



भारत के नियंत्रक – महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन

31 मार्च 1991 को समाप्त हुए वर्ष के लिए
1992 की संख्या 10

संघ सरकार – रेलवे



भारत के नियंत्रक – महालेखापरीक्षक
का
प्रतिवेदन

31 मार्च 1991 को समाप्त हुए वर्ष के लिए
1992 की संख्या 10

संघ सरकार – रेलवे

| | पृष्ठ |
|--|-------|
| प्रयोग किये गये शब्दों एवं संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली | v |
| प्रस्तावनात्मक टिप्पणियाँ | viii |
| विहंगावलोकन | ix |
| | |
| अध्याय I. वित्तीय प्रबन्ध | |
| 1. वित्तीय परिणाम | 1 |
| 2. चुकता न की गई देयतायें | 2 |
| 3. चुने संकेतक | 3 |
| 4. माल आय | 3 |
| 5. सवारी आय | 4 |
| 6. रेलवे निधियाँ | 4 |
| 7. चल स्टाक का पट्टा | 6 |
| 8. परिचालन अनुपात | 6 |
| 9. राजस्व व्यय | 6 |
| 10. योजना (पूजीगत) व्यय | 8 |
| 11. बजट नियंत्रण | 12 |
| 12. अन्य रुचिकर बातें | 21 |
| | |
| अध्याय II. समीक्षाएँ | |
| 1. रेलवे पर माल भाड़ा लगाना | 24 |
| 2. खाली वैगनों का जनन एवं उपयोग | 43 |
| 3. तेल टैंक वैगनों का उपयोग | 60 |
| 4. बी0जी0 कोच मरम्मत कारखाना,तिरुपती का नियोजन, कार्य एवं निष्पादन | 74 |
| 5. साबरमती में एम0जी0 प्रीस्ट्रेस्ड रीइन्फोर्स्ड कॉक्रीट स्लीपर उत्पादन फैक्ट्री की समीक्षा | 80 |
| 6. बीबी नगर से नाडीकुदे तक एक नई बी0जी0 लाईन का निर्माण एवं | 84 |

गुन्टूर-मचेरला के एम0जी0 लाईन सेबी0जी0 लाईन में परिवर्तन

7. भुज से नलिया तक एक नये एम0जी0 लाईन का निर्माण 88
8. परेल कारखाना का आधुनिकीकरण 94

अध्याय III आय

1. वैगन पंजीकरण शुल्क की वसूली न होना 100
2. रेलवे साइडिंग के मालिक से बकाया की वसूली का न होना 101
3. माल यातायात का अनार्थिक संचलन 102
4. माल यातायात के लिए मार्ग का युक्तीकरण न किया जाना 103
5. भाड़े की कम वसूली 104
6. युक्तीकरण आदेश का अवपालन न होने के कारण भाड़े में अवप्रभार 105
7. शॉटिंग प्रभार की वसूली न होना 106
8. शायिका अधिभार न लगाये जाने के कारण हानि 107
9. प्रभार हेतु दूरी की गलत अधिसूचना 107
10. यातायात के मार्ग की दूरी की अधिसूचना में देरी 109
11. विशेष गाड़ियों को रोकने के लिए प्रभारों की वसूली न किया जाना 109
12. माल की गलत उद्घोषणा 110
13. टैंक वैगनों में टोये गये वनस्पति-तेल के भाड़े की कम वसूली 111
14. त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के कारण देय भाड़ा के मद में कम वसूली 112
15. एम0जी0 टैंक वैगनों हेतु अंशशोधन तालिका का संशोधन न किया जाना 113

अध्याय IV कार्य

1. एक समानान्तर बी0जी0 लाईन के निर्माण में संविदा प्रबंध 114
2. एक ठेकेदार को अनभिप्रेत वित्तीय लाभ 117
3. औद्योगिक ढाँचे और एक साइडिंग के प्राविधान पर निष्फल व्यय 120
4. ठेकेदार द्वारा किये गये कार्य के पर्यवेक्षण में कमी के कारण हानि 121
5. कार्यों के अनियमित सम्पादन के कारण हानि 122
6. डीजल शेड के निर्माण में अपर्याप्त नियोजन के कारण परिहार्य व्यय 123
7. कोयला खान में वैगनों की क्षति के कारण हानि 124
8. गाल्सी झपटरघाल लिंक लाईन के विद्युतीकरण पर निष्फल व्यय 125

| | |
|---|-----|
| 9. मशीनों का उपयोग एवं चालू करने में देरी | 126 |
| 10. राज्य सरकारों या स्थानीय अधिकारियों के अनुरोध पर खोले गये समपारों के रखरखाव एवं उनके संचालन हेतु रखे गये कर्माचारियों की लागत का वसूल न किया जाना | 129 |
| 11. समपारों के बदले में उपरि-पुलों का निर्माण | 131 |
| 12. एक कार्य संविदा के अन्तर्गत गारंटी बाण्ड की वैधता को बढ़ाये जाने में असफलता | 132 |
| 13. स्नेहन तेल भंडारण टैंक के संस्थापना में विलम्ब के कारण हानि | 133 |
| 14. भूमि अर्जन के एक मामले में अनुसरण विलम्ब के कारण हानि | 134 |
| 15. ठेकेदार को कार्य-स्थल प्रदान करने में विलम्ब के कारण हानि | 135 |
| अध्याय V-भंडार एवं क्रय | |
| 1. इस्पात का अनियमित क्रय | 137 |
| 2. भंडार के क्रय में अनियमिततायें | 138 |
| 3. इस्पात सामग्रियों की मार्ग में हानि | 139 |
| 4. रेलवे कारखानों में हार्ड कोक की प्राप्ति में भारी कमी एवं लेंखांकन के कारण हानि | 140 |
| 5. लोहा एवं इस्पात सामानों की चोरी/उठाईगिरी के कारण हानि | 141 |
| 6. दोषपूर्ण केबिलों की अधिप्राप्ति | 143 |
| 7. वाष्प इंजिनों हेतु अधिक टायरों की अधिप्राप्ति पर हानि | 144 |
| 8. मूल्यवान मशीनों का परिहार्य आयात | 144 |
| 9. जोखिम कार्यवाही के प्राविधानों को लागू करने में असफलता के कारण हानि | 145 |
| 10. निविदाओं का अंतिम रूप दिये जाने में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय | 148 |
| 11. "समझे गये निर्यात आदेशों" पर हानि | 149 |
| 12. इंजिनों की आपूर्ति के लिये बिक्री कर एवं दूसरे देयों की वसूली न करना | 150 |
| 13. डीजल/विद्युत इंजनों एवं कलपुर्जों की लागत की वसूली न होना | 150 |

| | |
|--|------------|
| 14. चूककर्ता फर्म के विरुद्ध जोखिम क्रय उपबन्ध का अप्रयोग | 151 |
| 15. अल्ट्रा हाई फ्रीक्वेंसी (यू एच एफ) रेडियो उपकरणों की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति | 153 |
| 16. ई0ओ0टी0 केन की अविवेकपूर्ण अभिप्राप्ति | 154 |
| 17. उच्च गति विद्युत इंजिनों हेतु पैन्टोग्राफ का आयात | 155 |
| 18. डब्ल्यू0ए0जी0। विद्युत इंजिनों का थायरिस्टराईजेशन | 156 |
| 19. हेवी ड्यूटी ट्रेवेलिंग कालम मिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति | 158 |
| 20. इलास्टिक रेल क्लिपों की अधिप्राप्ति | 158 |
| 21. निष्क्रिय मशीनें | 159 |
| 22. खालीगैस सिलिन्डरों की वापसी में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय | 160 |
| 23. डीजल शेडों में हाईस्पीड डीजल आयल (एच एस डी) की कम प्राप्ति पर दावों की गैर वसूली | 161 |
| अध्याय VI स्थापना एवं विविधार्थें | |
| 1. ठेकेदारों से आय कर पर अधिभार की वसूली का न होना | 163 |
| 2. निम्नशक्ति गुणक के कारण जुर्माना अधिभार का परिहार्य भुगतान | 164 |
| 3. औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के प्रावधानों का अनुपालन न किये जाने पर परिहार्य भुगतान | 166 |
| 4. सेवा के अनुचित समाप्ति के कारण हानि | 167 |
| 5. विश्रामालय अधिवास प्रभारों की अशुद्ध दरों के अंगीकरण के कारण हानि | 168 |
| 6. भरती-परीक्षा के संचालन में हानि | 169 |
| 7. संशोधित किराये की वसूली न किया जाना | 170 |
| 8. पट्टे की भूमि पर निष्फल व्यय | 171 |
| 9. विद्युत शुल्क का अनियमित भुगतान | 172 |
| 10. मकान किराये की कम वसूली | 172 |
| 11. प्रवर खजांचियों द्वारा नकद का दुर्विनियोग | 173 |
| अनुबन्ध | 175 |

प्रयोग किये गये शब्दों एवं संक्षिप्त शब्दों की शब्दावली

- | | |
|---------------------------|---|
| 1. बी0ए0आर0सी0 | भाभा ऐटामिक रिसर्च सेन्टर |
| 2. बी0सी0एक्स वैगन | बाक्स कवर्ड वैगन |
| 3. बी0जी0/एम0जी0/एन0जी0 | ब्राड गेज/मीटर गेज/नैरो गेज |
| 4. बी0ओ0एक्स0एन0 | बाक्स ओपेन वैगन न्यू |
| 5. बी0एस0ई0बी0 | बिहार स्टेट इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड |
| 6. बी0एस0पी0 | भिलाई स्टील प्लांट |
| 7. सी0ए0टी0 | सेन्ट्रल ऐडमिनिस्ट्रेटिव ट्रिब्यूनल |
| 8. सी0बी0आई0 | सेन्ट्रल ब्यूरो आफ इन्वेस्टिगेशन |
| 9. मु0वा0आ0 | मुख्य वाणिज्य अधीक्षक |
| 10. सी0ओ0एफ0एम0ओ0डब्ल्यू0 | सेन्ट्रल आर्गेनाइजेशन फार माडर्नाइजेशन आफ वर्कशाप |
| 11. सी0पी0टी0आर0 | कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे |
| 12. सी0टी0सी0सी0 | सेन्ट्रल टैंक वैगन कैलिब्रेशन कमेटी |
| 13. डीमड एक्सपोर्ट | कुछ स्वदेशी आपूर्तियां आयात स्थानापन्नता का एक प्रभावशाली रूप है। ऐसी आपूर्तियों को कुछ शर्तों के साथ डीमड एक्सपोर्ट कहा जाता है |
| 14. डी0एल0 डब्ल्यू0 | डीजल लोकोमोटिव वर्क्स |
| 15. ई0एम0डी0 | अर्नेस्ट मनी-डिपाजिट |
| 16. ई0ओ0टी0केन0 | एलेक्ट्रिक ओवरहेड ट्रैवेलिंग केन |
| 17. ई0आर0सी0 | इलास्टिक रेल क्लिप |
| 18. एफ0ओ0आर0 | फ्री आन रेल |
| 19. एच0एस0डी0 | हार्ड स्पीड डीजल |
| 20. आई0ओ0सी0 | इन्डियन आयल कारपोरेशन |
| 21. आई0आर0सी0ए0 | इन्डियन रेलवे कान्फेरेन्स एसोसियेशन |
| 22. आई0आर0एफ0सी0 | इन्डियन रेलवे फाइनेन्स कारपोरेशन |

- | | |
|----------------------|--|
| 23. आईपीसी | इन्डियन पेनल कोड |
| 24. जेपीसी | ज्वार्ट प्लांट कमेटी |
| 25. एलपीजी | लिक्विफाइड पेट्रोलियम गैस |
| 26. मार्शलिंग यार्डस | एक मार्शलिंग याड में संलग्न स्टेशनों और स्टेशनों से आरंभ होने वाली माल गाड़ियों और अन्य भारों को प्राप्त किया जाता है, छोटा जाता है एवं नयी गाड़ियां तैयार कर आगे प्रेषित कर दिया जाता है। |
| 27. एनओसी | नाट अदरवाइज क्लासीफाइड |
| 28. एनटीकेएम | नेट टन किलोमीटर |
| 29. एनटीपीसी | नैशनल थर्मल पावर कार्पोरेशन |
| 30. ओएनजीसी | आयत एण्ड नेचुरल गैस कमीशन |
| 31. ऑपरेटिंग रेशियो | कुल आय के समक्ष प्रचालन व्यय का अनुपात, (उच्चत एवं कार्यपोषित लाइनों के भुगतानों को छोड़कर) जो प्रतिशत में वक्त किया जाता है। |
| 32. लोलेस | लोक लेखा समिति |
| 33. पीईसी | प्राजेक्ट एन्ड इक्विपमेंट कार्पोरेशन |
| 34. पीओएच | पीरियाडिकल ओवरहाल |
| 35. आरसीसी | रेलवे कन्वेंशन कमेटी |
| 36. आरडीएसओ | रीसर्च डिजाइन्स एण्ड स्टैण्डर्ड्स आर्गेनाइजेशन |
| 37. आरआईटीईएस | रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकानमिक सर्विसेज |
| 38. आरआरबी | रेलवे रीक्यूटमेंट बोर्ड |

