराबर कम्फर्ट स्तर (राइट सुचकांक) प्राप्त करने तथा 10 किमी प्रति घंटा पर चालन क्षमता हेतु आईसीएफ बोगी के साथ 2004 में डिजाइन किया गया था। ब्रेक वैन बीबीजेडसी ब्रेक वैन से 5 मीटर लम्बी है जोकि एयर ब्रेक के साथ 4 पहियों वाली ब्रेक वैन है।

पीओएच हेतु वर्कशॉप में नया स्टॉक आना शुरू हो गया। इससे इओटी क्रेन के तहत नई बर्थिंग सुविधा का सृजन करना आवश्यक हो गया था। तब बीवीजेडआई की बार्थिंग तथा पीओएच के लिए शॉप सं. 48 के बचे हुए स्थान का उपयोग करने तथा शॉप सं. 44 में मशीनों के प्रतिष्ठापन का निर्णय लिया गया था।

हालांकि इन चार मशीनों की कार्यप्रणाली अंतर-आश्रित है तथा वैगन शॉप को स्व-यथेष्ट बनाने के लिए तथा ढुलाई एवं मरम्मत हेतु श्रम बल एवं चक्र समय की लागत कम करने के लिए इन्हें एक स्थान (वैगन शॉप की व्हील शॉप) पर प्रतिष्ठापित करना अपेक्षित था अतः ₹5.90 करोड़ का निवेश निष्फल रहा तथा यह जारी रहेगा जब तक कि नए स्थान पर सीएनसी एटीएल मशीन खरीद, प्रतिष्ठापित एवं शुरू नहीं कर दी जाती।

इस मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था। उत्तर में, उन्होंने बताया (फरवरी 2017) कि पारम्परिक (नान-सीएनसी) एटीएल मशीन की बजाए सीएनसी एटीएल मशीन खरीदने का निर्णय बेहतर उत्पादकता तथा गुणवत्ता प्राप्त करने के लिए था। उक्त को फरवरी 2017 तक प्राप्त करना संभावित था तथा यह अपेक्षा कि जाती है कि मशीन को प्रतिष्ठापित कर दिया जाएगा तथा व्हील शॉप जून 2017 तक पूर्ण रूप से प्रचारित हो जाएगी। उन्होने आगे बताया गया कि एजेटीबी मशीन को जुलाई 2016 में शॉप सं. 44 में प्रतिष्ठापित कर दिया गया था तथा दूसरी मशीन वीटीएल को फरवरी 2017 तक शॉप सं. 44 में स्थानांतरित कर दिया जाएगा। उन्होंने यह भी बताया कि व्हील प्रैस से शॉप सं. 44 में शुरू होने (मई 2013) से कार्य हो रहा था।

हालांकि, मशीन के प्रयोक्ता (वरि. अनुभाग इंजीनियर खड़गपुर) के अनुसार एटीएल मशीन के अभाव में व्हील प्रैस तथा वीटीएल मशीनों द्वारा कोई उत्पादन नहीं हुआ है। प्रयोक्ता ने यह भी पुष्टि की (दिसम्बर 2016) कि एटीएल मशीन की कमी के कारण दिसम्बर 2016 तक एजेटीबी द्वारा अक्टूबर 2015 से किसी व्हील डिस्क की माऊटिंग तथा डिस्मांटिंग नहीं की गई थी।

#### 4.6 दक्षिण पूर्वी रेल (दपूरे): ईआरआरयूज का समय पूर्व निराकरण

ईआरआरयूज, ₹5.05 करोड़ की लागत की एक प्रकार की इलेक्ट्रॉनिक आधारित रख-रखाव मुक्त मद, अपने सेवा काल को पूरा किए बिना त्रुटिपूर्ण हो गई तथा दक्षिणपूर्वी रेलवे के वर्कशॉप/कोचिंग डिपो में त्रुटिपूर्ण/खराब स्थिति में अनुपयोगी पड़ी रही।

यात्री कोच बैटरी को शोधक-सह-विनियामक इकाई (आरआरयू)/ इलेक्ट्रॉनिक शोधक-सह-विनियामक इकाई (ईआरआरयू) के माध्यम से आल्टरनेटर से जोड़ा जाता है जो आल्टरनेटर की आल्टरनेटिंग विद्युत धारा (एसी) को विनियमित डायरेक्ट विद्युत धारा (डीसी) में बदलता है तथा गैर-उत्पादन की अवधि के दौरान बैटरी के आल्टरनेटर में विद्युत धारा के विपरीत प्रवाह को रोकता है। चूंकि आरआरयूज में कुछ अंतर्निहित कमियां थी, अनुसंधान डिजाइन तथा मानदंड संगठन (आरडीएसओ) ने आर्थिक सुरक्षा सुविधा, अधिक विश्वसनीयता तथा रखरखाव मुक्त इन्सुलेटिड गैर बाई-पोलार ट्रांजिस्टर (आईजीबीटी) यंत्र अर्थात् ईआरआरयू का उपयोग करते हुए बेहतर डिजाइन की आवश्यकता महसूस की। आरडीएसओ ने घटकों की विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए जुलाई 2008 में ईआरआरयूज की विशिष्टताओं को मानकीकृत किया तथा फिर विशिष्टता का उन्नयन किया गया था। दपूरे प्रशासन ने 2011 से आरआरयू की स्थान पर ईआरआरयू का उपयोग करना शुरू कर दिया था। आरडीएसओ की विशिष्टताओं के अनुसार, ईआरआरयू रख-रखाव मुक्त घटक है तथा विनिर्माता को यह उदघोषणा देनी होगी कि माउंटिंग तथा बाह्य क्षतियों के लिए प्रकट जांच को छोड़कर कोई निर्धारित रख-रखाव अपेक्षित नहीं है। एक आल्टरनेटर विनियामक का निर्धारित कार्य काल 12 वर्ष है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि वारन्टी विफलता पर ध्यान देने में आपूर्तिकर्ता फर्म की तरफ से चूक हुई थी। संबंधित रेलवे अधिकारी भी त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज की समय पर मरम्मत को सुनिश्चित करने में विफल रहे जिसके परिणामस्वरूप उनका संचय हो गया। लेखापरीक्षा द्वारा ईआरआरयूज के निष्पादन की 2010-2011 से 2015-16 तक छह वर्षों की अवधि के लिए खड़गपुर वर्कशॉप में समीक्षा की गई थी। यह देखा गया कि

- ईआरआरयूज की पर्याप्त संख्या में कम वॉल्टेज, अधिक/कम उत्पादन, जलने आदि जैसे कारणों से एक से सात वर्ष की अवधि में (12 वर्षों के निर्धारित कोडल कार्यकाल के प्रति) समयपूर्व कमियां आ गई थी।
- कोचों में लगाए गए 399, 4.5 केडब्ल्यू तथा 48, 25 केडब्ल्यू ईआरआरयूज खड़गपुर वर्कशॉप में अप्रैल 2010 और नवम्बर 2015 की अवधि के बीच, आवधिक रख-रखाव/मरम्मत के दौरान त्रुटिपूर्ण पाए गए थे।
- उसी अवधि के दौरान दपूरे के कोचिंग डिपो में समान जांच से पता चला कि कोचों में फिट किए गए संतरागांछी कोचिंग डिपो पर 23, 4.5 केडब्ल्यू तथा

तीन<sup>212</sup> कोचिंग डिपों में 105, 25 केडब्ल्यू ईआरआरयू रख-रखाव के दौरान त्रुटिपूर्ण पाए गए थे।

- मुख्य इलेक्ट्रिकल जनरल इंजीनियर (सीईजीई)/दपूरे ने वर्कशॉप को किट खरीदकर ईआरआरयू की मरम्मत/उन्नयन करने के लिए परामर्श दिया (अक्टूबर 2014 तथा नवम्बर 2014) यद्यपि वर्कशॉप ने मरम्मत/उन्नयन हेतु प्रस्ताव रख दिया था, फिर भी उक्त को मुर्त रूप नहीं दिया जा सका तथा इसके बजाय खरीद द्वारा स्टॉक का बढ़ाने का प्रस्ताव रखा गया। ईआरआरयू आपूर्तिकर्ताओं की प्रतिक्रिया भी वारन्टी विफलताओं का समाधान करने हेतु काफी खराब थी। वर्कशॉप ने कुछ ईआरआरयू की मरम्मत आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए त्रुटिपूर्ण ईआरआरयू में से कलपूर्जों के उपयोग का सहारा लिया उसके कारण त्रुटिपूर्ण ईआरआरयू को प्रतिपादित करना अनावश्यक तथा बेकार था।
- यह भी देखा गया कि यद्यपि सभी फर्मों द्वारा आपूरित ईआरआरयू के संबंध में कमियां पाई गई थी फिर भी आरडीएसओं द्वारा गारन्टी विफलता पर ध्यान न देने एवं कार्य के उन्नयन हेतु केवल एक फार्म को गैर-सूचीबद्ध किया गया था (जुलाई 2015)।
- जुलाई 2016 तक, खड़गपुर वर्कशॉप के परिसर में 341, 4.5 केडब्ल्यू ईआरआरयू त्रुटिपूर्ण स्थिति में पड़े थे तथा खुली निविदा के माध्यम से ईआरआरयू विनिर्माताओं (आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित) द्वारा 42, 25 केडब्ल्यू ईआरआरयू तथा 100, 4.5 केडब्ल्यू ईआरआरयू की मरम्मत/उन्नयन का निर्णय लिया गया। जैसाकि रेलवे द्वारा मूल्यांकन किया गया मरम्मत की लागत नई खरीद की लागत का लगभग 66 प्रतिशत है जोकि उच्च की तरफ है। इसके अलावा, वारन्टी त्रुटिपूर्ण 4.5 केडब्ल्यू ईआरआरयू में से 150 के उन्नयन का कार्य ₹93.75 लाख की लागत पर दिया गया था जिसे बाद में 225 ईआरआरयू हेतु ₹1.4 करोड़ पर संशोधित किया गया था।
- मुख्य वर्कशॉप इंजीनियर (सीडब्ल्यूई), दपूरे ने दिसम्बर 2014 में निर्देश जारी किए कि रोलिंग स्टॉक की मरम्मत/आवधिक रख-रखाव के दौरान घटकों के निराकरण से संबंधित उचित प्रलेखन का अनुरक्षण किया जाए तथा एक माह में निराकृत ईआरआरयू की मात्रा सुनिश्चित करने हेतु मासिक सार तैयार

<sup>212</sup> खड़गपुर मण्डल के संतरागांची में 76, रांची मण्डल के हतिया में 28 तथा चंद्रधरपुर मण्डल के टाटा में एक

किया जाए। तथापि, खड़गपुर वर्कशॉप के इलेक्ट्रिकल विभाग द्वारा त्रुटिपूर्ण तथा निराकृत ईआरआरयूज के लिए किसी प्रणालीगत अभिलेखों का रख-रखाव नहीं किया गया था। उच्च प्राधिकारियों या आपूर्तिकर्ता फर्मों को त्रुटियों की सूचना देते समय केवल कुछ आवधिक स्थिति तैयार की गई थी।

मामले को जनवरी 2016 तथा जुलाई 2016 में रेलवे प्रशासन के ध्यान में लाया गया था। उन्होंने उत्तर दिया (सितम्बर/अक्टूबर 2016) कि

- (i) ईआरआरयू एक नई विकसित मद थी तथा बेहतर सेवा देने के मद्देनजर आरआरयूज के साथ इसके प्रतिस्थापन की योजना बनाई गई थी। परन्तु इसमें कुछ अंतर्निहित समस्याएं थी जिनके परिणामस्वरूप इनमें खराबी आई। आरडीएसओ निरंतर खराबी की जांच कर रहा था तथा ईआरआरयूज की कार्यप्रणाली को स्थापित करने के लिए आशोधन कर रहा था।
- (ii) मरम्मत/उन्नयन करने हेतु सीईजीई/दपूरे के परामर्श पर कार्यवाही की गई थी, परन्तु मरम्मत की व्यवस्था नहीं की जा सकी। शॉप में भी, मरम्मत/उन्नयन को मूर्त रूप नहीं दिया जा सका क्योंकि शॉप/शैड में सामग्री तथा तकनीकी विशेषज्ञ उपलब्ध नहीं थे। वर्कशॉप और शैड से भी पीओएच के पश्चात कोचों को बाहर निकालना संभव नहीं था क्योंकि अच्छी सामग्री उपलब्ध नहीं थी, इसलिए शॉप/शैड के पास त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज को तैयार करने तथा कोचों को बाहर निकालने के लिए अंगोपयोग की एकमात्र समाधान बचा था। तथापि, त्रुटिपूर्ण ईआरआरयू के निर्माण वार अभिलेख शॉप/शैड द्वारा हमेशा रखे गए थे। नई प्रौद्योगिकी के कारण लगभग सभी निर्माण विफल रहे क्योंकि इसे स्थायीकरण में समय लग रहा था।
- (iii) स्टेसेलिट की खराबी काफी अधिक थी तथा उसी समय फर्म ने परिशोधन में उचित रुचि नहीं ली, इसलिए फर्म को आरडीएसओ ने असूचीबद्ध कर दिया। हालांकि, दूसरी फर्म खराबी का परिशोधन करने हेतु तत्काल प्रतिक्रिया दे रही थी। इसलिए उन्हें असूचीबद्ध नहीं किया गया है तथा यह अभी भी आशोधित रूप के साथ ईआरआरयू की आपूर्ति कर रहे हैं।
- (iv) आरडीएसओ से अगस्त 2015 और जून 2016 के माह में त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज की मरम्मत हेतु दिशानिर्देश देने के लिए कहा गया था। अब मरम्मत/उन्नयन हेतु अनुदेश प्राप्त हो गए हैं वर्कशॉप आरडीएसओ के अनुमोदित विक्रेता से त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज की मरम्मत के लिए खुली

निविदा मंगाना चाहती है। इसलिए, रेलवे प्रशासन द्वारा त्रुटिपूर्ण ईआरआरयूज के यथा शीघ्र उपयोग/मरम्मत करने के लिए सभी प्रयास किया जा रहे हैं।

अतः, चूंकि ₹5.05 करोड़ की लागत के ईआरआरयूज अपना कार्यकाल पूरा किए बिना खराब हो गए थे और दक्षिण पूर्वी रेलवे के वर्कशॉप/कोचिंग डिपो में त्रुटिपूर्ण/खराब स्थिति में अनुपयोगी पड़े थे, आरडीएसओ/क्षेत्रीय रेलवे को विभिन्न कारकों का पता लगाने, जो त्रुटियों का कारण हो सकते हैं तथा शीघ्रता से उचित उपचारात्मक उपाय करने की आवश्यकता है।

मामले को दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेज दिया गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**4.7 पश्चिम रेलवे (परे): रेल दुग्ध टैंकरो (आरएमटी) के लिए मरम्मत तथा रख-रखाव प्रभारों हेतु करार खण्ड में संशोधन न करने के कारण हानि**

कोडल प्रावधानों के अनुरूप राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड के स्वामित्व वाले रेल दुग्ध टैंकरों के रख-रखाव प्रभारों हेतु करार के खण्ड में संशोधन न करने के परिणामस्वरूप रेलवे प्रशासन को हानि हुई।

मैकेनिकल कोड के पैरा 1417 से 1430 में सार्वजनिक/निजी निकायों के लिए रेलवे वर्कशॉप में किए गए कार्यों के संबंध में विभिन्न लागतों की गणना करने के लिए अपनाई जाने वाली प्रक्रिया निर्धारित की गई है। रेलवे बोर्ड ने 2014 के मालभाडा विपणन परिपत्र सं. 23 के माध्यम से विशेष पार्सल ट्रेन प्रचालन नीति (एसपीटीओ) जारी की थी (नवम्बर 2014)। इस परिपत्र का पैरा 4.1 आरएमटी को श्रेणी II (कोचिंग स्टॉक) के तहत वर्गीकृत करता है तथा परिपत्र के पैरा 7.2.2 के अनुसार पीओएच के लिए प्रभारों के अलावा ऐसे रैकों के ओपन लाइन रख-रखाव के लिए 5 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर पर रख-रखाव प्रभारों की वसूली की जाएगी जो कि वर्कशॉप द्वारा दिए गए वास्तविक आकड़ों के अनुसार होगा।

राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड (एमडीडीबी) के स्वामित्व वाले 91<sup>213</sup> रेल दुग्ध टैंकरों (आरएमटी) की मरम्मत तथा रख-रखाव प्रताप नगर में रेलवे वर्कशॉप द्वारा पश्चिम रेलवे के वाणिज्यिक विभाग तथा एनडीडीबी के बीच समय-समय पर किए गए करारों के अनुसार किया जा रहा है। वर्तमान करार 23 अप्रैल 2015 को

<sup>213</sup> वर्ष 2015-16 के लिए

किया गया था जो 1 अप्रैल 2015 से प्रभावी तथा 31 मार्च 2020 तक वैध है। इस करार के खण्ड 6.2 की शर्तों में, बोगियों तथा अंडर फ्रेम की पूंजीगत लागत पर पांच प्रतिशत प्रति वर्ष की दर पर रख-रखाव प्रभारों का उदग्रहण किया जाएगा तथा संशोधित पूंजीगत लागत की गणना रेलवे बोर्ड द्वारा उनके पत्र दिनांक 14 दिसम्बर 2007 के द्वारा जारी दिशा-निर्देश के अनुसार की जाएगी। आगे, पैरा 6.5 अनुबंध कहता है कि अंडरफ्रेम तथा बोगियों पर पूंजीगत लागत पर पांच प्रतिशत प्रति वर्ष प्रभार में चालन रख-रखाव के साथ-साथ वर्कशॉप रखरखाव की लागत शामिल होगी। जैसाकि वाणिज्यिक विभाग द्वारा कार्यान्वित करार में पूंजीगत लागत के पांच प्रतिशत पर ओपन लाइन के साथ-साथ वर्कशॉप में रख-रखाव की लागत को कवर किया गया था और वास्तविक आधार पर पीओएच लागत की वसूली को नहीं जैसेकि एसपीटीओं दिनांक नवम्बर 2014 में परिकल्पित है।

इस संबंध में मुख्य वर्कशॉप प्रबंधक प्रतापनगर (सीडब्ल्यूएम/पीआरटीएन) ने ₹6.08 लाख प्रति आरएमटी के रूप में अनुमानित पीओएच की गणना की थी (अक्टूबर 2013), जिसे जुलाई 2015 में ₹6.65 लाख प्रति आरएमटी पर संशोधित किया गया था। यह देखा गया कि पीओएच की इस लागत की वास्तविक आकड़ों के अनुसार एनडीडीबी से वसूली नहीं की जा रही थी क्योंकि करार के निबंधन एवं शर्तों में इसके लिए प्रावधान नहीं था। करार के अनुसार प्रभारित लागत तथा मैकेनिकल कोड प्रावधानों के अनुसार आई वास्तविक लागत के बीच भारी अंतर के मामले को मुख्य दावा अधिकारी के साथ मुख्य वर्कशॉप अभियंता/चर्च गेट के पास ले जाया गया (मई 2014), जहां पर वाणिज्यिक विभाग ने स्पष्ट किया (8 जुलाई 2014) कि यह करार मार्च 1993 तक फरवरी 1995 में जारी रेलवे बोर्ड के दिशा निर्देशों के अनुसार कार्यान्वित किया गया था तथा इस करार में किसी संशोधन के लिए बोर्ड के अनुमोदन की आवश्यकता होगी। मुख्य दावा अधिकारी तथा मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधन/एफएस, पश्चिम रेलवे ने इस मामले को स्पष्टीकरण मांगने हेतु रेलवे बोर्ड के यातायात परिवहन निदेशालय को भेज दिया था (जून 2014 तथा अक्टूबर 2014)। यातायात वाणिज्यिक निदेशालय/रेलवे बोर्ड ने (नवम्बर 2014) स्पष्ट किया कि रख-रखाव प्रभारों की वसूली निष्पादित करार के अनुसार जारी रहनी चाहिए।

क्षेत्रीय/बोर्ड स्तर पर मैकेनिकल तथा वाणिज्यिक विभाग के बीच लम्बे समय तक पत्राचार के बावजूद, इस करार का वास्तविक आधार पर पीओएच प्रभारों की वसूली हेतु खण्ड को शामिल किए बिना अप्रैल 2015 में पांच वर्षों की अगली

अवधि के लिए नवीकरण कर दिया गया था। तत्पश्चात, महाप्रबंधक/परे ने अपने पत्र दिनांक 27 मई 2015 के माध्यम से सीसीएम को अगले तीन महीनों के वास्तविक आकड़ों के अनुसार प्रभारों को बढ़ाने के लिए संशोधन करार के लिए कहा तथा मामले को कोडल प्रावधानों तथा 2014 के मालभाड़ा विपणन परिपत्र सं. 23 के अनुरूप दिशानिर्देशों में संशोधन करने के लिए 16 अक्टूबर 2015 को अपर सदस्य/उत्पादन यूनिट रेलवे बोर्ड को भी भेज दिया था। रेलवे बोर्ड द्वारा 06 नवम्बर 2015 को स्पष्ट किया गया कि यह मामला रेलवे बोर्ड के नोडल निदेशालय अर्थात् मालभाड़ा विपणन तथा वाणिज्यिक के विचाराधीन है तथा शीघ्र निर्णय हेतु उक्त का सक्रियता से अनुसरण किया जा रहा है। इसी बीच ठेका करार शर्तों का पालन किया जाना चाहिए।

इस प्रकार, मामले को पश्चिम रेलवे के मैकेनिकल विभाग को भेजने के बावजूद वास्तविक आधार पर पीओएच प्रभारों की वसूली हेतु करार में खण्ड शामिल करने में विफलता के कारण अप्रैल 2015 से सितम्बर 2016 के दौरान राष्ट्रीय डेयरी विकास बोर्ड से ₹4.43 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

मामले को नवम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड के पास भेज दिया गया था; उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ (फरवरी 2017)।

## अध्याय 5 इंजीनियरिंग

भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता रेलवे बोर्ड के इंजीनियरिंग सदस्य द्वारा की जाती है तथा यह नई लाइनों, गेज रूपान्तरण, दोहरीकरण तथा अन्य विस्तार और विकासीय कार्यों जैसी नई परिसम्पतियों के निर्माण के अतिरिक्त ट्रैक, पुल, इमारत, सड़क, जल आपूर्ति जैसी भारतीय रेल की सभी निर्धारित परिसम्पतियों के अनुरक्षण हेतु उत्तरदायी है। सदस्य इंजीनियरिंग की सहायता अतिरिक्त सदस्य (सिविल इंजीनियरिंग), अतिरिक्त सदस्य (कार्य) तथा सलाहकार (भूमि एवं सुविधा) द्वारा की जाती है। वह रेलवे बोर्ड स्तर पर संकेत तथा दूरसंचार विभाग का पूर्ण प्रभारी होता है।

क्षेत्रीय स्तर पर, इंजीनियरिंग विभाग की अध्यक्षता प्रधान प्रमुख अभियंता (पीसीई) द्वारा की जाती है। पीसीई की सहायता ट्रैक, पुल, प्लानिंग, ट्रैक मशीन, सामान्य मामले आदि के लिए विभिन्न प्रमुख इंजीनियरों द्वारा की जाती है। इसके अतिरिक्त, प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में एक निर्माण संगठन होता है जिसके अध्यक्ष प्रमुख प्रशासनिक अधिकारी, निर्माण होते हैं जो क्षेत्रीय रेलवे के अन्दर सर्वेक्षण कार्यों सहित प्रमुख निर्माण कार्यों के लिए उत्तरदायी हैं तथा इनकी सहायता विभिन्न प्रमुख अभियंताओं (निर्माण) द्वारा की जाती है। क्षेत्रीय रेलवे के संकेत तथा दूरसंचार (सं. व दूर.सं.) विभाग के संदर्भ में, प्रमुख संकेत तथा दूरसंचार अभियंता पूर्ण प्रभारी होता है।

वर्ष 2015-16 के दौरान सिविल इंजीनियरिंग विभाग तथा संकेत एवं दूर संचार विभाग का कुल व्यय क्रमशः ₹ 35033.56 करोड़ तथा ₹ 3500.14 करोड़ था। वर्ष के दौरान, वाउचरो तथा निविदाओं की नियमित लेखापरीक्षा के अलावा, लेखापरीक्षा द्वारा रेलवे के निर्माण संगठन सहित इंजीनियरिंग विभाग के 1145 कार्यालयों तथा संकेत एवं दूर संचार विभाग के 224 कार्यालयों की जांच की गई।

इस अध्याय में नौ पैराग्राफ हैं, जो कि भूमि प्रबंधन, अधिग्रहण इत्यादि के कारण अतिरिक्त व्यय; स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान में देरी के कारण अवांछित व्यय; पट्टे शुल्क की अवसूली; पुलों के पुर्ननिर्माण में देरी; वीट-लाइन सुविधाओं का अनुपयोग; रिक्त स्थान की उपलब्धता के बिना ठेके के आवंटन आदि से संबंधित हैं।

### 5.1 दक्षिण पूर्व बगनान-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम न्यू रेलवे लाइन रेलवे(दपूरे): परियोजनाओं पर ₹ 93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय

रेलवे बोर्ड ने भूमि के अधिग्रहण हेतु मुआवज़े के रूप में भूमि खोने वालों की भर्ती की नीति आरम्भ की, यद्यपि भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशेष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से समर्थ प्रावधानों का उपयोग करके भूमि को अधिग्रहित किया जा सकता था। जब इस मामले पर दपूरे ने स्पष्टीकरण मांगा तो रेलवे बोर्ड उपरोक्त नीति पर स्पष्ट मत देने में विफल रहा। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा भूमि खोने वाले आंदोलन करने लगे। दक्षिण पूर्व रेलवे के खंडगपुर डिविजन में बगनान-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम नई रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अक्टूबर 2006 में भारतीय रेल के सभी प्रमुख प्रशासनिक अधिकारियों (निर्माण) को निर्देश<sup>214</sup> जारी कर यह सुनिश्चित करने के लिए कहा कि पूर्व अपेक्षाओं को पूरा किए बिना ठेके नहीं दिए जाने चाहिए अथवा यदि कार्य को शीघ्रता से पूरा करने के लिए कार्रवाई को न्यायसंगत ठहराया गया तो कार्यस्थल की रिक्तता तथा योजनाओं का निर्माण और आहरण जैसे अपेक्षित कार्यों को समय पर पूरा किया जाना चाहिए ताकि कार्य की प्रगति प्रतिबंधित न हो।

रेलवे परियोजनाओं हेतु भूमि के अधिग्रहण को शीघ्र करने के लिए, रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2008 संसद द्वारा अभिनीत किया गया था जो केन्द्र सरकार का विशेष रेलवे परियोजनाओं के रूप में परियोजनाओं को अधिसूचित करके समयबद्ध तरीके से भूमि के अधिग्रहण की शक्ति प्रदान करता है। तदनुसार, सभी क्षेत्रीय रेलवे को बोर्ड में संबंधित निदेशालयों के माध्यम से संबंधित बोर्ड सदस्य के अनुमोदन के साथ विशेष रेलवे परियोजना के रूप में भूमि अधिग्रहण सहित परियोजनाओं की अधिसूचना हेतु कार्रवाई करने का परामर्श दिया गया (अप्रैल 2010)। रेलवे बोर्ड ने भूमि अधिग्रहण द्वारा प्रभावित भूमि खोने वालों की भर्ती के लिए नीति प्रसारित की (जुलाई 2010)।

<sup>214</sup> 2005 की सीएजी की प्रतिवेदन संख्या 8 (रेलवे) के 'ठेके देने से पूर्व प्राथमिक कार्य का पूरा न होना' पर लेखापरीक्षा पैरा संख्या 3.3.12 की प्रतिक्रिया में निर्देश जारी किए गए।

रेलवे बोर्ड ने महत्वपूर्ण संशोधन परियोजनाओं के रूप में अमता से बगनान तथा देशप्रान से नन्दीग्राम को क्रमशः हावड़ा-अमता-चम्पादंगा तथा तालमुक-दीघा परियोजनाओं में नई ब्राड गैज लाइनों को स्वीकृति दी (अक्टूबर 2009)। अमता-बगनान प्रोजेक्ट तथा देशप्रान-नन्दीग्राम प्रोजेक्ट के लिए क्रमशः 168.30 एकड़ तथा 194.34 एकड़ भूमि की आवश्यकता थी। इन दो परियोजनाओं में, सिविल कार्यों हेतु ठेके, ₹ 127.60 करोड़ की कुल लागत पर नवम्बर 2009 से मार्च 2011 के दौरान दिया गया जैसाकि नीचे वर्णित है:

तालिका 5.1			
परियोजना का नाम	दिए गए ठेके का नाम	परियोजनाओं की लागत	ठेके के तहत लिए गए सिविल कार्य
<b>आमता-बगनान (16 किमी)</b>	दो (जनवरी 2010 तथा अक्टूबर 2010)	₹ 2.52 करोड़ ₹ 30.71 करोड़	भूमि कार्य, प्रमुख तथा लघु पुल, आवरण करना, रेल फाइलिंग आदि
<b>देशप्रान नन्दीग्राम (17 किमी)</b>	चार (नवम्बर 2009, अगस्त 2010, दिसम्बर 2010 तथा मार्च 2011)	₹ 5.25 करोड़ ₹ 14.67 करोड़ ₹ 37.32 करोड़ ₹ 37.13 करोड़	भूमि कार्य, प्रमुख (उप-ढांचा तथा सुपर ढांचा सहित) तथा लघु पुल, आवरण करना, रेल फाइलिंग, सबवे का निर्माण, बेलेस्ट की आपूर्ति सीमेंट तथा स्टील, पी प्रकार की सामग्री का परिवहन, स्टाफ क्वार्टर का निर्माण तथा सर्विस बिल्डिंग आदि।
<b>कुल</b>		<b>₹ 127.60 करोड़</b>	

लेखापरीक्षा ने पाया कि

- देशप्रान-नन्दीग्राम तथा अमता-बगनान परियोजनाओं को दिनांक मार्च 2010 तथा जून 2010 की राजपत्र अधिसूचना द्वारा 'विशेष परियोजनाओं' के रूप में अधिसूचित किया गया। यद्यपि इन परियोजनाओं की 'विशेष परियोजना' स्थिति, भूमि के बाजार मूल्य के आधार पर मुआवज़े का निर्धारण करके तथा भूमि मालिकों को मुआवज़े के भुगतान हेतु समय सीमा निर्धारित करके केन्द्र सरकार शीघ्र भूमि के अधिग्रहण करने में सक्षम थी, तथापि, रेलवे बोर्ड ने भूमि मालिकों को मुआवज़े के रूप में भूमि खोने वालों की भर्ती के संदर्भ में एक नीति आरम्भ की (जुलाई 2010)।
- रेल मंत्रालय की नीति के अनुसार, देशप्रान-नन्दीग्राम परियोजना के लिए 413 भर्तियां की गईं। अपेक्षित क्षेत्र के लिए, 163 एकड़ की आवश्यकता थी।