39. आर0टी0ई0सी

रेलवे टैरिफ इनक्वायरी कमेटी

40. ट्रांशिपमेंट प्वाइंट

यानान्तरण बिन्दु वह गेज परिवर्तन

बिन्दु है जहाँ अन्तरगेज माल यातायात

का यानान्तरण होता है ।

41. टर्न-राउन्ड

दो क्रमिक वैगन लदानों के बीच अन्तराल

42. यू0एच0एफ0

अल्ट्रा हाई फ्रीक्वेंसी

43. यू0पी0एस0ई0बी0

उत्तर प्रदेश स्टेट इलेक्ट्रिसिटी बोर्ड

प्रस्तावनात्मक टिप्पणियाँ

31 मार्च, 1991 को समाप्त वर्ष का यह प्रतिवेदन संविधान की धारा 151 के अधीन राष्ट्रपति को प्रस्तुत किये जाने के लिये तैयार किया गया है। यह मुख्यतया रेलवे के वित्तीय लेन देनों की नमूना लेखा परीक्षा से देखने में आई अन्य बातों के साथ भारतीय रेलवे के 1990-91 के विनियोग लेखाओं से उद्भूत बातों से सम्बद्ध है।

प्रतिवेदन में निम्नलिखित पर समीक्षा सम्मिलित है :-

- (अ) रेलवे पर माल भाड़ा लगाना
- (ब) खाली वैगनों का जनन एवं उपयोग
- (स) तेल टैंक वैगनों का उपयोग
- (द) बी.जी.कोच मरम्मत कारखाना तिरुपती, की योजना, निष्पादन एवं कार्य
- (क) साबरमती में एम जी प्रीस्ट्रेस्ड रीइन्फोर्सड कांक्रिट स्लीपर निर्माण कारखाना की समीक्षा
- (ख) बीबीनगर से नाडीकुदे तक एक नई बी जी लाईन का निर्माण एवं गुन्टूर मचेरला के एम जी लाईन से बी जी लाईन में आमान परिवर्तन
- (ग) भुज से नालिया तक एक नयी मीटर गेज लाईन का निर्माण; और
- (घ) परेल कारखाना का आधुनिकीकरण

प्रतिवेदन में आय, कार्य, भंडार तथा क्रय, स्थापना एवं अन्य व्यय से सम्बन्धित विषयों पर लेखापरीक्षा टिप्पणियाँ सम्मिलित हैं।

इस प्रतिवेदन में सम्मिलित वे मामले हैं जो 1990-91 के दौरान लेखापरीक्षा करते समय देखे गये थे तथा वे मामले भी हैं जो पूर्व वर्षों में देखे गये थे परन्तु पिछले प्रतिवेदनों में उनको सम्मिलित नहीं किया जा सका। 1990-91 के बाद की अवधि से सम्बन्धित कुछ बातें भी, जहाँ कहीं आवश्यक समझी गई, सम्मिलित की गई हैं।

31 मार्च, 1991 को समाप्त हुए वर्ष के लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में आठ समीक्षाओं सहित 72 पैराग्राफ हैं। लेखापरीक्षा प्रतिवेदन में इन बातों पर प्रकाश डाला गया है:-

1. वित्तीय परिणाम

1990-91 के अन्त में 186 करोड़ रु. के अनुमानित अधिशेष के सापेक्ष भारतीय रेलवे का अधिशेष 187.64 करोड़ रु. था। विविध प्राप्तियों, विविध आय एवं यात्री आय के शीर्ष में अधिक अर्जन के कारण प्रचालन व्यय में वृद्धि तथा माल यातायात से आय में कमी के बावजूद वास्तविक अधिशेष बजट से 1.64 करोड़ रुपये अधिक था।

कुछ छूट की शर्तों पर माल यातायात के लिये भाड़ा दरें 1 अप्रैल 1990 से 30 सितम्बर, 1990 तक 7 प्रतिशत तथा बाद में 10 प्रतिशत बढ़ा दी गयी थी। सामान तथा पार्सल की दरें भी 10 प्रतिशत की दर से बढ़ायी गयी थीं। यात्री किराये भी 1 मई, 1990 से बढ़ा दिये गये थे। बढ़ोत्तरियों से 892 करोड़ रुपये के अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होनी थी। 325 मिलियन टन के राजस्व अर्जक यातायात तथा 3758 मिलियन यात्रियों के अनुमान की तुलना में रेलवे ने 318.41 मिलियन टन तथा 3880.27 मिलियन यात्री दिये। 892 करोड़ रुपये के अनुमानित अतिरिक्त राजस्व की तुलना में रेलवे ने, दरों में वृद्धि होने के फलस्वरूप जनित वास्तविक अतिरिक्त राजस्व की मात्रा का निर्धारण नहीं किया है।

रेलवे ने लाभांश के रूप में सामान्य राजस्व को 926.14 करोड़ रुपये का भुगतान किया। सामान्य राजस्व से प्राप्त 283.35 करोड़ रुपये की सहायता को निकालने के बाद, दत्त लाभांश प्रभार देय पूंजी का 3.99 प्रतिशत आया। भुगतान किये गये लाभांश की प्रभावी दर 1988-89 में 3.91 प्रतिशत तथा 1989-90 में 3.94 प्रतिशत थी।

सामान्य राजस्व को रेलवे द्वारा न अदा किया गया दायित्व 31 मार्च, 1991 को 1372.46 करोड़ रुपये था जिसमें 416.46 करोड़ रुपये का आस्थगित लाभांश दायिता, 421.56 करोड़ रुपये का नई लाइनों पर स्थगित लाभांश और 534.44 करोड़ रुपये की विकास निधि में कमी सम्मिलित है।

रेलवे सुधार समिति की अनुशंसाओं को ध्यान में रखते हुए अवक्षयमूल्हास आरिक्षत निधि में अंश दान बढ़ा दिया गया है। पेंशन कोष में अंशदान वास्तविक व्यय से 69.96 करोड़ रुपये कम था। कोष को अंशदान वास्तविक आहरण के संदर्भ में होना जारी है न कि वास्तविक आकलन से।

वर्ष के दौरान रेलवे ने आई आर एफ सी से 1170 करोड़ रुपये के उधार लिये जिससे कुल उधारी 3729 करोड़ रुपये हो गयी। आई आर एफ सी को भुगतान किया गया पट्टा प्रभार पिछले वर्ष के 264.8 करोड़ रु. के विरुद्ध, 470 करोड़ रुपये था। पट्टा प्रभार में वृद्धि ने रेलवे के प्रचालन व्यय को बहुत अधिक बढ़ा दिया।

परिचालन अनुपात, जो रेलवे के परिचालन की लाभप्रदता का सूचक है, 1989-90 के 91.52 से आंशिक रूप से बढ़कर 1990-91 में 91.97 हो गया। माल यातायात, सामान एवं पार्सल की दरों में तथा यात्री किराये में वृद्धि के बावजूद, प्रचालन व्यय में असमानुपाती वृद्धि के कारण परिचालन अनुपात में सुधार नहीं हुआ है।

सामान्य प्रचालन व्यय में वृद्धि 1989-90 पर 10.6 प्रतिशत से अधिक थी।

दो अनुदानों के संबंध में प्राप्त पूरक अनुदान आंशिक /पूर्ण रूप से अप्रयुक्त रहा।

31 मार्च, 1991 को उचित शीर्ष "चेक एवं बिल" 323.80 करोड़ रु. (31 मार्च, 1990 को 244.48 करोड़ रु.) था।

रेलवे का इनवेंटरी पण्यवर्त अनुपात पिछले तीन वर्ष में 32 प्रतिशत के विरुद्ध 1990-91 में 33.56 प्रतिशत था। रेलवे 27 प्रतिशत के पण्यवर्त लक्ष्य को प्राप्त करने में असफल रही है।

II. समीक्षाये :-

1. रेलवे पर माल भाड़ा लगाना :-

(i) सेवाओं की उचित लागत एवं मूल्यन के लिये वर्तमान भाड़ा ढाँचे की विस्तृत समीक्षा अभी भी बकाया है। रेल मंत्रालय ने समीक्षा करने के लिए अब एक समिति का गठन कर दिया है।

(ii) रेलवे पूंजी की उत्पादिता आशातीत दस प्रतिशत से बहुत पीछे रही।

(iii) युक्ति संगत टैरिफ नीति के लिये लागत को कम करने के अभ्यास की अत्यधिक आवश्यकता थी।

- (iv) मेघालय कोयले के लिये जोगीघोपा से न्यू गौहाटी को बुकिंग स्टेशन के स्थानान्तरण से 1987-88 से 1990-91 की अवधि में 2.22 करोड़ रु. की अतिरिक्त आय हुयी होती।
- (v) मेघालय कोयले के बजन के लिये मात्रिक माप के परिवर्तन के गलत अनुपात को अपनाने के कारण 2.20 करोड़ रु. के राजस्व की हानि हुयी।
- (vi) उत्तर एवं पश्चिम रेलवे के खाद्यान्नों के चालन के लिये युक्तिकरण आदेशों का पालन न करने के परिणामस्वरूप 1.59 करोड़ रुपये का अवप्रभार हुआ।
- (vii) पश्चिम रेलवे पर शोधित खजूर, तेल और दक्षिण रेलवे पर अखबारी कागज के न्यूनतम भार शर्त में संशोधन न किये जाने के परिणामस्वरूप 99.21 लाख रु. की आय में हानि हुयी।
- (viii) पश्चिम रेलवे पर "नमक एन ओ सी" के लिये गाड़ी भार दरों की अनियमित स्वीकृति के परिणामस्वरूप 1.51 करोड़ रु. की आय की हानि है। (कण्डिका 2.1)

2. खाली वैगनों का जनन एवं उपयोग

- (i) उच्च क्षमता वाले वैगनों के सम्मिलित होने, मरम्मत और रखरखाव की सुविधाओं के बावजूद वैगन टर्न राउन्ड में कोई उल्लेखनीय सुधार नहीं था।
- (ii) कारखानों में वैगनों के परिहार्य विलम्बन के कारण 4.17 करोड़ रु. एवं वैगनों के यानान्तरण बिन्दुओं पर अधोपयोग के कारण 23.28 करोड़ रु. की अर्जन क्षमता की हानि हुयी।
- (iii) उत्तर पूर्व सीमान्त रेलवे पर खाली रैकों के परिहार्य चालन से 4.16 करोड़ रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- (iv) मध्य, दक्षिण मध्य एवं पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर 1989-90 के दौरान खलिया के खराब अनुवीक्षण के कारण राजस्व की हानि व 6.54 करोड़ रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(कण्डिका 2.2)

3. तैल टैंक वैगनों का उपयोग

- (i) टैंक वैगनों की होल्डिंग में वृद्धि के बावजूद पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे एवं दक्षिण रेलवे पर ढोये गये यातायात में तदनुसार वृद्धि नहीं थी। पूर्व एवं पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर वृद्धि की लागत लगभग 35.74 करोड़ रु. थी।
- (ii) पी ओ एल वैगनों के टर्न राउन्ड हेतु लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था। टैंक वैगनों पर पूर्वोत्तर सीमान्त, दक्षिण, दक्षिण मध्य एवं दक्षिण रेलवे पर अत्यधिक विलम्बन के परिणामस्वरूप 29.87 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।
- (iii) कुछ रेलवे पर लदान माँग से हर हालत में कम था जिसके परिणामस्वरूप प्रत्येक वर्ष

काफी संख्या में आपूर्त वैगनों का कम उपयोग हुआ। ऐसी अधिक आपूर्तियों के स्थिर रहने / बेकार पड़े रहने के परिणामस्वरूप चार रेलवे पर 29.23 करोड़ रु. की हानि हुई।

(iv) अनुमत मुफ्त समय के बाद वैगनों का अधिक विलम्ब होने के परिणामस्वरूप चार रेलवे पर 48.02 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

(v) पी ओ एल गाड़ी भार के 31 अनुकूलन के परिणामस्वरूप मध्य रेलवे पर 2.41 करोड़ रु. एवं पश्चिम रेलवे पर 3.63 करोड़ रु. की हानि हुई। (पैरा 2.3)