- फरवरी 2013 में, रेल मंत्रालय के परिवर्तित दृष्टिकोण के कारण, (जैसाकि विभिन्न समाचार पत्र रिपोर्टों के माध्यम से जाना गया परन्तु क्षेत्रीय रेलवे को औपचारिक रूप से सूचित नहीं किया गया) दपूरे प्रशासन ने आगे नियुक्ति करने में अपनी असक्षमता व्यक्त की तथा रेलवे बोर्ड को मामले पर अपना निर्णय स्पष्ट करने का अनुरोध किया। हालांकि, रेलवे बोर्ड द्वारा दपूरे को इस मामले पर मंत्रालय का पक्ष स्पष्ट करने के लिए कोई जवाब नहीं दिया गया।
- चूंकि अन्य कोई भर्ती नहीं की गई, अतः भूमि खोने वालों ने आंदोलन आरम्भ किया तथा रेलवे द्वारा आरम्भ किये गये कार्य को अवरूद्ध किया गया। आमता-बगनान परियोजना के तहत कोई भर्ती नहीं की गई तथा कोई भूमि अधिग्रहित नहीं की गई। दो ठेकों को ₹ 25.54 करोड़ के भुगतान के पश्चात कार्य बन्द कर दिया गया (मार्च 2014 तथा अप्रैल 2016)।
- देशप्रान-नन्दीग्राम परियोजना में भूमि अधिग्रहण करने के बावजूद, सभी चार ठेकों को ₹32.58 करोड़ के व्यय करने के पश्चात भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन के कारण बन्द कर दिया गया।
- यद्यपि रेलवे ने उन दो रेलवे परियोजनाओं पर ₹ 58.11 करोड़ (मूल्य भिन्ना खण्ड भुगतान ₹ 4.74 करोड़ सहित) का व्यय किया तथापि ₹ 35.78 करोड़ की राशि भी स्टोर, भूमि लागत, स्थापन लागत, टेलीफोन, वाहन आदि जैसी अन्य मदों के प्रति व्यय किया गया।
- चूंकि सभी कार्यों को अब बन्द कर दिया गया, अतः अब तक किया गया सिविल कार्य लम्बे समय के पश्चात कार्य करने योग्य स्थिति में नहीं रहेगा।

इस प्रकार, रेलवे बोर्ड ने भूमि खोने वालों को उनकी भूमि के अधिग्रहण हेतु मुआवज़े के रूप में भर्ती की नीति प्रारम्भ की, भले ही भूमि को भर्ती की प्रतिबद्धता किए बिना शीघ्र भूमि अधिग्रहण हेतु 'विशेष परियोजनाओं' की अधिसूचना के माध्यम से सक्षम प्रावधानों का उपयोग करके अधिग्रहित किया जा सकता था। जब दपूरे ने इस मामले पर स्पष्टीकरण मांगा तो रेलवे बोर्ड नीति पर स्पष्ट मत देने में विफल रहा। इससे सन्देह की स्थिति उत्पन्न हुई तथा फलस्वरूप भूमि खोने वालों द्वारा आंदोलन हुआ। दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर डिविजन में बगनान-अमता तथा देशप्रान-नन्दीग्राम नई रेलवे लाइन परियोजनाओं के कार्य को रोकना पड़ा तथा ₹93.89 करोड़ का निरर्थक व्यय हुआ।

रेलवे बोर्ड को मामला दिसम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

### 5.2 उत्तरपूर्व सीमांत, पूर्व, उत्तर दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभागों के मध्य, उत्तर तथा पूर्व मध्य रेलवे: भुगतान में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय

उरे तथा पूमरे द्वारा स्पेक्ट्रम प्रभागों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47 करोड़ की विलम्ब फीस/अधिभार का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, स्पेक्ट्रम प्रभाग अधिभार/विलम्ब शुल्क के रूप में ₹ 89.77 करोड़ (₹26.75 करोड़ के अधिभार/विलम्ब फीस सहित) बकाया था। यदि स्पेक्ट्रम प्रभागों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिभार लगाया जाएगा, जिसका भुगतान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्ट्रम प्रभागों पर विलम्ब शुल्क के अधित्याग का कोई प्रावधान नहीं है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 'ए', 'बी' एवं 'सी' मार्गों पर मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन (एमटीआरसी) सिस्टम प्रदान करने का निर्णय लिया (सितम्बर 1999)<sup>215</sup> तथा वर्क्स प्रोग्राम 2000-2001 में कार्य प्रस्तावित करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलवे के महाप्रबंधक (जीएम)/ऑफिसर ऑफ स्पेशल ड्यूटी (ओएसडीज) को निर्देश दिए। रेलवे बोर्ड ने उत्तर रेलवे, पूर्व रेलवे तथा उत्तरपूर्व सीमान्त रेलवे के जीएम (सं. व दू. सं) को वायरलेस प्लानिंग के लिए एमटीआरसी तथा दूरसंचार विभाग (दूरसंचार विभाग) के समन्वय (डब्ल्यूपीसी) अनुभाग से संबंधित विभिन्न कार्यों के लिए आवृत्ति आवंटन हेतु आवेदन प्रस्तुत करने के निर्देश दिए (सितम्बर 2000)।<sup>216</sup> मोबाइल संचार-रेलवे के ग्लोबल सिस्टम (जीएसएम-आर)<sup>217</sup> आधारित तकनीक को ध्यान में रखकर आवेदन को तैयार किया जाना था।

लाइसेंस फीस तथा रॉयल्टी के रूप में स्पेक्ट्रम प्रभागों का उद्ग्रहण 1 जून 2004<sup>218</sup> से प्रभावी दरों पर था। विभिन्न लाइसेंसों के विलम्बित नवीनीकरण हेतु,

<sup>215</sup> दिनांक 10 सितम्बर 1999 की रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 95/टेली/एमडब्ल्यू/5/पीटी

<sup>216</sup> दिनांक 08 सितम्बर 2000 की रेलवे बोर्ड पत्र संख्या 2000/टेली/डब्ल्यूएम/1/एनएफएपी/विविध

<sup>217</sup> जीएसएम-आर रेलवे संचार तथा अनुप्रयोगों के लिए एक अन्तर्राष्ट्रीय वायरलेस संचार मानक है तथा यह ड्राइवरो, प्रेषको, शंटिंग टीम सदस्य, ट्रेन इंजीनियरर्स तथा स्टेशन नियंत्रक सहित रेलवे परिचालनात्मक स्टाफ के बीच वायरस तथा डाटा संचार हेतु एक सुरक्षित प्लेटफॉर्म है।

<sup>218</sup> दिनांक 5 अप्रैल 2004 के दूरसंचार विभाग की पत्र संख्या आर-11014/1/2004-एलआर/5676

अधिभार/विलम्ब शुल्क भी कुल देय<sup>219</sup> स्पेक्ट्रम प्रभार प्रति माह के दो प्रतिशत की दर पर या इसके भाग पर प्रभार्य है। एक वर्ष से अधिक विलम्ब के मामले में, विलम्ब शुल्क को वार्षिक<sup>220</sup> रूप में संयोजित किया जाना था।

लेखापरीक्षा ने उरे, पूरे, उसीरे तथा अन्य क्षेत्रीय रेलवे में स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के संदर्भ में मामले की समीक्षा की। फरवरी 2002 से पांच क्षेत्रीय रेलवे अर्थात् उरे, पूरे, उसीरे उमरे तथा पूमरे द्वारा आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए गए। यह पाया गया कि उसीरे, पूरे तथा उमरे ने समय पर दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान नहीं किया गया तथा उनके द्वारा महत्वपूर्ण राशि का अधिभार/विलम्ब शुल्क देय थी जैसाकि नीचे चर्चा की गई है:

### **उत्तर सीमान्त रेलवे**

उसीरे प्रशासन ने अप्रैल 2003 से फरवरी 2008 के बीच 64 जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए। दूरसंचार विभाग ने जून 2004 से स्पेक्ट्रम प्रभारों का उद्ग्रहण किया तथा रेल प्रशासन ने जुलाई 2016 तक ₹ 3.29 करोड़ की राशि का भुगतान किया। अभिलेखो<sup>221</sup> की जांच से पता चला कि दिसम्बर 2013 के अन्त तक, उसीरे प्रशासन पर कुल बकाया राशि ₹ 28.76 करोड़ थी, जिसमें विलम्ब शुल्क के रूप में ₹ 3.77 करोड़ की राशि सम्मिलित थी। उसीरे द्वारा न तो किसी विलम्ब शुल्क का भुगतान किया गया है न ही 1 जनवरी 2014 के पश्चात की अवधि हेतु दूरसंचार विभाग से कोई मांग प्राप्त की गई है। इस प्रकार, उसीरे प्रशासन को 1 अगस्त 2013<sup>222</sup> से वार्षिक रूप में संयोजित होने वाली लाइसेंस शुल्क तथा रॉयल्टी प्रभारों पर दो प्रतिशत प्रति माह की दर पर अधिभार/विलम्ब शुल्क का भुगतान करना होगा।

### **पूर्व रेलवे**

पूर्व रेलवे प्रशासन ने फरवरी 2002 तथा अक्टूबर 2006 के बीच मुगलसराय-हावड़ा मार्ग पर 59 जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिया। अप्रैल 2012 से सितम्बर 2016 तक की समयावधि के लिए लाइसेंस शुल्क, रॉयल्टी प्रभार,

<sup>219</sup> लाइसेंस फीस तथा रॉयल्टी

<sup>220</sup> दिनांक 23 मार्च 2005 के दूरसंचार विभाग की पत्र संख्या आर -11014/28/2004-एलआर/2447

<sup>221</sup> दिनांक 1 जुलाई 2013 की डीओटी पत्र संख्या एल-14022/05/2005-एलआर

<sup>222</sup> चूंकि 31 दिसम्बर 2013 तक स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान 31 दिसम्बर 2013 तक बकाया था तथा इस प्रकार विलम्ब शुल्क की 1 अगस्त 2013 से प्रभावी रूप में गणना की गई है।

स्पेक्ट्रम प्रभार तथा विलम्ब शुल्क के प्रति दूरसंचार विभाग को भुगतान हेतु कुल बकाया राशि (सितम्बर 2016) ₹ 6.69 करोड़ थी, जिसमें ₹ 1.29 करोड़ की विलम्ब शुल्क सम्मिलित थी। पूरे प्रशासन को अभी दूरसंचार विभाग को ₹ 6.69 करोड़ का भुगतान करना था (नवम्बर 2016)।

### उत्तर मध्य रेलवे

उत्तर मध्य रेलवे ने गाजियाबाद-कानपुर-मुगलसराय मार्ग पर 90 स्टेशनों पर जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए। स्पेक्ट्रम आवृत्ति हेतु लाइसेंस 27 जुलाई 2007 को मंजूर किया गया तथा अनुबंध 13 अक्टूबर 2011 तक हस्ताक्षरित किया गया। जुलाई 2007 से सितम्बर 2016 तक के नौ वर्षों हेतु लाइसेंस फीस, रायल्टी प्रभारों, स्पेक्ट्रम प्रभारों तथा विलम्ब शुल्क के प्रति दूरसंचार विभाग को भुगतान हेतु कुल बकाया राशि (सितम्बर 2016) ₹ 54.32 करोड़ थी, जिसमें ₹ 21.69 करोड़ का अधिभार तथा विलम्ब शुल्क सम्मिलित थी। उमरे प्रशासन को अभी दूरसंचार विभाग को ₹ 54.32 करोड़ का भुगतान करना था (नवम्बर 2016)।

आगे यह पाया गया कि उरे तथा पूमरे प्रशासनों ने भी दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान विलम्ब से किया तथा अधिभार/विलम्ब शुल्क के प्रति काफी राशि का भुगतान पहले ही कर दिया है।

उत्तर रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2003 से अक्टूबर 2011 के बीच चार मार्गों<sup>223</sup> पर 1182 स्टेशनों पर चार जीएसएम आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिए। स्पष्ट नियम तथा शर्तों के बावजूद, उरे प्रशासन ने दिसम्बर 2009 तक यह स्पष्ट नहीं किया कि दूरसंचार विभाग को स्पेक्ट्रम प्रभारों का भुगतान कैसे किया जाएगा। राजस्व शीर्ष के तहत भुगतान हेतु पर्याप्त निधि रेलवे बोर्ड द्वारा प्रदान नहीं की गई तथा विलम्ब प्रशासनिक कारण से था। जब उरे प्रशासन ने किसी विलम्ब शुल्क का भुगतान में छूट की अनुमति हेतु डब्ल्यूपीसी से सम्पर्क किया, दूरसंचार विभाग ने सूचित किया (नवम्बर 2013) कि स्पेक्ट्रम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क की छूट का कोई प्रावधान नहीं था। 31 मार्च 2016 तक, उरे प्रशासन ने स्पेक्ट्रम प्रभार के विलम्बित भुगतान पर विलम्ब शुल्क/अधिभार के प्रति ₹ 11.52 करोड़ की राशि का भुगतान किया।

<sup>223</sup> दिल्ली-लुधियाना-जम्मूतवी तथा जलन्धर -अमृतसर-पठानकोट, नई दिल्ली -पलवल, दिल्ली-जम्मूतवी, अतिरिक्त दो बीटीएस साइट (एलावापुर तथा सुजनपुर स्टेशन) तथा दिल्ली सोनीपत-जम्मूतवी।

पूर्व मध्य रेलवे प्रशासन ने अप्रैल 2003 तथा दिसम्बर 2011 के बीच 35 तथा 11 जीएसएम-आर आवृत्ति स्पेक्ट्रम लिये। अप्रैल 2009 से सितम्बर 2016 तक की समयावधि हेतु लाइसेंस शुल्क, रॉयल्टी प्रभारों, स्पेक्ट्रम प्रभारों तथा विलम्ब शुल्क के प्रति दूरसंचार विभाग को भुगतान हेतु कुल देय राशि (सितम्बर 2016) ₹ 27.50 करोड़ थी, जिसमें ₹ 7.95 करोड़ की विलम्ब शुल्क सम्मिलित थी। दूरसंचार विभाग को देय राशि का भुगतान सितम्बर 2016 तक किया गया।

उत्तर रेलवे तथा पूमरे द्वारा स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 19.47<sup>224</sup> करोड़ की विलम्ब शुल्क/अधिभार का भुगतान हुआ। उसीरे, पूरे तथा उमरे में, स्पेक्ट्रम प्रभार अधिभार/विलम्ब फीस ₹ 89.77<sup>225</sup> करोड़ (₹26.75<sup>226</sup> करोड़ के अधिभार/विलम्ब फीस सहित) तक बकाया थी। यदि स्पेक्ट्रम प्रभारों का समय पर भुगतान न हो, तो दूरसंचार विभाग द्वारा विलम्ब शुल्क/अधिभार लगाया जाएगा जिसका भुगतान क्षेत्रीय रेलवे द्वारा किया जाएगा क्योंकि स्पेक्ट्रम प्रभारों पर विलम्ब शुल्क के अधित्याग का कोई प्रावधान नहीं है।

मार्च 2016 तथा दिसम्बर 2016 के बीच उरे, उसीरे, पूरे, उमरे तथा पूमरे प्रशासन के साथ मामला उठाया गया। उसीरे को छोड़कर सभी रेलवे का उत्तर प्रतीक्षित था (दिसम्बर 2016)। उसीरे प्रशासन ने अपने उत्तर में कहा (सितम्बर 2016) कि 1 जून 2004 से 31 दिसम्बर 2012 तक की समयावधि हेतु स्पेक्ट्रम प्रभारों के भुगतान के प्रावधान को निर्माण संगठन द्वारा संशोधित आकलन में सम्मिलित नहीं किया गया क्योंकि इसके लिए आकलन में संशोधन तथा बोर्ड द्वारा स्वीकृति आवश्यक थी। चूंकि विलम्ब शुल्क की छूट हेतु कोई प्रावधान नहीं था, अतः उसीरे प्रशासन को अधिभार/विलम्ब शुल्क सहित पूर्ण प्रभारों का भुगतान करना होगा।

रेलवे बोर्ड को यह मामला दिसम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

<sup>224</sup> उरे ₹ 11.52 करोड़ तथा पूमरे ₹ 7.95 करोड़

<sup>225</sup> उसीरे ₹28.76 करोड़, पूरे ₹ 6.69 करोड़ तथा उमरे ₹ 54.32 करोड़

<sup>226</sup> उसीरे ₹3.77 करोड़ पूरे ₹1.29 करोड़ तथा उमरे ₹21.69 करोड़

**5.3 दक्षिण रेलवे (दरे): भूमि अधिग्रहण मामले के समय पर निपटान में विफलता के परिणामस्वरूप ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय देयता**

दक्षिण रेलवे ने उस भूमि पर अवसंरचना बनाई जो वास्तव में उनकी नहीं थी तथा कोडल प्रावधानों के उल्लंघन करते हुए लम्बी अवधि के लिए इस पर कब्जा करना जारी रखा। उन्होंने राज्य सरकार द्वारा निर्धारित रूप में मुआवज़े का भुगतान करके समय पर मामले का निपटान करने के अवसर का भी उपयोग नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप भूमि मालिक को मुआवज़े के प्रति ₹ 50.68 करोड़ की परिहार्य व्यय देय हुआ।

भारतीय रेल इंजीनियरिंग संहिता का पैरा 915 यह वर्णित करता है कि “जब राज्य सरकार द्वारा अवार्ड घोषित किया जाता है, रेल प्रशासन भूमि के कब्जे के लिए प्रवेश कर सकता है, परन्तु ऐसा करने से पूर्व भूमि प्राप्ति कार्यालय को अपने व्यवसाय के लिए प्राधिकार प्राप्त करना चाहिए। जब कब्जा कर लिया जाता है तो भूमि अधिग्रहण पूर्ण हो जाता है तथा तब भूमि पूर्ण रूप से सरकार के अधिकार में होती है।”

करूर-दीन्दीगुल-मुदुरै खण्ड के लिए नई ब्रॉड गेज लाइन के निर्माण हेतु दरे प्रशासन ने एक अधिग्रहण तथा तमिलनाडु राज्य सरकार को दीन्दीगुल स्टेशन के समीप अदीयान्थु गांव में भूमि<sup>227</sup> के अधिग्रहण हेतु कार्यक्रम भेजा (जनवरी 1990)। लेखापरीक्षा ने पाया कि अधिग्रहण की प्रतीक्षा किए बिना, दरे ने भूमि पर कब्जा किया (जून 1990) तथा उक्त वर्णित कोडल प्रावधानों का उल्लंघन कर भूमि पर संरचना निर्मित की।

राज्य सरकार ने दो पार्टियों से संबंधित भूमि के अधिग्रहण हेतु एक अधिसूचना जारी की (मई 1991)। एक भूमि मालिक<sup>228</sup> को रेलवे द्वारा ₹ 16 लाख का मुआवज़ा दिया गया (मार्च 1993)। इसी बीच, अन्य भूमि मालिक (ईस्ट इंडिया कॉरपोरेशन लिमिटेड<sup>229</sup>) ने सम्पूर्ण भूमि अधिग्रहण कार्रवाई को रद्द करने का अनुरोध करते हुए मद्रास उच्च न्यायालय में याचिका दायर की (सितम्बर 1992) जिसे भूमि मालिक के साथ बात चीत करने तथा तीन माह की अवधि के अन्दर दरे द्वारा कब्जा की गई भूमि के लिए मुआवज़े का भुगतान करने के निर्देश के

<sup>227</sup> सर्वेक्षण संख्या 1638/1डी, 1644 1645/1 तथा 1645/2

<sup>228</sup> सर्वेक्षण संख्या 1638/1डी

<sup>229</sup> सर्वेक्षण संख्या 1644, 1645/1 तथा 1645/2

साथ रद्द किया गया (जनवरी 1999)। राज्य सरकार ने दरे प्रशासन को उनके द्वारा कब्जा की गई भूमि के लिए ₹ 92 लाख जमा करने का परामर्श दिया (मई 2000)। भूमि अभिलेखों की जांच किए बिना दरे प्रशासन ने सूचित किया (अगस्त 2000) कि कथित भूमि की रेलवे को जरूरत नहीं थी क्योंकि नई लाइन का निर्माण पहले ही पूरा हो गया था, भले ही कथित भूमि पर स्थायी संरचना बनाई गई थी। दरे प्रशासन के अनुरोध के अनुसरण में, राज्य सरकार ने भूमि अधिग्रहण कार्रवाई समाप्त होने की घोषणा की तथा इसे भूमि मालिक को भी सूचित किया (मार्च 2004)।

लेखापरीक्षा ने पाया कि जून 2004 में, भूमि मालिक ने राज्य सरकार तथा रेलवे को अनधिकृत कब्जा तथा रेलवे द्वारा कथित भूमि का उपयोग तथा कथित भूमि छोड़ने के लिए क्षतियों (₹ एक करोड़) का भुगतान करने हेतु एक नोटिस दिया। बाद में रेलवे, राज्य सरकार तथा भूमि मालिकों द्वारा संयुक्त जांच की गई (मई 2005) तथा यह पाया गया कि भूमि रेलवे के कब्जे में ही थी। इसके पश्चात, दरे प्रशासन ने अपना मत बदला तथा राज्य सरकार को रेल उपभोक्ता डिपो<sup>230</sup> तथा अन्य इमारतों का निर्माण करने के उद्देश्य हेतु भूमि अधिग्रहण की कार्रवाई प्रारम्भ करने का अनुरोध किया (जुलाई 2005)। तदनुसार, राज्य सरकार ने दरे प्रशासन को भूमि हेतु मुआवज़े के प्रति ₹ 11.90 करोड़ जमा करने की सूचना दी (जुलाई/अगस्त 2006)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि मुआवज़ा काफी ज्यादा होने के कारण, दरे की निर्माण इकाई/मदुरै ने अगस्त 2006 में निजी बातचीत के माध्यम से कथित भूमि का अधिग्रहण करने का प्रस्ताव दिया। राज्य सरकार को मंजूरी मांगने में 17 माह के विलम्ब के पश्चात सम्पर्क किया गया (जनवरी 2008)। हालांकि, इसे उनके द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया क्योंकि रेलवे द्वारा भूमि पर पहले ही कब्जा कर लिया गया था।

दक्षिण रेलवे प्रशासन द्वारा अन्य साढ़े पांच वर्षों के लिए तब तक कोई अन्य कार्रवाई नहीं की गई जब तक कि भूमि मालिक (ईस्ट इंडिया कॉरपोरेशन लिमिटेड) ने दरे प्रशासन को भूमि के कब्जे को पुनःसम्प्रेषित करने तथा अप्राधिकृत कब्जे के प्रति क्षतियों का भुगतान करने हेतु पुनः अभिवेदन नहीं किया (जनवरी 2014)। भूमि मालिक ने अपने अभिवेदन पर कार्रवाई की मांग

<sup>230</sup> ट्रेन परिचालन के सम्बंध में रेल इंजनों तथा बिल्डिंग के निर्माण हेतु डीजल स्टोर करने के लिए

करते हुए माननीय उच्च न्यायालय को भी सम्पर्क किया (जनवरी 2014)। न्यायालय ने राज्य सरकार तथा दरे प्रशासन को छः सप्ताह की अवधि के अन्दर उचित कार्रवाई करने का निर्देश दिया (जून 2014)। हालांकि दरे प्रशासन ने दावा किया कि भूमि रेलवे से संबंधित थी तथा भूमि मालिक को राज्य सरकार के साथ मामले का निपटान करने को कहा।

इसके बाद, भूमि मालिक ने दरे प्रशासन के विरुद्ध न्यायालय के आदेश की अवहेलना याचिका दायर की (अप्रैल 2015) तथा मुआवज़े के रूप में ₹ 80 करोड़ मांगे। फलस्वरूप, दरे प्रशासन ने भूमि अधिग्रहण हेतु नया प्रस्ताव दिया (जून 2015) जो पिछले 25 वर्षों से रेलवे के कब्ज़े में थी तथा भूमि अधिग्रहण हेतु राज्य सरकार के पास ₹ 10 करोड़ जमा किए (जुलाई 2015)। राज्य सरकार ने प्रस्ताव की जांच की तथा कम्पनी को भुगतान किए जाने वाले मुआवज़े की राशि ₹ 51.60 करोड़ आकलित की (दिसम्बर 2015), जिसमें 26 वर्षों के ब्याज के ₹ 31.88 करोड़ शामिल थे। शेष ₹ 41.60 करोड़ के भुगतान हेतु, दरे ने राज्य सरकार से औपचारिक अधिग्रहण की प्राप्ति के पश्चात भुगतान करने का प्रस्ताव दिया जो अभी प्रतीक्षित था।

इस तरह दरे प्रशासन ने मामले को गंभीरता से नहीं लिया तथा सम्पूर्ण भूमि का अधिग्रहण करते समय भूमि की आवश्यकता के बारे में अपना मत बदलना शुरू किया। दरे प्रशासन ने उस भूमि पर अवसंरचना करके जो वास्तव में उनकी नहीं थी, कोडल प्रावधानों का उल्लंघन किया इसके अलावा, उन्होंने राज्य सरकार द्वारा निर्धारित मई 2000 में ₹ 92 लाख के मुआवज़े का भुगतान करके तथा फिर जुलाई 2006 में ₹ 11.90 करोड़ के मुआवज़े का निपटान करने के लिए मामले को व्यवस्थित करने के अवसर का उपयोग नहीं किया। मामले का निपटान करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप ₹ 50.68 करोड़<sup>231</sup> की परिहार्य व्यय देय हुआ।

जब मामला उठाया गया (सितम्बर 2015) तो दरे प्रशासन ने कहा कि विवाद के निपटान में विलम्ब रेलवे की ओर से नहीं था परन्तु भूमि मालिकों द्वारा सहयोग न करने के कारण था। हालांकि तथ्य यह है कि यद्यपि दरे प्रशासन ने भूमि पर कब्ज़ा करना जारी रखा तथा भूमि पर स्थाई निर्माण किए तथापि, इसने विधि सम्मत मुआवज़े का भुगतान नहीं किया तथा जब अवसर था तब मामले का निपटान करने में विफल हुआ।

<sup>231</sup> ₹ 51.50 करोड़ - ₹ 0.92 करोड़ (आरंभिक लागत)

रेलवे बोर्ड को मामला नवम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**5.4 दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) : भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण से पट्टा प्रभारों की वसूली न होना**

*भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (भा.रा.रा.प्रा.) ने रेलवे भूमि पर कोलाघाट में पुल के निर्माण का कार्य किया। रेल प्रशासन ने पट्टा प्रभारों की मांग करने में विलम्ब किया तथा एन भा.रा.रा.प्रा. के साथ अनुबंध हस्ताक्षरित करने में विफल हुआ जिसके परिणामस्वरूप ₹19.94 करोड़ के पट्टा प्रभारों की वसूली नहीं हुई।*

भारतीय रेल के इंजीनियरिंग विभाग संहिता के पैरा 1003 के अनुसार, रेलवे से सरकार के अन्य विभाग को भूमि अथवा इमारत के हस्तांतरण के मामले में, भूमि अथवा इमारत का पूर्ण बाजार मूल्य प्रभारित होगा। रेलवे बोर्ड (अक्टूबर 2001) ने क्षेत्रीय रेलवे को सूचित किया कि हस्तांतरण/त्याग की बजाय सभी नए मामलों में, भूमि को उसके वर्तमान बाजार मूल्य के 99 प्रतिशत मूल्य पर तथा ₹ 1000 प्रति वर्ष की नाममात्र लाइसेंस शुल्क के समान पट्टा प्रभारों के एकमुश्त भुगतान पर 35 वर्षों की अवधि हेतु दीर्घकालीन पट्टा आधार पर सरकारी विभागों (या उपक्रमों) को पट्टे पर दिया जाएगा। पट्टा करार, अगले 35 वर्षों की अवधि हेतु उसी समय निर्णित होने वाली नाममात्र लाइसेंस फीस पर नवीकरण योग्य होगा।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (भा.रा.रा.प्रा.) ने अगस्त 2011 में नेशनल हाइवे डेवलपमेंट प्रोजेक्ट (एनएचडीपी) के पाँचवे चरण के अन्तर्गत एनएच-6 की छः लेन के लिए रूपनारायण नदी पर कोलाघाट (पश्चिम बंगाल) में नए पुल के निर्माण हेतु 26657.25 वर्गमीटर (6.587 एकड़) माप की रेलवे भूमि के हस्तांतरण के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे (दपूरे) प्रशासन से सम्पर्क किया। भा.रा.रा.प्रा. भूमि के लिए अपेक्षित मूल्य/शुल्क का भुगतान करने के लिए सहमत हुआ। इस संदर्भ में, दपूरे तथा भा.रा.रा.प्रा. के अधिकारियों के बीच एक बैठक की गई तथा दपूरे को आहरणों, एनओसी, भूमि मूल्य तथा ड्राफ्ट लीज करार प्रदान करने का अनुरोध किया गया (सितम्बर 2011)। खड़गपुर डिविजन ने यह भी प्रमाणित किया कि उनकी भा.रा.रा.प्रा. द्वारा अपेक्षित भूमि हेतु कोई आगामी योजना नहीं थी (अक्टूबर 2011) तथा भा.रा.रा.प्रा. द्वारा अपेक्षित रेलवे भूमि के विस्तृत माप को दर्शाने वाली योजना की पुष्टि की (जनवरी 2012)।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित भूमि हेतु योजना को प्रमाणित (जनवरी 2012) करने के लगभग नौ माह पश्चात जून 2012 में, दपूरे प्रशासन ने भा.रा.रा.प्रा. को 35 वर्षों की अवधि के लिए ₹ 15.04 करोड़ की कुल राशि पर 26657.25 वर्ग मीटर माप की भूमि को पट्टे पर देने के प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड की स्वीकृति के लिए अग्रेषित किया। यह पाया गया कि रेल प्रशासन ने प्रस्तावित पट्टा प्रभारों के निर्धारण में अनुचित समय लिया तथा अन्त में मार्च 2014 में रेलवे बोर्ड द्वारा पट्टे के स्वीकृत होने के पश्चात अप्रैल 2014 में भा.रा.रा.प्रा. को ₹ 19.94 करोड़ के दावे की अधिमान्यता दी। हालांकि यह पाया गया कि नए पुल के निर्माण हेतु भूमि को पट्टे पर देने के लिए दपूरे द्वारा भा.रा.रा.प्रा. के साथ कोई करार हस्ताक्षरित नहीं किया गया। इसी बीच, भा.रा.रा.प्रा. ने रेलवे के साथ भूमि पट्टा करार किए बिना तथा पट्टा प्रभारों के भुगतान किए बिना पुल के निर्माण का कार्य किया।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने पट्टा प्रभारों को माफ़ करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को यह कहते हुए अनुरोध किया (जून 2014 तथा अक्टूबर 2014) कि नेशनल हाइवे डेवलपमेंट प्रोजेक्ट राष्ट्र के आर्थिक विकास हेतु था इसीलिए भारत सरकार की नीति के अनुसार, सरकारी भूमि के लिए कोई भुगतान नहीं किया जाना चाहिए। हालांकि, भा.रा.रा.प्रा. को अप्रैल 2014 में पट्टा प्रभारों के भुगतान की मांग करने के पश्चात, दपूरे प्रशासन ने पट्टा अनुबंध पर हस्ताक्षर करने तथा भा.रा.रा.प्रा. से पट्टा प्रभारों की वसूली करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की। पट्टा किराए की माफ़ी के लिए भा.रा.रा.प्रा. के अनुरोध को मामले को आगे निर्णय लेने के लिए रेलवे बोर्ड को अग्रेषित नहीं किया गया।