4. कोच मरम्मत कारखाना, तिरुपती की योजना, कार्यान्वयन एवं निष्पादन:

(i) निकट भविष्य में, नये कारखाने की क्षमता के उपयोग को ध्यान में रखे बिना रेलवे द्वारा पी ओ एच क्षमता का अधिक आकलन किया गया।

(ii) अभिन्यास को अन्तिम रूप देने में हुए विलम्ब के परिणामस्वरूप लागत में 40.32 करोड़ रु. की वृद्धि हो गयी।

(iii) पी ओ एच के लिए 15 दिन के लक्ष्य के विरुद्ध वास्तविक 21 से 53 दिन के बीच रहा जिसके कारण डिब्बों का विलम्ब हुआ।

(iv) उसी रेलवे पर अन्य कारखानों की तुलना में पी ओ एच की लागत अधिक थी।

(पैरा 2.4)

5. साबरमती की प्री-स्ट्रेस्ड री-इन्फोर्स्ड कांक्रिट स्लीपर निर्माण कारखाने की समीक्षा :-

(i) यहाँ 18 महीने अधिक समय लगा तथा लागत 41.69 लाख रुपये बढ़ गयी।

(ii) 1986-87 तक अनुमानित 50,000 स्लीपर का उत्पादन 1990-91 तक भी मूर्त रूप नहीं ले पाया। 1990-91 में अधिकतम क्षमता उपयोग 46.7 प्रतिशत था।

(iii) स्लीपरों को बाजार से प्राप्त करने के बजाय उनके विभागीय विनिर्माण कराने का निर्णय लिये जाने के कारण 1988-89 से 1990-91 के 3 वर्षों के दौरान 50.58 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(iv) 85.01 लाख रु. के निवेश पर प्रतिलाभ नकारात्मक रहा।

(पैरा 2.5)

6. बीबीनगर से नादीकुडे तक नई लाइन का निर्माण तथा गुन्दूर - मचेर्ला छोटी लाइन का बी जी आमान परिवर्तन

(i) अनुमानों को अन्तिम रूप देने में हुए असामान्य विलम्ब के अतिरिक्त, कार्यान्वयन के दौरान कार्य क्षेत्र में भारी मात्रा में हुए आशोधनों के कारण 23.11 करोड़ रु. की अधिक लागत आयी।

- (ii) एक निजी पार्टी के अनन्य लाभ को पूरा करने के लिए विष्णुपुरम से नादीकुडे के बीच मिश्रित गेज लाइन देने के अविवेकपूर्ण प्रावधान के कारण 60 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- (iii) संचार विभाग को किये गये 4.20 लाख रु. के बर्जनीय भुगतान के अलावा संचार तंत्र को पूरा करने में हुए विलम्ब के कारण 41.89 लाख रु. का निवेश हुआ जो अनुत्पादक पड़ा रहा।

(पैरा 2.6)

7. भुज से नालिया तक एक नयी छोटी लाइन का निर्माण

- (i) यद्यपि लाइन को रक्षा विभाग की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए न्यायसंगत बताया गया अर्थात्, एक वर्ष में दोनों, ओर से 10 ट्रेनों का आवागमन में 150 वैगनों का आवागमन, लेकिन 1988 से लाइन चालू होने के बाद एक भी वैगन बुक नहीं किया गया था।
- (ii) 78.83 लाख रुपये की लागत से बने 128 कर्मचारी आवासों के खाली पड़े रहने के कारण अनुत्पादक निवेश हुआ।
- (iii) खण्ड पर यातायात के कम घनत्व के बावजूद, ऊंचे मानक वाले ट्रैक के उपयोग के कारण 59.24 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।
- (iv) सिगनल संयंत्रों की स्थापना पर व्यय किये गये 1.34 करोड़ रुपये बेकार हो गये।
- (v) 1.03 करोड़ रुपये की लागत से उपबंधित दूर संचार सुविधाएं "केवल एक इंजन पद्धति" चलाने के कारण, अधिकांशतः उपयोग में नहीं लाई गयीं।
- (vi) वस्तुसूची के रख रखाव में आवर्ती व्यय के अतिरिक्त स्थायी पथ सामग्री के बहुत अधिक अभिप्राप्ति के कारण 1.08 करोड़ रुपये अवरुद्ध हो गये।

(पैरा 2.7)

8. परेल कारखाने का आधुनिकीकरण

- (i) परियोजना, 212 कर्षण मशीन सेट प्रतिवर्ष की क्षमता के साथ कॉयल निर्माण संयंत्र लगाने के लिए परिकल्पित की गयी थीं। सिविल इंजीनियरिंग कार्य पूरा करने में हुए विलम्ब के कारण, कॉयलस के निर्माण हेतु 58.09 लाख रु. की लागत से 1987 में प्राप्त की गयी मशीनें चालू नहीं की जा सकीं। कॉयल का निर्माण अभी भी आरम्भ होना है।
- (ii) अभिप्राप्ति कार्यवाही में हुए विलम्ब के कारण परियोजना की लागत बढ़ गयी। (iii) 86.30 लाख रुपये की लागत से अभिप्राप्त 19 मशीनें 6 से 37 महीनों के विलम्ब के बाद चालू की गयीं।
- (iv) 4 मशीनों (लागत 78.65 लाख रुपये) का निष्पादन असंतोषजनक था।

- (v) तीन इंजिन ब्लाकों की अभिप्राप्ति पर खर्च किये गये 78 लाख रुपये निष्फल हो गये।
- (vi) परिष्कृत मशीनों का अधिष्ठापन मानव घंटों में कोई कमी नहीं कर सका जैसी की आशा थी।
- (vii) मरम्मत दिवसों में कमी से होने वाली 3.69 करोड़ रुपये की प्रत्याशित वार्षिक आवर्ती बचत मूर्तरूप नहीं हुयी।

(पैरा 2.8)

III. आय :-

- (i) मध्य तथा दक्षिण पूर्व रेलवे पर 1.85 करोड़ रुपये की वसूली बकाया थी।

(पैरा 3.1)

- (ii) पश्चिम रेलवे पर माल भाड़ा एवं अन्य प्रभारों की वसूली किये बिना एक निजी साइडिंग के मालिक को माल की सुपुर्दगी के कारण मई, 1988 से 1.92 करोड़ रुपये की वसूली नहीं हुई।

(पैरा 3.2)

- (iii) मध्य रेलवे में माल के अनार्थिक आवागमन के फलस्वरूप मई, 1989 से मार्च, 1991 के दौरान 14.43 करोड़ रुपये के दुलाई लागत के विरुद्ध 4.0021 करोड़ रुपये की माल भाड़े की वसूली हुई।

(पैरा 3.3)

- (iv) माल की दुलाई के लिए मध्य रेलवे की एक साइडिंग से उत्तर रेलवे के फैजाबाद तक के लगातार उपयोग किये गये लम्बे मार्ग के युक्तिकरण न किये जाने से 1 करोड़ रुपये का अवप्रभार हुआ।

(पैरा 3.4)

IV. कार्य :-

- (i) डिंडिगुल से मदुराई तक समानान्तर बड़ी लाइन निर्माण में खराब संविदा प्रबन्ध के कारण 98.81 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।

- (ii) एक उप-मार्ग संरचना के निर्माण में, भूमिगत रेलवे ने ठेकेदार को संग्रहण शूलक में बढ़ोतरी के रूप में 24.16 लाख रुपये का अनभिप्रेत मुनाफा प्रदान किया। कई वित्तीय सहायता के अनुदान अर्थात्, संग्रहण अग्रिम का अनुदान एवं कम की गयी दरों पर अग्रिमों के बावजूद समय के अन्दर कार्य समाप्त करने का उद्देश्य पूर्ण नहीं हुआ।

(पैरा 4.2)

- (iii) ग्वालियर में पैराबोलिक स्प्रिंग संयंत्र के लिए एक साइडिंग तथा एक औद्योगिक संरचना निर्माण का निर्णय अविवेकपूर्ण था जिसके कारण 1.32 करोड़ रु. का निष्फल व्यय हुआ।

(पैरा 4.3)

- (iv) ठेकेदार द्वारा किये गये कार्य के पर्यवेक्षण में कमी के कारण 20.77 लाख रु. की हानि

- हुयी। (पैरा 4.4)
- (v) जल निरोध कार्य के अनियमित कार्यान्वयन से 9.15 लाख रु. की हानि हुई।
(पैरा 4.5)
- (vi) भावनगर में डीजल लोको शेड के निर्माण को प्राथमिकता देने में अपर्याप्त नियोजन से 68.89 लाख रुपये का व्यय अनुत्पादक रहा। (पैरा 4.6)
- (vii) रेलवे यह सुनिश्चित करने में असफल रही, कि साइडिंगों के अन्दर वैगनों की दुलाई के लिए कोयला खदानें समुचित उपाय करें, फलस्वरूप 24.25 लाख रुपये की परिहार्य क्षति हुई।
(पैरा 4.7)
- (viii) 1.20 करोड़ रु. की लागत से प्राप्त 13 व्हील फ्लेज वेल्डिंग मशीनों को चालू करने में अत्यधिक विलम्ब हुआ। चालू करने में विलम्ब तीन से तैंतीस महीनों तक रहा। विलम्ब के अतिरिक्त, संयंत्रों का कम उपयोग होने से रेलवे को होने वाली अनुमानित बचत नहीं हुई।
(पैरा 4.9)
- (ix) नियमों का पालन न होने के कारण, समपारों के रखरखाव पर हुए 2.38 करोड़ रुपये के खर्च की वसूली राज्य सरकारों तथा स्थानीय निकायों से नहीं हुई।
(पैरा 4.10)
- (x) एक भूमि अधिग्रहण के मामले के अनुसरण में विलम्ब के कारण 21.43 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ। (पैरा 4.14)

V. भंडार एवं क्रय :-

- (i) सीमित निविदा आधार पर तीन फर्मों से भंडार के नॉन स्टॉक इस्पात मदों की 2.4 करोड़ रु. की लागत से अत्यधिक ऊंची दर पर अनियमित खरीद की गयी। प्रचलित नियमों एवं स्थानीय क्रय आदेशों की पूर्व जाँच के लिए निर्धारित प्रक्रिया को अनदेखा कर भुगतान कर दिये गये। अतिरिक्त व्यय की कुल राशि 68.83 लाख रुपये हुई। (पैरा 5.1)
- (ii) पूर्व रेलवे पर कोच फिटिंग्स के क्रय में अनियमिततायें देखी गयीं। अनियमित क्रय के कारण 1.22 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।
(पैरा 5.2)
- (iii) भूमिगत रेलवे तथा कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के बीच एक कार्य अनुबंध का निष्पादन समय के अन्दर न करने के परिणामस्वरूप, इस्पात परेषण की कम प्राप्ति के मद में 1.84 करोड़ रुपये की हानि हुई। (पैरा 5.3)

(iv) सुधार उपायों के लिए दिये गये रेलवे बोर्ड के आदेशों के बावजूद रेलवे कारखानों में हार्ड कोक की प्राप्तिमें भारी कमी जारी रही। कमी का मूल्य 3.93 करोड़ रु. था।

(पैरा 5.4)

(v) अपराध संभावित खंडों में, इस्पात परेषणों का अनुरक्षण करने में विफलता से इस्पात परेषणों की 2.92 करोड़ रु. की चोरी तथा उठाईगिरी को प्रोत्साहन मिला। अन्तरपरिवर्तन बिन्दुओं पर प्रलेखों की कमी और रेलवे रसीदों में गलत इन्दराजों के कारण न्यायालय में परेषकों के दावों का सामना करने में उत्तर रेलवे की स्थिति कमजोर पड़ गयी। (पैरा 5.5)

(vi) निरीक्षण अधिकारी द्वारा उचित निरीक्षण न किये जाने के कारण 13.29 लाख रु. मूल्य के दोषपूर्ण केबुलों की अभिप्राप्ति हुई। (पैरा 5.6)

(vii) आवश्यकता के गलत आकलन के कारण 20.68 लाख रुपये के स्टीम इंजन टायरों की अधिक प्राप्ति की गयी। (पैरा 5.7)

(viii) समूचित नियोजन की कमी के कारण 33.98 लाख रुपये मूल्य की दो कॉयल निर्माण मशीनों का परिहार्य आयात किया गया। इन मशीनों को अभी भी उपयोग में लाया जाना है।

(पैरा 5.8)

(ix) जोखिम कार्यवाही को लागू करने के प्रावधानों का अनुपालन न करने तथा अन्य प्रशासनिक गलतियों के कारण उत्तर, दक्षिण तथा मध्य रेलवे को जोखिम लागत की वसूली न होने के मद में 94.7 लाख रुपये की हानि हुई।