जब रेलवे बोर्ड ने दपूरे प्रशासन द्वारा भा.रा.रा.प्रा. से पट्टा प्रभारों की वसूली की स्थिति मांगी (फरवरी 2016) तो यह सूचित किया गया कि पुल का निर्माण कार्य मार्च 2011 में भा.रा.रा.प्रा. द्वारा किसी प्राधिकार के बिना रेलवे भूमि पर आरम्भ हुआ तथा कार्य नवम्बर 2012 में पूरा हो गया। दपूरे प्रशासन ने आगे भारतीय रेल निर्माण विनियमावली पैरा 813 (बी) उद्धरित किया, जिसके अनुसार विभाग अभियंता (निर्माण) किसी अतिक्रमण के बिना रेलवे भूमि का अनुरक्षण करने हेतु उत्तरदायी है तथा यह वर्णित किया कि उन्होंने विभाग अभियंता (निर्माण) कोलघाट का उत्तरदायित्व निर्धारित किया था, जो रेलवे भूमि में पुल के निर्माण से भा.रा.रा.प्रा. नहीं रोक पायें।

हालांकि डिविजनल तथा क्षेत्रीय मुख्यालय प्राधिकारी इस मामले से परिचित थे तथा दपूरे और भा.रा.रा.प्रा. के बीच प्रवाचार चल रहा था, अतः यह अपेक्षा करना अधिक है कि एक विभाग अभियंता भा.रा.रा.प्रा. को पुल निर्माण से बचाएगा तथा एनएचडीपी के पांचवे चरण के छः लेन की एक मुख्य परियोजना को बाधित करेगा। तथ्य यह है कि भा.रा.रा.प्रा. की परियोजना को सुविधा देने के बजाय दपूरे प्रशासन ने मामले का निपटान करने, भा.रा.रा.प्रा. के साथ अनुबंध हस्ताक्षरित करने तथा पट्टा प्रभारों की वसूली करने के लिए शीघ्र कार्रवाई नहीं की जिसके परिणामस्वरूप भा.रा.रा.प्रा. से ₹19.94 करोड़ के पट्टा किराया प्रभारों की वसूली नहीं हुई (सितम्बर 2016)।

रेलवे बोर्ड को मामला नवम्बर 2016 में भेजा गया। उत्तर में उन्होंने कहा (फरवरी 2017) कि रेलवे बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त करने की प्रक्रिया में राज्य सरकार राजस्व प्राधिकरण, डिविजन तथा मुख्यालय स्तर के अधिकारी सम्मिलित थे जिन्होंने समय लिया तथा इसके परिमाणस्वरूप भा.रा.रा.प्रा. से लाइसेंस शुल्क तथा अन्य प्रभारों की मांग करने में विलम्ब हुआ। उन्होंने आगे कहा कि एक केन्द्र सरकार निकाय होने के नाते, भा.रा.रा.प्रा. को अवलोकित की जाने वाली अनिवार्य औपचारिकताओं से परिचित होना अपेक्षित था तथा यह अपेक्षा की गई कि वे अपना कार्य अनिवार्य भुगतान करके तथा रेलवे के साथ उचित करार करके तथा उसके बाद भूमि पर कब्जा लेने के पश्चात ही आरम्भ करें।

हालांकि भूमि का मालिक होने के नाते वह एक महत्वपूर्ण अवसंरचना परियोजना की सुविधा के लिए लाइसेंस करार करने, समय पर पट्टे तथा अन्य प्रभारों हेतु बिल प्रस्तुत करना रेलवे का उत्तरदायित्व था।

**5.5 पूर्व मध्य रेलवे (पूमरे) :** *पुल को पुनः बनाने में विलम्ब के परिणामस्वरूप मौजूदा पुल पर ट्रेन चला कर यात्रियों की सुरक्षा से समझौता*

ठेकेदार को अनिवार्य सुविधा/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने में पूमरे प्रशासन की ओर से विलम्ब के परिणामस्वरूप नए पुल के निर्माण में विलम्ब हुआ। दूसरी ओर, मौजूदा पुल को मजबूत बनाने के लिए लिया गया कार्य भी पूमरे प्रशासन की ओर से चूको के कारण समय पर पूरा नहीं हुआ। इसके परिणामस्वरूप मौजूदा पुल पर स्थाई गति प्रतिबन्ध तथा पुल ट्रेनों का चलना जारी रहा जो एक सुरक्षा जोखिम है।

कीयूल पुल<sup>232</sup> पूमरे के तहत प्रमुख लाइन पर कीयूल तथा लखीसराय स्टेशनो के बीच स्थित है। वह पुल वर्ष 1862 में निर्मित हुआ था।

वर्ष 1998-99 में, पूमरे ने पुल के फ्लोर सिस्टम की मरम्मत का कार्य तब प्रस्तावित किया जब फ्लोर सिस्टम में व्यापक प्रसारित क्षय देखा गया था। पूमरे ने 2002 में पुनः पुल की दीर्घकालीन सुरक्षा के लिए गर्डर में भारी क्षय के कारण पुल की पुनःगर्डरिंग का कार्य प्रस्तावित किया। रेलवे बोर्ड द्वारा 2003-04 में पुनःगर्डरिंग कार्य को स्वीकृत करने के पश्चात, महाप्रबंधक, पूमरे ने पुल की जांच की (दिसम्बर 2003) तथा यह बताया कि कीयूल पुल गंभीर क्षय समस्या वाला एक पुराना पुल है तथा एक स्थायी उपाय के रूप में इसे पुनः बनाने की आवश्यकता है।

तदनुसार, पूमरे ने मौजूदा पुल के फ्लोर सिस्टम की पुनःगर्डरिंग तथा मरम्मत कार्य के बजाय पुल (समीप के क्षेत्र पर नए पुल का निर्माण) के पुनः निर्माण के कार्य का आकलन प्रस्तुत किया (अप्रैल 2006)। रेलवे बोर्ड ने ₹ 42.01 करोड़ की लागत पर पुल के पुनः निर्माण को मंजूरी दी (मई 2007)। इसी दौरान, पूमरे ने पुल के क्षय तथा कमजोर गर्डर के कारण मौजूदा पुल पर 30/10 किमी प्रतिघंटा<sup>233</sup> का स्थायी गति प्रतिबंध (पीएसआर) लगा दिया (जुलाई 2003)।

लेखापरीक्षा से पता चला कि पूमरे ने ₹ 15.79 करोड़ की लागत पर पुल की उप संरचना के निर्माण हेतु ठेका देने के लिए दो वर्ष से अधिक का समय लिया (नवम्बर 2009)। पुल के पुनः निर्माण का कार्य मई 2011 तक पूर्ण करना निर्धारित था। यह पाया गया कि पूर्णता की तारीख को रेलवे द्वारा फरवरी 2016 तक 12 बार बढ़ाया गया था। विस्तारण को मुख्य रूप से परिवर्तन की स्वीकृति में विलम्ब, आहरणों में संशोधन, वर्षा ऋतु, रिक्त स्थान की उपलब्धता न होने, राज्य सरकार द्वारा सड़क के विपथन हेतु विलम्बित स्वीकृति आदि जैसे कारणों की वजह से मंजूर किया गया। अधिकतर ये कारक पूमरे प्रशासन की ओर से चूको/विलम्बों की वजह से थे। पुल की आधारभूत संरचना का कार्य लगभग पांच वर्षों के विलम्ब के पश्चात अप्रैल 2016 में पूरा किया गया। मार्च 2016 तक, ठेकेदार ने पुल की आधारभूत संरचना के कार्य हेतु भुगतान में वृद्धि के रूप में ₹3.69 करोड़ सहित ₹19.83 करोड़ का भुगतान किया।

<sup>232</sup> ब्रिज संख्या 136

<sup>233</sup> क्रमशः ऊपर तथा नीचे की दिशा में

नए पुल की अधिरचना के लिए दूसरा ठेका अगस्त 2016 में पूर्णता की निर्धारित तिथि के साथ, अगस्त 2015 में ₹ 9.47 करोड़ की लागत पर दिया गया। गर्डर की आपूर्ति में विलम्ब तथा असेंबली कार्य के आरम्भ हेतु पहुँच की उपलब्धता में विलम्ब (दोनों के लिए रेलवे ही उत्तरदायी थी), के कारण, मार्च 2017 तक पहले ही कार्य के लिए कार्यावधि बढ़ा दी गयी है। अधिरचना कार्य की वर्तमान प्रत्यक्ष प्रगति केवल 14 प्रतिशत थी जिसके लिए ₹ 87 लाख की राशि व्यय की गई (जून 2016 तक)।

कार्य की पूर्णता में विलम्ब के कारण, कार्य की लागत ₹ 42.01 करोड़ से बढ़कर ₹ 71.42 करोड़ हो गई, जिसके लिए रेलवे बोर्ड की स्वीकृति हेतु संशोधित आकलन अभी प्रस्तुत होना था। अतः कार्य की स्वीकृति (मई 2007) के नौ वर्ष बीत जाने के पश्चात भी पुल के पुनः निर्माण कार्य को पूरा नहीं किया गया।

इसी बीच, चूंकि नए पुल के निर्माण का कार्य विलम्बित हो रहा था, अतः ट्रेनों के सुरक्षित परिचालन के लिए मौजूदा पुल की मरम्मत की आवश्यकता अनुभव की गई। पूमरे ने ₹ 3.25 करोड़ की लागत पर मौजूदा पुल के फ्लोर मेम्बर की मजबूतीकरण तथा मेटेलाइज करने के कार्य हेतु निर्माण कार्यक्रम 2013-14 में रेलवे बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की। यद्यपि इस कार्य की पूर्णता की लक्षित तिथि सितम्बर 2015 थी तथापि कार्य को ₹ 2.63 करोड़ (अक्टूबर 2016) का व्यय करने के पश्चात भी अभी तक पूर्ण नहीं किया गया था। पूमरे प्रशासन के खातों में विलम्ब के कारण नहीं पाए गए।

छिद्रित गर्डर को बदलकर मौजूदा पुल को मजबूत करने हेतु अन्य कार्य को ₹ 3.91 करोड़ की लागत पर निर्माण कार्यक्रम 2015-16 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया। इस कार्य को आरम्भ में ₹ 2.72 करोड़ की लागत पर 1998-99 में लिया गया था, परन्तु इसे पूरा नहीं किया गया। इस कार्य को दिसम्बर 2015 तक पूरा करना था। अभी तक ₹ 5.79 करोड़ जो स्वीकृत अनुमान से 48 प्रतिशत अधिक है, के व्यय करने के बावजूद यह कार्य अपूर्ण है।

इस प्रकार, ठेकेदार को अनिवार्य सुविधाएं/सामग्री/क्षेत्र प्रदान करने के लिए पूमरे प्रशासन की ओर से देरी के कारण पुल को पुनः बनाने में विलम्ब हुआ। इसके फलस्वरूप मूल्य बढ़ने के कारण ₹ 3.69 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ। चूंकि नए पुल का निर्माण समय पर नहीं किया जा सका अतः पूमरे प्रशासन को मौजूदा पुल को मजबूत करने के लिए कार्य करना पड़ा जिसे पूमरे प्रशासन की ओर से चूकों/विलम्बों के कारण समय से 10 से 13 माह के बाद भी पूरा नहीं

किया गया। यद्यपि, स्थाई गति प्रतिबंध लगाय गया है तथापि, ट्रेन का पिछले 12 वर्षों से पुराने कीयूल पुल पर चलना जारी है जो एक सुरक्षा जोखिम है क्योंकि पुल पर मरम्मत कार्य को योजना के अनुसार पूरा नहीं किया गया है। स्थाई गति प्रतिबंध के परिणामस्वरूप यात्री ट्रेनों, माल ट्रेनों तथा सेक्शन पर चलने वाले ट्रेन इंजन, अतिरिक्त ईंधन खपत तथा सेक्शन क्षमता लागत के अवरोधन पर अतिरिक्त व्यय हुआ। पुल पर ट्रेनों के गति प्रतिबंध तथा धीरे चलने के कारण ₹ 17.58 करोड़<sup>234</sup> अतिरिक्त खर्च हुआ।

रेलवे बोर्ड को मामला नवम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

#### 5.6 उत्तर रेलवे(उरे): उपयुक्त सुरक्षा उपायों के बिना ट्रैफिक के लिए पुल के ऊपर सड़क के एक अतिरिक्त लेन का प्रारम्भ

अनुसंधान डिजायन और मानक संगठन (अ.डि.मा.सं.) के तरफ (उ.स.पु.) की एक अतिरिक्त एकल तीसरी लेन को ₹ 7.75 करोड़ की लागत पर राज्य सरकार के पुल प्राधिकरण तथा सहयोगी वित्त के प्रतिकूल मत के बावजूद निर्मित किया गया। यह पुल ट्रैफिक के लिए उचित चेतावनी संकेतक तथा टायर अपस्फीकारक के बिना तथा सुरक्षा लेखापरीक्षा किए बिना तथा वन वे ट्रैफिक के आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए उपाय किए बिना मार्च 2015 में खोला गया।

पुल के ऊपर सड़क (उ.स.पु.) अथवा पुल के नीचे सड़क (नि.स.पु.) के निर्माण का प्रमुख उद्देश्य लेवल क्रॉसिंग (एलसी) हटाना है जिससे रेलवे परिचालन की कुशलता में सुधार आता है तथा सड़क और रेलवे द्वारा जन परिवहन की सुरक्षा सुनिश्चित होती है। मौजूदा लेवल क्रॉसिंग के बदले में ऊपरी सड़क पुल (उ.स.पु) निचली सड़क पुल (नि.स.पु.) के निर्माण हेतु कार्य को सामान्य रूप में रेलवे द्वारा राज्य सरकार के साथ लागत हिस्सेदारी आधार पर लिया जाता है।

लखनऊ, बड़ी सड़क तथा रेल ट्रैफिक वाले, उत्तर प्रदेश का एक घनी आबादी वाला बड़ा शहर है। लखनऊ से दिल्ली की यात्रा करने के लिए दो रेल मार्ग हैं, एक कानपुर तथा अलीगढ़ द्वारा तथा दूसरा हरदोई तथा मुरादाबाद द्वारा। लखनऊ शहर में दोनो ट्रैक आलमबाघ के समीप से गुजरते हैं जहां कानपुर क्रॉसिंग पर कानपुर मार्ग (एलसी 1 बी तेजीखेरा) तथा हरदोई क्रॉसिंग पर हरदोई

<sup>234</sup> राशि को अगस्त 1991 में आरडीएसओ द्वारा की गई लागत अध्ययन रिपोर्ट के आधार पर संगणित किया गया है जिसे दमरे द्वारा 2003-04 में अद्यतित किया गया। इसके अनुसार, ₹ 3.46 करोड़ प्रति वर्ष की बचत निर्धारित की गई है यदि एक गति प्रतिबंध हटाया जाए।

मार्ग (एलसी 218ए) के माध्यम से तालकटोरा से चॉक तक दोनों मार्गों को काटने वाली सड़क निकलती है।

अनुसंधान डिजायन और मानक संगठन (अ.डि.मा.सं.) भारतीय रेलवे का प्रमुख संस्थान है जो डिजाइनो तथा मानको से संबंधित महत्वपूर्ण तकनीकी मामलो पर रेलवे को परामर्श देता है। इसके कार्यालय, अन्य सम्बद्ध इमारतों तथा आवसीय मकान कानपुर क्रॉसिंग के समीप तथा तालकटोरा सड़क की बांयी तरफ पर स्थित है। एलसी 1 बी तेजखेरा पर निरन्तर ट्रेफिक की समस्याओं से बचने के लिए, रेलवे बोर्ड ने प्रशासनिक ब्लॉक, अ.डि.मा.सं. कॉलोनी तथा अनुबंध 1,11 एवं अ.डि.मा.सं. (लखनऊ) में अन्य कार्यालयो के बीच निःशुल्क मार्ग हेतु ₹ 2.39 करोड़ की लागत पर नि.स.पु. के निर्माण के लिए एक कार्य को स्वीकृति दी (अप्रैल 2008)।

लेखापरीक्षा ने देखा कि

- दोनो लेवल क्रॉसिंग को हटाने के लिए, इन लेवल क्रॉसिंग के बदले में दो लेन उ.स.पु. के निर्माण हेतु कार्य को ट्रेवलड व्हीकल यूनिट (टीवीयू) के आधार पर ₹ 31.46 करोड़ की कुल प्रत्याशित लागत पर 2004-05 में स्वीकृत किया गया। निर्माण की लागत को रेलवे तथा राज्य सरकार द्वारा बांटा जाना था। इस लागत को अगस्त 2008 में ₹ 36.84 करोड़ तक संशोधित किया गया। लागत को उ.स.पु. के लिए तीसरे लेन (401 मीटर लम्बाई तथा 5.50 मीटर चोड़ाई) प्रदान करने के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा संस्वीकृत (जनवरी 2010) सामग्री संशोधन के कारण, ₹ 44.59 करोड़ तक पुनः संशोधित किया गया (जनवरी 2010)। बढ़ी हुई लागत (₹ 7.75 करोड़) मुख्य रूप से तीसरी लेन के प्रावधान के कारण थी तथा इसे केवल रेलवे द्वारा वहन किया जाना था, क्योंकि एलसी संख्या 1बी पर उ.स.पु. में इसका समावेश मुख्य रूप से अ.डि.मा.सं. के प्रति था। अतः सामग्री संशोधन को ट्रेफिक समस्याओं तथा अ.डि.मा.सं. से संबंधित उपयोगकर्ताओं को असुविधा का समाधान करना था तथा सामग्री संशोधन की स्वीकृति महानिदेशक, अ.डि.मा.सं. की सिफारिश के अनुसार थी।
- राज्य सरकार<sup>235</sup> के पुल प्राधिकरण ने मुख्य उ.स.पु. से अ.डि.मा.सं. के तरफ टी-जंक्शन के प्रावधान को खारिज किया (मई 2008) क्योंकि वह दुर्घटना संभावित होने के नाते सुरक्षा आधार पर अव्यवहारिक हो सकता था। सहयोगी फाइनेंस ने अ.डि.मा.सं. के तरफ तीसरी लेन उपलब्ध कराने के लिए इस सामग्री

<sup>235</sup> महाप्रबंधक, उत्तर प्रदेश राज्य ब्रिज निगम लिमिटेड (यूपीएसबीसी)

संशोधन की अनिवार्यता पर प्रश्न किए, जब अ.डि.मा.सं. कॉलोनी को जोड़ने के लिए एक पृथक उ.स.पु. को पहले ही 2008-09 में स्वीकृत किया गया था। हालांकि, राज्य सरकार के साथ-साथ सहयोगी फाइनेंस के पुल प्राधिकरण के प्रतिकूल मत के बावजूद, रेलवे बोर्ड द्वारा प्रमुख रूप से रेलवे पर तीसरी लेन के निर्माण हेतु ₹ 7.75 करोड़ के अतिरिक्त बोझ के साथ एक संयुक्त संशोधित अनुमान को स्वीकृत किया गया (जनवरी 2010)।

- तकनीकी कारणों से उ.स.पु. के तीसरी लेन की चौड़ाई, इसके लोडिंग पेटर्न तथा ट्रैफिक प्रवाह में समस्याओं के कारण 5.5 मीटर से घटाकर 4.85 मीटर की गई। उ.स.पु. तथा नि.स.पु. दोनों को क्रमशः एक साथ बनाया गया तथा क्रमशः ₹ 5.15 करोड़ (7 मीटर चौड़ा दो तरफा नि.स.पु.) तथा ₹ 7.75 करोड़ (4.85 मीटर एक तरफा उ.स.पु.) की पूंजीगत लागत पर क्रमशः दिसम्बर 2014 तथा मार्च 2015 में ट्रैफिक के लिए खोला गया।

उ.स.पु.<sup>236</sup> के अतिरिक्त तीसरी लेन का प्रावधान, विशेष रूप से आलमबाघ से अ.डि.मा.सं. को एक तरफा कम ट्रैफिक के सहज तथा अबाधित प्रवाह का प्रबंध करने हेतु था। इसे 4.85 मीटर की घटी हुई चौड़ाई तथा तीखे मोड़ की मौजूदगी के कारण कम दृश्यता की वजह केवल एक तरफा ट्रैफिक को मंजूरी देने हेतु डिजाइन किया गया था। उ.स.पु. को ट्रैफिक के लिए मार्च 2015 में उचित सुरक्षा व्यवस्थाओं अर्थात् संकेत तथा टायर डिफ्लेटर के बिना खोला गया। रेल प्रशासन द्वारा ट्रैफिक के दोनों तरफ के आवागमन को प्रोत्साहित न करने के लिए कोई सुरक्षा लेखापरीक्षा नहीं की गई। इस प्रकार, गाड़ी के रास्ते की सामान्य मानक चौड़ाई से कम संकीर्ण अतिरिक्त तीसरी लेन असुरक्षित तथा दुर्घटना संभावित रही।

*इस प्रकार अ.डि.मा.सं. के तरफ उ.स.पु. की एक अतिरिक्त तीसरी एकल लेन को ₹ 7.75 करोड़ की लागत पर राज्य सरकार के पुल प्राधिकरण तथा सहयोगी वित्त के प्रतिकूल मत के बावजूद निर्मित किया गया। यह पुल ट्रैफिक के लिए उचित चेतावनी संकेतक तथा टायर अपस्फीकारक के बिना तथा सुरक्षा लेखापरीक्षा किए बिना तथा वन वे ट्रैफिक के आवागमन को सुनिश्चित करने के लिए उपाय किए बिना मार्च 2015 में खोला गया है।*

रेलवे बोर्ड को मामला दिसम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

<sup>236</sup> प्रमुखआरओबी से आरडीएसओ के प्रति

### 5.7 दक्षिण रेलवे (दरे): पिट लाइन सुविधाओं का उपयोग न होना

मदुरै कोचिंग डिपो में पिटलाइन (चौथी) को ₹6.08 करोड़ की लागत पर बनाया गया तथा यांत्रिकी शाखा को सौंपा गया (मार्च 2011)। हालांकि बनाई गई परिसम्पत्तियों को विभिन्न कमियों को कारण लाभकारी उपयोग में अभी लगाया जाना था।

मदुरै-रामेश्वरम सेक्शन में, मदुरै कोचिंग काम्प्लेक्स में मौजूदा तीन पिट लाइनों के अतिरिक्त एक पिट लाइन भी बनाई गई (मार्च 2011)। रेलवे बोर्ड द्वारा चौथी पिट लाइन के निर्माण का कार्य एमडीयू-आरएमएम सेक्शन के गेज रूपान्तरण कार्य के एक भाग के रूप में स्वीकृति दी गई (मार्च 2006)। विस्तृत आकलन के अनुसार, कैटवॉक व्यवस्थाओं (₹ 78 लाख), वाटर हाइड्रेंट (₹ 30 लाख) तथा वाटरिंग और ड्रेनेज व्यवस्थाओं (₹ 8 लाख) सहित चौथी पिट लाइन के निर्माण की लागत ₹ 1.16 करोड़ थी। एमडीयू कोचिंग काम्प्लेक्स में चौथी पिट लाइन का निर्माण ₹ 6.08 करोड़ की कुल लागत पर किया गया तथा निर्माण संगठन द्वारा ट्रेनों के अनुरक्षण हेतु यांत्रिक शाखा को सौंपा गया (मार्च 2011)। मदुरै कोचिंग काम्प्लेक्स के अभिलेखों की संवीक्षा से यह पता चला कि

- यद्यपि इसे मार्च 2011 में निर्मित किया गया, तथापि अप्रैल 2016 तक चौथी पिटलाइन को उपयोग में नहीं लगाया जा सका।
- यांत्रिकी, विद्युतीय तथा ओपन लाइन इंजीनियरिंग विभाग द्वारा की गई संयुक्त जांच (सितम्बर 2012) ने चौथी पिट लाइन में विभिन्न कमियां बताईं। इन कमियों में मौजूदा पाइपलाइन का इनकी वाटर पाइपलाइन से सम्बद्ध न होना, अनुपयुक्त ड्रेनेज सिस्टम, अपूर्ण सिविल तथा विद्युतीय कार्य आदि सम्मिलित था। यद्यपि इनमें से कुछ को संशोधित किया गया तथापि, जल निकासी के अवरुद्ध होने, चलने के रास्तों में पानी जमा होने तथा पिट लाइन के प्रवेश द्वार पर स्टेप तथा ट्रॉली पाथवेज का प्रावधान न होने की समस्याओं को अभी संशोधित करना था (अप्रैल 2016)।

इस प्रकार ₹ 6.08 करोड़ की लागत पर निर्मित चौथी पिट लाइन को उपयोग में नहीं लाया जा सका तथा यह अनुपयुक्त रही (अप्रैल 2016)। लेखापरीक्षा द्वारा मामले को आरम्भ में मई 2013 में उठाया गया। प्रतिक्रिया में, दरे प्रशासन ने कहा (अक्टूबर 2013) कि चौथी पिट लाइन का उपयोग स्टिलिंग लाइन के रूप में किया जा रहा था तथा यह आगामी आवश्यकताओं हेतु अनिवार्य था। कोच अनुरक्षण हेतु चौथी पिट लाइन का उपयोग करने के संदर्भ में, दरे प्रशासन ने

कहा (मार्च 2016) कि एक सप्ताह के लिए चौथी पिटलाइन का उपयोग करके पूर्ण स्केल ट्रायल किया गया था। ड्रेन पाइपलाइन में ब्लॉकेज पाई गई तथा ओपन लाइन संगठन को ब्लॉकेज हटाने के लिए अनुरोध किया गया क्योंकि पिट लाइन को ब्लॉकेज के कारण उपयोग में नहीं लगाया जा सका। उत्तर यह दर्शाता है कि चौथी पिट लाइन अभी तक अनुपयुक्त है। अतः ₹ 6.08 करोड़ की लागत पर बनी परिसम्पत्तियों को लम्बित कार्यों के पूर्ण न होने के कारण उपयोग नहीं किया गया (मई 2016)।

रेलवे बोर्ड को मामला अगस्त 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**5.8 उत्तर रेलवे(उरे): कार्य के क्रियान्वयन हेतु स्वीकृत क्षेत्र तथा आहरणों की उपलब्धता के बिना ठेका देने के कारण निरर्थक व्यय**

रेलवे के खाली स्थान तथा आहरणों को सुनिश्चित किए बिना पैदल पार पथ बदलने के लिए ठेका देने के निर्णय के परिणामस्वरूप पैदल पार पथ के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कि कार्य को करने का निर्णय लेने तक अवरुद्ध रहेगा। मौजूदा फुट ओवर पुल बहुत पुराने हैं तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता है तब एक इनका उपयोग यात्रियों की सुरक्षा के लिए एक खतरा प्रस्तुत करता है।

रेलवे बोर्ड के निर्देशों (अगस्त 1980) के अनुसार, कार्य का ठेका तब तक नहीं दिया जाना चाहिए जब तक कार्य के क्षेत्र की जांच, योजनाओं की स्वीकृति, आहरणों तथा आकलनों जैसे प्रारम्भिक कार्य पूरे न हो तथा कार्य के क्रियान्वयन हेतु ठेकेदार को क्षेत्र सौंपने में कोई रुकावट नहीं है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने लखनऊ में चारबाग रेलवे स्टेशन पर पैदल पार पथ बदलने के लिए दो कार्य स्वीकृत किए (2006-07)। कार्यों का विवरण 'प्रथम श्रेणी फुट ओवर पुल को बदलना' तथा 'द्वितीय प्रविष्टि पैदल पार पथ को बदलना' था इसमें क्रमशः ₹ 2.42 करोड़ तथा ₹ 2.71 करोड़ की लागत का पूर्वानुमान था। डिविजन प्राधिकरण, लखनऊ ने दोनों कार्यों के लिए आकलनों को

स्वीकृत किया (मई 2009) तथा अगस्त 2010 तक पूरा होने की लक्षित तिथि के साथ एक समेकित ठेका<sup>237</sup> दिया (नवम्बर 2009)।

कार्य की प्रगति धीमी थी क्योंकि रेलवे समय पर ठेकेदार को दोनो एफओबी को बदलने के लिए कार्य के संदर्भ में स्वीकृत डिजाइन उपलब्ध नहीं करा सकी। प्रथम श्रेणी एफओबी को बदलने के संदर्भ में रेल प्रशासन ने अक्टूबर 2011 से पूर्व ठेकेदार को डिजाइन सौंप दिया परन्तु ठेकेदार ने प्रथम श्रेणी एफओबी बदलने को कार्य प्रारम्भ नहीं किया (फरवरी 2012)। द्वितीय प्रविष्टि एफओबी को बदलने के संबंध में डिजाइन को संशोधित करने की आवश्यकता थी तथा इसे रेलवे द्वारा ठेकेदार को केवल जून 2012 में उपलब्ध कराया गया। हांलाकि, ठेकेदार ने ठेके की वैद्यता हेतु विस्तारण मांगते समय (मई 2013) यह दावा किया कि उन्हें 30 मई 2013 तक डिजाइन नहीं सौंपे गए थे।