(पैरा 5.9)

(X) "मान्य निर्यात आदेशों" के कारण डीजल रेल कारखाना को 2.01 करोड़ रुपये की हानि हुई। (पैरा 5.11)

(xi) इंजनों एवं कलपुर्जों की आपूर्ति के लिए, डी एल डब्ल्यू द्वारा निर्धारित प्रक्रिया तथा संविदा के प्रावधानों का पालन करने में असफल रहने के कारण एक सार्वजनिक इकाई तथा राज्य विद्युत परिषद से 4.98 करोड़ रु. की वसूली नहीं हुई। (पैरा 5.12 और 13)

(xii) 1.43 करोड़ रुपये की लागत से क्रय किये गये 68 पैन्टोग्राफ सेट अनुत्पादक साबित हुए तथा 1.11 करोड़ रुपये का व्यय परिहार्य था।

(पैरा 5.17)

(xiii) संविदा समिति द्वारा इलास्टिक रेल क्लिप्स की अभिप्राप्ति के लिए प्रस्तावों के

असमुचित मूलयाकन के फलस्वरूप 71.91 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैरा 5.20)

(xiv) खाली गैस सिलिण्डरों की वापसी में विलम्ब के कारण रेलवे ने 1.13 करोड़ रुपये का परिहार्य व्यय किया।

(पैरा 5.22)

VI. स्थापना एवं अन्य :-

(i) ठेकेदार बिलों से आयकर पर अधिभार की वसूली के लिए दिए गये केन्द्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड के निर्देशों को लागू करने में रेलवे असफल रही और 1.42 करोड़ रु. की वसूली नहीं हो पायी।

(पैरा 6.1)

(ii) पावर फैक्टर में गिरावट तथा प्रसारण क्षति में कैपेसिटर बैंक द्वारा कमी लाने वाले लाभ को जानने के बावजूद एक सब - स्टेशन पर इन्हें प्रदान करने में विफलता के कारण कम पावर फैक्टर के लिए अधिभार दण्ड के रूप में 1.87 करोड़ रुपये का परिहार्य भुगतान हुआ।

(पैरा 6.2)

(iii) सेवाओं की अनुचित समाप्ति और औद्योगिक विवाद अधिनियम 1974 के प्रावधानों का पालन न करने के कारण उत्तर एवं दक्षिण पूर्व रेलवे को 38.40 लाख रु. की हानि हुई।

(पैरा 6.3 और 6.4)

(iv) विश्रामालय शुल्क की गलत दरों को अपनाने के कारण दक्षिण पूर्व रेलवे को 5.05 लाख रु. की हानि हुई।

(पैरा 6.6)

(v) भूमिगत रेलवे द्वारा 26.02 लाख रुपये का निष्फल व्यय, निर्मुक्त सामानों के भंडारण के लिए एक स्क्रेप यार्ड के बनाने पर हुआ, जो चालू नहीं हुआ।

(पैरा 6.9)

(vi) रेलवे बोर्ड के आदेशानुसार किराये में पुनः संशोधन न होने के कारण मकान किराये में 21.42 लाख रुपये की कम वसूली हुई।

(पैरा 6.2)

अध्याय -I

वित्तीय प्रबन्ध

1. वित्तीय परिणाम

1.1 भारतीय रेल का 1990-91 का वर्ष बजट चरण पर अनुमानित 186 करोड़ रुपये के अधिशेष की तुलना में 187.64 करोड़ रुपये के अधिशेष के साथ समाप्त हुआ।

1.2 पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 1990-91 के वित्तीय परिणाम नीचे दशयि गये हैं :-

(करोड़ रुपये में)

| | 1989-90 | 1990-91 |
|--|-----------------|------------------|
| प्रभार देय -पूँजी | 14,629.45 | 16,125.80 |
| (एम टी पी एवं सर्कुलर रेलों को छोड़कर) | | |
| सकल यातायात प्राप्तियों | 10,739.41 | 12,096.49 |
| प्रचालन व्यय | <u>9,887.73</u> | <u>11,153.86</u> |
| शुद्ध यातायात प्राप्तियों | 851.68 | 942.63 |
| विविध लेन-देन (शुद्ध) | <u>130.39</u> | <u>171.15</u> |
| शुद्ध राजस्व | <u>982.07</u> | <u>1,113.78</u> |
| सामान्य राजस्व को देय लाभांश | 808.81 | 926.14 |
| अधिशेष (+)/कमी (-) | (+) 173.26 | (+) 187.64 |

1.3 इस वर्ष के दौरान कुल राजस्व प्राप्तियों 12,408.04 करोड़ रुपये के अनुमान के विरुद्ध 12,451.55 करोड़ रुपये थीं।

1.4 माल यातायात हेतु भाड़ा दर 1.4.1990 से 30.9.1990 तक 7 प्रतिशत एवं उसके बाद कुछ अपवादों को छोड़कर 10 प्रतिशत बढ़ाया गया था। सामान एवं पार्सल के दर भी 10 प्रतिशत बढ़ाये गये थे। यात्री किराये भी 1.5.1990 से बढ़ाये गये थे। इन बढ़ोत्तरियों से 892 करोड़ रुपये का शुद्ध राजस्व प्राप्त होना था। 186 करोड़ रुपये का अनुमानित अधिशेष राजस्व अर्जक यातायात का 325 मिलियन टन माल एवं 3758 मिलियन यात्री टोने के पूर्वानुमान पर था। उपरोक्त अनुमानों के विरुद्ध रेलवे ने 318.41 मिलियन टन माल एवं 3880.27 मिलियन यात्री टोया। रेलवे ने 892 करोड़ रुपये की अनुमानित अतिरिक्त राजस्व के विरुद्ध उपरोक्त उपाय के परिणामस्वरूप जनित वास्तविक अतिरिक्त राजस्व की मात्रा को परिमाणित नहीं किया है।

पिछले पाँच वर्षों के दौरान अनुमानित एवं वास्तविक राजस्व की तुलनात्मक स्थिति चार्ट 1 में दर्शायी गयी है।

1.5 रेलवे ने 926.14 करोड़ रुपये का लाभांश सामान्य राजस्व को भुगतान किया। बजट में अनुमानित लाभांश 932 करोड़ रुपये था। रेलवे ने सामान्य राजस्व से 283.35 करोड़ रुपये की एक सहायता राशि प्राप्त की। भुगतान किये गये लाभांश से उपरोक्त सहायता राशि का समजन करने के बाद वास्तविक रूप में भुगतान किया गया लाभांश प्रभार देय पूंजी का 3.99 प्रतिशत हुआ। पिछले छः वर्षों के दौरान भुगतान किये गये लाभांश का प्रभावी दर चार्ट 2 में दर्शाया गया है।

1.6 माल यातायात से आय में कमी (16.13 करोड़ रु.) एवं प्रचालन व्यय में वृद्धि (62.86 करोड़ रुपये) हुई। तथापि वास्तविक अधिशेष, सवारी (32.5 करोड़ रु.) "फुटकर आय" (34.77 करोड़ रुपये) एवं विविध प्राप्तियों (22.74 करोड़ रुपये) के अंतर्गत अधिक आय के कारण बजट से 1.64 करोड़ रुपये अधिक था।

1.7 पिछले पाँच वर्षों के दौरान प्रभार देय पूंजी, भुगतान किया गया लाभांश एवं अधिशेष की राशियाँ चार्ट 3 में दर्शायी गयी हैं।

2. चुकता न की गई देयताएं

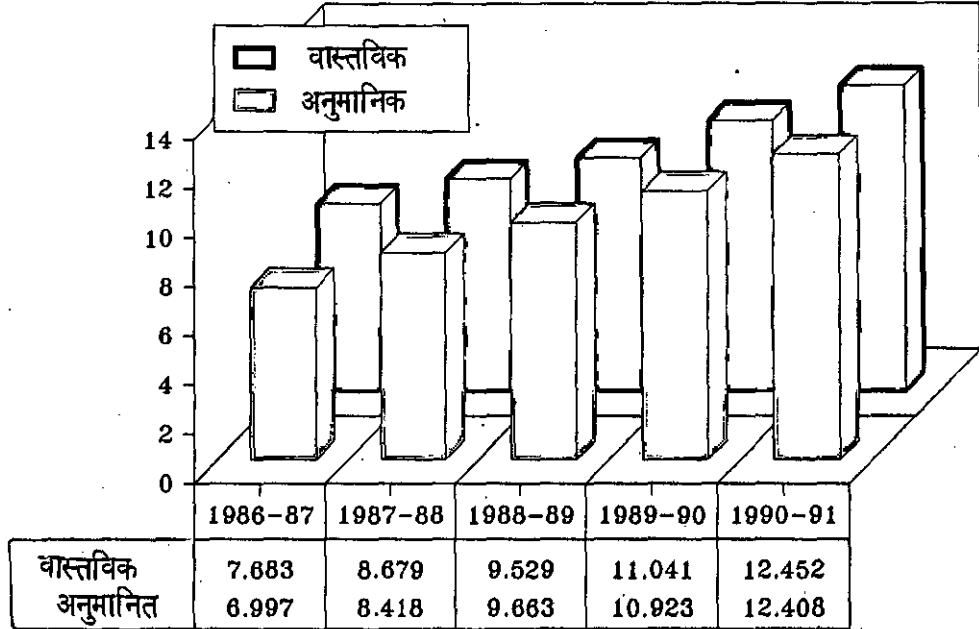
2.1 रेलवे कन्वेंशन कमेटी 1977 की संस्तुतियों के अनुसार वर्तमान लाभांश के भुगतान में कोई कमी, जब शुद्ध राजस्व वर्तमान लाभांश को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है, तो उसे आस्थगित दायित्व मान लिया जाता है। आस्थगित लाभांश पर ब्याज देय नहीं होता है। यह दायित्व, जो पिछले पाँच वर्षों के दौरान 428.43 करोड़ रुपये पर स्थिर था, 1990-91 के दौरान 11.97 करोड़ रुपये कम हो गया।

2.2 रेलवे कन्वेंशन कमेटी की संस्तुतियों के अनुसार नई लाइनों के सम्बन्ध में निर्माण की अवधि के दौरान निवेश पर ब्याज के भुगतान पर एवं यातायात के खोले जाने के बाद पाँच वर्षों के लिए एक अधिस्थगन दिया जाता है। इस मद में संचयी दायित्व तब देय होता है जब लाइन वर्तमान लाभांश पूरा करने के बाद अधिशेष दर्शाती है। यह दायित्व लाइन खुलने के 20 वर्ष के अन्दर यदि नहीं भुगतान किया गया तो अपलेखित कर दिया जाता है। इस मद में दायित्व कई वर्षों से बढ़ रहा है एवं 31 मार्च, 1991 को यह 421.56 करोड़ रुपये हो गया।

2.3 डेवलपमेंट फंड में कमी के मद में मार्च, 1991 के अंत तक दायित्व 534.44 करोड़ रुपये पर स्थिर रहा।

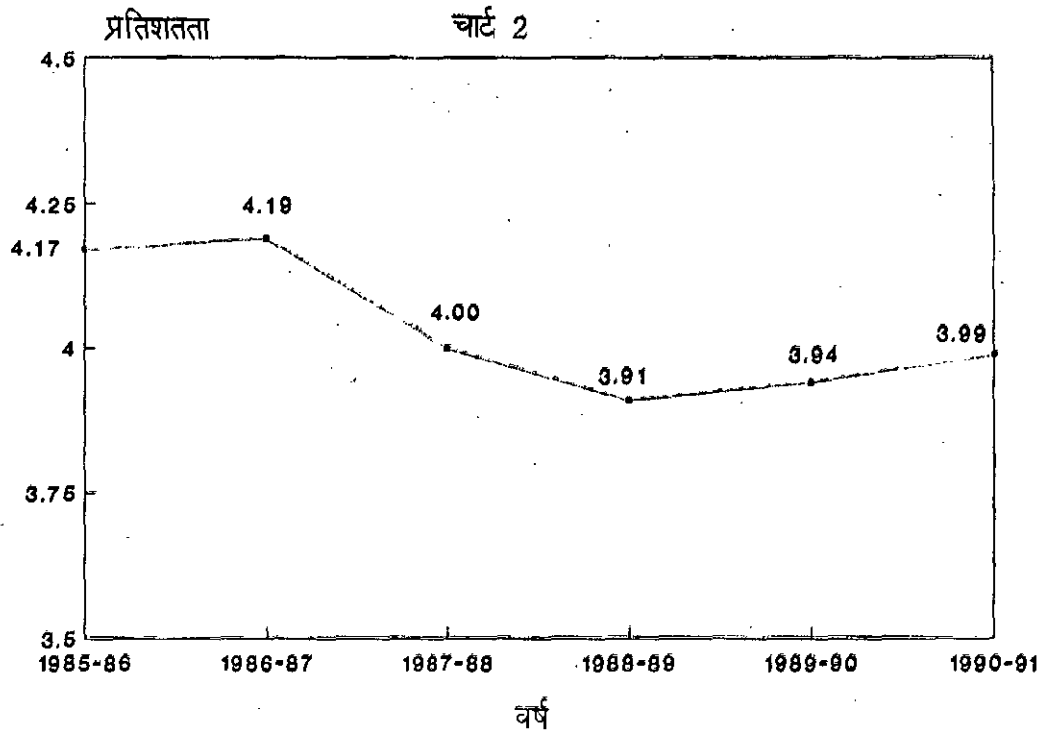
चार्ट 1
राजस्व प्राप्तियाँ

(Rs '000 crores)



दत्त लाभांश की प्रभावी दर

चार्ट 2



2.4 उपरोक्त तीनों दायित्वों की तुलनात्मक स्थिति स्तंभ रेखा के माध्यम से चार्ट 4 में दर्शायी गयी है :-

3. चुने संकेतक

1990-91 तक पाँच वर्षों के वित्तीय परिणामों के चुने संकेतक परिशिष्ट I में दिये गये हैं।

4. माल आय

बजट में 1989-90 के संशोधित अनुमानों से 14 मिलियन टन अधिक अतिरिक्त राजस्व अर्जक यातायात का अनुमान किया गया था। यह अनुमान (325 मिलियन टन) संशोधित अनुमान स्तर पर खिसक कर 316 मिलियन टन हो गया एवं रेलवे ने वास्तविक रूप में 1990-91 में 318.41 मिलियन टन माल ढोया। सकल यातायात प्राप्तियों के सापेक्ष माल आय का प्रतिशत 1989-90 में 70.9 प्रतिशत से गिरकर 1990-91 में 69.5 प्रतिशत हो गया।

8424 करोड़ रुपये के अनुमानित आय के विरुद्ध वास्तविक आय 8407.87 करोड़ रुपये थी। माल भाड़ा दर में वृद्धि के कारण आय प्रति टन किलो मीटर 1989-90 में 32.5 पैसे से बढ़कर 1990-91 में 35 पैसे हो गयी। पिछले पांच वर्षों के दौरान, अनुमानों की तुलना में ढोये गये माल यातायात की मात्रा एवं उससे वसूली गयी आय चार्ट 5 में दर्शायी गयी है।

सभी प्रकार की वसूल नहीं की गयी आय 1989-90 में 356.82 करोड़ रुपये से बढ़कर मार्च 1991 के अंत तक 382.23 करोड़ रुपये हो गयी। 1990-91 में 285.62 करोड़ रुपये का बकाया माल भाड़ा 1989-90 (282.60 करोड़ रुपये) से 3.02 करोड़ रुपये बढ़ा। बकाया माल भाड़े का अधिकांश भाग पश्चिम रेलवे (63.23 करोड़ रुपये), उत्तर रेलवे (60.33 करोड़ रुपये), मध्य रेलवे (60.29 करोड़ रुपये), पूर्व रेलवे (54.68 करोड़ रुपये), दक्षिण पूर्व रेलवे (22.33 करोड़ रुपये) एवं अन्य रेलवे (24.76 करोड़ रुपये) से सम्बद्ध था। ये बकाये बिजली घरों, इस्पात, संयंत्रों आदि द्वारा भाड़े के भुगतान न किये जाने के कारण हुए।

बकाये विलम्ब शुल्क/स्थान-शुल्क के 265.87 करोड़ रुपये में से, 120.74 करोड़ रुपये की राशि वसूल की गयी, एवं 101.11 करोड़ रुपया माफ किया गया, और वसूल नहीं की गयी शेष राशि मार्च, 1991 के अन्त में 44.02 करोड़ रुपये थी।

वसूली योग्य माँग : (i) रेल भूमि एवं भवन का किराया/पट्टा तथा
(ii) साइडिंगों के अनुरक्षण शुल्क पर ब्याज के सम्बन्ध में वसूली योग्य राशियाँ प्रदर्शित करने के आशय से यह लघु शीर्ष रेलवे के वित्तीय लेखे में 1.4.1988 से लागू किया गया। वसूली योग्य माँग मार्च, 1990 के अंत तक 59.71 करोड़ रुपये से मार्च 1991 के अन्त तक 71.33 करोड़ रुपये

हो गयी जो विगत वर्ष से 11.62 करोड़ रुपये अधिक था।

5. सवारी आय -

बजट में सवारी यातायात में 3 प्रतिशत वृद्धि की परिकल्पना की गयी। "अन्य सवारी" एवं "विविध अन्य आय" के क्रमशः 2 प्रतिशत एवं 4 प्रतिशत बढ़ने का अनुमान किया गया। उपरोक्त अनुमानों के सापेक्ष सवारी यातायात 5.6 प्रतिशत बढ़ा एवं आय (3,147.5 करोड़ रु.) बजट से 32.5 करोड़ रुपये अधिक हुई। 336.38 करोड़ रुपये की अन्य सवारी आय बजट अनुमान से 2.38 करोड़ रुपये अधिक थी। प्रति यात्री किलो मीटर आय 9.49 पैसे से 1990-91 में 10.6 पैसे, यात्रियों की संख्या में एवं यात्री किराये में वृद्धि के कारण बढ़ गयी। अनुमानों के साथ तुलना में "सवारी यातायात" के अंतर्गत मात्रा एवं आय में वृद्धि चार्ट 6 एवं 7 में दर्शायी गयी है।

6. रेलवे निधियाँ

6.1 विकास निधि (डी एफ)

यह निधि अधिशेष एवं/या सामान्य राजस्व से ऋण के विनियोजन द्वारा वित्त पोषित होती है। इसका अधिक भाग रेल परिवहन के उपभोक्ताओं की सुविधाओं सम्बन्धी कार्यों, श्रमिक कल्याण कार्यों एवं अलाभकारी परिचालन सुधार कार्यों पर व्यय पूरा करने के लिए और सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण पर ब्याज भुगतान करने के लिए भी उपयोग किया जाता है। 1990-91 के दौरान इस निधि में विनियोजित किये गये 175.67 करोड़ रुपये में से विकास कार्यों के वित्त-पोषण हेतु अवयव 122.23 करोड़ रुपये था और शेष 53.44 करोड़ रुपये का उपयोग ब्याज भुगतान के लिए किया गया। सामान्य राजस्व के ऋण, जो 534 करोड़ रुपये एकत्र हो गये थे, का कोई पुनर्भुगतान, 1967-68 में लिये गये पहले ऋण से पिछले 23 वर्षों में कभी भी नहीं किया गया था।

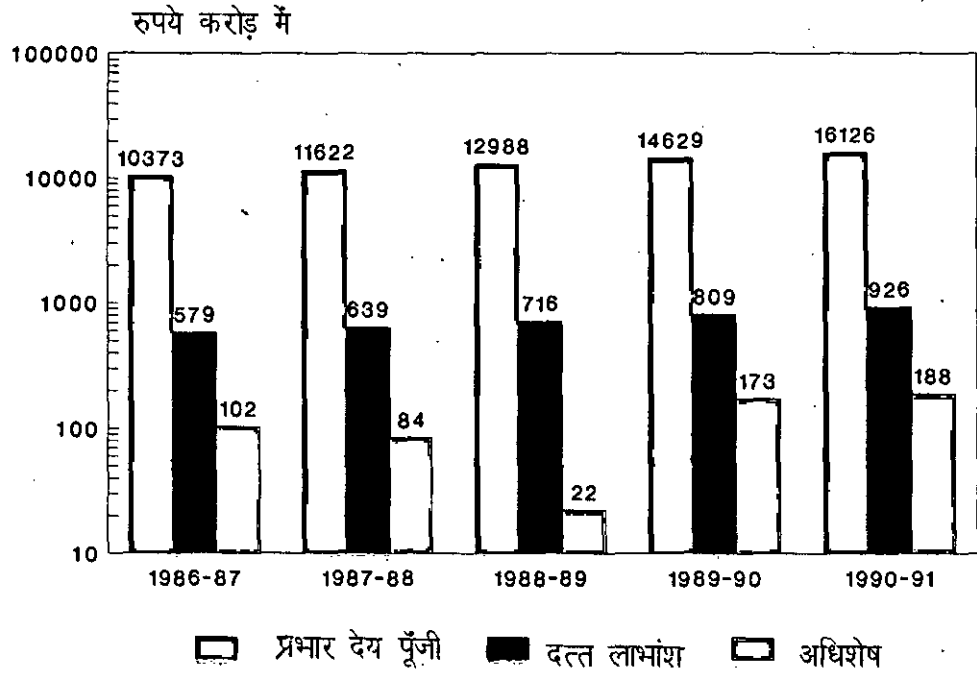
6.2 मूल्यहास आरक्षित निधि (डी आर एफ)

परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन हेतु एक मूल्यहास आरक्षित निधि रखा जाता है जो राजस्व से अंतरण करके वित्त पोषित होता है।

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक संघ सरकार (रेलवे) के 1979-80 के प्रतिवेदन के अध्याय 1 के पैरा 2 में साथ-साथ यह बतलाया गया था कि मूल्यहास आरक्षित निधि के अंशदान की मात्रा पर्याप्त नहीं थी और अधिकायु परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन हेतु आवश्यकताओं को ध्यान में नहीं रखा गया। इसके फलस्वरूप परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन में बकाये का जमाव हुआ, कारखानों/उत्पादन इकाइयों में अधिकायु संयंत्र एवं मशीनरी की प्रतिशतता में वृद्धि हुई और इंजनों एवं वगैरों का लगातार रखना बढ़ गया। रेलवे को मरम्मत एवं रख-रखाव और गति अवरोध लगाने

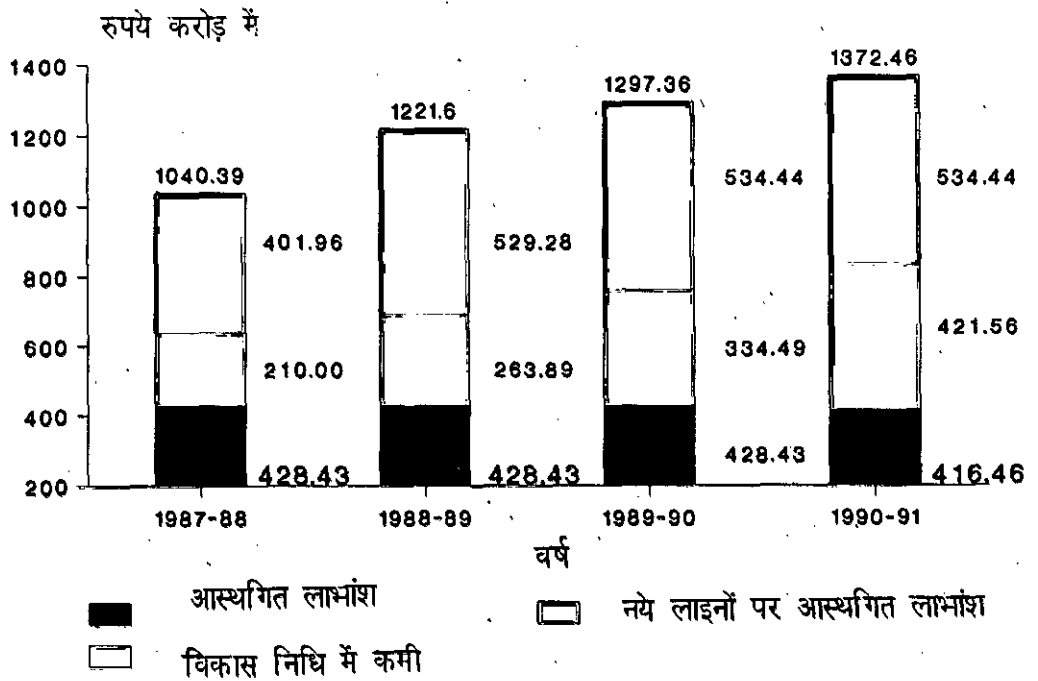
चार्ट 3

प्रभार देय पूँजी, अधिशेष एवं दत्त लाभांश



चार्ट 4

गैर अदायगी दायित्व



पर अधिक व्यय करना पड़ा जिससे अंततोगत्वा उसकी वित्तीय स्थिति प्रभावित हुई।

रेलवे सुधार समिति, मई 1981, ने मूल्यहास आरक्षित निधि में अंशदान कम होने के प्रति सावधान किया एवं रेलवे को विगत नीतियों के सही प्रभावों की एक विस्तृत समीक्षा करने, नीति परिवर्तनों को पहचानने और अपेक्षित विशेष उपायों के लिए समिति का अनुमोदन प्राप्त करने का सुझाव दिया।