इसके अलावा, जब ठेकेदार ने द्वितीय श्रेणी एफओबी को बदलने का कार्य शुरू किया तो चारबाग, लखनऊ (उरे) स्टेशन के परिचालन प्राधिकरण ने आपत्ति की (नवम्बर 2013) तथा कार्य को इस आधार पर रोक दिया कि स्टेशन परिसर में कोई कार्य स्टेशन परिचालन नियमावली में संशोधन के बिना नहीं किया जा सकता। वे इस विचार के अर्न्तगत थे कि प्लेटफॉर्म संख्या 2 पर लाइन को एफओबी की नीव के निर्माण हेतु शिफ्ट करना अपेक्षित था तथा इसीलिए वे कार्य आरम्भ होने से पूर्व स्टेशन कार्यकारी नियमावली में संशोधन चाहते थे। हांलाकि बाद में यह पाया गया कि किसी लाइन का बाधित होना अपेक्षित नहीं था तथा स्टेशन परिचालन नियमों में संशोधन अपेक्षित नहीं था। विभिन्न विभागों के बीच समन्वय के अभाव से कार्य का क्रियान्वयन विलम्बित हुआ।

डिविजनल प्राधिकारियों ने पूर्णता की लक्षित तिथि को पिछली बार अप्रैल 2014 में बढ़ाया था (नौवीं बार) जो कि 31 मई 2014 तक थी। अप्रैल 2014 में कार्य की प्रगति कम (तीन प्रतिशत) थी। अतं में, मई 2014 में ठेकेदार ने सम्मिलित विलम्ब तथा श्रमिक तथा निर्माण सामग्री की लागत में वृद्धि के संदर्भ में कार्य का क्रियान्वयन जारी रखने में अपनी अक्षमता दर्शाई। इस कार्य को उरे के निर्माण कार्यक्रम में दर्शाने के लिए जारी रखा गया है तथा इसके बाद रेल प्रशासन ने कार्य को करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की।

इसी बीच डिविजनल प्राधिकारियों ने दोनो एफओबी के लिए स्टील सामग्री के निर्माण हेतु पुल वर्कशॉप-चारबाग, लखनऊ को कार्य आदेश दिए थे (अप्रैल तथा

<sup>237</sup> चारबाग लखनऊ स्टेशन तथा परिसर में कुछ अन्य नवीनीकरण तथा स्थानांतरण कार्यो सहित

सितम्बर 2007) जिसके लिए सितम्बर 2008 से जनवरी 2014 के दौरान ₹ 5.75 करोड़ मूल्य की सामग्री प्राप्त की गई थी। सामग्री तब से उपयोग किए बिना इंजीनियरिंग डिपो में खुले में पड़ी थी।

इस संदर्भ में, यह देखा गया कि

- यद्यपि, दोनों कार्यों को रेलवे बोर्ड द्वारा 2006-07 में स्वीकृत किया गया था तथापि उनके विस्तृत आकलन को डिविजनल प्राधिकारियों द्वारा मई 2009 में स्वीकृत किया गया। स्वीकृति में विलम्ब के कारण दर्ज नहीं थे। इसके अलावा, स्टील पैदल पार पथ के लिए स्टील सामग्री के निर्माण हेतु पुल वर्कशॉप-चारबाग, लखनऊ को कार्य आदेश 2007-08 में अर्थात् विस्तृत आकलन के स्वीकृत होने से पूर्व दिया गया (अप्रैल एवं सितम्बर 2007)। फलस्वरूप उरे प्रशासन ने प्रशासनिक आधार पर ठेका बंद करने तथा आहरणों के लिए आकलनों को संशोधित करने का प्रस्ताव दिया (अगस्त 2016)। यह पैदल पार पथ के स्थानापन्न कार्यों में ओर विलम्ब करेगा।
- यद्यपि पैदल पार पथ के स्थानापन्न के लिए कार्य का क्रियान्वयन आरम्भ करने के लिए ठेकेदार सौंपने हेतु रेलवे के पास स्वीकृत आहरण तथा रिक्त स्थान उपलब्ध नहीं थे तथापि, उन्होंने अगस्त 2010 में पूर्णता तिथि के साथ ठेका दिया (नवम्बर 2009)। लक्षित तिथि को 31 मई 2014 तक बढ़ाया गया था जब कार्य की प्रगति लगभग तीन प्रतिशत थी। चूंकि ठेका पांच वर्ष से अधिक पुराना था तथा ठेकेदार ने कार्य करने की अनैच्छा दर्शाई है अतः दोनों पैदल पार पथ के स्थानापन्न की संभावना कम है।
- दोनों पैदल पार पथ का स्थानापन्न न होने में विलम्ब प्रत्यक्ष रूप से यात्री सुरक्षा से संबंधित था क्योंकि दोनों पैदल पार पथ बहुत पुराने हैं तथा उन्हें तुरन्त स्थानापन्न की आवश्यकता है। प्रथम श्रेणी पैदल पार पथ के स्थानापन्न हेतु 2009 में औचित्य देते समय, यह कहा गया कि “सभी नीचले चैनल, पार्श्व ब्रेसिंग को बुरी तरह से संक्षारित किया गया है।” द्वितीय प्रविष्टि पैदल पार पथ को 1925 में संस्थापित किया गया तथा इसकी स्थिति तब खराब थी जब स्थानापन्न हेतु प्रस्ताव दिया गया।

इस प्रकार, रेलवे के खाली स्थान तथा आहरणों को सुनिश्चित किए बिना पैदल पार पथ बदलने के लिए ठेका देने के निर्णय के परिणामस्वरूप पैदल पार पथ के लिए स्टील सामग्री के निर्माण पर ₹ 5.75 करोड़ का निष्फल व्यय हुआ जो कार्य लेने हेतु अन्य निर्णय तक अवरूद्ध रहा। मौजूदा पैदल पार पथ बहुत पुराने हैं,

तथा इन्हें संस्थापन के बाद से बदला/परिवर्तित नहीं किया गया है। जब तक इन्हें बदला नहीं जाता, है तब एक इनका उपयोग यात्रियों की सुरक्षा के लिए एक खतरा प्रस्तुत करता है।

रेलवे बोर्ड को यह मामला सितम्बर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

### 5.9 दक्षिण रेलवे (दरे): रेनफोर्सड सीमेंट कन्क्रीट डिपो (आर.सी.सी.) का अलाभकारी परिचालन

पोनमलाई में आरसीसी डिपो का आउटपुट पिछले वर्षों से कम हो रहा है। आउटपुट का प्रति यूनिट व्यय पिछले छः वर्षों में लगभग 150 प्रतिशत तक बढ़ा है। आरसीसी डिपो ने इस अवधि के दौरान बाजार दरो की तुलना में काफी अधिक लागत पर मदो का निर्माण करने पर ₹ 5.68 करोड़ का अतिरिक्त व्यय वहन किया। चूंकि, डिपो का परिचालन एक अलाभकारी प्रस्ताव होना प्रमाणित कर रहा है, अतः स्टाफ के साथ-साथ डिपो की उपयोगी परिसम्पतियों का लाभकारी प्रयोग करने के वैकल्पिक तरीको तथा साधनों का पता लगाने की आवश्यकता है।

रेनफोर्सड सीमेंट कन्क्रीट (आरसीसी) डिपो 1952 में पोन्मलाई (जीओसी) में आरम्भ किया गया। डिपो 33,184 वर्गमीटर के क्षेत्र में स्थित है तथा इसमें बड़े पैमाने पर संसाधन खान तथा भारी क्रैनो सहित अवसंरचनात्मक सुविधाएं हैं। डिपो मीटर गेज (एमजी) प्री-स्ट्रेसड कन्क्रीट (पीएससी) स्लीपर्स तथा भारी आरसीसी उत्पाद का निर्माण करता था। एमजी स्लीपर्स का उत्पादन 1992 में भारतीय रेल की यूनी-गेज पॉलिसी तथा 2003 में प्री-स्ट्रेसड कन्क्रीट पुल स्लेब बदलने के कारण उन आरसीसी उत्पादों के कारण रोक दिया गया। इसके पश्चात, यह डिपो स्लेब, किलोमीटर पोस्ट, स्पीड ब्रेकर, डस्टबिन, कर्व-बोर्ड जैसे हल्के आरसीसी उत्पादों तथा स्लेब, पावर ब्लॉक, बेंच सेट आदि जैसे सीमेंट कन्क्रीट मदो का निर्माण कर रहा है।

आरसीसी डिपो के अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि वर्ष 2006 से आरसीसी/पीसीसी<sup>238</sup> उत्पादों के निर्माण हेतु कोई उत्पादन योजना अथवा कार्यक्रम नहीं था। इसके अतिरिक्त, उत्पादन के लिए या तो क्षेत्रीय रेलवे या रेलवे बोर्ड द्वारा कोई मानदण्ड निर्धारित नहीं किया गया।

<sup>238</sup> प्री-स्ट्रेसड सीमेंट कन्क्रीट

लेखापरीक्षा ने पाया कि वर्ष 2007 से विभिन्न आरसीसी मदो के निर्माण/उत्पादन हेतु डिपो को कोई सूची नहीं दी जा रही थी। जब खुली लाइन तथा निर्माण से कोई मांग प्राप्त की गई तो डिपो में इन मदो/उत्पादो का निर्माण किया गया। स्टाफ के संदर्भ में विवरण, श्रम घटक पर व्यय, स्टोर जैसे अन्य घटको पर व्यय, ठेकेदार को भुगतान तथा पिछले छः वर्षों के लिए क्यूबमीटर में डिपो के कुल आउटपुट को नीचे तालिका में दिया गया है:

तालिका 5.2						
वर्ष	आउटपुट (क्यूबमीटर में)	स्टॉफ की संख्या	कुल व्यय (₹ लाख में)	श्रम घटक (%)	अन्य व्यय घटक (%)	आउटपुट का प्रति इकाई व्यय (₹ लाख में)
1	2	3	4	5	6	7=4/2
2010-11	792	46	177.23	67.41	32.59	0.22
2011-12	754	43	208.04	58.46	41.54	0.28
2012-13	655	40	176.96	79.31	20.69	0.27
2013-14	321	35	166.80	86.83	13.17	0.52
2014-15	426	25	219.01	66.87	33.13	0.51
2015-16	252	21	138.29	82.88	17.12	0.55

जैसाकि देखा जा सकता है निर्मित मदो के आउटपुट की मात्रा 2010-11 में 792 क्यूबमीटर से 2015-16 में 252 क्यूबमीटर तक कम हुई। दूसरी ओर, 2011 में 46 से 2016 में 21 तक स्टाफ की संख्या में कमी के बावजूद श्रम घटक में 2010-11 में कुल व्यय के 67.41 प्रतिशत से 2015-16 में 82.88 प्रतिशत वृद्धि हुई। आउटपुट का प्रति इकाई व्यय 150 प्रतिशत से अधिक तक बढ़ा।

लेखापरीक्षा ने आगे पाया कि दरे प्रशासन द्वारा फरवरी 2013 के दौरान कार्य अध्ययन किया गया जिसके अनुसार श्रम प्रभार, उपरिशीर्ष प्रभार, स्थापन प्रभार आदि सामग्री लागत के 500 प्रतिशत थे तथा यह कि आरसीसी उत्पाद बाजार मूल्य से तीन गुना महंगे थे। अध्ययन रिपोर्ट ने यह भी वर्णित किया कि पिछले वर्षों के दौरान नई मदों में बहुत कम अभिवृद्धि हुई थी तथा उत्पाद रेलवे के लिए विशिष्ट नहीं थे तथा बाजार में सरलता से उपलब्ध थे। कार्य अध्ययन का मत था कि उत्पादन के वर्तमान स्तर के साथ, बाहरी स्रोत से सेवाएं प्राप्त करना अधिक लाभकारी था।

लेखापरीक्षा ने प्रचलित बाजार मूल्यों<sup>239</sup> के अनुसार डिपो में मदो के उत्पादन की लागत तथा इन मदो के निर्माण की लागत में भिन्नता की गणना की। यह पाया गया कि 2010-11 से 2015-16 तक के दौरान डिपो द्वारा उत्पादित मदे बाजार लागत से ₹ 5.68 करोड़ अधिक महंगी थी। लेखापरीक्षा ने यह भी देखा कि लगभग ₹ 70 लाख की कीमत के भारी आरसीसी उत्पाद जिन्हें 2003 से पूर्व मांगा गया था, तभी से खाली पड़े थे।

आरसीसी डिपो के अलाभकारी परिचालन का मामला दरे प्रशासन के साथ नवम्बर 2014 में उठाया गया। दरे प्रशासन ने स्वीकृत किया (सितम्बर 2015) कि आरसीसी डिपो उत्पादो की लागत श्रमिक की अधिक लागत के कारण अधिक थी तथा यह कहा कि नीचली श्रेणी के पदो को बढ़ाकर स्लीपर्स प्लांट जैसी गतिविधियों की बाह्य स्रोत से सेवाएं प्राप्त करके उत्पादन लागत को कम करने हेतु कार्रवाई की जाएगी।

आउटपुट तथा स्टाफ की संख्या की प्रवृत्ति से यह प्रमाणित होता है कि दरे प्रशासन ने डिपो का परिचालन धीरे-धीरे कम किया है। हालांकि उस पर विचार करना कि डिपो का परिचालन एक अलाभकारी स्थिति होना प्रमाणित कर रहा था, अतः स्टाफ के साथ-साथ डिपो की अलाभकारी परिसम्पत्तियों का लाभकारी उपयोग करके वैकल्पिक तरीको तथा माध्यमो का पता लगाने की आवश्यकता है।

रेलवे बोर्ड को मामला अक्टूबर 2016 में भेजा गया, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

<sup>239</sup> दरे ने 2015-16 के लिए आरसीसी मदो तथा पीसीसी मदो के लिए बाजार मूल्य क्रमशः ₹ 16,404 तथा ₹ 7,382 प्रदान किया। लेखापरीक्षा ने प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत तक इसे घटाकर पिछले वर्षों के लिए बाजार दरो की गणना की।

## अध्याय 6

### भारतीय रेलवे के स्टाफ मामले तथा सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू)

भारतीय रेल में स्टाफ मामलों को रेलवे बोर्ड स्तर पर सदस्य (स्टाफ) द्वारा संचालन किया जाता है। क्षेत्रीय रेलवे में मुख्य कार्मिक अधिकारी (मु.का.अ) स्टाफ मामलों तथा उनके वेतन भत्तों और मण्डलों में वरिष्ठ मण्डलीय कार्मिक अधिकारी (व.म.का.अ) उत्तरदायी है।

रेल मंत्रालय के नियंत्रणधीन 31 मार्च 2016 को भारतीय रेल के 36 सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (पीएसयू) हैं। ये पीएसयू अपने चल स्टॉक, वैगनों के विनिर्माण, अवसंरचना परियोजनाओं का निष्पादन करने, रेल यातायात के कन्टेनरीकरण का प्रबन्ध करने, खानपान तथा पर्यटन, स्टेशन विकास, रेल संचार नेटवर्क का उपयोग करने आदि के लिए वित्त जुटाने के विविध तथा विशेष उद्देश्यों के साथ मंत्रालय द्वारा स्थापित किए गए थे।

यह अध्याय नई पेंशन योजना के लिए अंशदान की वसूली न करने पर एक पैराग्राफ और रेलवे पीएसयू यथा रेल विकास निगम लिमिटेड (रेविनिलि) और भारतीय रेल खानपान तथा पर्यटन निगम लिमिटेड (आईआरसीटीसी) पर दो मामलों, जिनमें सीवीसी मार्ग निर्देशों के उल्लंघन में रेविनिलि के लेखाओं के अनुरक्षण का कार्य सौंपने और अपने कार्यालय भवन के निर्माण में विलम्ब के कारण कार्यालय स्थान के किराए का भुगातन जारी रखने पर लेखापरीक्षा ने टिप्पणियां को दर्शाता है।

#### 6.1 दक्षिण मध्य नई पेंशन योजना के लिए ₹77.07 लाख के अंशदान और रेल (दमरे): सुमेल अंशदान के बराबर राशि की वसूली न करना

दक्षिण मध्य रेल, सिकन्दराबाद के नान्देड मण्डल में नई पेंशन योजना लागू न करने/अनुचित तरीके से लागू करने के परिणामस्वरूप ₹ 77.07 लाख के अंशदान और सुमेल योगदान के बराबर राशि की वसूली नहीं हुई।

भारत सरकार द्वारा 1 जनवरी 2004 से नई पेंशन योजना (न.पे.यो) के आरम्भ करने के परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड ने योजना लागू करने के लिए निर्देश जारी किए (19 फरवरी 2004)। तदनुसार, सभी सरकारी कर्मचारी जिन्होंने 1 जनवरी 2004 को अथवा बाद में भारतीय रेल में सेवा आरम्भ की है, उस माह जिसमें

सरकारी कर्मचारी ने सेवा आरम्भ की है, के बाद के पहले माह से वेतन (मूल वेतन तथा डीए) का 10 प्रतिशत अंशदान करेगा।

दक्षिण मध्य रेल, सिकन्दराबाद के नान्देड़ मण्डल में अगस्त 2011 से मार्च 2016 तक की अवधि के दौरान 146 व्यक्तियों ने सेवा आरम्भ की। तथापि उनके वेतन के 10 प्रतिशत की दर, जैसा (न.पे.यो) कि प्रावधानों के अन्तर्गत अपेक्षित था, पर जून 2016 तक कटौती नहीं की गई थी। लेखापरीक्षा के बताए जाने पर 146 कर्मचारियों में से 97 के संबंध में प्रावधानों के अन्तर्गत जून 2016 से कटौती आरम्भ की गई थी।

इस प्रकार, न.पे.यो लागू न करने/अनुचित लागू करने के परिणामस्वरूप ₹ 77.07 लाख का अंशदान की वसूली नहीं हुई और सरकार द्वारा सुमेल राशि का योगदान नहीं किया गया। इसके अलावा अंशदान तथा योगदान पर लागू ब्याज का प्रावधान नहीं किया जा सका।

मामला अप्रैल 2016 में विशेष पत्र के माध्यम से दमरे प्रशासन की जानकारी में लाया गया था। रेल प्रशासन ने उत्तर दिया (जुलाई 2016) कि सेवानिवृत्ती स्थाई लेखा संख्या (पीआरएएन) के आवंटन हेतु 97 कर्मचारियों से आवेदन प्राप्त हुए थे और पीआरएएन के आवंटन हेतु केन्द्रीय पेंशन लेखा कार्यालय को भेजे गए थे और 97 कर्मचारियों के संबंध में वसूली माह जून 2016 से आरम्भ की गई थी।

रेल प्रशासन सेवा आरम्भ करने के माह के पहले अनुवर्ती माह से निर्धारित फार्म में कर्मचारियों द्वारा भरे गए विवरण प्राप्त करने में विफल हो गया, जो रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुसार बिल आहरण अधिकारी का कर्तव्य था। परिणामस्वरूप दमरे प्रशासन न.पे.य के लिए अंशदान वसूल करने में विफल रहा।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था। उत्तर में उन्होंने बताया (फरवरी 2013) कि सात कर्मचारी, जो लम्बे समय से अनुपस्थित हैं, को छोड़कर सभी कर्मचारियों से न.पे.यो की वसूली कर ली गई है। उन्होंने आगे बताया कि भविष्य में ऐसी आवृत्ती के परिहार के उद्देश्य से 30 अक्टूबर 2016 को एक जेपीओ जारी किया गया है।

रेलवे बोर्ड अन्य मण्डलों, यदि कोई हो, में (न.पे.यो) अंशदान की वसूली भी सुनिश्चित करे जहां ऐसा अंशदान वसूल और केन्द्रीय सेवानिवृत्त पेंशन लेखा कार्यालय के पास जमा नहीं किया जा रहा है।

**6.2 रेल विकास निगम लिमिटेड (रेविनिलि):**

**सीवीसी मार्गनिर्देशों के उल्लंघन करते हुए नामांकन आधार पर एक फर्म को 'रेविनिलि के लेखाओं के अनुरक्षण का कार्य दिया जाना**

केन्द्रीय सतर्कता आयोग के मार्गनिर्देशों का पालन किए बिना रेविनिलि और इसकी सहायक कम्पनी के संबंध में नामांकन आधार पर 'रेविनिलि के लेखाओं के अनुरक्षण के लिए फर्म के चयन के कारण अक्टूबर 2005 से अक्टूबर 2016 के दौरान ₹ 5.07 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

कार्यों/खरीद/ परामर्श के लिए ठेके सौंपने में बेहतर पारदर्शिता तथा जवाबदेही लाने के लिए केन्द्रीय सतर्कता आयोग (सीवीसी) ने अपने विभिन्न परिपत्रों<sup>240</sup> के द्वारा जोर दिया था कि खुली निविदा आमंत्रण, निविदा आमंत्रण की अधिक अधिमानतः विधि है। सीमित निविदा आमंत्रण के मामले में भी सीवीसी ने पैनाल तैयार करने में पारदर्शिता पर जोर दिया। सीवीसी मार्गनिर्देश कुछ शर्तों के अध्यक्षीन अपरिहार्य<sup>241</sup> स्थिति में पीएसयू द्वारा नामांकन आधार पर ठेका सौंपने की शर्त लगाते हैं। सीवीसी परिपत्र भी कहता है कि निविदा आमंत्रण प्रक्रिया अथवा सार्वजनिक नीलामी, सरकारी ठेका देने की मूल आवश्यकता है क्योंकि कोई अन्य विधि विशेषकर नामांकन आधार पर ठेका दिया जाना संविधान के अनुच्छेद 14 के अधीन बराबरी के अधिकार का उल्लंघन बनेगा।

रेल विकास निगम लिमिटेड रेलवे परियोजनाओं के कार्यान्वयन हेतु निगमित किया गया था (2003) और लेखा अनुभाग सहित रेविनिलि का स्टाफ रेलों से प्रतिनियुक्ति आधार पर मुख्यतया लिया गया था। अपनी चौथी बैठक (अगस्त 2003) में निदेशक बोर्ड (बीओडी) ने उन्हें लेखाकरण सेवाओं के आउटसोर्स के लिए प्राधिकृत किया। तदनुसार रेविनिलि ने सनदी लेखाकार फर्मों की सूची प्रस्तुत करने के लिए दो अन्य रेलवे पीएसयू यथा, इरकान इंटरनेशनल लिमिटेड तथा राइट्स लिमिटेड से अनुरोध किया। इरकान ने 37 सनदी लेखाकार फर्मों की सूची प्रस्तुत की जिसमें से रेविनिलि ने 10 फर्मों का चुनाव किया और इन 10 चयनित फर्मों से प्रस्ताव आमंत्रित किए जिसमें से पांच फर्मों ने अपना प्रस्ताव भाग लिया। रेविनिलि ने आरम्भ में अगस्त 2004 से सितम्बर 2005 तक ₹

<sup>240</sup> परिपत्र सं. 06.03.02 सीटीई-34 दिनांक 20.10.2003, परिपत्र सं. 15/05/06, परिपत्र सं. 23/07/07 और परिपत्र सं. 18/12/12

<sup>241</sup> सरकार द्वारा घोषित प्राकृतिक आपदाओं तथा आयात कालों के रूप में उच्चतम न्यायालय के निर्णय के आधार पर सीवीसी परिपत्र दिनांक 5 जुलाई 2007 में स्थिति की अपरिहार्यता का वर्णन किया गया है, जहां खरीद केवल एकमात्र स्रोत से सम्भव है, जहां पूर्तिकार अथवा ठेकेदार माल अथवा सेवा के संबंध में एकाधिकार रखता है और उचित विकल्प अथवा स्थानापन्न मौजूद नहीं है, जहां नीलामी कई तारीखों को की गई थी परन्तु बोलीदाता नहीं थे अथवा प्रस्तुत बोलियां काफी कम थी आदि

38,000 प्रति माह की लागत पर मै. उमेशचन्द्र एण्ड कम्पनी (फर्म) को रेविनिलि के लेखाओं के अनुरक्षण का कार्य सौंपा (जून 2004)। उसके बाद उन्होंने अक्टूबर 2005 से आज तक खुली निविदा आमंत्रित किए बिना नामांकन आधार पर उसी फर्म को लगाए रखना जारी रखा। प्रति वर्ष नियुक्ति पत्र में निर्दिष्ट विचारणीय पत्र में उल्लिखित कार्य की मात्रा, नियुक्त कार्मिकों की संख्या और मुद्रास्फीति की वार्षिक दर के आधार पर पारिश्रमिक निश्चित किया गया था। वर्ष 2016 के दौरान उनके द्वारा फर्म को ₹ 7.81 लाख मासिक पारिश्रमिक दिया जा रहा था (अक्टूबर 2016)। अक्टूबर 2005 से अक्टूबर 2016 तक की अवधि के दौरान रेविनिलि ने ₹ 5.07 करोड़ का व्यय किया। यह भी देखा गया था कि हाई स्पीड रेल निगम इण्डिया लिमि. (एचसीआईएल), रेविनिलि की सहायक कम्पनी, की लेखाकरण सेवाओं के लिए वित्त वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक खुली निविदा आमंत्रित किए बिना नामांकन आधार पर उसी फर्म को ही ठेका दिया गया था। इस अवधि के दौरान फर्म को एचसीआईएल द्वारा किया गया कुल भुगतान ₹ 2.67 लाख था।

रेविनिलि ने सीवीसी मार्गनिर्देशों के उल्लंघन करते हुए वर्ष दर वर्ष फर्म को नामांकन आधार पर लेखाकरण सेवाओं के लिए ठेका दिया। रेविनिलि के अभिलेखों की यह देखने के लिए जांच की गई थी कि क्या ऐसी नियुक्ति उनके द्वारा बनाए गए नियमों के अनुसार थी। तथापि यह देखा गया था कि रेविनिलि की खरीद नियम पुस्तक नहीं थी, जो माल तथा सेवाओं की खरीद के नियम तथा प्रक्रियाएं निर्धारित करती हैं।

मामला रेविनिलि को जून 2016 में भेजा गया। रेविनिलि ने बताया (सितम्बर 2016) कि फर्म की सेवाएं निरन्तरता और कार्य का सुगम प्रवाह सुनिश्चित करने के लिए वर्षानुवर्ष कायम रखी गई थी क्योंकि एजेंसी रेविनिलि की प्रणालियों तथा प्रक्रियाओं और लेखाकरण आवश्यकताओं से भली भांति परिचित थी। लेखाओं के अनुरक्षण जैसे संवेदनशील मामले के लिए एक फर्म से दूसरी फर्म बदलने की प्रक्रिया न केवल कठिन हो सकती थी परन्तु विघटनकारी भी हो सकती थी। नामांकन आधार पर किसी एजेंसी को नियुक्त करने के संबंध में सीवीसी/एमओआर के निर्देशों का अनुपालन किया जा रहा था और 31 अक्टूबर 2017 तक लेखाओं के अनुरक्षण हेतु फर्म को जारी रखने के लिए निदेशक बोर्ड का अनुमोदन भी प्राप्त किया जा चुका था। तथापि यह तथ्य बना हुआ है कि अपरिहार्य स्थिति का औचित्य न होने के बावजूद वर्षानुवर्ष खुली निविदा

आमंत्रित किए बिना नामांकन आधार पर उसी फर्म की पुनः नियुक्ति सीवीसी मार्गनिर्देशों का उल्लंघन था।

इस प्रकार केन्द्रीय सतर्कता आयोग के मार्गनिर्देशों को अपनाए बिना रेविनिलि और इसकी सहायक कम्पनी के संबंध में नामांकन आधार पर रेविनिलि के लेखाओं के अनुरक्षण के लिए फर्म के चयन के कारण अक्टूबर 2005 से अक्टूबर 2016 तक के दौरान ₹ 5.07 करोड़ का अनियमित व्यय हुआ।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।

**6.3 भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन अपने कार्यालय भवन के निर्माण में निगम लिमिटेड (आईआरसीटीसी): विलम्ब के कारण कार्यालय स्थान के किराए का भुगतान जारी रखना**

हुडा से भवन योजना का अनुमोदन प्राप्त करने, ठेकेदार को निर्माण के लिए कार्य सौंपने और ड्राइंग जारी करने में आईआरसीटीसी की ओर से विलम्ब के कारण निगम कार्यालय भवन के निर्माण का कार्य विलम्बित हुआ था। अपने स्वयं का भवन होने का प्रयोजन अभी पूरा नहीं हुआ था और आईआरसीटीसी ने दिल्ली में विभिन्न पट्टाकृत स्थानों के लिए ₹ 5.10 करोड़ प्रति वर्ष के किराए का भुगतान करना जारी रखा।

भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड दिल्ली क्षेत्र में विभिन्न स्थानों पर फैले पट्टाकृत परिसरों से अपना निगम कार्यालय चला रहा था। क्योंकि इससे अनेक परिचालन कठिनाइयां हो रही थीं इसलिए आईआरसीटीसी को अपेक्षित संरचना के निर्माण हेतु एनसीआर क्षेत्र में भूमि के प्लॉट की तत्काल आवश्यकता थी ताकि आईआरसीटीसी तथा रेलवे के बीच सम्पूर्ण सहक्रिया बनाई रखी जा सके। आईआरसीटीसी ने निगम कार्यालय भवन हेतु भूमि आवंटन के लिए हरियाणा शहरी विकास प्राधिकरण (हुडा) से सम्पर्क किया (दिसम्बर 2007)। हुडा ने ₹ 4.13 करोड़ की कुल लागत पर गुडगांव में उन्हें 1994 वर्ग मी भूमि आवंटित की जिसका अधिकार भुगतान करने के बाद मई 2011 में आईआरसीटीसी को दिया गया था।

आईआरसीटीसी ने भूमि के आवंटन की शर्तों तथा निबन्धनों के खण्ड-16 में यथा निर्दिष्ट सक्षम प्राधिकरण को अनुमोदन हेतु भवन योजना प्रस्तुत की (अगस्त 2012)। लेखापरीक्षा ने पाया कि आईआरसीटीसी ने हुडा को अपूर्ण तथा अहस्ताक्षरित योजनाएं भेजीं जिसे आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करने के लिए

उन्हें वापस किया गया था। आईआरसीटीसी द्वारा औपचारिकताएं पूरी करने के बाद योजना जुलाई 2013 में हुडा द्वारा अनुमोदित की गई थी। निदेशक बोर्ड को परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय (मार्च 2012) समापन की अन्तिम तारीख नवम्बर 2014 प्रत्याशित की गई थी। तथापि ₹ 19.91 करोड़ की लागत पर भवन के निर्माण का ठेका सितम्बर 2014 (हुडा द्वारा योजना के अनुमोदन के 14 माह बाद) में ठेकेदार को दिया गया था। परियोजना निर्माण<sup>242</sup> के आरम्भ की तारीख से 18 माह के अन्दर पूर्ण किया जाना निर्धारित था।