इन संस्तुतियों को देखते हुये पिछले पांच वर्षों में मूल्यहास आरक्षित निधि का विनिधान बढ़ाया गया और भारतीय रेल तकनीकी एवं आर्थिक सेवा (राइट्स) को संस्तुत समीक्षा करने के लिए नियुक्त किया गया। यह समीक्षा सितम्बर, 1987 में पूरी की गयी।

सितम्बर, 1987 में राइट्स द्वारा की गयी संस्तुतियों पर अभी भी विचार नहीं किया गया है और सरकार के विचार रेलवे कन्वेंशन कमेटी के समक्ष नहीं रखे गये।

इस निधि में आदि शेष 725.76 करोड़ रुपये था और 1990-91 के दौरान अंशदान 1970.65 करोड़ रुपये हुआ। 50.44 करोड़ रुपये की राशि वर्ष के दौरान शेष निधि पर ब्याज के रूप में जमा की गयी। नवीनीकरणों एवं प्रतिस्थापनों पर व्यय 1870.22 करोड़ रु. हुआ, इसके उपरांत 31 मार्च, 1991 को 876.63 करोड़ रुपये की राशि शेष बची।

6.3 पेंशन निधि

सेवा निवृत्त होने वाले कर्मचारियों के पेंशन सम्बन्धी लाभों का व्यय पूरा करने के 1964 में निर्मित की गयी इस निधि को जीवनांकिक गणना के आधार पर वित्त पोषित किया जाना था ताकि इस निधि में इस मद में अनुमानित दायित्व पूरा करने के लिए पर्याप्त धन शेष हो। 1974 के पश्चात, जीवनांकिक अनुमान नहीं किया गया और निधि को अंशदान वास्तविक आहरणों की प्रवृत्ति के संदर्भ में होता रहा है। राजस्व एवं पूंजी से विनियोजन 1990-91 के दौरान 984.42 करोड़ रु. हुआ। 1990-91 के दौरान आहरण राशि 892.40 करोड़ रुपये हुई, इसके बाद 31 मार्च, 1991 को 116.43 करोड़ रुपये की राशि शेष बची।

6.4 दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा एवं यात्री सुविधा निधि

यह निधि दुर्घटना क्षतिपूर्ति द्वारा अपेक्षित भुगतान करने और यात्री सुविधाओं एवं यात्रा की संरक्षा संबंधी परिचालन सुधारों के कार्यों पर व्यय पूरा करने के लिए 1 अप्रैल, 1974 को निर्मित की गयी थी। 1990-91 के दौरान 64.57 करोड़ रुपये के राजस्व से विनियोजन के विरुद्ध आहरण, 1989-90 के 56.46 करोड़ रुपये की तुलना में 63.63 करोड़ रुपये था। 31 मार्च, 1991 को इस निधि में शेष 52.87 करोड़ रुपये था।

7. चल स्टॉक का पट्टा

भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी) जो रेल मंत्रालय के अधीन पूर्णरूपेण स्वामित्व की सरकारी कम्पनी है, रेलवे बंधक-पत्र वितरित करके स्रोत जुटाने के लिए निर्मित की गयी थी। बंधक-पत्र की आय का उपयोग रेलवे द्वारा अपेक्षित चल स्टॉक (परिसम्पत्तियों) प्राप्त करने के लिए किया गया। रेलवे को इसके लिए पट्टा-शुल्क भुगतान करना होता है।

आई आर एफ सी एवं रेल मंत्रालय के मध्य पट्टा अनुबन्ध की शर्तों को अभी भी अंतिम रूप दिया जाना है। पट्टा अनुबन्ध को अंतिम रूप न दिये जाने पर आपत्ति 1989-90 के भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन के पैरा 7.2 में एवं उसके पूर्व प्रतिवेदनों में भी सम्मिलित की गयी थी। पिछले पाँच वर्षों के दौरान आई आर एफ सी से ली गयी धनराशियाँ, एवं रेलवे द्वारा भुगतान की गयी पट्टा किराया धनराशियाँ चार्ट 8 में दर्शायी गयी हैं। इससे यह देखा जा सकता है कि पट्टा-शुल्क के रूप में व्यय वर्षानुवर्ष ली गयी धनराशियों में वृद्धि के साथ बढ़ता जा रहा है। पट्टा-किराये अनुदान सं० 9 -परिचालन व्यय-यातायात को प्रभारित होते हैं तथा इससे रेलवे का प्रचालन व्यय आने वाले वर्षों में अधिक मात्रा में बढ़ेगा।

8. परिचालन अनुपात

आय के सापेक्ष प्रचालन व्यय की प्रतिशतता परिचालन अनुपात है, जो हर रेलवे के लिए निकाला जाता है। यह रेलवे परिचालन के लाभ का सूचक है तथा एक सौ से ऊपर का अनुपात हानि इंगित करता है। नौ रेलों एवं भूमिगत रेलवे कलकत्ता में से, पाँच ने लाभ दर्शाये, जबकि अन्य के मामले में लगातार हानि हुई। तथापि, कुल अनुपात 1989-90 के 91.52 से मामूली बढ़कर 1990-91 में 91.97 हो गया। इस प्रकार माल यातायात, सामान एवं पार्सल और यात्री किराये में वृद्धि के बावजूद परिचालन अनुपात में सुधार नहीं हुआ है जो प्रचालन व्यय में अधिक मात्रा में वृद्धि का परिचायक है। पिछले छः वर्षों के दौरान परिचालन अनुपात चार्ट 9 में दर्शाया गया है।

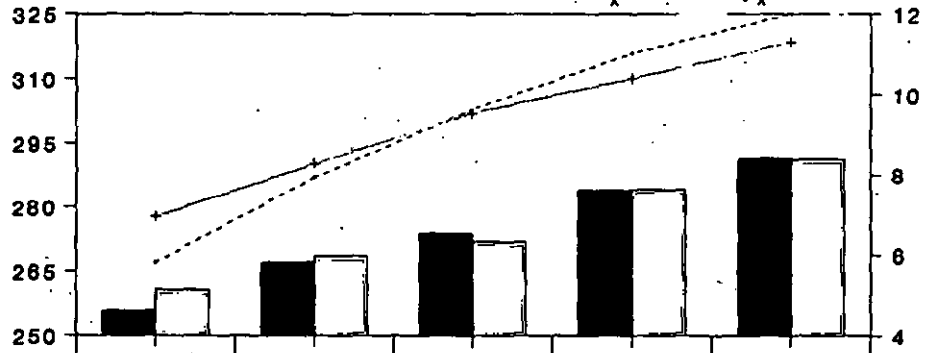
9. राजस्व व्यय:-

पिछले वर्ष में 10059.19 करोड़ रु. से बढ़कर वर्ष 1990-91 में 11337.77 करोड़ रुपये का राजस्व व्यय में मुख्यतया सामान्य प्रचालन व्यय में वृद्धि (789.17 करोड़ रुपये), मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोजन (235 करोड़ रुपये) पेंशन निधि (241.96 करोड़ रुपये), दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा एवं यात्री सुविधा निधि में अशुभान सहित विविध व्यय (12.45 करोड़ रुपये) के कारण हुआ। सामान्य कार्य प्रचालन में वृद्धि, वेतन एवं भत्तों, ईंधन एवं अन्य सामग्रियों के मूल्यों, मरम्मत लागत और भारतीय रेल वित्त निगम को उनसे पट्टे पर ली गयी परिसम्पत्तियों पर भुगतान

चर्ट 5

माल यातायात - मात्रा एवं आय

बजट वसूल किया आकलन वास्तविक
 मात्रा (मिलियन टन) आय (हजार करोड़)



| | 1986-87 | 1987-88 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| बजट | 267 | 287 | 303 | 316 | 325 |
| वसूल किया | 277.75 | 290.21 | 302.05 | 309.97 | 318.41 |
| आकलन | 4.626 | 5.819 | 6.529 | 7.611 | 8.424 |
| वास्तविक | 5.133 | 6.982 | 6.343 | 7.624 | 8.408 |

वर्ष

किये गये पट्टा शुल्कों में वृद्धि होने के कारण हुई। सामान्य प्राचलन व्यय 1988-89 एवं 1989-90 के सापेक्ष वर्ष 1989-90 एवं 1990-91 में क्रमशः 13.09 प्रतिशत एवं 10.60 प्रतिशत बढ़ गये हैं जैसा कि नीचे सारणी में दिया गया है :-

| अनुदान संख्या | नाम | धनराशि (करोड़ रुपये में) | | | प्रतिशत वृद्धि/घटत | |
|-----------------------|------------------------|-----------------------------|---------|---------|-----------------------|---------|
| | | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 | 1989-90 | 1990-91 |
| 3. सामान्य अधीक्षण | | | | | | |
| | एवं सेवाएं | 391.07 | 436.95 | 462.56 | 11.73 | 5.86 |
| 4. रेल पथ एवं | | | | | | |
| | निर्माण कार्य की | 806.98 | 879.48 | 929.48 | 8.98 | 5.69 |
| | मरम्मत एवं अनुरक्षण | | | | | |
| 5. इजनों की मरम्मत | | | | | | |
| | एवं रख रखाव | 602.29 | 693.30 | 741.29 | 11.27 | 9.23 |
| 6. सवारी डिब्बों | | | | | | |
| | एवं वैगनों की मरम्मत | 804.83 | 927.43 | 984.13 | 15.23 | 6.11 |
| | एवं रख रखाव | | | | | |
| 7. संयंत्र एवं उपस्कर | | | | | | |
| | की मरम्मत एवं अनुरक्षण | 419.21 | 475.45 | 483.45 | 13.42 | 1.68 |
| 8. परिचालन व्यय- | | | | | | |
| | चल स्टॉक एवं उपस्कर | 657.84 | 719.01 | 760.09 | 9.30 | 5.71 |
| 9. परिचालन व्यय- | | | | | | |
| | यातायात | 933.48 | 1154.70 | 1402.00 | 23.70 | 21.42 |
| 10. परिचालन | | | | | | |
| | व्यय-ईंधन | 1339.73 | 1481.43 | 1699.60 | 10.58 | 14.73 |
| 11. कर्मचारी कल्याण | | | | | | |
| | एवं सुविधाये | 283.39 | 312.15 | 339.01 | 10.15 | 8.60 |

12. विविध प्रचालन 340.55 360.33 425.80 5.81 18.17

व्यय उंचत सहित एवं दुर्घटना क्षतिपूर्ति

को छोड़ कर

13. भविष्य निधि, 3.62 3.90 6.49 7.73 66.41

पेंशन एवं अन्य सेवानिवृत्ति लाभ

(शुद्ध)*

योग कुल सामान्य 6582.99 7444.73 8233.90 13.09 10.60

प्रचालन व्यय (अनुदान सं.3 से 13 उंचत को छोड़कर)