विभिन्न ड्राइंग तथा आवश्यकताओं में परिवर्तन के कारण ड्राइंग में परिवर्तनों के मामले को जारी करने में अनेक विलम्बों के कारण ठेकेदार ने 275 दिनों की समय वृद्धि (फरवरी 2016<sup>243</sup>) की मांग की। ठेकेदार को नवम्बर 2016 के शास्ति बिना 31 जनवरी 2017 तक समय वृद्धि प्रदान की। निर्माण के आरम्भ की तारीख से 25 महीनों की अवधि में आज तक केवल 50 प्रतिशत प्रगति प्राप्त की गई है।

दूसरे मामले में आईआरसीटीसी को ₹ 1.55 करोड़<sup>244</sup> की लागत पर आरण्डडी केन्द्र, सहायक कार्यालय, प्रयोगशाला के साथ गुणवत्ता नियंत्रण केन्द्र के निर्माण के लिए मार्च 2010 में हुडा द्वारा 1850 वर्ग की माप का एक प्लॉट आवंटित किया गया था। निर्माण कार्य 2012-13 में आरम्भ करने को प्रस्तावित था। हुडा द्वारा शास्ति लगाए जाने के बावजूद वाहन विलेख के पंजीकरण में आईआरसीटीसी ने विलम्ब किया जो अन्ततः दिसम्बर 2015 में पंजीकृत किया गया था। तथापि, भवन की निर्माण योजना प्रस्तुत की गई थी जिसके लिए अक्टूबर 2016 में हुडा ने कारण बताओ नोटिस जारी किया था। दिसम्बर 2018 तक समय वृद्धि देने के लिए आईआरसीटीसी का अनुरोध हुडा के पास लम्बित था (अक्टूबर 2016)।

निगम कार्यालय भवन के निर्माण में विलम्ब से सम्बंधित मामला मार्च 2016 में आईआरसीटीसी प्रबन्धन के साथ उठाया गया था। उत्तर में प्रबन्धन ने बताया (मई 2016) कि गुड़गांवा में निगम कार्यालय भवन की स्थापन हेतु कार्यशीघ्र निपटाने के लिए प्रत्येक चरण पर उन्होंने आवश्यक प्रयास किए थे। प्रबन्धन ने आगे बताया कि जहां तक नई दिल्ली में स्थान के लिए प्रदत्त/भुगतान किए जा

<sup>242</sup> अक्टूबर 2014

<sup>243</sup> ठेकेदार ने मई 2016 तथा सितम्बर 2016 में समय वृद्धि के लिए और पत्र/अनुस्मारक भेजे।

<sup>244</sup> प्लॉट की मूल लागत ₹1.66 करोड़ थी। अतिक्रमण के कारण हुडा ने ₹ 1.55 करोड़ की लागत पर आईआरसीटीसी को दूसरा प्लॉट आवंटित किया

रहे किराए का संबंध है उसे परिहार्य रूप में माना नहीं जा सकता क्योंकि भवन के निर्माण के लिए एक निश्चित समय अवधि अपेक्षित है।

इसलिए विभिन्न कार्यकलापों जैसे हुडा से भवन योजना का अनुमोदन, भवन के निर्माण हेतु कार्य का दिया जाना और निगम कार्यालय भवन निर्माण कार्य के ठेकेदार को ड्राइंग जारी करने में विलम्ब से आईआरसीटीसी द्वारा लिए गए अतिरिक्त समय के कारण विलम्ब हुआ। हुडा से अधिकार के प्रस्ताव के दो वर्षों के अन्दर निर्माण आ कर सकने के कारण उनको निर्माण के समापन हेतु समय वृद्धि प्राप्त करने के लिए ₹ 80 हजार का भुगतान करना पड़ा। अपने स्वयं का भवन होने का प्रयोजन अभी पूरा नहीं हुआ था और आईआरसीटीसी विभिन्न पट्टाकृत स्थानों के लिए ₹ 5.1 करोड़ प्रति वर्ष के किराए का भुगतान करना जारी रखे हुए था। इसके अतिरिक्त आरण्डडी केन्द्र, सहायक कार्यालयों, प्रयोगशाला सहित गुणवत्ता नियंत्रण केन्द्र का कार्य, जो जून 2014 में समापन हेतु लक्षित था, अभी आरम्भ किया जाना था।

मामला दिसम्बर 2016 में रेलवे बोर्ड को भेजा गया था, उनका उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है (फरवरी 2017)।



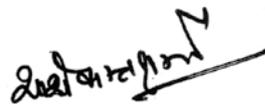
(नन्द किशोर)

नई दिल्ली

दिनांक: 31 मार्च 2017

उप नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित



(शशि कान्त शर्मा)

नई दिल्ली

दिनांक: 3 अप्रैल 2017

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

अनुबन्ध 2.1 पैरा 2.1.1										
पारसल विजनेस डेन इंडियन रेलवे पर विषय आधारित लेखापरीक्षा पर समीक्षित रिपोर्ट का नाममात्र चयन										
क्षेत्रीय रेलवे	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	समीक्षा अवधि के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	पारसल विभाग के पब्लिक चयनित डिभिजन	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
मरे	उपनिवेश विभागीय टर्मिनल लोकमान्य तिलक टर्मिनल (एलटीटी), पुणे, नाशिक रोड, भुसावळ, कल्याण, देवलाडी, दादर, साईनगर शिडी और पनवेल	कोरर 2 के समान	मुम्बई, पुणे	विशेष रेलवे और मुम्बई (5+3) एजीसी / एस्पेलबलर- मुम्बई और पुणे डिभिजन (12)	पारसल स्पोशल ट्रेन- जलगांव और कल्याण स्टेशन बी/सीपी/सीपीए/एस (एलटीटी-जीएचवाय), 12129 (सी-एस्पेलबलर) 2014-15 - 22845 (पुणे हटिया सी) एजीसी / एसएलआर- 2013-14- 12115 (सीएस्पेलबलर-सुर), 15645 (एलटीटी-जीएचवाय), 1212 9 (पुणे-एस्पेलबलर) 2014-15: 11027 (सीएस्पेलबलर-एमएस), 6345 (एलटीटी-टीवीसी), 11077 (सी-एस्पेलबलर), 11055 (एलटीटी-जीकेपी), 11077 (सी-एस्पेलबलर)	पारसल स्पोशल ट्रेन- कल्याण और जलगांव अक्टूबर 2013, सितंबर 2014 और अगस्त 2015 के लिए बी/सीपी/सीपीए/एस 2015 के लिए एलटीटी और वाडीबदर	सावधा, निबंदा, रावेर स्टेशन	2013-14, सीएस्पेलबलर-12137 (सीएस्पेलबलर-एस्पेलबलर), 12151 (एलटीटी-एस्पेलबलर), पुणे-11137 (सी-एस्पेलबलर) और 12221 (पुणे-एस्पेलबलर) 2014-15 - 11093 (सीएस्पेलबलर-बीएलबी), 1633 9 (सीएस्पेलबलर-एनसीजे), 16351 (सीएस्पेलबलर-एनसीजे) और 12025 (पुणे-एसीसी) और 05024 (पुणे-जीकेपी) और 2015-16 - 11057 (सीएस्पेलबलर-एसआर), 11065 (एलटीटी-बीबीसी), 12025 (पुणे-एसीसी) और 12129 (पुणे-एस्पेलबलर) और 01419 (पुणे-इंडस्ट्रीज)	नई आरएम की गई मेल/एक्सप्रेस/सामान्य यात्री ट्रेन/अल्पसंख्यक स्थान/समर स्थान/पूजा स्थान/एक्सप्रेस स्थान ट्रेन	अधिक देर तक रखे गए पारसल
पूरे	हावड़ा, सिंगलदाह मालदा कोलकाता, बर्दमान और भागलपुर आसनसोल और श्रीरामपुर, शोपुरली और घाटनगर	कोरर 2 के समान	सोलादाह, हावड़ा	हावड़ा और सिंगलदाह डिभिजन सीपी-3, एजीसी/एसएलआर-5)	पारसल स्पोशल ट्रेन- शून्य सी/सीपी/सीपीए/एस (एलटीटी-जीएचवाय) 13105/06 2015-16: 13049/50, 13105/06 सी/एजीसी/एसएलआर- 2013-14: 12333, 15657, 12363 2014-15: 12333, 15657, 15047 2015-16: 12333, 13185, 13131	हर साल जून के लिए हावड़ा और सिंगलदाह पारसल डिभिजन के लिए 100% इंस्टॉल कर दिया गया।	शून्य	हावड़ा-2013-14-15711, 2014-15-13063, 2015-16-09043 सिंगलदाह-2013-14-09139, 2014-15-1311 9, 2015-16-02265	हावड़ा और सिंगलदाह	
पूरवे	मुक्तापुर (एमकेपीआर), पटना (पीएनबीई), दरभंगा (डीबीजी), समस्तीपुर (एसएमपी), मुजफ्फरपुर (एमएफपी), बरौली (बीजू), हाजीपुर (एचजेपी), काशीरिया (केजीसी)	कोरर 2 के समान	दानापुर, समस्तीपुर	दानापुर और समस्तीपुर डिभिजन एजीसी/एसएलआर-7	मुक्तापुर (एमकेपीआर) पटना (पीएनबीई) डिभिजन जून 2013, जून 2014 और जून 2015 के महीने के लिए जून की जाती चाहिए।	शून्य	शून्य	12521/12522 BIJ-ERS (B436 किमी) (SEE डिभिजन) 1635 9/16360 पीएनबीई-इंआरएच (2 9 87 किमीमीटर) (पीएनबीई डिभिजन)	2013-14 22351/22352 डीएनआर-वाईपीआर (डीएनआर डिभिजन) (2712 किमी) 13043/13044 एचएलएच-आरएएसएल (एसपीजे डिभिजन) (703 किमी) 2014-15 19421/19422 एबीआई-पीएनबीई (डीएनआर डिभिजन) (1682 कि.मी.) 15559/15560 डीबीजी-एबीआई (एसपीजे डिभिजन) (201 9 किमी) 2015-16 1 963/19064 डीएनआर-3पना (डीएनआर डिभिजन) (15 9 3 किमी) 1425 9/14260 एनजीएस-एलकेओ	मुजफ्फरपुर (एमएफपी) एएसई डिभिजन पटना (पीएनबीई) (डीएनआर डिभिजन)
पूरवे	विजयनगरम, भुवनेश्वर, विशाखापत्तनम, कुर्ना रोड, पुरी, ब्रह्मपुर, पलासा, संबलपुर, रायगढ़, टोटिलागढ़	कोरर 2 के समान	वाल्देयर, खुदरो रोड, एजीसी/एसएलआर-11	विशेष रेलवे / पारसल कार्गो ट्रेन: शून्य सी/सीपी/सीपीए/एस (एलटीटी-जीबीएस से लीज) 12888-पूरी से लीज, 12146 (पुरी-एलटीटी) सी/एसएलआर / एजीसी (एसएलआर), 18463 (एसएलआर) 2014-15: 18507 (एसएलआर), 12896 (एसएलआर), 12074 (एजीसी) 2015-16: 12727 (एजीसी), 15639 (एसएलआर), 12281 (एसएलआर)	विजयनगरम, भुवनेश्वर, विशाखापत्तनम	विजयनगरम	विजयनगरम	विजयनगरम	2013-14 डानापुर - 18501 खुदो रोड - 18421 2014-15 डानापुर - 22801 खुदो रोड - 19454 2015-16 वाल्देयर - 22415 खुदो रोड 02882	विशाखापत्तनम पुरी

अनुबन्ध 2.1 पैरा 2.1.1										
क्षेत्रीय रेलवे	पारसल डिपो जहाँ प्रथक पारसल ट्रेनिंग पत्र बनाया गया है	समीक्षा अवधि के प्रत्येक वर्ष हेतु 10 अप्रैल, 20 जुलाई, 1 अक्टूबर तथा 30 जनवरी के लिए चयनित पारसल डिपो के आउटवर्ड पारसल वे बिल	वर्ष 2 के समान	कार्यनिष्ठ डिपिन	फ्लोटिड निविदाएं	पारसल डिपिन ट्रेन/पारसल डिपिन/एलआर/आदि के परिचालन हेतु किया गया पड़ा करार	पारसल डिपिन ट्रेन/पारसल डिपिन/एलआर/आदि के लिए मांग का रीकार्ड	पारसल डिपिन ट्रेन/पारसल डिपिन/एलआर/आदि के लिए मांग का रीकार्ड	पारसल डिपिन ट्रेन/पारसल डिपिन/एलआर/आदि के लिए मांग का रीकार्ड	अधिक देर तक रूके गए पारसल डिपिन ट्रेन/पारसल डिपिन/एलआर/आदि के लिए मांग का रीकार्ड
उत्तर	नई दिल्ली (एनडीएलएस), एच निजामुद्दीन (एनजेडएस), दिल्ली (डीएलएस), फिरोजपुर कैंट (एफजेआर), जालंधर सिटी (एलजेसी), वाराणसी (वीएसबी), लखनऊ (एलकेओ), जालंधर कैंट (जेआरसी), तुंगलकाबाद (टीकेबी) और पठानकोट (पीटीके)	कॉलर 2 के समान	फिरोजपुर कैंट, दिल्ली	फिरोजपुर कैंट, दिल्ली	मोरादाबाद और फिरोजपुर डिपिन, एजीसी/एसएलआर-32	ए) केवल दिल्ली डिपिन में समीक्षा अवधि के दौरान पड़ा अनुबंध किया जा रहा है। अन्य प्रभागों में समीक्षा अवधि के दौरान कोई ऐसा पड़ा अनुबंध नहीं दिया गया। बी) समीक्षा अवधि के दौरान उत्तरी रेलवे में ऐसा कोई पड़ा अनुबंध नहीं दिया गया था। सी) दिल्ली और फिरोजपुर डिपिन	नई दिल्ली (एनडीएलएस) दिल्ली (डीएलएस)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक ड्रेन नंबर 12696 (डीएलआई डिपिन) ट्रेन नंबर 14260 (एलकेओ डिपिन) डिअनयेड ड्रेन वर्ष 2014-15 के लिए ड्रेन नंबर 12065 (डीएलआई डिपिन) ड्रेन नंबर 12429 (डीएलआई डिपिन) वर्ष 2015-16 के लिए	वर्ष 2013-14 के लिए रेल नंबर 22634 (डीएलआई डिपिन) ट्रेन नं। 22684 (एलकेओ डिपिन) वर्ष 2014-15 के लिए रेल संख्या 22680 (एफजेआर डिपिन) ट्रेन नंबर 16230 (एलकेओ डिपिन) वर्ष 2015 के लिए -16 ट्रेन नं। 15656 (एफजेआर डिपिन) ड्रेन नंबर 06688 (एमबी डिपिन)	1) नई दिल्ली (एनडीएलएस) 2) एच निजामुद्दीन (एनजेडएस)
उत्तर	आगरा किला, सीएनबी, एजीसी, एलडी, जोडबल्लूप, एलजेन, जेएचएस, एमटीजे, एलकेबी, धालपुर	कॉलर 2 के समान	झाँसी, इलाहाबाद	इलाहाबाद और झाँसी वीपीएस -2, एजीसी/एसएलआर-8	इस मद के लिए चयन सीएनबी - 13-14 = सितंबर / 2013, 14-15 = मई / 2014 15-16 = जून / 2015 आगरा किला - 13-14 = 1. ट्रेन नंबर 11070 ALD-LIT 2. ट्रेन संख्या 12469 सीएनबी - जाट 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12294 एलडी - एलटीडी 2. ट्रेन नंबर 18204 सीएनबी - डर्जी 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 14113 एलडी - डीडीएन 2. ट्रेन संख्या 14153 सीएनबी - एसआर एजीसी 13-14 = 1. ट्रेन संख्या 12178 एमटीजे - एचएस 2. ट्रेन नंबर 12162 एजीसी - एलटीडी 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12320 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नं। 15108 एमटीजे - सीपीआर 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 13168 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नंबर 12547 एएफ - एडीआई 3. ट्रेन नंबर 13240 - कोटा - पीएनबीई	चयन 13-14 ALD = 1. ट्रेन नंबर 04114 - यूएपी - एलडी 2. ट्रेन नंबर 04153 - सीएनबी - सीएसटीएम जेएचएस = 1. ट्रेन नंबर 11101 जोडबल्लूप - गुण 2. ट्रेन नंबर 51817 टिकमगढ़ - जेएचएस 14-15 ALD 1. ट्रेन नंबर 22443 - सीएनबी - बांदा 2. ट्रेन नंबर 04132 - जाट - एलडी जेएचएस 1. ट्रेन नंबर 01187 - एलटीडी - जोडबल्लूप 2. ट्रेन नंबर 04182 - जेएचएस 2015-16 ALD 1. ट्रेन संख्या 14155 - सीएनबी - जाट 2. ट्रेन नं। 04115 - एलडी - सीएसटीएम 3. ट्रेन नंबर 04117 - सीएनबी - यूएपी 4. ट्रेन नंबर 04118 - एलडी - जाट	चयन ALD 13-14 = 1. ट्रेन नंबर 11070 ALD-LIT 2. ट्रेन संख्या 12469 सीएनबी - जाट 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12294 एलडी - एलटीडी 2. ट्रेन नंबर 18204 सीएनबी - डर्जी 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 14113 एलडी - डीडीएन 2. ट्रेन संख्या 14153 सीएनबी - एसआर एजीसी 13-14 = 1. ट्रेन संख्या 12178 एमटीजे - एचएस 2. ट्रेन नंबर 12162 एजीसी - एलटीडी 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12320 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नं। 15108 एमटीजे - सीपीआर 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 13168 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नंबर 12547 एएफ - एडीआई	चयन ALD 13-14 = 1. ट्रेन नंबर 11070 ALD-LIT 2. ट्रेन संख्या 12469 सीएनबी - जाट 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12294 एलडी - एलटीडी 2. ट्रेन नंबर 18204 सीएनबी - डर्जी 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 14113 एलडी - डीडीएन 2. ट्रेन संख्या 14153 सीएनबी - एसआर एजीसी 13-14 = 1. ट्रेन संख्या 12178 एमटीजे - एचएस 2. ट्रेन नंबर 12162 एजीसी - एलटीडी 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12320 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नं। 15108 एमटीजे - सीपीआर 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 13168 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नंबर 12547 एएफ - एडीआई	चयन ALD 13-14 = 1. ट्रेन नंबर 11070 ALD-LIT 2. ट्रेन संख्या 12469 सीएनबी - जाट 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12294 एलडी - एलटीडी 2. ट्रेन नंबर 18204 सीएनबी - डर्जी 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 14113 एलडी - डीडीएन 2. ट्रेन संख्या 14153 सीएनबी - एसआर एजीसी 13-14 = 1. ट्रेन संख्या 12178 एमटीजे - एचएस 2. ट्रेन नंबर 12162 एजीसी - एलटीडी 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12320 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नं। 15108 एमटीजे - सीपीआर 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 13168 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नंबर 12547 एएफ - एडीआई	चयन ALD 13-14 = 1. ट्रेन नंबर 11070 ALD-LIT 2. ट्रेन संख्या 12469 सीएनबी - जाट 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12294 एलडी - एलटीडी 2. ट्रेन नंबर 18204 सीएनबी - डर्जी 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 14113 एलडी - डीडीएन 2. ट्रेन संख्या 14153 सीएनबी - एसआर एजीसी 13-14 = 1. ट्रेन संख्या 12178 एमटीजे - एचएस 2. ट्रेन नंबर 12162 एजीसी - एलटीडी 14-15 = 1. ट्रेन नंबर 12320 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नं। 15108 एमटीजे - सीपीआर 15-16 = 1. ट्रेन नंबर 13168 एजीसी - कोएए, 2. ट्रेन नंबर 12547 एएफ - एडीआई
उत्तर	एलजेन, जोकेबी, एलआई, सीपीआर, केजीएम, केपीबी, आरएमआर, एफबीडी, जोडी	कॉलर 2 के समान	लखनऊ, वाराणसी	एलजेन और सीपीआर वीपीएस -1, एजीसी/एसएलआर-6	एलजेन, जोकेबी 2013-14-जुलाई '13 2014-15-जुलाई '14 2015-16-जनवरी '16	19038 (जोकेबी-सीपीआर) 12533 (एफएम एक्स) 12581 (एफबी-एलडीएलएस)	एलजेन, जोकेबी 2013-14 से 2015-16 तक ड्रेन नंबर 15025 (एमएलएलडी एक्सपी) 2014-15 15043 (एलजेन-केजीएम एक्सपी) 15031 (आरएमआर-सीडीजी एक्सपी) 2015-16 12583 (एलजेन-एलडी) 11080 (जोकेबी-एलटी)	एलजेन, जोकेबी 2013-14 से 2015-16 तक ड्रेन नंबर 15025 (एमएलएलडी एक्सपी) 2014-15 15043 (एलजेन-केजीएम एक्सपी) 15031 (आरएमआर-सीडीजी एक्सपी) 2015-16 12583 (एलजेन-एलडी) 11080 (जोकेबी-एलटी)	एलजेन, जोकेबी 2013-14 से 2015-16 तक ड्रेन नंबर 15025 (एमएलएलडी एक्सपी) 2014-15 15043 (एलजेन-केजीएम एक्सपी) 15031 (आरएमआर-सीडीजी एक्सपी) 2015-16 12583 (एलजेन-एलडी) 11080 (जोकेबी-एलटी)	





अनुबंध 2.2 क			
पैरा 2.1.4.1			
पीएमएस चरण 1 तथा चरण II के लागू करने की स्थिति			
जोन	क्षेत्र जहाँ पीएमएस पूर्ण रूप से लागू था	क्षेत्र जहाँ पीएमएस आंशिक रूप से लागू था	क्षेत्र जहाँ पीएमएस अभी लागू करना है
<b>चरण I</b>			
मरे	मुम्बई सीएसटी	दादर, कल्याण, नाशिक रोड, मनमाड, भुसावल, अकोला, नागपुर, बल्लरशाह	-----
पूरे	हावड़ा	-----	-----
पूमरे	पटना, दानापुर, मुगलसराय	-----	-----
पूतरे	भुवनेश्वर, खुदरोड, पुरी, कटक, बेहरपुर, पलासा, झजपुर कैझार रोड, भद्रक (बीएचसी), विशाखापट्टनम, विजयनगरम	-----	-----
उरे	निजामुद्दीन, दिल्ली, नई दिल्ली	-----	-----
उमरे	-----	मथुरा, आगरा, ग्वालियर, झाँसी	-----
दरे	-----	चेन्नई सेंट्रल	-----
दमरे	-----	काजीपीठ, विजयवाड़ा, तेनाली, गुडूर, सिकंदराबाद, हैदराबाद, रेनिगुन्टा, गुदूर, वारंगल, काचिगुडा, समालकोट, राजमुद्री, तिरुपति, काकीनाडा पोर्ट, गुडिवाडा, एलरू, नांदेड, औरंगाबाद	-----
दपूरे	टाटानगर, चक्रधरपुर, राउरकेला, झारसुगुडा, खड़गपुर, बालासोर, पसकुरा, मेचाडा	-----	-----
दपूमरे	-----	गोंडिया, रणदगांव, इटवारी, रायपुर, दुर्ग, बिलासपुर, रायगढ़	-----
परे	-----	सूरत, नागदा, रतलाम, वडोदरा, वलसाड, वापी, बोरिवली, दादर, बांद्रा तेरनिमस, मुंबई सेंट्रल.	-----
पमरे	कोटा, सवाई माधोपुर, भरतपुर, भोपाल, बीना, इटारसी	-----	-----

अनुबन्ध 2.2 क		पीएमएस चरण I तथा चरण II के लागू करने की स्थिति	
पैरा 2.1.4.1		क्षेत्र जहां पीएमएस पूर्ण रूप से लागू था	क्षेत्र जहां पीएमएस अभी लागू करना है
जोन			
<b>चरण II</b>			
मरे	-----		लोकमान्य तिलक टर्मिनस, खंडवा, पुणे, सोलापुर
पूरे	-----		आसनसोल, दुर्गापुर, बर्धमान
पूमरे	-----		गोमो, धरभंगा, धनबाद, कोडरमा, राजेंद्रनगर, समस्तीपुर, मुजफ्फरपुर, हाजीपुर, बरौनी
पूतरे	-----		कोई स्टेशन चयनित नहीं है
उरे	-----		56 स्टेशनों
उमरे	-----		अलीगढ़, दूडला, फिरोजाबाद, इटावा
उपूरे	-----		लखनऊ जंक्शन, छपरा
उसीरे	-----		काटिहार, किशनगंज, न्यू जलपाईगुडी, न्यू कूच बिहार, धूपगुरी, कोकराझार, न्यू अलीपुरद्वार, न्यू बोंगईगांव, गुवाहाटी, लुमडिंग, दीपू दीमापुर, डिब्रूगढ़ टाउन, न्यू टिनसुकिया, मारियानी जेएन
उपरे	-----		रेवारी, अलवर, जयपुर, अजमेर, अबू रोड, भीलवाड़ा, उदयपुर शहर, बीकानेर, जोधपुर, पाली मारवाड़, नागौर, बारमेर, जैसलमेर, सीकर
दरे	-----		चेन्नई एगमोर, काटपाडी, सेलम, इरोड, कोयंबटूर, पालघाट, त्रिचूर, अलवई, एरनाकुलम, कोट्टायम, तिरुवनंतपुरम सेंट्रल, नागरकोइल, कन्याकुमारी, विल्थुपुरम, पांडिचरी, तिरुचिंचिरापल्ली, डिंडीगुल, मदुरै, विरुदुनगर, तिरुनेवेली
दमरे	-----		रायचूर, गुंटकाल, अनंतपुर
दपूरे	-----		कोई स्टेशन चयनित नहीं है
दपूमरे	-----		कोई स्टेशन चयनित नहीं है
दपूरे	-----		बेंगलूर शहर, यशवंतपुर, एसएसएसपी निलयम, हिन्दुपुर
परे	-----		अहमदाबाद, मेहसाना, पालनपुर, राजकोट
पमरे	-----		रीवा, सतना, कटनी, जबलपुर, पिपरिया
कुल	32	48	143

अनुबंध 2.2 ख									
पैरा 2.1.4.1									
चयानत स्टेशन का संख्या तथा पाएमएस का क्रयान्वयन मावलम्ब का दशानवाला ववरण चरण तथा चरण II									
जोन	स्टेशन की संख्या		विलम्ब (दिनो में)		प्रत्यक्ष प्रगति (प्रतिशत में)				
	चरण I	चरण II	चरण I	चरण II	चरण I	चरण II	चरण I	चरण II	चरण III
मरे	9	4	46/72	72	100		शून्य		
पूरे	1	3	0	0	उरे		कोई सूचना नहीं		
पूमरे	3	9	32	48	100		शून्य		
पूतरे	10	0	60/62	0	100		कोई स्टेशन नहीं		
उरे	3	56	0	0	47		शून्य		
उमरे	4	4	0	0			कोई सूचना नहीं		
उसीरे	0	2	0	0			कोई स्टेशन नहीं		
उसीरे	0	15	0	77			0% से 60%		
उपररे	0	14	0	3			शून्य		
दरे	1	20	66	68	100		शून्य		
दमरे	18	3	0	0	100		शून्य		
दपूररे	8	0	0	0	100		कोई स्टेशन नहीं		
दपूमरे	7	0	0	0	100		कोई स्टेशन नहीं		
दपररे	0	4	0	48			शून्य		
पररे	10	4	32	0	100		शून्य		
पमरे	6	5	0	0	100		शून्य		
	<b>80</b>	<b>143</b>							

अनुबन्ध 2.3 धारा 2.1.6.3 ए											
2013-14 से 2015-16 तक की समयावधि के दौरान एसएलआर की लीजिंग पारसल स्पेस के लिए अपर्याप्त प्रति क्रिया का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण											
जोनल रैलवे	मंडल	वर्ष	प्रवर्तक ट्रेनों की कुल संख्या	लीजिंग एसएलआर हेतु निविदा पर ली गई ट्रेनों की संख्या	एसएलआर को पढ़े पर देने हेतु निविदा दस्तावेज में न दी गई ट्रेनों की संख्या	पढ़े पर दी गई ट्रेनों की संख्या	पढ़े पर न दी गई ट्रेनों की संख्या	पढ़े पर दी गई एसएलआर की संख्या	पढ़े पर न दी गई तथा खाली ढोए गए एसएलआर की संख्या	पढ़े पर न दी गई तथा खाली ढोए गए एसएलआर का % ऑफर (कॉलम 7x100/कॉलम 5)	चल रही कुल प्रवर्तक ट्रेनों के साथ एसएलआर की संख्या
मरे	2	2013-14	252	248	4	13	235	23	497	98	
मरे		2014-15	264	249	15	33	216	44	521	94	
मरे		2015-16	417	402	15	41	361	54	876	96	
पुमरे		2013-14	151	142	9	4	138	4	354	94	
पुमरे		2014-15	151	27	24	3	24	3	300	18	
पुमरे		2015-16	151	110	41	6	104	2	278	73	
पुतरे	1	2013-14	69	69	0	11	58	13	6	100	
पुतरे		2014-15	74	74	0	5	69	7	22	100	
पुतरे		2015-16	141	141	0	5	136	6	28	100	
उरे	2	2013-14	594	382	212	104	278	151	548	64	
उरे		2014-15	642	167	475	103	136	173	230	26	
उरे		2015-16	650	278	372	141	138	244	354	43	
उमरे	3	2013-14	111	86	0	14	72	26	185	77	
उमरे		2014-15	111	47	0	10	70	16	174	42	
उमरे		2015-16	112	53	0	12	74	17	180	47	
उपरे	2	2013-14	198	159	95	11	148	14	420	80	
उपरे		2014-15	227	208	161	2	206	3	361	92	
उपरे		2015-16	249	290	208	5	285	8	788	116	
उसीरे	2	2013-14	140	2	138	2	138	2	67	1	
उसीरे		2014-15	140	42	98	0	140	0	46	30	
उसीरे		2015-16	140	39	101	39	101	0	77	28	
उपरे	2	2013-14	141	100	41	28	72	37	196	71	
उपरे		2014-15	318	316	2	26	185	35	489	99	
उपरे		2015-16	183	183	0	15	133	16	341	100	

अनुबन्ध 2.3 पैरा 2.1.6.3 ए											
2013-14 से 2015-16 तक की समयवधि के दौरान एसएलआर की लीजिंग पारसल स्पेस के लिए अपर्याप्त प्रति क्रिया का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण											
जोनल रेलवे	मंडल	वर्ष	प्रवर्तक ट्रेनों की कुल संख्या	लीजिंग एसएलआर हेतु निविदा पर ली गई ट्रेनों की संख्या	एसएलआर को पढ़े पर देने हेतु निविदा दस्तावेज में न दी गई ट्रेनों की संख्या	पढ़े पर दी गई ट्रेनों की संख्या	पढ़े पर न दी गई ट्रेनों की संख्या	पढ़े पर दी गई एसएलआर की संख्या	पढ़े पर न दी गई तथा खाली ढोए गए एसएलआर की संख्या	चल रही कुल प्रवर्तक ट्रेनों के साथ एसएलआर का % ऑफर (कॉलम 7x100/कॉलम 5)	
दरे	2	2013-14	269	232	37	16	216	24	575	86	
दरे		2014-15	286	73	213	14	59	18	150	26	
दरे		2015-16	276	240	36	26	214	37	582	87	
दमरे	2	2013-14	127	0	0	41	86	55	0		
दमरे		2014-15	129	0	0	13	116	16	0		
दमरे		2015-16	115	0	0	18	97	23	0		
दपरे	2	2013-14	93	93	0	13	84	15	191	100	
दपरे		2014-15	150	149	1	25	134	34	309	99	
दपरे		2015-16	155	155	0	22	138	28	318	100	
दपुमरे	2	2013-14		40	0	8	21	18	76		
दपुमरे		2014-15		58	0	8	30	13	113		
दपुमरे		2015-16		17		2	15	2	29		
दपरे	2	2013-14	278	202	76	42	160	47	471	73	
दपरे		2014-15	128	107	21	19	88	27	247	84	
दपरे		2015-16	128	276	0	20	256	43	233	216	
परे	2	2013-14	337	337	0	80	236	92	548	100	
परे		2014-15	290	290	0	36	254	46	490	100	
परे		2015-16	401	401	0	39	362	42	784	100	
दमरे	2	2013-14		60	13	17	43	17	43		
दमरे		2014-15	149	48	54	11	37	13	37	32	
दमरे		2015-16	150	91	16	11	78	13	78	61	

\* पूरे की स्थिति शून्य है।

पुमरे (2014-15 हेतु .18%), उरे (2014-15 तथा 2015-16 के दौरान 26% से 43%), उमरे (2014-15 तथा 2015-16 के दौरान 42% से 47%), उसीरे (1% से 30%), दरे (2014-15 हेतु .25% से 26%) तथा पमरे (2014-15 हेतु 32%)

अनुबन्ध 2.4						
पैरा 2.1.6.4						
निविदा को अन्तिम रूप देने तथा स्वीकृति पत्र देने में विलम्ब को दर्शाने वाला विवरण						
क्रम सं.	जोनल रेलवे	डिविजन	विलम्ब से अन्तिम रूप दी गई निविदा की संख्या	ट्रनों की संख्या (अर्थात् एफएसएलआर I, आरएसएलआर I, एजीसी एवं वीपी) जहाँ विलम्ब हुआ	निविदा को अन्तिम रूप देने में लिया गया अधिक समय	निविदा की प्रक्रिया तथा ठेका देने में विलम्ब के कारण हानि (₹)
1	मरे	मुंबई / पुणे	5	5	4 से 48	3278313
2	पूरे	हावड़ा / सियालदह	6	112	5 से 167	100291991
3	पूमरे	दानापुर / शंजालपुर	4	12	2 से 148	3868460
4	पुलरे	वाल्तेर / खुर्दा रोड	3	22	5 से 55	4835586
5	उरे	एमबी/एफजेडआर	8	169	1 से 240	151096995
6	उमरे	झांसी / इलाहाबाद / आगरा	7	29	3 से 37	2466943
7	उपूरे	वाराणसी / लखनऊ	9	29	2 से 58	7126560
8	उसीरे	कटिहार / लुमडिंग	3	6	8 से 124	9127292
9	उपरे	जयपुर / अजमेर	10	64	1 से 73	21516009
10	दरे	तिरुवनंतपुरम/ चेन्नई	12	74	7 से 102	197747581
11	दमरे	सिकंदराबाद / विजयवाड़ा / गुंटकाल	14	74	1 से 74	34067636
12	दपूरे	खड़गपुर / रांची	14	95	3 से 222	152016561
13	दपूमरे	रायपुर / नागापुर	6	22	8 से 88	12300000
14	दपूरे	केएसआर / बेंगलूरु	2	2	28 से 35	3435445
15	परे	मुंबई सेंट्रल / अहमदाबाद	22	62	1 से 90	86230529
16	पमरे	कोटा/ जबलपुर	6	18	1 से 82	16073580
			<b>131</b>	<b>795</b>		<b>805479481</b>

अनुबन्ध 2.5																	
रेखा 2.1.6.5																	
अन्य जोनल रेलवे से एनओसी के अभाव में निविदा न देने के कारण पार्सल अनिग की संभावित हानि को दर्शाने वाला विवरण																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
रैलवे	डीविजन	ट्रेन संख्या	इस स्टेशन से	स्टेशन	दूरी (किमी)	स्कैल	सप्ताहिक (डब्ल्यू)/ दैनिक (डी) में ट्रेन चलने वाले दिवसों की संख्या	एक सप्ताह के दिवसों की संख्या	प्रति ट्रेन की संख्या	प्रति ट्रेन की संख्या (र)	मौजूदा ठेके की समाप्ति की तिथि	गन्तव्य रेलवे से एनओसी मंगा गया था	परिचालनात्मक स्वीकृति की प्राप्ति की तिथि	समाप्ति के माह को छोड़कर लोड न किए गए पार्सल (दिवसों की संख्या) (कालम संख्या 14-13)	गन्तव्य रेलवे का नाम जिससे परिचालनात्मक स्वीकृति (एनओसी) प्राप्त नहीं हुई	जोनल रेलवे से परिचालनात्मक स्वीकृति के प्राप्ति में विलम्ब के कारण पार्सल अनिग ( ) की हानि (कालम संख्या 11X12X15/2)**	दिप्पानी
मरे	बीबी	22893/22894	संतरागाछी	हावड़ा	1797	आर	डब्ल्यू	1	1	13	3	3	शून्य	256	मरे	27230208	32 माह
	बीबी	12322/12321	रघुपति शिवजी देमिनल	हावड़ा	2161	आर	डी	7	7	13	3	3	शून्य		पूरे	48500000	जनवरी 2013 से सितंबर 2013 तक की समयावधि हेतु
		15645/46	लोकमान्य तिलक	गुवाहाटी	2573	आर	डब्ल्यू	2	2	13	3	3	शून्य	उसीरे			
		18029/30	लोकमान्य तिलक	शालीमार	1947	आर	डी	7	7	13	3	3	शून्य	दूरे			
		18610/09	लोकमान्य तिलक	रांची	2011	आर	डब्ल्यू	1	1	13	3	3	शून्य	दूरे			
		12145/46	लोकमान्य तिलक	पुरी	1880	आर	डब्ल्यू	1	1	13	3	3	शून्य	पूररे			
पूरे		13007/08	हावड़ा	श्री गगनगढ़	1978	आर	डी	7	1	142944	(उपरे)	10/10/2013	11/12/2013	33	उपरे	2358576	एनओसी प्राप्त करने के पश्चात् 04.06.14 से लॉडिंग आरम्भ हुई
		12938/37	हावड़ा	गांधीघाम	2510	आर	डब्ल्यू	1	1	220702	4/11/2011	10/21/2013	12/11/2013	139	परे	15338789	
		12369/70	हावड़ा	हावड़ा	1536	आर	डब्ल्यू	5	1	नहीं	नया	6/9/2015	कोई प्रति क्रिया नहीं	211	उरे	21696468	हानि की 31/03/2016 तक गणना नहीं की गई
	हावड़ा	13049	हावड़ा	अमृतसर	1922	आर	डी	7	1	अतिरिक्त बीपी (लेखापरीक्षा द्वारा कोई आरक्षित मूल्य (आरपी) निर्धारित नहीं किया गया)	-	6/9/2015	कोई प्रति क्रिया नहीं	296	उरे	35093612	हानि की 31/03/2016 तक गणना नहीं की गई
		13043/44	हावड़ा	रक्षौल	699	पी	डी	7	1	नया (लेखापरीक्षा: 68734 टवारा)	नया	6/9/2015	कोई प्रति क्रिया नहीं	296	पूररे	10172632	हानि की 31/03/2016 तक गणना नहीं की गई
		12371/72	हावड़ा	जैसलमेर	2245	आर	डब्ल्यू	1	1	नया (लेखापरीक्षा: 264722)	नया	6/9/2015	कोई प्रति क्रिया नहीं	42	उपरे	5559162	हानि की 31/03/2016 तक गणना नहीं की गई
		12319/20	कोलकाता	आगरा कैंट	1416	पी	डी	1	1	नया (लेखापरीक्षा: 85577 टवारा निर्धारित आरपी)	नया	4/19/2013	12/7/2013	33	उपरे	1412021	एनओसी प्राप्त करने के पश्चात् 14.01.15 से लॉडिंग आरम्भ हुई

अनुबन्ध 2.5																	
रेखा 2.1.6.5																	
रैलवे	डीविजन	ट्रेन संख्या	इस स्टेशन से	स्टेशन तक	दूरी (किमी)	स्कैल	सप्ताहिक (डब्ल्यू)/ दैनिक (डी) में ट्रेन चलने वाले दिवसों की संख्या	प्रति ट्रेन की संख्या	प्रति ट्रेन की लौट दर (₹)	नियुक्त मजदूरों की संख्या	12	13	14	15	16	17	18
अन्य जोनल रेलवे से एनओसी के अभाव में निविदा न देने के कारण पार्सल अनिग की संभावित हानि को दर्शाने वाला विवरण																	
रेखा 2.1.6.5																	
समाप्ति के माह को छोड़कर लोड न किए गए पार्सल (दिनों की संख्या) (कालम संख्या 14-13)																	
गन्तव्य रेलवे का नाम जिससे पार्सल स्वीकृति (एनओसी) प्राप्त नहीं हुई																	
जोनल रेलवे से परिचालनात्मक स्वीकृति के अभाव में पार्सल (कालम संख्या 11X12X15/2)**																	
हिसाब																	
1		12357/58	कोलकाता	अमृतसर	1812	आर	2	1	नया (लेखापरीक्षा: 152958 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	4/19/2013	1/8/2014	75	दरे	5713425	एनओसी प्राप्त करने के पश्चात् 14.01.15 से लॉडिंग आरम्भ हुई	
		12363/64	कोलकाता	हल्दीवारी	620	आर	3	1	नया (लेखापरीक्षा: 81296 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	4/19/2013	11/7/2013	86	उसारे	3495728		
		13155/56	कोलकाता	दरभंगा	552	आर	2	1	नया (लेखापरीक्षा: 56603 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	4/19/2013	3/26/2014	97	पूरु	2745246	एनओसी प्राप्त करने के पश्चात् 05.06.16 से लॉडिंग आरम्भ हुई	
		13161/62	कोलकाता	बैलुघाट	437	आर	3	1	नया (लेखापरीक्षा: 41927 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	4/19/2013	11/7/2013	86	उसारे	1802861		
	सिलदाह	12379/80	सियालदह	अमृतसर	1894	आर	1	1	नया (लेखापरीक्षा: 195750 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	10/10/2013	4/24/2014	4	उरे	391500		
		13185/86	सियालदह	जयनगर	624	आर	7	1	नया (लेखापरीक्षा: 234900 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	10/21/2011	11/12/2013	753	पूरु	20967285		
		12329/30	सियालदह	दिल्ली	1448	आर	1	1	नया (लेखापरीक्षा: 143434 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	9/18/2013	कोई प्रति क्रिया नहीं	42	उरे	3012114	हानि को 31/03/2016 तक गणना नहीं की गई	
		12379	सियालदह	अमृतसर	1894	आर	1	1	नया (लेखापरीक्षा: 234900 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	6/9/2015	10/12/2015	125	उरे	14681250		
		13119	सियालदह	दिल्ली	1640	पी	2	1	नया (लेखापरीक्षा: 142447 द्वारा निर्धारित आरपी)	नया	6/9/2015	कोई प्रति क्रिया नहीं	84	उरे	5982774	हानि को 31/03/2016 तक गणना नहीं की गई	



अनुबन्ध 2.6 पैरा 2.1.6.6												
रेलवे प्रशासन द्वारा वीपी की आपूर्ति न होने के कारण पार्टी द्वारा मांगो के रद्द करने की वजह से वित्तीय प्रभाव को दर्शाने वाला विवरण												
क्रम सं.	जोन	वर्ष	2013-14		2014-15		2015-16		2013-14 से 2015-16 के दौरान रद्द की गई कुल मांगो (का-4+6+8)		2013-14 से 2015-16 के दौरान पार्सल मालभाडे की संभावित हानि (कां 5+7+9)	
			रद्द की गई मांगो की संख्या	पार्सल मालभाडेकी संभावित हानि	रद्द की गई मांगो की संख्या	पार्सल मालभाडे संभावित हानि	रद्द की गई मांगो की संख्या	पार्सल मालभाडे की संभावित हानि				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1	मरे		63	8577655	60	10511840	21	3557619	144	22647114		
2	परे		0	0	402	0	0	0	402	0		
3	पमरे		0	0	0	0	0	0	0	0		
4	पुतरे		0	0	0	0	4	682690	4	682690		
5	उरे		153	8102920	227	11286499	322	17324126	702	36713545		
6	उमरे		3	486188	12	1344019	4	460719	19	2290926		
7	उपरे		3	531039	0	0	3	597555	6	1128594		
8	उसारे		0	0	0	0	2	155084	2	155084		
9	उपरे		0	0	0	0	0	0	0	0		
10	दरे		1	131560	6	757344	44	5985290	51	6874194		
11	दमरे		11	2038285	5	784893	20	2732023	36	5555201		
12	दपरे		3	330126	0	0	40	4140789	43	4470915		
13	दपमरे		0	0	0	0	0	0	0	0		
14	दपरे		0	0	0	0	6	995404	6	995404		
15	परे		5	413970	0	0	0	0	5	413970		
16	पमरे		0	0	0	0	1	62417	1	62417		
<b>कुल</b>			<b>242</b>	<b>20611743</b>	<b>712</b>	<b>24684595</b>	<b>467</b>	<b>36693716</b>	<b>1421</b>	<b>81990054</b>		

टिप्पणी 1: कालम संख्या 4,6,8 में 0 के रूप में दर्शाई गई स्थिति यह दर्शाती है कि जोनल रेलवे में मांग को रद्द नहीं किया

टिप्पणी 2: संभावित हानि (मरे) की संगणना: रद्द की गई जीएमवाई दूरी 2593 किमी हेतु रखे गए एक वीपीयू (क्षमता 18 टन) हेतु मांग। संभावित हानि

अनुबन्ध 2.7				
पैरा 2.1.7.1				
दैनिक आधार पर पट्टे पर लिए पार्सल ट्रैफिक के वजन का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण				
क्रम सं.	जोन	क्या वजन रजिस्टर बनाया गया (हां/नहीं)	क्या 20% वजन का लक्ष्य प्राप्त किया गया (हां/नहीं)	पार्सल ट्रैफिक का वजन न होने के कारण
1	2	3	4	5
1	मरे	नहीं	नहीं	उ.न.
2	पूरे	हां	नहीं	उ.न.
3	पूमरे	हां	हां	उ.न.
4	पूतरे	नहीं	नहीं	स्टॉफ का अभाव, पृथक वजन करने की मशीन की उपलब्धता न होना तथा वजन हेतु पर्याप्त समय का अभाव
5	उरे	हां	नहीं	स्टॉफ का अभाव, पृथक वजन करने की मशीन की उपलब्धता न होना तथा टीकेडी पर प्रस्ताव वजन ब्रिज का कार्यकारी न होना
6	उमरे	नहीं	नहीं	उ.न.
7	उपूरे	नहीं	नहीं	उ.न.
8	उसीरे	नहीं	नहीं	उ.न.
9	उपरे	नहीं	नहीं	उ.न.
10	दरे	नहीं	नहीं	उ.न.
11	दमरे	हां	नहीं	उ.न.
12	दपूरे	नहीं	नहीं	वजन करने की मशीन का उपलब्ध न होना, अपर्याप्त अव संरचनात्मक सुविधा, पट्टाकृत एसएलआर के वजन हेतु सक्षम प्राधिकरण का कोई आदेश नहीं
13	दपूमरे	हां	नहीं	उ.न.
14	दपरे	नहीं	नहीं	उ.न.
15	परे	हां	नहीं	स्टॉफ का अभाव, पृथक वजन करने की मशीन की उपलब्धता न होना
16	पमरे	नहीं	नहीं	उ.न.

अनुबन्ध 2.8						
पैरा 2.1.7.2 a						
रेलवे	समीक्षा अवधि के दौरान वीपीज के मार्ग में वजन का विवरण			सं.	रूपये	
	समीक्षा अवधि के दौरान बुक किए गए वीपीज/वीपीएच की संख्या	समीक्षा अवधि के दौरान वीपीज/वीपीएच की संख्या जहां समीक्षा अवधि के दौरान रास्ते में वजन नहीं किया गया	समीक्षा अवधि के दौरान वीपीज/वीपीएच की संख्या जहां समीक्षा अवधि के दौरान रास्ते में वजन किया गया			
मरे	3294	3291	3	3	28492424	
पूरे *	6869	6869	0	0	0	
पूमरे	402	402	0	0	0	
पुतरे	162	162	0	0	0	
उरे	8116	2822	5294	414	667323	
उमरे	2937	2937	0	0	0	
उपरे	235	235	0	0	0	
उसीरे	1407	1407	0	0	0	
उपरे	1844	1825	19	0	0	
दरे	1841	1827	14	14	890653033	
दमरे	3975	185	3790	1	0	
दपूरे	11327	11327	0	0	0	
दपूमरे	3.न.	0	3.न.	3.न.	0	
दपरे	2258	2250	8	0	0	
परे	454	454	0	0	0	
पमरे	729	729	0	0	0	
	<b>45850</b>	<b>36722</b>	<b>9128</b>	<b>432</b>	<b>919812780</b>	

\* पूरे में प्रवर्तन केन्द्रों पर सभी वीपीज का वजन किया गया।

अनुबन्ध 2.9								
पैरा 2.1.7.2 ख								
समीक्षा अवधि के दौरान वीपीज के मार्ग में वजन का विवरण								
रेलवे	समीक्षा अवधि के दौरान बुक किए गए एजीसी/एसएलआर की संख्या	सं.	एजीसी/एसएलआर की संख्या जहां समीक्षा अवधि के दौरान नहीं किया गया	सं.	एजीसी/एसएलआर की संख्या जहां समीक्षा अवधि के दौरान रास्ते में वजन किया गया	सं.	ओवरलोडिंग का पता चला	यदि सभी पट्टाकृत पार्सल वेन की ओवर लोडिंग हेतु जांच की गई थी तो पार्सल मालभाड़ा की हानि
	सं.	सं.	सं.	सं.	सं.	सं.	रूपये	
मरे	97279	97205	74	73	3295920881			
पूरे *	87652	87652	0	0	0			
पूमरे	6511	0	6511	0	0			
पूतरे	1609	1603	6	6	8786198			
उरे	149535	130174	19361	0	0			
उमरे	12892	12814	78	0	0			
उपूरे	10579	10579	0	0	0			
उसीरे	2764	2764	0	0	0			
उपरे	4688	4588	100	0	0			
दरे	39404	39337	67	67	1391879042			
दमरे	40410	27284	13126	0	0			
दपूरे	55807	55807	0	0	0			
दपूमरे	1649	1518	131	0	0			
दपूरे	33715	32421	1294	4	0			
परे	5325	5321	4	4	59639408			
पमरे	13088	13088	0	0	0			
	<b>562907</b>	<b>522155</b>	<b>40752</b>	<b>154</b>	<b>4756225529</b>			

\* रेलवे प्रशासन द्वारा एजीसी/एसएलआर के रास्ते में वजन के अभिलेख उपलब्ध नहीं कराए गए

अनुबन्ध 2.10 पैरा 2.1.7.2 ग										
क्रम सं.	जोनल रेलवे	ट्रेन सं.	एजीसी/ए सएलआर	एसएलआर/एजीसी (इनवार्ड) के पूनः वजन की संयुक्त जांच		वैकेज	वास्तविक	अधिदेश के अनुसार	वास्तविक	प्रभारित शास्ति
				अधिदेश के अनुसार	वजन के अनुसार					
1	मरे	17032		150	101	3755	3563		शून्य	
		12321		103	59	3972	3965		शून्य	
2	पूरे	12334	एजीसी	61	55	990	605		शून्य	
		12334	एसएलआर	150	104	3980	3791		शून्य	
3	पूमरे	13019	एसएलआर	50	20	1400	680		शून्य	
		13019	एजीसी	40	35	800	700		शून्य	
4	पूतरे	12728	एसएलआर	150	150	3900	3800		शून्य	
		17487	एसएलआर	95	95	3950	3900		शून्य	
5	उरे	12192		115	115	3950	4787.9		अतिरिक्त वजन हेतु ` 33450 संग्रहित	
		12581		210	90	3900	3017.4		शून्य	
6	उमरे	14152		30	18	3930	2130		शून्य	
		12034		120	88	3800	3413		शून्य	
7	उपूरे	12004		249	170	3200	2015		शून्य	
		12534		130	60	3400	2280		शून्य	
8	उसीरे	15654							168 किग्रा. अतिरिक्त हेतु ` 23560 संग्रहित	
		12345								
9	उपरे	12414	आरएसएल३	190	195				अतिरिक्त पैकेजो के लिए `5000	
		12414	आरएसएल३	155	105					
10	दरे	12623	आरएसएल३	20	16	400	290		शून्य	
		12623	एफएसएल३	35	33	600	595		शून्य	
11	दमरे	17057	एफआईआई	178	148	3920	3520		शून्य	
		17017	एफआईआई	135	126	3820	3296		शून्य	
12	दपूरे	12774	एफएसएल३	221	197	2800	3827		शून्य	
		18029	एजीसी	250	250	950	740		शून्य	
13	दपूमरे	18238	एफएसएल३	35	40	2212	2275.6		अतिरिक्त पैकेजो के लिए `5000	
		18238	आरएसएल३	85	85	1600	2272		` 38,572/- लेखापरीक्षा द्वारा बताया गए	
14	दपरे	12976	आरएसएल३	203	160	3899	3749		शून्य	
		12628	एफएसएल३	280	165	3950	3032		शून्य	
15	परे	12926	एजीसी	100	43	995	1720		700 किग्रा अतिरिक्त हेतु 84000 संग्रहित	
		12479	एसएलआर	61	61	3280	3758		शून्य	
16	पामरे	12190	एफएसएल३	179	162	3910	3613		शून्य	
		12122	आरएसएल३	175	119	3930	3283		शून्य	

टिप्पणी: 16 क्षेत्रीय रेलवे में कुल 32 ट्रेनों में 1.80 लाख की कुल शास्ति वसूली गई (उरे: 33450/- उसीरे: 23560/-, दपूमरे: 38572/-, परे: 84000/-)

अनुबन्ध 2.11  
पैरा 2.1.8.1

क्षेत्रीय रेलवे के नाम	मंडल का नाम	स्टेशन	पहुंचने का माह एवं वर्ष	अधिक दुलाई के मामलों की संख्या	जनरल पार्सल तथा मोटर साइकिल की अधिक दुलाई के कारण मालभाड़ा की हानि	प्राप्त किए गए पार्सलों की कुल संख्या (इनवाई)		अधिक ढोए गए पार्सलों की कुल संख्या		अधिक दुलाई की प्रतिशतता	
						जून 15	नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15
<b>2015-16 (जून 2015 तथा नवम्बर 2015) की समयावधि हेतु अधिक ढोए गए पार्सलों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण</b>											
मरे	मुरादाबाद	छत्रपति शिवाजी	जून 15	517	263474	124429	---	1970	---	1.58	---
मरे	मुरादाबाद	लोकमान्य तिलक	जून 15	334	248653	113034	---	1477	---	1.31	---
मरे	मुरादाबाद	छत्रपति शिवाजी	नवम्बर 15	441	252977	---	102575	---	2021	---	1.97
मरे	मुरादाबाद	लोकमान्य तिलक	नवम्बर 15	508	402791	---	101272	---	2541	---	2.51
				<b>1800</b>	<b>1167895</b>						
पूरे	सियालदह	सियालदह	जून 15	400	198837	90285	---	2068	---	2.29	---
पूरे	हावड़ा	हावड़ा	जून 15	615	460248	20413	---	2985	---	14.62	---
पूरे	सियालदह	सियालदह	नवम्बर 15	349	184999	---	93928	---	1418	---	1.51
पूरे	हावड़ा	हावड़ा	नवम्बर 15	1013	459721	---	25551	---	5839	---	22.85
				<b>2377</b>	<b>1303805</b>						
पूमरे	समस्तीपुर	मुजफ्फरपुर	जून 15	118	122659	33143	---	1056	---	3.19	---
पूमरे	दानापुर	पटना	जून 15			एनएमए	---	एनएमए	---	0.00	---
पूमरे	समस्तीपुर	मुजफ्फरपुर	नवम्बर 15	130	132830	---	33374	---	1012	---	3.03
पूमरे	दानापुर	पटना	नवम्बर 15			---	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00
				<b>248</b>	<b>255489</b>						
पूतरे											
पूतरे		पूरी	जून 15	42	578749	7090	---	8755	---	123.48	---
पूतरे		विशाखापट्टनम	जून 15	67	198737	32442	---	1229	---	3.79	---
पूतरे		पूरी	नवम्बर 15	75	586680	---	8210	---	9268	---	112.89
पूतरे		विशाखापट्टनम	नवम्बर 15	42	117243	---	40338	---	1195	---	2.96
				<b>226</b>	<b>1481409</b>						
उरे	दिल्ली	नई दिल्ली	जून 15	127	132320	527390	---	779	---	0.15	---
उरे	दिल्ली	हजरतनिजामुद्दीन	जून 15	212	199063	340561	---	1600	---	0.47	---
उरे	दिल्ली	नई दिल्ली	नवम्बर 15	130	148321	---	522168	---	738	---	0.14
उरे	दिल्ली	हजरतनिजामुद्दीन	नवम्बर 15	463	179125	---	350926	---	1262	---	0.36
				<b>932</b>	<b>658829</b>						
उमरे	आगरा	आगरा कैंट	जून 15	41	23081	17008	---	216	---	1.27	---
उमरे	इलाहाबाद	कानपुर सेन्ट्रल	जून 15	25	8212	27602	---	109	---	0.39	---

अनुबन्ध 2.11  
पैरा 2.1.8.1

क्षेत्रीय रेलवे के नाम	मंडल का नाम	स्टेशन	पहुंचने का माह एवं वर्ष	अधिक दुलाई के मामलों की संख्या	जनरल पार्सल तथा मोटर साइकिल की अधिक दुलाई के कारण मालभाड़ा की हानि	प्राप्त किए गए पार्सलों की कुल संख्या		अधिक दुलाई की प्रतिशतता		
						जून 15	नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15	
						नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15	जून 15	
उमरे	आगरा	आगरा कैंट	नवम्बर 15	44	23969	---	18777	---	---	1.38
उमरे	इलाहाबाद	कानपुर सेन्ट्रल	नवम्बर 15	28	7463	---	35387	---	---	0.24
				<b>138</b>	<b>62725</b>					
उपरे	लखनऊ	जंक्स लखनऊ जंक्शन	जून 15	102	31852	141954	---	2079	---	1.46
उपरे	लखनऊ	जंक्स गोरखपुर	जून 15	298	194721	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00
उपरे	लखनऊ	जंक्स लखनऊ जंक्शन	नवम्बर 15	82	65509	---	एनएमए	---	---	0.00
उपरे	लखनऊ	जंक्स गोरखपुर	नवम्बर 15	531	222595	---	148542	---	2678	1.80
				<b>1013</b>	<b>514677</b>					
उसीरे	लिम्बडी	गुवाहाटी	जून 15	170	77118	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00
उसीरे	तिनसुकिया	डिब्रुगढ़	जून 15	232	176280	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00
उसीरे	लिम्बडी	गुवाहाटी	नवम्बर 15	162	55144	---	एनएमए	---	एनएमए	0.00
उसीरे	तिनसुकिया	डिब्रुगढ़	नवम्बर 15	205	233644	---	एनएमए	---	एनएमए	0.00
				<b>769</b>	<b>542186</b>					
उपरे	जयपुर	जयपुर	जून 15	121	128058	35048	---	1228	---	3.50
उपरे	इलाहाबाद	इलाहाबाद	जून 15	264	143395	18115	---	1599	---	8.83
उपरे	जयपुर	जयपुर	नवम्बर 15	116	136320	---	45464	---	1454	3.20
उपरे	इलाहाबाद	इलाहाबाद	नवम्बर 15	135	92108	---	21944	---	912	4.16
				<b>636</b>	<b>499881</b>					
दरे	तिरुवनंतपुरम	तिरुवनंतपुरम	जून 15	922	316816	4158	---	922	---	22.17
दरे	तिरुवनंतपुरम	तिरुवनंतपुरम	जून 15	127	89365	---	6536	---	127	0.00
दरे	तिरुवनंतपुरम	तिरुवनंतपुरम	नवम्बर 15	127	89365	---	6536	---	127	1.94
दरे	तिरुवनंतपुरम	तिरुवनंतपुरम	नवम्बर 15	1049	406181	---	---	---	---	0.00
दमरे	सिकन्द्राबाद	सिकन्द्राबाद	जून 15	101	53534	55933	---	484	---	0.87
दमरे	गुंटकल	तिरुपति	जून 15	124	57504	10118	---	503	---	4.97
दमरे	सिकन्द्राबाद	सिकन्द्राबाद	नवम्बर 15	118	49240	---	44793	---	550	1.23
दमरे	गुंटकल	तिरुपति	नवम्बर 15	66	33060	---	18492	---	246	1.33
				<b>409</b>	<b>193338</b>					