* यह केवल उपदान के अंतर्गत राशि प्रदर्शित करता है।

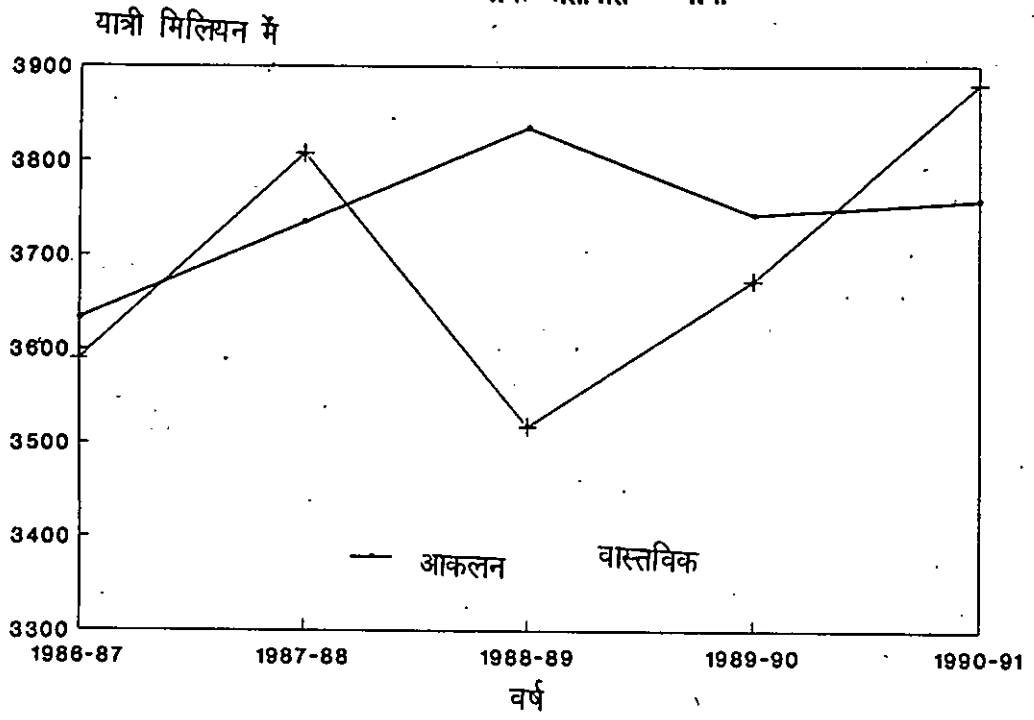
10. योजना (पूंजीगत) व्यय

10.1 1990-91 के 3830.00 करोड़ रुपये के प्रारूप की तुलना में योजना(पूंजीगत) व्यय 3722.78 करोड़ रुपये था। व्यय के विश्लेषण ने यह दर्शाया कि ली गयी पूंजी में से नई परिसम्पत्तियों के अधिग्रहण पर खर्च पिछले वर्ष से कम था। मूल्यहास आरक्षित निधि से नवीनीकरण एवं प्रतिस्थापन पर अधिक धन खर्च हुआ। ये विवरण निम्नलिखित सारणी में दिये गये हैं:-

| वित्त के स्रोत | (करोड़ रुपये में) | |
|--|-----------------------|--------------------------|
| | बजट अनुमान 1990-91 | वास्तविक व्यय 1990-91 |
| 1. सामान्य राजस्व से ली गयी पूंजी | 1694.00 | 1631.86 |
| 2. आंतरिक स्रोत | | |
| (i) मूल्यहास आरक्षित निधि | 1820.00 | 1870.22 |
| (ii) विकास निधि | 186.00 | 122.23 |
| (iii) दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा एवं यात्री सुविधायें निधि | 80.00 | 61.02 |
| (iv) चालू लाइन निर्माण कार्य-राजस्व | 50.00 | 37.45 |

चार्ट 6

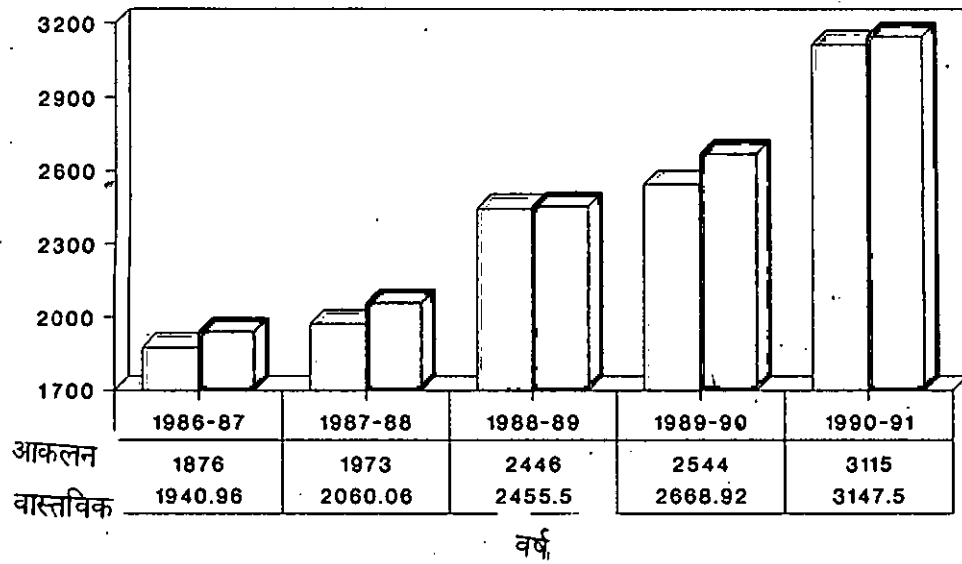
यात्री यातयात - मात्रा



चार्ट 7

यात्री आय

रुपये करोड़ में



आकलन वास्तविक

| | | |
|-----------------------|---------|---------|
| कुल योग(आंतरिक स्रोत) | 2136.00 | 2090.92 |
| सम्पूर्ण योग | 3830.00 | 3722.78 |

दो पूरक अनुदान रेल मंत्रालय द्वारा अनुदान 16-परिसम्पत्ति अधिग्रहण, निर्माण एवं प्रतिस्थापन के अंतर्गत प्राप्त किये गये तथा विभिन्न योजना के अंतर्गत अंतिम अनुदान एवं वास्तविक व्यय के मध्य अंतर निम्नवत था :-

| क्रम सं. | नियोजन शीर्ष | अंतिम अनुदान/ विनियोजन | वास्तविक व्यय | अन्तर (+)आधिक्य (-)बचत |
|----------|--------------|---------------------------|---------------|------------------------------|
|----------|--------------|---------------------------|---------------|------------------------------|

(करोड़ रुपये में)

| | | | | |
|-----|--------------------------------|---------|---------|-----------|
| (क) | नई लाइन दत्तमत | 277.84 | 280.14 | (+) 2.30 |
| | (निर्माण) भारित | 1.41 | .75 | (-) .66 |
| (ग) | उखाड़ी गयी लाइनों का दत्तमत | 13.03 | 13.05 | (+) .02 |
| | पुनः स्थापन | | | |
| (घ) | गेज परिवर्तनदत्तमत | 88.38 | 88.54 | (+) .16 |
| | भारित | .02 | .01 | (-) .01 |
| (ङ) | दोहरी लाइन दत्तमत | 282.19 | 274.92 | (-) 7.27 |
| | विह्वाना भारित | 0.12 | 0.09 | (-) 0.03 |
| (च) | यातायात दत्तमत | 179.81 | 170.90 | (-) 8.91 |
| | सुविधाये एवं | | | |
| | अन्य भारित | 1.16 | 0.03 | (-) 1.13 |
| (छ) | सगंणकीकरण भारित | 46.10 | 41.41 | (-) 4.69 |
| (फ) | रेलवे | | | |
| | अनुसंधान भारित | 5.43 | 4.44 | (-) 0.99 |
| (ज) | चल स्टॉक भारित | 764.56 | 816.84 | (+) 52.28 |
| (झ) | रेल पथ दत्तमत | 1089.47 | 1108.17 | (+) 18.70 |

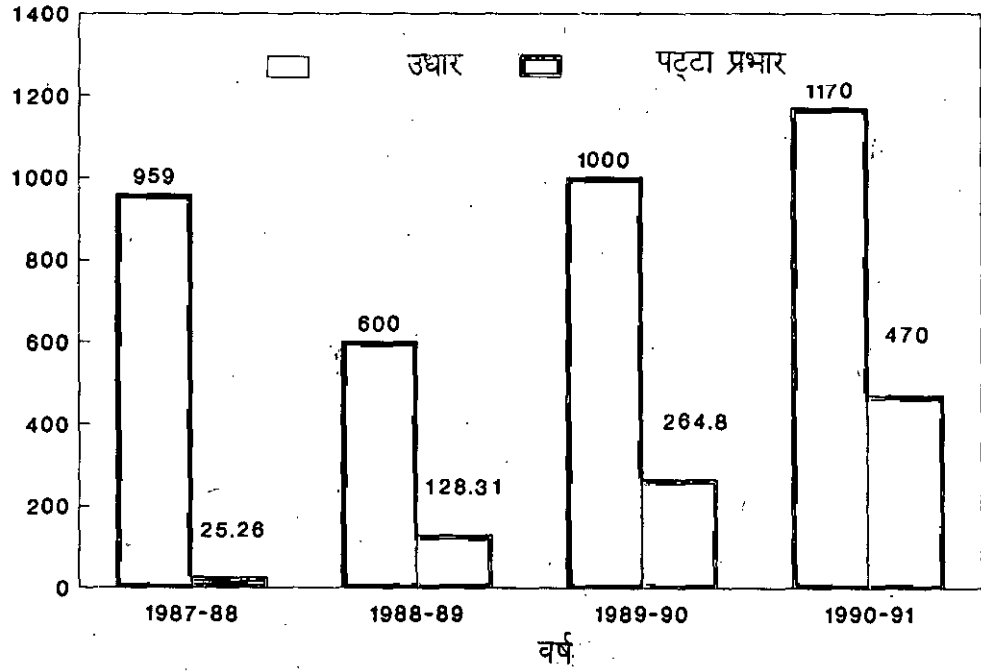
| | | | | |
|------------------------|--|--------|--------|-----------|
| नवीनीकरण भारित | | 0.03 | 0.02 | (-) 0.01 |
| () पुल निर्माण- | | | | |
| कार्य दत्तमत | | 73.75 | 67.32 | (-) 6.43 |
| (ट) संकेत एवं | | | | |
| दूर दत्तमत | | 133.43 | 127.12 | (-) 6.31 |
| संचार कार्य भारित | | 0.07 | 0.10 | (+) 0.03 |
| (ठ) डाक व तार | | | | |
| से लाइन दत्तमत | | 0.19 | 0.20 | (+) 0.01 |
| तारों का लेना | | | | |
| (ड) विद्युतीकरण दत्तमत | | 235.10 | 233.54 | (-) 1.56 |
| परियोजनायें भारित | | 0.01 | 0.01 | शून्य |
| (ढ) अन्य विद्युतीकरण | | | | |
| कार्य दत्तमत | | 58.14 | 55.58 | (-) 2.56 |
| (ण) मशीनरी एवं दत्तमत | | 114.95 | 90.67 | (-) 24.28 |
| संयंत्र | | | | |
| (त) कारखाने | | | | |
| उत्पादन दत्तमत | | 230.99 | 203.08 | (-) 27.91 |
| इकाइयों | | | | |
| सीहत भारित | | 0.08 | 0.08 | शून्य |
| (थ) कर्मचारी | | | | |
| आवास दत्तमत | | 36.27 | 32.50 | (-) 3.77 |
| भारित | | 0.23 | 0.23 | शून्य |
| (द) कर्मचारियों हेतु | | | | |
| सुविधायें दत्तमत | | 32.94 | 27.25 | (-) 5.69 |
| (ध)(i) यात्री | | | | |
| सुविधायें दत्तमत | | 27.10 | 20.82 | (-) 6.28 |
| (ii) रेलवे के दत्तमत | | 0.05 | 0.04 | (-) 0.01 |

उपभोक्ताओं को दी जाने वाली अन्य सुविधायें

चार्ट 8

आई. आर. एफ. सी. से उधार

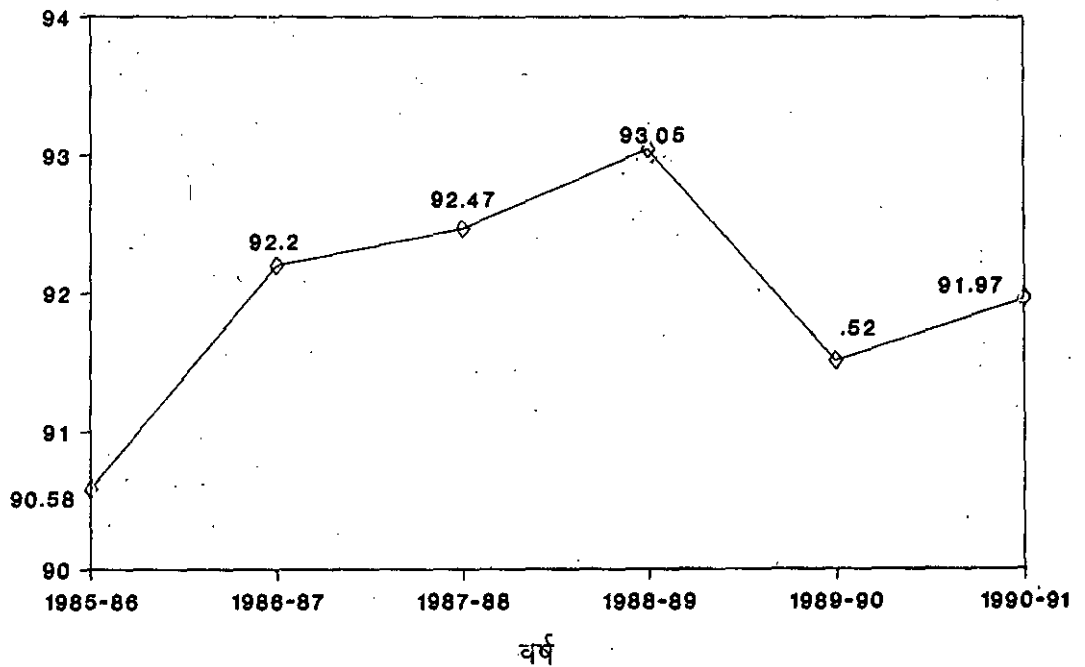
रुपये करोड़ में



चार्ट 9

परिचालन अनुपात

प्रतिशत



| | | | | |
|-------|----------------------------|---------|---------|------------|
| (न) | सरकारी | | | |
| | सार्वजनिक दत्तमत | 85.00 | 80.33 | (-) 4.67 |
| | क्षेत्र उपक्रमों में निवेश | | | |
| (प) | अन्य | | | |
| | विनिर्दिष्ट दत्तमत | 30.44 | 24.86 | (-) 5.58 |
| | कार्य भारित | शून्य | 0.02 | 0.02 |
| (ब) | भण्डार उचितदत्तमत | 1826.39 | 2047.68 | (+) 221.29 |
| | भारित | 0.01 | 0.01 | शून्य |
| (भ) | विनिर्माण | | | |
| | उचित दत्तमत | 1950.54 | 1943.37 | (-) 7.17 |
| | भारित | 0.03 | 0.02 | (-) 0.01 |
| (म) | विविध | | | |
| | अग्रिम दत्तमत | 223.50 | 211.14 | (-) 12.36 |
| | (पूँजी) | | | |
| (ल) | महानगर दत्तमत | 134.23 | 134.89 | (+) 0.66 |
| | परिवहन भारित | 1.53 | 1.76 | (+) 0.23 |
| | परियोजनायें | | | |
| ----- | | | | |
| योग: | पूँजी+निधि दत्तमत | 7939.82 | 8098.80 | (+) 158.98 |
| | +ओ. एल. | | | |
| | डब्ल्यू.आर. भारित | 4.50 | 2.93 | (-) 1.57 |
| ----- | | | | |