अनुबन्ध 2.11

पैरा 2.1.8.1

क्षेत्रीय रेलवे के नाम	मंडल का नाम	स्टेशन	पहुंचने का माह एवं वर्ष	अधिक डुलाई के मामलों की संख्या	जनरल पार्सल तथा मोटर साइकिल की अधिक डुलाई के कारण मालभाड़ा की हानि	की कुल संख्या (इनवाई)		की कुल संख्या		अधिक डुलाई की % प्रतिशतता			
						प्राप्त किए गए पार्सलों		प्राप्त किए गए पार्सलों		जून 15		नवम्बर 15	
						जून 15	नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15	जून 15	नवम्बर 15
दपुरे	खडकपुर रांची	हावड़ा	जून 15	380	95943	4791	---	380	---	7.93	---		
दपुरे	खडकपुर रांची	हावड़ा	जून 15	47	22949	27262	---	47	---	0.17	---		
दपुरे	खडकपुर रांची	हावड़ा	नवम्बर 15	214	63343	---	18248	---	214	---	1.17		
दपुरे	खडकपुर रांची	हावड़ा	नवम्बर 15	30	13715	---	29795	---	30	---	0.10		
				<b>671</b>	<b>195950</b>								
दपुरे		इतवारी	जून 15	16	17642	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00	---		
दपुरे		विलासपुर	जून 15	67	594857	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00	---		
दपुरे		इतवारी	नवम्बर 15	15	3787	---	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00		
दपुरे		विलासपुर	नवम्बर 15	119	119671	---	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00		
दपुरे		दुर्ग	जून 15	198	126048	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00	---		
दपुरे		दुर्ग	नवम्बर 15	471	143477	---	एनएमए	---	एनएमए	---	0.00		
				<b>886</b>	<b>1005482</b>								
दपुरे	बंगलोर सिटी	केएसआर/बंगलूरू	जून 15	98	71667	93344	---	98	---	0.10	---		
दपुरे	बंगलोर सिटी	यसवंतपुर	जून 15	15	10437	21540	---	15	---	0.07	---		
दपुरे	बंगलोर सिटी	केएसआर/बंगलूरू	नवम्बर 15	128	98029	---	85528	---	128	---	0.15		
दपुरे	बंगलोर सिटी	यसवंतपुर	नवम्बर 15	79	114364	---	25173	---	79	---	0.31		
				<b>320</b>	<b>294497</b>								
परे	मुम्बई सेन्ट्रल	बांद्रा टर्मिनस	जून 15	429	283877	82390	---	1731	---	2.10	---		
परे	अदुतुरई	अदुतुरई	जून 15	462	205679	170813	---	2269	---	1.33	---		
परे	मुम्बई सेन्ट्रल	बांद्रा टर्मिनस	नवम्बर 15	425	254083	---	58505	---	1470	---	2.51		
परे	अदुतुरई	अदुतुरई	नवम्बर 15	557	175539	---	174713	---	1684	---	0.96		
				<b>1873</b>	<b>919178</b>								
पमरे	जबलपुर	जबलपुर	जून 15	4	3430	36810	---	19	---	0.05	---		
पमरे	कोलकाता	कोलकाता	जून 15	103	87156	12042	---	507	---	4.21	---		
पमरे	जबलपुर	जबलपुर	नवम्बर 15	28	13804	---	60370	---	66	---	0.11		
पमरे	कोलकाता	कोलकाता	नवम्बर 15	83	23509	---	20400	---	247	---	1.21		
				<b>218</b>	<b>127899</b>								
			कुल	13565	9629421			34125	35523				

टिप्पणी: मुम्बई सीएसटी के ₹ 263574 राशि को जून 2015 हेतु 517 अधिक डीए गए पार्सल के सदर्थ में कार्य पत्रक अनुबन्ध 11 क के लिए कार्य पत्रक के रूप में सलग्न किया गया है।

अनुबन्ध 4.1 खंड 4.1.4									
31 मार्च 2016 तक जोनल रेलवे में मेकेनाइज्ड लाई की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण									
क्रम सं.	रेलवे	स्थान	मोड	क्षमता (टन)	लक्षित तिथि	31 मार्च 2016 तक वर्तमान स्थिति (वाहेरपूरी)		यदि नहीं तो प्रगति का	
						हा/नहीं	प्रत्यक्ष	हितांतर	विवरण
1	मरे	बादिबंदर	बूट	6	28.02.2013	19.04.2013	3.न.	3.न.	तिरपणी (बादि 31 मार्च 2016 के बाद पूर्ण हुआ हो तो तो कृपया पूर्णता तिथि दर्शाएं)
2	मरे	नागपुर	बूट	7.6 टन/दिन	31.10.2013	डिप्टी सीएमई (सीओजी) पलटोआरडोटी 3.10.2016 के अनुसार संशोधित निविदा सूची पुनरीक्षण के लिए	नहीं	नहीं	लाई को 2013 में चालू किया गया। इसमें विलम्ब
3	मरे	पुणे	बूट	8 टन/दिन	31.10.2013	डिप्टी सीएमई (सीओजी) पलटोआरडोटी 3.10.2016 के अनुसार संशोधित निविदा सूची संशोधित विस्तृत आकलन	नहीं	नहीं	
4	पुमरे	वानापुर	डिप्टोटीटी	1	25.01.2013	हां (21.12.2012 से परिचालनात्मक)	3.न.	3.न.	
5	पूरे	हावडा	डिप्टोटीटी	1	30.08.2013 (अद्यतन हेतु)	नहीं (हावडा में यंत्रिक लाई पहले ही कार्यकारी थी। तथापि इस लाई के अद्यतन हेतु परस्ताव को अभी क्रियान्वित किया जाना था।)	शून्य	शून्य	एडव्यूचर, टिकियापरा कोचिंग काम्प्लेक्स, एडव्यूचर पर यंत्रिक लाई के अद्यतन हेतु उपकरणों की खरीद के लिए एलओए 1.34 करोड़के लिए दिनांक 14.6.2016 को एलओए द्वारा में, फंड केयर गार्मेट एंड टेक्स्टाइल मशीनरी(प्रा.लि.)फर्म को जारी किया गया है।
6	पूरे	सियालदह	डिप्टोटीटी	1	30.08.2013 (अद्यतन हेतु)	नहीं (हावडा में यंत्रिक लाई पहले ही कार्यकारी थी। तथापि इस लाई के अद्यतन हेतु परस्ताव को अभी क्रियान्वित किया जाना था।)	शून्य	शून्य	एडव्यूचर, टिकियापरा कोचिंग काम्प्लेक्स, एडव्यूचर पर यंत्रिक लाई के अद्यतन हेतु उपकरणों की खरीद हेतु एलओए को 1.63 करोड़ के लिए दिनांक 17/2/2016 एलओए संख्या एमसी/डब्ल्यूसी/लाइनेज/संशोधन/सी/2015 द्वारा फर्म में, पीएडके साइनेटिफिक प्रोडक्स को जारी किया गया है।
7	पूरे	मालवा टाउन	डिप्टोटीटी	2	31.10.2013	हां			मायदा में यंत्रिक लाई को मार्च 2015 में चालू किया गया तथा यह सहज रूप से कार्य कर रही है।
8	उसारे	द्विगुड	डिप्टोटीटी	शून्य	31.05.2013	नहीं	शून्य	शून्य	यंत्रिक लाई की स्थापना से संबंधित कार्य अभी आरम्भ होना है
9	उसारे	नू जलपाईगुडी	डिप्टोटीटी	2	30.07.2013	हां	एनएपी	एनएपी	अगस्त 2014 में चालू
10	दमरे	हटिया	डिप्टोटीटी	1	31.05.2013	31.1.2014 को चालू			
11	दमरे	संतरगळी	बूट	10	30.08.2013	लेखाओं के पुनरीक्षण हेतु आकलन	शून्य	शून्य	
12	दमरे	चक्रधरपुर	डिप्टोटीटी	1	30.08.2013	29.11.2013 को चालू। कार्य 1.1.2014 को आरम्भ हुआ। 11.2.2014 को उदघाटन हुआ	एनएपी	एनएपी	लागू नहीं
13	दरे	कृतीनीएल / श्रीनीसी	बूट	3	3.न.	हां	एनएपी	एनएपी	लागू नहीं
14	दरे	एरनाकुलम (ईआएस)	बूट	1	3.न.	नहीं	एनएपी	एनएपी	संशोधन के तहत आकलन
15	दपरे	हववाली	डिप्टोटीटी	1	30.06.2013	हां	एनएपी	एनएपी	1 टन प्रति शिफ्ट
16	दपरे	भैर	डिप्टोटीटी	1.5	30.08.2013	हां	एनएपी	एनएपी	0.75 टन प्रतिशिफ्ट
17	दरे	सुरल	डिप्टोटीटी	1	29.05.2013	हां	एनएपी	एनएपी	लाई को विभागीय रूप से निपटया गया है एवं परिचालन ठेकागत आधार पर है।

क्षेत्रीय रेलवे अपने रेलवे से संबंधित स्थिति देने हेतु इन 17 क्षेत्रों को जनवरी 2013 के रेलवे बोर्ड के पत्र में सूचीबद्ध किया गया जहां उन्हें इन यंत्रिक लाई की स्थापना की वर्तमान स्थिति मांगी गई थी। हालांकि इस अनुबन्ध में सूचना को इन 17 सहित विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में स्थापित सभी 41 यंत्रिक लाइज के लिए दिया जा सकता है।



2017 की प्रतिवेदन संख्या 14 (रलवे)

अनुबन्ध

अनुबन्ध 4.2 4.1.4													
जनवरी से पहले में वचनित सौकील लॉडिंग की स्थिति दर्शाने वाला विवरण													
उपरे	समानक	विभागीय	01 टन प्रति 8 घंटे की शिफ्ट	28.07.2015	06.01.2015	25.06.2015	भौतिक कार्य पूरा नहीं हुआ। अंतिम बिल अभी पारित होना है	भौतिक कार्य पूरा नहीं हुआ। अंतिम बिल अभी पारित होना है	21.03.2016	0	22	1.90	20.10
उपरे	जोधपुर	विभागीय	5.6	04.06.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	25.09.2014	शून्य	2429.60	2002.44	427.16
उपरे	बीकानेर	विभागीय	2.25	11.06.2013	05.09.2013	6.01.2014	30.4.2014	31.01.2015	07.05.2014	82.15	1998.70	1653.74	344.96
दमरे	विश्वनाथ	विभागीय	1 पमटो	10.06.2010	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	24.12.2010	457	3846	3789	57
उपरे	कच्छवा	विभागीय	1 पमटो	16.04.2010	3 नं.	3 नं.	3 नं.	3 नं.	03.11.2010	247	3948	3917	31
दमरे	कच्छवा	बूट	6 पमटो	16.06.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	12.07.2015	58	3168	3091	77
दमरे	सागरगढ़ी	विभागीय	01 टन प्रति 8 घंटे की शिफ्ट	08.04.2014	-	-	-	-	26.02.2015	2014-15 में 128 घंटे + 2015-16 में 764 घंटे	800	789.22	10.78
उपरे	हिया	विभागीय	1 टन/शिफ्ट	11.03.2013	31.01.2014	28.09.2012	14.01.2013	30.01.2014	2014-15 में 110 घंटे + 2015-16 में 155 घंटे = 764 घंटे	19.39	1486.87	921.69	565.18
उपरे	टाटा	विभागीय	2 टन/शिफ्ट	16.09.2010	16.09.2010	16.09.2010	-	03.05.2012 परसेट स्कैं आयन्टर को छोड़कर	19.39	2643	1761.16	881.84	
उपरे	जोधपुर	विभागीय	3 टन/शिफ्ट	16.11.2011	16.11.2011	16.11.2011	1/9/1900	03.12.2012	03.12.2012	शून्य	3 टन/दिन	3 टन/दिन	
उपरे	जोधपुर	विभागीय	4 टन/शिफ्ट	27.01.2011	27.01.2011	27.01.2011	03.04.2012	03.04.2012	01.04.2012	शून्य	02 शिफ्ट	2	
उपरे	कांचनो	बूट	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
उपरे	हवाली	विभागीय	1	06.07.2012	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	06.09.2013	29	1960	1111	849
उपरे	मेरू	विभागीय	0.75	07.08.2013	3 नं.	3 नं.	3 नं.	3 नं.	18.12.2015	53	66	61	5
उपरे	जोधपुर	विभागीय	2 टन	15.07.2015	02.01.2015	20.11.2014	30.12.2015	16.11.2015	25.10.2015	531	450	444.5	5.5
उपरे	कोटा	विभागीय	1 टन/शिफ्ट	28.10.2015	28.10.2015	28.10.2015	24.02.2016	24.02.2016	24.02.2016	शून्य	लाठी में 11.03.2016 को कार्य शुरू किया कार्य आरम्भ करने से टन में सूचित मात्रा = 188 टन (15.9.2016 तक)	188 टन	-
उपरे	दुमरा	विभागीय	1	23.07.2010	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं	1/16/2011	16.01.2011	16.01.2011	2013-14 - 43.55 शिफ्ट घंटे 2014-15 4.8 शिफ्ट घंटे	2710	2500.01	159.99
उपरे	मेरू	विभागीय	2	17.03.2015	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं	14.07.2015	लागू नहीं	14.07.2015	2015-16 - 4.92 शिफ्ट घंटे			सभी आर्डरपुत्री कोचिंग ट्रेनों पर काम चलाने आवश्यकता के कारण भी
उपरे	जोधपुर	विभागीय	4	16.02.2016	लागू नहीं	उपलब्ध नहीं	11.04.2016	लागू नहीं	11.04.2016	3.55 शिफ्ट/घंटे			आर्डरपुत्री पर यंत्रोपकरण का संवर्धन
उपरे	जोधपुर	विभागीय	3	14.05.2013	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	01.08.2015	उपलब्ध नहीं	01.08.2015	3.55 शिफ्ट/घंटे	1458	1215	243
उपरे	जोधपुर	बूट						लागू नहीं					

अनुबन्ध 4.3  
खंड 4.1.4.1

रेलवे	कोविग डिपो	बीओओटी मॉडल अथवा विभागीय के अन्तर्गत निमित्त यंत्रीकृत लाई	यंत्रीकृत लाई को चालू करने की तिथि	क्या केन्द्रीय प्रयुक्त निबंधन बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की गई (हां/नहीं)	क्या राज्य प्रयुक्त निबंधन बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की गई (हां/नहीं)	क्या राज्य प्रयुक्त निबंधन बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की गई (हां/नहीं)	क्या स्थानिय प्राधिकरण, नगर निगम/निगम/निकाय की स्वीकृति ली गई थी (हां/ नहीं)	यदि प्रयुक्त निबंधन बोर्ड से स्वीकृति प्राप्त की गई तो इसके अन्तर्गत प्रस्तावित कार्य (ईटीपी) का निर्माण किया गया है?	यदि ईटीपी निर्मित किया गया तो क्या यह परिचालनात्मक है	क्या व्यवहारित जल का उपयोग किसी उद्देश्य हेतु किया गया है? यदि हां तो किस उद्देश्य हेतु	क्या डिस्चार्ज वाटर को ट्रीटमेंट किए बिना सीवर से जारी किया जाता है	टिप्पणी
मरे	वादीबडर	वादीबडर विभागीय लाई	29.11.2009	टिप्पणी: चूंकि विभागीय यंत्रिकृत लाई, वादीबडर भारतीय रेल में प्रमुख प्रोजेक्ट है तथापि इस पर नशोनरी की संपत्ति तथा निर्माण के लिए ही विचार किया गया। हालांकि आगामी प्रोजेक्ट में क्लियरेंस के मामले पर विचार किया गया है।								
पुनरे	राजेंद्र नगर	विभागीय	18.12.2012	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	शून्य	शून्य	हां	को-5 से 8 यंत्रीकृत लाई की स्थापना के लिए भी आकलन में कोई प्रावधान सम्मिलित नहीं किया गया
पुनरे	समलपुर	विभागीय	03.09.2011	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य	शून्य	शून्य	हां	
पुनरे	गियालखंड	विभाग	05.08.2011	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	
पुनरे	कीवाड़ा / हाब	विभाग	15.08.2010	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	इसके चालू होने अर्थात् 15.8.2010 से कोई देय नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	
उमरे	इलाहाबाद	संमाण के तहत - विभागीय रूप	चालू नहीं किया गया	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	ईटीपी के प्रावधान को आकलन में नहीं लिया गया
उमरे	खासपुर	संमाण के तहत - विभागीय रूप	चालू नहीं किया गया	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	
उपरे	खासपुर	विभागीय रूप में	24.03.2013	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	
उपरे	गोरखपुर	विभागीय रूप में	27.02.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	कोचो की वाशिंग	लागू नहीं	यंत्रीकृत लाई का डिस्चार्ज वाटर खड़े बर्कशॉप/लोकपी के ईटीपी में जाता है।
उसारे	गुनाती	विभागीय रूप में	जून 2011	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	100880 लीटर दैनिक जल उपयोग में से 16000 लीटर जल को रिसाइकल किया गया तथा लाइन के वाशिंग में उपयोग किया गया	लागू नहीं	
उसारे	बुलगाईपुर	विभागीय रूप में	13.08.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	
उसारे	बाराणसी	विभागीय	01.12.2015	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	
उसारे	बखनऊ	विभागीय	21.03.2016	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	
उसारे	जोगपुर	विभागीय रूप में	25.09.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	कोचो की वाशिंग	लागू नहीं	वाही से डिस्चार्ज वाटर को ईटीपी में ट्रीटमेंट हेतु भेजा गया प्लांट पहले ही मौजूद था (ईटीपी 30.9.12 को चालू हुआ)
उसारे	सीमानेर	विभागीय रूप में	07.05.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	3 न.	3 न.	लागू नहीं	हां	
दमरे	निकरवाड	विभागीय रूप में	24.12.2010	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	
दमरे	कच्छुवा	विभागीय रूप में	03.11.2010	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	किसीला पर कोच किलिंग हेतु	लागू नहीं	
दमरे	कच्छुवा	बूट	12.07.2015	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	हां	

अनुबन्ध 4.3														
खण्ड 4.1.4.1														
यंत्रीकृतलाठी केजल निकाली के व्यवहार को दर्शाने वाला विवरण														
रेलवे	कोविग डिपो	बीओओटी मॉडल अथवा विभागीय के अन्तर्गत निर्मित यंत्रीकृत लाठी	यंत्रीकृत लाठी को चार्ज करने की तिथि	क्या केन्द्रीय प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की गई (हां/नहीं)	क्या राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की गई (हां/नहीं)	क्या राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त की गई (हां/नहीं)	क्या स्थानिय प्राधिकरण, नगर निगम/निगम/निकाय की स्वीकृति ली गई थी (हां/ नहीं)	यदि प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड से स्वीकृति के आवाधिक रूप से नवीकरण हेतु प्रार्थना हेतु इस समय पर लिया जाए? (हां/नहीं)। यदि नहीं तो स्वीकृति कब से लम्बित है?	क्या यंत्रीकृत लाठी से डिस्ट्रिब्यूट वॉटर के ट्रीटमेंट हेतु कोई एप्लाइड ट्रीटमेंट प्लांट (ईटीपी) का निर्माण किया गया है।	यदि ईटीपी निर्मित किया गया तो क्या यह परिचालनात्मक है	क्या व्यवहारित जल का उपयोग किसी उद्देश्य हेतु किया गया है? यदि हां तो किस उद्देश्य हेतु	क्या डिस्ट्रिब्यूट वॉटर को ट्रीटमेंट किए बिना सीवर से जारी किया जाता है	टिप्पणी	
दुपरे	सन्तलपल्ली	विभागीय रूप से	26.02.2015	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां		
दुपरे	होदिया	विभागीय रूप से	31.01.2014	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां		
दुपरे	टाटा	विभागीय रूप से	03.05.2012	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां		
दुपुमरे	विलासपुर	विभागीय रूप से	03.12.2012	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं		
दुपुमरे	दुर्ग	विभागीय रूप से	01.04.2012	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	नहीं परन्तु उपलब्ध एप्लाइड ट्रीटमेंट के लिए सुविधा के साथ वाटर रिसाइक्लिंग प्लांट	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	डिस्ट्रिब्यूट वॉटर ट्रीटमेंट केबना सीवर से निकाला गया तथा इसके वाटर रिसाइक्लिंग प्लांट से जोड़ा गया।	
दरे	चेन्नई सेंट्रल	बूट	01.10.2011	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की स्वीकृति अभी प्राप्त करनी है भले ही 5 वर्षों से अधिक समय बीत गया है।	
दरे	तिलकतंतपुरम	बूट	01.04.2015	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	हां	हां	हां	लागू नहीं	नहीं	31/10/2018 तक मान्य पीसीबी स्वीकृति शोधित जल का उपयोग किसी उद्देश्य हेतु नहीं किया गया	
दुपरे	हृदवाली	विभाग	06.09.2013	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	हां		
दुपरे	मंगूर	विभाग	20.12.2015	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं		
पुमरे	चबलपुर	विभागीय	28.10.2015	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां		
पुमरे	कोटा	डिस्ट्रिक्टरी	24.02.2016	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	हां		
पुरे	इन्दौर	विभागीय	16.01.2011	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	16/1/2011 से नहीं	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	31/3/2016 तक डिस्ट्रिब्यूट वॉटर सीवर को जारी किया गया	
पुरे	गांड रोड	विभागीय	08.01.2015	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	हां	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं	31/3/2016 तक डिस्ट्रिब्यूट वॉटर सीवर को जारी किया गया	
पुरे	अहमदाबाद	बूट मॉडल	दिसम्बर 2012	लागू नहीं	हां	हां	लागू नहीं	हां	हां	हां	लागू नहीं	लागू नहीं		

रिलेवे	वर्ष	कोषिचिन् प्रिचि	उपयोग किर गर कंगलो की संख्या	वर्ष के दौरान धोर गर संख्या की संख्या	डेक में प्रदत्त अनुसर कंबलो को धाने की निरन्तरता (महीना/दिना में)	क्या कंबलो को इण्डस्ट्रीयल किये गवा (नही/नही)	क्या कंबल धाने के लिए वाशिंग डेक में प्रतयान है	क्या कंबल धाने के लिए वाशिंग डेक में प्रतयान है	उपयोग में तिकियो की संख्या	उपयोग में तिकियो की संख्या (डीपी-1)	उपयोग में तिकियो की संख्या (डीपी-2)	वर्ष के दौरान धोर गर तिकियो की संख्या	तिकियो को धाने की निरन्तरता (महीना/दिना में)	क्या तिकियो धाने के लिए वाशिंग डेक में प्रतयान है।	टिप्पणी
मरे	2013-14	माल तिलक रमिलन और धा	10630	13418	01-03 महीनो	नही	नही	नही	1140	नही	नही	नही	नही	नही	
मरे	2014-15	माल तिलक रमिलन और धा	12560	27333		नही	नही	नही	1175	नही	नही	नही	नही	नही	
मरे	2015-16	माल तिलक रमिलन और धा	13732	12488		नही	नही	नही	1212	नही	नही	नही	नही	नही	
मरे	2012-13	मामपुर	3000	6122	1 महीनो	हा	हा	हा	3000	0	0	0	3पलब्ध नही	नही	
मरे	2013-14	मामपुर	5000	9651		हा	हा	हा	5500	0	0	0	3पलब्ध नही	नही	
मरे	2014-15	मामपुर	6500	17726		हा	हा	हा	6000	0	0	0	3पलब्ध नही	नही	
मरे	2015-16	मामपुर	7000	20190		हा	हा	हा	6500	0	0	0	3पलब्ध नही	नही	
परते	2013-14	भुलगाबर	8988	15053		हा	हा	हा	7170	208	0	0	शुन्य	नही	
परते	2014-15	भुलगाबर	10814	31006	2- महीनो	हा	हा	हा	8715	283	0	0	शुन्य	नही	
परते	2015-16	भुलगाबर	10685	33215		हा	हा	हा	10482	472	0	0	6- महीनो	हा	
परते	2013-14	पुनी	9956	8544		हा	हा	हा	9525	92	0	0	शुन्य	नही	
परते	2014-15	पुनी	11438	9285		हा	हा	हा	9777	167	0	0	शुन्य	नही	
परते	2015-16	पुनी	13656	31390		हा	हा	हा	10472	61	0	0	शुन्य	नही	
परते	2012-13	राजिंद नगर	3715		60 दिनो	हा	हा	हा	3412	216	0	0	शुन्य	नही	
परते	2013-14	राजिंद नगर	5176	37314		हा	हा	हा	4520	256	0	0	शुन्य	नही	
परते	2014-15	राजिंद नगर	7782	58524		हा	हा	हा	4844	332	0	0	शुन्य	नही	
परते	2015-16	राजिंद नगर	10066	68050		हा	हा	हा	9454	612	0	0	शुन्य	नही	
परते	2012-13	रुमगा	1572	4776	3-न.	नही	नही	नही	1263	78	0	0	शुन्य	नही	
परते	2013-14	रुमगा	2101	12447		नही	नही	नही	2027	94	0	0	शुन्य	नही	
परते	2014-15	रुमगा	2101	4390		नही	नही	नही	1434	122	0	0	शुन्य	नही	
परते	2015-16	रुमगा	2219	8660		नही	नही	नही	2904	170	0	0	शुन्य	नही	
परते	2012-13	शियालकठ	11915	21912	महीनो	हा	हा	हा	11915	170	0	0	शुन्य	नही	
परते	2013-14	शियालकठ	15317	11291		हा	हा	हा	15317	0	0	0	शुन्य	नही	
परते	2014-15	शियालकठ	14500	6548		हा	हा	हा	14500	0	0	0	शुन्य	नही	
परते	2015-16	शियालकठ	14500	9127		हा	हा	हा	14500	0	0	0	शुन्य	नही	
परते	2013-14	शिलीपाडा	10927	50527	2 महीनो	हा	हा	हा	11774	0	0	0	शुन्य	नही	
परते	2014-15	शिलीपाडा	12993	50108		हा	हा	हा	12619	0	0	0	शुन्य	नही	
परते	2015-16	शिलीपाडा	11634	45335		हा	हा	हा	13821	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2013-14	शुभानाबाद	3742	26756	एक महीनो	हा	हा	हा	7117	0	0	0	शुन्य	नही	कोई प्रतयान नही
उमरे	2014-15	शुभानाबाद	4889	28253		हा	हा	हा	5551	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2015-16	शुभानाबाद	4407	33384		हा	हा	हा	3134	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2013-14	मामिधर	2703	2370		हा	हा	हा	100	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2014-15	मामिधर	2159	2761	एक माह में दो बार	हा	हा	हा	80	3341	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2015-16	मामिधर	2456	2616		हा	हा	हा	80	3110	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2013-14	सबकठ	2497	2846	237	नही	नही	नही	2130	50	0	0	शुन्य	नही	--
उमरे	2014-15	सबकठ	2346	1536	126	नही	नही	नही	2122	60	0	0	शुन्य	नही	--
उमरे	2015-16	सबकठ	2149	9112	759	नही	नही	नही	2342	90	0	0	शुन्य	नही	--
उमरे	2013-14	यागाडी	9789	3628	2 महीनो	हा	हा	हा	0	8795	0	0	6-महीनो	हा	
उमरे	2014-15	यागाडी	12602	3061		हा	हा	हा	0	13193	0	0	6-महीनो	हा	
उमरे	2015-16	यागाडी	12799	5957		हा	हा	हा	0	20674	0	0	6-महीनो	हा	
उमरे	2013-14	डिगाण	3147	5048	2 महीनो	हा	हा	हा	0	2935	0	0	शुन्य	नही	कोई प्रतयान नही है।
उमरे	2014-15	डिगाण	4609	13614		हा	हा	हा	0	4021	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2015-16	डिगाण	6305	9687		हा	हा	हा	0	5260	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2012-13	सबकठ	3930	11176	1 माह	हा	हा	हा	3930	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2013-14	सबकठ	3677	15950		हा	हा	हा	3920	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2014-15	सबकठ	3920	16679		हा	हा	हा	3920	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2015-16	सबकठ	5760	2767		हा	हा	हा	5760	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2012-13	नई शिली	11800	129580	1 माह	हा	हा	हा	11880	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2013-14	नई शिली	11900	117814		हा	हा	हा	12040	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2014-15	नई शिली	13850	144418		हा	हा	हा	13870	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2015-16	नई शिली	16340	170176		हा	हा	हा	16610	0	0	0	शुन्य	नही	
उमरे	2013-14	शोगपुर	3990	30000	2 महीनो	नही	नही	नही	3695	0	0	0	शुन्य	नही	शुन्य
उमरे	2014-15	शोगपुर	5691	28204		नही	नही	नही	4584	0	0	0	शुन्य	नही	शुन्य
उमरे	2015-16	शोगपुर	6720	27558		नही	नही	नही	6248	0	0	0	शुन्य	नही	शुन्य
उमरे	2013-14	जगपुर	5721	19624	1 महीनो	नही	नही	नही	5811	0	0	0	शुन्य	नही	शुन्य
उमरे	2014-15	जगपुर	6542	35542		नही	नही	नही	5456	0	0	0	शुन्य	नही	शुन्य

रेलवे	वर्ष	कोषिग विभाग	उपयोग किए गए कगलों की संख्या	वर्ष के दौरान धाए गए कबलों की संख्या	ठेके में बदल अदुसरे कबलों को धाए की निरवतरता (महीना/दिनां में)	क्या कबलों को सुदृक्वत किया गया (हां/नहीं)	क्या कबलों को सुदृक्वत किया के लिए वाशिग ठेके में प्रावधान है	क्या कबलों को सुदृक्वत किया के लिए वाशिग ठेके में प्रावधान है	उपयोग में तकियो की संख्या	वापोबल पिस्ता (डीपी- 1)	पोलीप्टर स्ट्रेक काइबर पिस्ता (डीपी- 11)	वर्ष के दौरान धाए गए तकियो की संख्या	पोलीप्टर स्ट्रेक काइबर पिस्ता (डीपी- 11)	तकियो को धाए की निरवतरता (महीना/दिनां में)	क्या तकियो धाए के लिए वाशिग ठेके में प्रावधान है	दिपयो
उपर	2015-16		6765	28550		नहीं	नहीं	नहीं	6005	0	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	मिकराबाद	19104	29625	दो महीने में एक बार	नहीं	नहीं	नहीं	17604	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	मिकराबाद	20541	54891		नहीं	नहीं	नहीं	20190	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	मिकराबाद	21987	43580		नहीं	नहीं	नहीं	20568	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	हेरवाबाद	5782	15584	दो महीने में एक बार	नहीं	नहीं	नहीं	5793	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	हेरवाबाद	5662	17979		नहीं	नहीं	नहीं	5497	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	हेरवाबाद	6392	24849		नहीं	नहीं	नहीं	6289	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	सागराडी	19,809	48,441	15 दिनों में एक बार	हां	हां	हां	19,299	510	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	सागराडी	20,159	61,029		हां	हां	हां	19,649	510	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	सागराडी	21,873	72,606		हां	हां	हां	21,333	540	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	हमिया	4,748	957	दो हीनों में एक बार	हां	हां	हां	शून्य	4,678	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	हमिया	6,327	6,327		हां	हां	हां	शून्य	4,748	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	हमिया	1730	376		हां	हां	हां	शून्य	6,327	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	दाटा	1916	3552	दो महीने में एक बार	हां	हां	हां	शून्य	1730	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	दाटा	2778	5698		हां	हां	हां	शून्य	1916	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	दाटा	3226	38708	मासिक	हां	हां	हां	शून्य	2778	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	पिलासूर	3995	46059		हां	हां	हां	शून्य	4619	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	पिलासूर	3592	43107		हां	हां	हां	शून्य	5640	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	पिलासूर	2824 प्रति माह	21,02,13 से 31,03,14 तक	एक माह	हां	हां	हां	शून्य	5253	शून्य	शून्य	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	डन	3051 प्रति माह	28028		हां	हां	हां	नहीं	4,748	नहीं	नहीं	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	डन	3051 प्रति माह	24233		हां	हां	हां	नहीं	1730	नहीं	नहीं	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	डन	3051 प्रति माह	24879	एक माह में एक बार	हां	हां	हां	3.न.	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	डन	3.न.	118372		हां	हां	हां	3.न.	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	डन	3.न.	134736		हां	हां	हां	3.न.	शून्य	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	फिकलतपुर	0	0	एक माह में एक बार	हां	हां	हां	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	फिकलतपुर	0	0		हां	हां	हां	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	फिकलतपुर	60976			हां	हां	हां	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	डॉ. हनुमपुर	0	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	डॉ. हनुमपुर	0	0		लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	डॉ. हनुमपुर	6195	74340		हां	हां	हां	4499	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	डॉ. हनुमपुर	9080	108960	मासिक	हां	हां	हां	8580	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	केराजकर बागलू सिटी	7062	84744		हां	हां	हां	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	केराजकर बागलू सिटी	12171	146052	मासिक	हां	हां	हां	0	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	केराजकर बागलू सिटी	7753	2553		हां	हां	हां	11031	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	जबलपुर	8413	17246	प्रति माह	हां	हां	हां	94	94	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	जबलपुर	10028	7634		हां	हां	हां	7053	94	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	जबलपुर	723			हां	हां	हां	8331	167	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	काटा	1131	1131	प्रति माह	हां	हां	हां	857	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	काटा	1282	1282		हां	हां	हां	1208	0	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	काटा	9927	56138		हां	हां	हां	1253	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	बादा सीमल	10418	57795	मासिक	हां	हां	हां	8803	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	बादा सीमल	11795	31031		हां	हां	हां	8305	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2015-16	बादा सीमल	12000	19437		हां	हां	हां	10420	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2013-14	अजमराबाद	13000	16349		हां	हां	हां	16000	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य
दमरे	2014-15	अजमराबाद	13500	34412		हां	हां	हां	16500	0	0	0	लागू नहीं	नहीं	नहीं	शून्य

अनुबन्ध 4.5				
पैरा 4.1.5.2				
यात्री शिकायतों को दर्शाने वाला विवरण				
क्षेत्रीय रेलवे का नाम	वर्ष	चयनिक कोचिंग डिपो का नाम	अनुवर्ती वर्ष के दौरान प्राप्त शिकायतों की कुल संख्या	2013-14 से 2015-16 तक कुल
मरे	2013-14	लोकमान्य तिलक टर्मिनस	18	61
	2014-15		29	
	2015-16		14	
	2013-14	नागपुर	14	157
	2014-15		40	
	2015-16		103	
पूतरे	2013-14	पुरी	214	464
	2014-15		198	
	2015-16		52	
	2013-14	भुवनेश्वर	61	92
	2014-15		15	
	2015-16		16	
पूरे	2013-14	टिक्कियपरा/हावड़ा	134	401
	2014-15		70	
	2015-16		197	
	2013-14	सीलदाह	उ.न.	96
	2014-15		45	
	2015-16		51	
उपूरे	2013-14	गोरखपुर एवं लखनऊ	8	43
	2014-15		8	
	2015-16		27	
उरे	2013-14	नई दिल्ली	62	326
	2014-15		144	
	2015-16		120	
	2013-14	लखनऊ	8	86
	2014-15		48	
	2015-16		30	
उपरे	2013-14	जोधपुर	22	64
	2014-15		14	
	2015-16		28	
	2013-14	जयपुर	6	111
	2014-15		34	
	2015-16		71	
दमरे	2013-14	सिकन्दराबाद	132	468
	2014-15		171	
	2015-16		165	
	2013-14	हैदराबाद	60	163
	2014-15		28	
	2015-16		75	

अनुबन्ध 4.5				
पैरा 4.1.5.2				
यात्री शिकायतों को दर्शाने वाला विवरण				
क्षेत्रीय रेलवे का नाम	वर्ष	चयनिक कोचिंग डिपो का नाम	अनुवर्ती वर्ष के दौरान प्राप्त शिकायतों की कुल संख्या	2013-14 से 2015-16 तक कुल
दपूमे	2013-14	बिलासपुर	7	25
	2014-15		3	
	2015-16		15	
	2013-14	दुर्ग	0	3
	2014-15		0	
	2015-16		3	
दपूरे	2013-14	सन्नागछी	421	1994
	2014-15		918	
	2015-16		655	
	2013-14	हटिया	36	55
	2014-15		15	
	2015-16		4	
	2013-14	टाटा	2	4
	2014-15		1	
	2015-16		1	
देरे	2013-14	त्रिवेन्द्रम	0	0
	2014-15		0	
	2015-16		0	
	2013-14	चेन्नई मध्य	42	142
	2014-15		47	
	2015-16		53	
दपूरे	2013-14	येशवतपुर	13	171
	2014-15		138	
	2015-16		20	
	2013-14	बैंगलुरु	243	519
	2014-15		156	
	2015-16		120	
पपूरे	2013-14	जबलपुर	2	810
	2014-15		504	
	2015-16		304	
	2013-14	कोटा	5	19
	2014-15		6	
	2015-16		8	
पूरे	2013-14	बान्द्रा टर्मिनल	उ.न.	62
	2014-15		38	
	2015-16		24	
	2013-14	अहमदाबाद	14	65
	2014-15		14	
	2015-16		37	

अनुबन्ध 4.5					
पैरा 4.1.5.2					
यात्री शिकायतो को दर्शाने वालाविवरण					
क्षेत्रीय रेलवे का नाम	वर्ष	चयनिक कोचिंग डिपो का नाम	अनुवर्ती वर्ष के दौरान प्राप्त शिकायतो की कुल संख्या	2013-14 से 2015-16 तक कुल	
उमरे	2013-14	इलाहाबाद	12	66	
	2014-15		10		
	2015-16		44		
	2013-14	खालियर	1		39
	2014-15		8		
	2015-16		30		
उसीरि	2013-14	गुवाहाटी	7	57	
	2014-15		11		
	2015-16		39		
	2013-14	डिब्रुगढ़	3		95
	2014-15		8		
	2015-16		84		
पूमरे	2013-14	राजेन्द्रनगर	11	53	
	2014-15		33		
	2015-16		9		
	2013-14	दरभंगा	1		15
	2014-15		14		
	2015-16		0		
		16 क्षेत्र	33 कोचिंग डिपो	6726	

अनुबन्ध 4.6  
[पैरा 4.2.5.2]  
कोचों के गलत चयन के मामलों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	कोच संख्या	रलवे	बनाना	बनने की तिथि	पॉकेटगार्ड में प्राप्त तिथि	वर्ष	सीआरडब्ल्यू एस पर कोचों की प्राप्ति के समय अवस्था	एमएलआर के लिए अयोग्य कोच के रूप में कोच के वापसि आने की तिथि	कई दिनों के लिए रोक एवं अनावश्यक ढोए गए कोच	कारण
1	एसई008837	एसई	आरसीएफ	2000	4/8/2013	2013	13	4/12/2013	4	सीआरडब्ल्यूएस में एमएलआर हेतु वीपीएच स्वीकृत नहीं
2	ईआर99729	ईआर	आरसीएफ	1999	4/15/2013	2013	14	4/25/2013	10	अत्याधिक धारण
3	ईआर99759	ईआर	बीईएमएल	1999	4/15/2013	2013	14	4/25/2013	10	अधिक लादने के कारण
4	ईआर00412	ईआर	आईसीएफ	2000	4/15/2013	2013	13	4/25/2013	10	अधिक लादने के कारण
5	ईआर99430	ईआर	आरसीएफ	1999	4/15/2013	2013	14	4/25/2013	10	अत्याधिक धारण
6	ईआर99720	ईआर	आरसीएफ	1999	4/15/2013	2013	14	4/25/2013	10	अत्याधिक धारण
7	एसई008831	एसई	आरसीएफ	2000	5/2/2013	2013	13	5/8/2013	6	सीआरडब्ल्यूएस में एमएलआर हेतु वीपीएच स्वीकृत नहीं
8	एनएफ97704	एनएफ	आरसीएफ	1997	5/4/2013	2013	16	5/8/2013	4	ओवरज
9	डब्ल्यूआर0021	डब्ल्यूआर	आरसीएफ	2000	5/23/2013	2013	13	5/27/2013	4	पुरानी स्टैमिल के अनुसार
10	डब्ल्यूआर0624	डब्ल्यूआर	आईसीएफ	2006	5/23/2013	2013	7	5/27/2013	4	पुरानी स्टैमिल के अनुसार
11	डब्ल्यूआर0011	डब्ल्यूआर	आरसीएफ	2000	5/23/2013	2013	13	5/27/2013	4	अत्याधिक धारण
12	सीआर98052	सीआर	आरसीएफ	1998	5/31/2013	2013	15	6/3/2013	3	अत्याधिक धारण
13	एनआर96217	एनआर	आरसीएफ	1996	6/12/2013	2013	17	6/12/2013	0	पुरानी स्टैमिल के अनुसार
14	एनआर98474	एनआर	आरसीएफ	1998	6/17/2013	2013	15	6/22/2013	5	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
15	ईसीओ98811	ईसीओ	आरसीएफ	1998	6/24/2013	2013	15	6/25/2013	1	अत्याधिक धारण
16	ईसीओ99815	ईसीओ	आरसीएफ	1999	6/24/2013	2013	14	6/25/2013	1	अत्याधिक धारण
17	एसआर90027	एसआर	आईसीएफ	1990	8/6/2013	2013	23	8/13/2013	7	ओवरज
18	डब्ल्यूसी92504	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	1992	9/9/2013	2013	21	9/10/2013	1	आईओएच मरम्मत हेतु लंबित
19	ईआर99443	ईआर	आरसीएफ	1999	10/5/2013	2013	14	10/31/2013	26	मरम्मत से परे
20	ईआर00323	ईआर	आईसीएफ	2000	10/5/2013	2013	13	10/31/2013	26	मरम्मत से परे
21	ईआर99479	ईआर	आईसीएफ	1999	10/5/2013	2013	14	10/31/2013	26	मरम्मत से परे
22	एनआर9792	एनआर	आरसीएफ	1997	11/1/2013	2013	16	4/9/2014	159	मरम्मत से परे
23	एससी97277	एससी	आरसीएफ	1997	11/1/2014	2014	17	4/9/2015	159	मरम्मत से परे
24	ईआर00213	ईआर	आरसीएफ	2000	12/3/2013	2013	13	12/10/2013	7	मरम्मत से परे
25	ईआर00327	ईआर	आईसीएफ	2000	12/3/2013	2013	13	12/10/2013	7	मरम्मत से परे
26	ईआर00703	ईआर	आरसीएफ	2000	12/3/2013	2013	13	12/10/2013	7	मरम्मत से परे
27	ईआर00325	ईआर	आईसीएफ	2000	12/3/2013	2013	13	12/10/2013	7	मरम्मत से परे
28	ईआर00204	ईआर	आरसीएफ	2000	12/3/2013	2013	13	12/10/2013	7	मरम्मत से परे
29	डब्ल्यूसी0642	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	2006	1/15/2014	2014	8	1/15/2014	0	अंडरऐज
30	डब्ल्यूआर9811	डब्ल्यूआर	आईसीएफ	1998	2/3/2014	2014	16	2/5/2014	2	ओवरज
31	एनआर98127	एनआर	आईसीएफ	1998	2/3/2014	2014	16	2/5/2014	2	ओवरज
32	ईसी98276	ईसी	आरसीएफ	1998	4/7/2014	2014	16	4/7/2014	0	ओवरज
33	ईसीओ98825	ईसीओ	आईसीएफ	1998	4/7/2014	2014	16	4/7/2014	0	ओवरज
34	ईसीओ98872	ईसीओ	बीईएमएल	1998	4/7/2014	2014	16	4/7/2014	0	ओवरज
35	ईसीओ98871	ईसीओ	आरसीएफ	1998	4/7/2014	2014	16	4/7/2014	0	ओवरज

अनुबन्ध 4.6  
[पैरा 4.2.5.2]  
कोचों के गलत चयन के मामलों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	कोच संख्या	रेलवे	बनाना	बनने की तिथि	पंक्ति/यार्ड में प्राप्त तिथि	वर्ष	सीआरडब्ल्यू एस पर कोचों की प्राप्ति के समय अवस्था	एमएलआर के लिए अयोग्य कोच के रूप में कोच के वापसि आने की तिथि	कई दिनों के लिए रोक एवं अनावश्यक ढीए गए कोच	कारण
36	एससी97286	एससी	आईसीएफ	1997	4/11/2014	2014	17	4/12/2014	1	ओवरज
37	एसई98066	एसई	आरसीएफ	1998	4/11/2014	2014	16	4/12/2014	1	ओवरज
38	एससी98128	एससी	आरसीएफ	1998	4/11/2014	2014	16	4/12/2014	1	ओवरज
39	एनआर98127	एनआर	आरसीएफ	1998	4/11/2014	2014	16	4/12/2014	1	ओवरज
41	एससी98236	एससी	आरसीएफ	1998	4/15/2014	2014	16	4/16/2014	1	ओवरज
42	एसआर98351	एसआर	आरसीएफ	1998	4/15/2014	2014	16	4/16/2014	1	ओवरज
43	एसआर98267	एसआर	आरसीएफ	1998	4/15/2014	2014	16	4/22/2014	7	ओवरज
44	डब्ल्यूआर9811	डब्ल्यूआर	आईसीएफ	1998	4/15/2014	2014	16	4/22/2014	7	ओवरज
45	एससी98274	एससी	आरसीएफ	1998	5/3/2014	2014	16	5/5/2014	2	ओवरज
46	एनआर01053	एनआर	आरसीएफ	2001	6/12/2014	2014	13	6/14/2014	2	ईओजी को एमएलआर हेतु नहीं है
47	डब्ल्यूआर0111	डब्ल्यूआर	आरसीएफ	2001	6/24/2014	2014	13	6/25/2014	1	ईओजी को एमएलआर हेतु नहीं है
48	एससी00116	एससी	आरसीएफ	2000	6/26/2014	2014	14	6/28/2014	2	ईओजी को एमएलआर हेतु नहीं है
49	एससी99137	एससी	आरसीएफ	1999	6/28/2014	2014	15	6/30/2014	2	ईओजी को एमएलआर हेतु नहीं है
50	ईआर01218	ईआर	आरसीएफ	2001	7/2/2014	2014	13	7/7/2014	5	मरम्मत से परे
51	ईआर01205	ईआर	आरसीएफ	2001	7/2/2014	2014	13	7/7/2014	5	मरम्मत से परे
52	ईआर01210	ईआर	आरसीएफ	2001	7/2/2014	2014	13	7/7/2014	5	मरम्मत से परे
53	ईआर01212	ईआर	आरसीएफ	2001	7/2/2014	2014	13	7/7/2014	5	मरम्मत से परे
54	ईआर01214	ईआर	आईसीएफ	2001	7/2/2014	2014	13	7/7/2014	5	मरम्मत से परे
55	ईआर01320	ईआर	आरसीएफ	2001	7/2/2014	2014	13	7/18/2014	16	ओवरज
56	ईआर03219	ईआर	आरसीएफ	2003	7/2/2014	2014	11	7/18/2014	16	ओवरज
57	डब्ल्यूसी91361	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	1991	8/8/2014	2014	23	8/11/2014	3	आईओएच मरम्मत हेतु लंबित
58	एनई99705	एनई	आईसीएफ	1999	9/13/2014	2014	15	9/15/2014	2	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
59	ईआर03611	ईआर	आईसीएफ	2003	9/8/2014	2014	11	9/16/2014	8	सीआरडब्ल्यूएस में एमएलआर हेतु जनशताब्दी कोच नहीं लिया गया
60	डब्ल्यूसी93421	डब्ल्यूसी	आईसीएफ	1993	10/10/2014	2014	21	10/21/2014	11	ओवरज
61	एनआर99059	एनआर	आरसीएफ	1999	11/10/2014	2014	15	11/12/2014	2	राजधानी कोच से स्वीकृत नहीं
62	एनआर15629	एनआर	आरसीएफ	2001	11/1/2014	2014	13	11/12/2014	11	राजधानी कोच से स्वीकृत नहीं
63	सीआर02122	सीआर	आरसीएफ	2002	11/1/2014	2014	12	11/29/2014	28	अत्यधिक धारण
64	ईसीओ99806	ईसीओ	आईसीएफ	1999	11/1/2014	2014	15	12/6/2014	35	अत्यधिक धारण
65	सीआर01110	सीआर	आरसीएफ	2001	12/9/2015	2015	14	12/10/2015	1	अत्यधिक धारण
66	ईसीओ03107	ईसीओ	आरसीएफ	2003	12/5/2014	2014	11	12/17/2014	12	अत्यधिक धारण
67	एनआर04291	एनआर	आरसीएफ	2004	1/20/2015	2015	11	1/22/2015	2	अंडररेज
68	ईआर00329	ईआर	आईसीएफ	2000	1/31/2015	2015	15	2/3/2015	3	मरम्मत से परे
69	ईआर01226	ईआर	आरसीएफ	2001	1/31/2015	2015	14	2/3/2015	3	मरम्मत से परे
70	एनसी09538	एनसी	आईसीएफ	2009	2/13/2015	2015	6	2/14/2015	1	अंडररेज
71	एनई90222	एनई	आरसीएफ	1990	3/24/2015	2015	25	3/24/2015	0	ओवरज
72	डब्ल्यूसी92051	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	1992	4/16/2015	2015	23	4/19/2015	3	ओवरज

अनुबन्ध 4.6  
[पैरा 4.2.5.2]  
कोचों के गलत चयन के मामलों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	कोच संख्या	रेलवे	बनाना	बनने की तिथि	पंक्ति/यार्ड में प्राप्त तिथि	वर्ष	सीआरडब्ल्यू एस पर कोचों की प्राप्ति के समय अवस्था	एमएलआर के लिए अयोग्य कोच के रूप में कोच के वापसि आने की तिथि	कई दिनों के लिए रोक एवं अनावश्यक ठोप गए कोच	कारण
73	एनआर02161	एनआर	आरसीएफ	2002	3/12/2015	2015	13	3/23/2015	11	कोई कारण नहीं
74	एनआर17075	एनआर	आरसीएफ	1991	4/5/2015	2015	24	5/8/2015	33	ओवरज
75	डब्ल्यूसी90271	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	1990	4/21/2015	2015	25	4/21/2015	0	ओवरज
76	डब्ल्यूसी90401	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	1990	5/14/2015	2015	25	5/23/2015	9	ओवरज
77	एनआर03458	एनआर	आरसीएफ	2003	5/16/2015	2015	12	5/23/2015	7	सीबीसी ट्रेफिक कोच एमएलआर के लिए नहीं है
78	एनआर03125	एनआर	आरसीएफ	2003	5/16/2015	2015	12	5/23/2015	7	सीबीसी ट्रेफिक कोच एमएलआर के लिए नहीं है
79	एनआर03372	एनआर	आरसीएफ	2003	5/16/2015	2015	12	5/23/2015	7	सीबीसी ट्रेफिक कोच एमएलआर के लिए नहीं है
80	ईआर01209	ईआर	आरसीएफ	2001	5/22/2015	2015	14	6/19/2015	28	अत्याधिक धारण
81	ईआर00334	ईआर	आरसीएफ	2000	5/22/2015	2015	15	6/19/2015	28	अत्याधिक धारण
82	ईआर00331	ईआर	आरसीएफ	2000	5/22/2015	2015	15	6/19/2015	28	अत्याधिक धारण
83	एसई018057	एसई	आरसीएफ	2001	6/12/2015	2015	14	6/24/2015	12	कोई कारण नहीं
84	एनआर15342	एनआर	आरसीएफ	2015	6/15/2015	2015	0	6/15/2015	0	नए कोच एमएलआर हेतु नहीं है
85	एनआर15343	एनआर	आरसीएफ	2015	6/15/2015	2015	0	6/15/2015	0	नए कोच एमएलआर हेतु नहीं है
86	एनआर15342	एनआर	आरसीएफ	2015	6/15/2015	2015	0	6/15/2015	0	नए कोच एमएलआर हेतु नहीं है
87	ईआर00456	ईआर	आरसीएफ	2000	6/17/2015	2015	15	6/26/2015	9	कोई कारण नहीं
88	एमआर07734	एमआर	आरसीएफ	2007	7/2/2015	2015	8	7/6/2015	4	अंडरएज
89	ईसीओ02702	ईसीओ	आरसीएफ	2002	7/2/2015	2015	13	7/6/2015	4	जनशताब्दी कोच सीआरडब्ल्यूएस में एमएलआर हेतु नहीं लिए गए
90	ईसीओ02603	ईसीओ	आरसीएफ	2002	7/2/2015	2015	13	7/6/2015	4	जनशताब्दी कोच सीआरडब्ल्यूएस में एमएलआर हेतु नहीं लिए गए
91	सीआर82896	सीआर	आरसीएफ	1982	7/9/2015	2015	33	7/11/2015	2	ओवरज
92	एसडब्ल्यू8546	एसडब्ल्यू	आरसीएफ	1985	7/9/2015	2015	30	7/11/2015	2	ओवरज
93	ईसीओ6234	ईसीओ	वीईएमएल	2006	8/11/2015	2015	9	8/13/2015	2	अंडरएज
94	एनई15205	एनई	आरसीएफ	2015	8/11/2015	2015	0	8/13/2015	2	एमएलआर हेतु नए कोच नहीं
95	एनआर13707	एनआर	आरसीएफ	1996	8/11/2015	2015	19	8/13/2015	2	ओवरज
96	ईसीओ03102	ईसीओ	आरसीएफ	2003	9/19/2015	2015	12	9/28/2015	9	अत्याधिक धारण
97	ईसीओ03220	ईसीओ	आरसीएफ	2003	9/19/2015	2015	12	9/28/2015	9	अत्याधिक धारण
98	एनआर03202	एनआर	आरसीएफ	2003	9/21/2015	2015	12	9/28/2015	7	अत्याधिक धारण
99	एनआर96204	एनआर	आरसीएफ	1996	9/21/2015	2015	19	9/21/2015	0	ओवरज
100	ईसीओ04216	ईसीओ	आरसीएफ	2004	9/28/2015	2015	11	9/28/2015	0	अत्याधिक धारण
101	ईसीओ03228	ईसीओ	आरसीएफ	2003	9/28/2015	2015	12	9/28/2015	0	अत्याधिक धारण
102	एमआर01245	एमआर	आरसीएफ	2001	9/30/2015	2015	14	10/7/2015	7	अत्याधिक धारण
103	ईसीओ01823	ईसीओ	आरसीएफ	2001	9/30/2015	2015	14	10/7/2015	7	अत्याधिक धारण
104	ईसीओ04051	ईसीओ	आरसीएफ	2004	9/30/2015	2015	11	10/7/2015	7	अत्याधिक धारण
105	एनआर02216	एनआर	आरसीएफ	2002	10/5/2015	2015	13	10/17/2015	12	अत्याधिक धारण
106	एसआर03259	एसआर	आरसीएफ	2003	10/10/2015	2015	12	10/14/2015	4	अत्याधिक धारण
107	एनआर03002	एनआर	आरसीएफ	2003	10/10/2015	2015	12	10/14/2015	4	अत्याधिक धारण
108	एनएफ97108	एनएफ	आरसीएफ	1997	10/10/2015	2015	18	10/14/2015	4	ओवरज

अनुबन्ध 4.6  
[पैरा 4.2.5.2]  
कोचों के गलत चयन के मामलों को दर्शाने वाला विवरण

क्रम सं.	कोच संख्या	रेलवे	बनाना	बनने की तिथि	पाकिटियाई में प्राप्त तिथि	वर्ष	सीआरडब्ल्यू एस पर कोचों की प्राप्ति के समय अवस्था	एमएलआर के लिए अयोग्य कोच के रूप में कोच के वापसि आने की तिथि	कई दिनों के लिए रोकें एवं अनावश्यक ढोए गए कोच	कारण
109	एनएफ7205	एनएफ	आईसीएफ	1995	10/10/2015	2015	20	10/14/2015	4	ओवरज
110	ईसीओ05255	ईसीओ	आरसीएफ	2005	10/24/2015	2015	10	10/26/2015	2	अंडरएज
110	ईसीओ04051	ईसीओ	आईसीएफ	2004	11/23/2015	2015	11	11/24/2015	1	अत्याधिक धारण
111	ईसीओ03102	ईसीओ	आरसीएफ	2003	11/27/2015	2015	12	11/28/2015	1	अत्याधिक धारण
112	ईसीओ04133	ईसीओ	आरसीएफ	2004	11/27/2015	2015	11	11/28/2015	1	अत्याधिक धारण
113	डब्ल्यूसी03405	डब्ल्यूसी	आईसीएफ	2003	12/9/2015	2015	12	12/9/2015	0	अंडरएज
114	एनएफ05115	एनएफ	आरसीएफ	2005	12/9/2015	2015	10	12/9/2015	0	अंडरएज
115	डब्ल्यूसी02101	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	2002	12/9/2015	2015	13	12/9/2015	0	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
116	सीआर96315	सीआर	आईसीएफ	1996	12/31/2015	2015	19	12/31/2015	0	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
117	सीआर99453	सीआर	आईसीएफ	1999	1/11/2016	2016	17	1/12/2016	1	ओवरज
118	डब्ल्यूसी09433	डब्ल्यूसी	आईसीएफ	2009	1/11/2016	2016	7	1/12/2016	1	पी.ई.आर. के रूप में पुराने एसएनसी आईएल
119	डब्ल्यूसी07003	डब्ल्यूसी	सीईएमएल	2007	1/11/2016	2016	9	1/12/2016	1	पी.ई.आर. के रूप में पुराने एसएनसी आईएल
120	ईसीओ10404	ईसीओ	आईसीएफ	2010	1/19/2016	2016	6	1/22/2016	3	अंडरएज
121	ईसीओ99805	ईसीओ	आईसीएफ	1999	1/19/2016	2016	17	1/22/2016	3	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
122	एनआर02156	एनआर	आईसीएफ	2002	1/21/2016	2016	14	1/21/2016	0	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
123	डब्ल्यूआर0081	डब्ल्यूआर	आईसीएफ	2000	2/1/2016	2016	16	2/3/2016	2	ओवरज
124	डब्ल्यूसी02566	डब्ल्यूसी	आईसीएफ	2002	2/5/2016	2016	14	2/5/2016	0	कोई कारण नहीं
125	डब्ल्यूसी13405	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	2013	2/8/2016	2016	3	2/11/2016	3	एमएलआर हेतु नए कोच नहीं
126	एनआर05302	एनआर	आरसीएफ	2005	2/18/2016	2016	11	2/27/2016	9	अंडरएज
127	एनआर96215	एनआर	आरसीएफ	1996	2/20/2016	2016	20	2/27/2016	7	ओवरज
128	डब्ल्यूसी05051	डब्ल्यूसी	आरसीएफ	2005	2/20/2016	2016	11	2/23/2016	3	अंडरएज
129	ईसी10500	ईसी	आईसीएफ	2010	2/27/2016	2016	6	2/27/2016	0	अंडरएज
130	एनआर10862	एनआर	आरसीएफ	2010	2/27/2016	2016	6	2/27/2016	0	अंडरएज
131	एसई038234	एसई	आरसीएफ	2003	3/15/2016	2016	13	3/18/2016	3	अत्याधिक धारण
132	एसई028240	एसई	आईसीएफ	2002	3/16/2016	2016	14	3/18/2016	2	अत्याधिक धारण
133	एनई00287	एनई	आईसीएफ	2000	3/16/2016	2016	16	3/18/2016	2	पहले से ही एमएलआरड सीआर डब्ल्यूएस
134	ईसीओ04051	ईसीओ	आईसीएफ	2004	3/21/2016	2016	12	3/22/2016	1	अत्याधिक धारण
135	एनई01105	एनई	आरसीएफ	2001	3/21/2016	2016	15	3/22/2016	1	अत्याधिक धारण
136	एनई01207	एनई	आरसीएफ	2001	3/21/2016	2016	15	3/22/2016	1	अत्याधिक धारण
137	एनआर04303	एनआर	आरसीएफ	2004	3/21/2016	2016	12	3/22/2016	1	अत्याधिक धारण
									1066	

स्रोत: कोच आवागमन रजिस्टर

अनुबन्ध 19 [ पैरा 4.2.5.6] एमएलआर कोचो की पुनः मरम्मत में लिए गए अतिरिक्त समय को दर्शाने वाला विवरण			
माह एवं वर्ष	जांच हेतु एनटीएक्सआर को भेजे गए कोचो की संख्या	1 जांच के दौरान एनटीएक्सआर द्वारा अस्वीकृत कोचो की संख्या	अतिरिक्त मरम्मत कार्य में लिया गया समय
1	2	3	4
अप्रैल -12	36	8	10
मई -12	51	7	13
जून -12	50	8	11
जुलाई -12	49	18	34
अगस्त -12	48	20	74
सितंबर -12	48	20	40
अक्टूबर -12	46	24	57
नवम्बर 12	43	8	11
दिसंबर -12	49	15	29
जन -13	51	18	39
फरवरी -13	50	15	37
मार्च -13	47	18	37
अप्रैल -13	48	20	125
मई -13	50	19	35
जून -13	48	22	40
जुलाई -13	53	20	37
अगस्त -13	47	22	45
सितंबर -13	47	24	79
अक्टूबर -13	46	20	42
नवम्बर 13	43	21	47
दिसंबर -13	50	22	43
जन -14	52	24	117
फरवरी -14	48	21	59
मार्च -14	48	21	43
अप्रैल -14	46	18	119
मई -14	50	18	57
जून -14	49	17	66
जुलाई -14	52	15	33
अगस्त -14	47	14	77
सितंबर -14	54	16	48
अक्टूबर -14	42	9	26
नवम्बर 14	48	15	30
दिसंबर -14	51	21	58
जन -15	51	18	52
फरवरी -15	43	17	28
मार्च -15	50	16	39
अप्रैल -15	48	21	58
मई -15	49	19	33
जून -15	50	24	77
जुलाई -15	47	17	64
अगस्त -15	35	17	57
सितंबर -15	38	13	31
अक्टूबर -15	44	10	20
15 नवंबर	43	10	20
दिसंबर -15	47	21	76
जन -16	50	22	80
फरवरी -16	47	24	75
मार्च -16	57	28	95
	<b>2286</b>	<b>855</b>	<b>2423</b>
स्रोत: सीआरडब्ल्यूएस/बीपीएल पर एनटीएक्सआर का रजिस्टर			

© भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक  
[www.cag.gov.in](http://www.cag.gov.in)