बजट में नई लाइनों हेतु 357.78 करोड़ रुपये का प्रावधान अनुदान के अन्दर पुनः विनियोजन द्वारा कम होकर 279.25 करोड़ रुपये हो गया। वास्तविक व्यय 280.89 करोड़ रुपये हुआ। पूरा किया गया भौतिक लक्ष्य वर्ष के लिए 300 रुट किलोमीटर के लक्ष्य के सापेक्ष 107 रुट किलोमीटर था।

"रेल पथ नवीनीकरण" हेतु 1092.77 करोड़ रुपये का प्रावधान अनुदान के अन्दर पुनः विनियोजन द्वारा कम करके 1089.51 करोड़ रुपये किया गया। वास्तविक व्यय 18.68 करोड़ रुपये

अधिक हुआ। प्राप्त किया गया भौतिक लक्ष्य "प्राथमिक" का 2709 ट्रेक किलोमीटर एवं "गौण" रेल पथ नवीनीकरण 902 ट्रेक किलोमीटर इस वर्ष के लक्ष्य क्रमशः 2950 एवं 550 ट्रेक किलोमीटर के सापेक्ष था।

11. बजट नियंत्रण

11.1 दत्तमत मॉगों की संख्या सोलह थी और भारित विनियोजनों की संख्या बारह थी। दत्तमत पूरक मॉगों की संख्या छः थी और पूरक भारित विनियोजन की संख्या आठ थी।

11.2 सकल व्यय संसद द्वारा अनुमोदित राशि से अधिक था। 1990-91 के अनुदानों एवं भारित विनियोजनों के साथ-साथ पूरक अनुदानों/विनियोजनों एवं किये गये व्यय के विवरण नीचे सारणी में दिये गये हैं :-

(करोड़ रुपये में)

| | 1989-90 | | 1990-91 | |
|----------------------|------------------|------------------|-----------|-------|
| | दत्तमत | भारित | दत्तमत | भारित |
| मूल अनुदान/विनियोजन | 18,891.17 | 13.67 | 21,302.27 | 12.50 |
| पूरक अनुदान/विनियोजन | 412.12 | 0.33 | 303.69 | 4.12 |
| कुल अनुदान/विनियोजन | 19,303.29 | 14.00 | 21,605.96 | 16.62 |
| कुल भुगतान | 19,413.26 | 4.79 | 21,718.23 | 8.04 |
| बचत(-)/आधिक्य(+) | (+)109.97(-)9.21 | (+)112.27(-)8.58 | | |
| अधिक(+)/बचत(-) | (+)0.57(-)65.79 | (+)0.52(-)51.62 | | |
| का प्रतिशत | | | | |

11.3 अनुदानों पर आधिक्य

अनुदानों में 112.27 करोड़ रुपये का सकल आधिक्य सात अनुदानों के अंतर्गत 273.07 करोड़ रुपये के आधिक्य एवं 11 अनुदानों के अंतर्गत 160.81 करोड़ रुपये की बचत का शुद्ध परिणाम था। संविधान के अनुच्छेद 115 के अंतर्गत नियमित किये जाने योग्य आधिक्य 273.07 करोड़ रुपये है। आधिक्य का अनुदान-वार विश्लेषण आगे के पैरा में दिया गया है।

(i) अनुदान सं0 9 - परिचालन व्यय- यातायात

(रुपये में)

| | |
|---------------|-----------------|
| मूल अनुदान | 13,94,75,47,000 |
| अंतिम अनुदान | 13,94,75,47,000 |
| वास्तविक व्यय | 14,16,80,58,914 |
| आधिक्य | 22,05,11,914 |

प्रतिशत 1. 58

22.05 करोड़ रुपये का आधिक्य उप शीर्षों "अन्य विविध व्यय (40.25 करोड़ रुपये), "स्टेशन परिचालन" (1.55 करोड़ रुपये), "गाड़ी परिचालन" (0.88 करोड़ रुपये) के अंतर्गत खर्च की गयी धनराशि में आधिक्य, तथा कार्यालयों में स्थापना" (1.65 करोड़ रुपये), "गार्ड परिचालन" (0.96 करोड़ रुपये), "यानान्तरण एवं रिपैकिंग परिचालन" (0.17 करोड़ रु.) और "संरक्षा" (0.16 करोड़ रुपये) उप शीर्षों के अंतर्गत बचत द्वारा आंशिक रूप से विस्थापित करते हुये आया है। 17.69 करोड़ रुपये को अनुदान के अन्दर ही पुनः विनियोजन द्वारा अभ्यर्धित कर दिया गया था।
आधिक्य मुख्यतया ^{उत्तर} पूर्व रेलवे (23.24 करोड़ रुपये), दक्षिण रेलवे (10.79 करोड़ रुपये), पश्चिम रेलवे (9.25 करोड़ रुपये), दक्षिण मध्य (7.40 करोड़ रुपये), पूर्व रेलवे (3.16 करोड़ रुपये) पूर्वोत्तर रेलवे पर (2.62 करोड़ रुपये) तथा अन्य रेलों पर कुल आधिक्य (0.69 करोड़ रुपये) एवं आंशिक रूप से पूरा किये गये बचत मध्य रेलवे (9.44 करोड़ रुपये), और पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर (7.98 करोड़ रुपये) से निर्मित है।

(ii) अनुदान सं0 10- परिचालन व्यय - ईंधन

(रुपये में)

| | |
|--------------|-----------------|
| मूल अनुदान | 16,01,28,85,000 |
| पूरक अनुदान | 1,22,45,07,000 |
| अंतिम अनुदान | 17,23,73,92,000 |

| | |
|---------------|-----------------|
| वास्तविक व्यय | 17,24,79,35,056 |
| आधिक्य | 1,05,43,056 |
| प्रतिशत | 0.06 |

122.45 करोड़ रुपये का एक पूरक अनुदान डीजल तेल (145.37 करोड़ रुपये) एवं पावर टैरिफ (6.67 करोड़ रुपये) के मूल्य में वृद्धि के लिए प्राप्त किया गया जो आंशिक रूप से भाप कर्षण (29.59 करोड़ रुपये) के अंतर्गत कमी से विस्थापित किया गया। पूरक अनुदान 1.05 करोड़ रुपये से अपर्याप्त सिद्ध हुआ।

1.05 करोड़ रुपये का आधिक्य उप शीर्ष "डीजल कर्षण" (5.28 करोड़ रुपये) के अंतर्गत हुआ जो "भाप कर्षण" (2.48 करोड़ रुपये) एवं "विद्युत कर्षण" (0.22 करोड़ रुपये) के उपशीर्षों के अंतर्गत बचत द्वारा आंशिक रूप से विस्थापित हुआ। 1.53 करोड़ रुपये की राशि अनुदान के अन्दर पुनः विनियोजन द्वारा अभ्यर्पित कर दी गयी।

आधिक्य मुख्यतया मध्य रेलवे (9.56 करोड़ रुपये), दक्षिण पूर्व रेलवे (5.23 करोड़ रुपये), पश्चिम रेलवे (2.90 करोड़ रुपये), दक्षिण मध्य रेलवे (1.13 करोड़ रुपये) एवं दक्षिण रेलवे (0.76 करोड़ रुपये) पर हुआ जो उत्तर रेलवे पर बचत (9.43 करोड़ रुपये), पूर्व रेलवे (6.50 करोड़ रुपये), पूर्वोत्तर रेलवे (0.67 करोड़ रुपये), पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे (0.37 करोड़ रुपये) एवं भूमिगत रेलवे, कलकत्ता (0.93 करोड़ रुपये) द्वारा आंशिक रूप से विस्थापित किया गया।

(iii) अनुदान सं० 13 - भविष्य निधि, पेंशन एवं अन्य सेवानिवृत्ति लाभ

(रुपये में)

| | |
|---------------|----------------|
| मूल अनुदान | 8,40,47,29,000 |
| पूरक अनुदान | 41,67,49,000 |
| अंतिम अनुदान | 8,42,14,78,000 |
| वास्तविक व्यय | 9,01,21,05,626 |
| आधिक्य | 19,06,27,626 |
| प्रतिशत | 2.16 |

41.67 करोड़ रुपये का पूरक अनुदान मुख्यतया अधिवर्षता एवं सेवानिवृत्ति पेंशन (21.69 करोड़ रुपये), सांराशीकृत पेंशन (3.68 करोड़ रुपये), परिवार पेंशन (10.78 करोड़ रुपये) डी सी आर जी (2.28 करोड़ रु.), अन्य भत्ते, अन्य पेंशन एवं अन्य व्यय (2.53 करोड़ रुपये), और अनुग्रह पेंशन (0.13 करोड़ रुपये) के लिए मार्च 1991 में प्राप्त किया गया। पूरक अनुदान 19.06 करोड़ रुपये से अपर्याप्त सिद्ध हुआ।

19.06 करोड़ रुपये का आधिक्य मुख्यतया उपशीर्ष अधिवर्षता एवं सेवानिवृत्ति पेंशन (16.44 करोड़ रुपये), परिवार पेंशन (3.12 करोड़ रुपये), सांराशीकृत पेंशन (2.78 करोड़ रुपये), उपदानों एवं भविष्य निधि को विशेष अंशदान (1.06 करोड़ रुपये) और अन्य भत्ते, अन्य पेंशन एवं अन्य व्यय (0.24 करोड़ रुपये) के अंतर्गत था जो आंशिक रूप से उपशीर्ष डी सी आर जी (4.55 करोड़ रुपये), अनुग्रह पेंशन (0.02 करोड़ रुपये) और भविष्य निधि को अंशदान (0.01 करोड़ रुपये) के अंतर्गत बचतों से विस्थापित किया गया।

(iv) अनुदान सं० 14-निधियों को विनियोजन

(रुपये में)

| | |
|---------------|-----------------|
| मूल अनुदान | 31,08,25,00,000 |
| अंतिम अनुदान | 31,08,25,00,000 |
| वास्तविक व्यय | 31,65,24,15,640 |
| आधिक्य | 56,99,15,640 |
| प्रतिशत | 1.83 |

56.99 करोड़ रुपये का आधिक्य मुख्य रूप से पेंशन निधि (70.00 करोड़ रुपये) में अधिक विनियोजन एवं विकास निधि में (20.67 करोड़ रु.) अधिक अधिशेष विनियोजित किये जाने के कारण था। 33.25 करोड़ रुपये की राशि अनुदान के अन्दर पुनः विनियोजन एवं दुर्घटना क्षतिपूर्ति, एवं संरक्षा एवं यात्री सुविधा निधि (ए सी एस पी एफ) के अंतर्गत 0.43 करोड़ रुपये के बचत द्वारा अभ्यर्पित कर दी गयी।

11.4 दीर्घस्थायी अधिकताएं

31 मार्च, 1990 को समाप्त वर्ष के लिए भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट के पैरा 10.4 में 1985-86 से 1989-90 के दौरान अनुदान संख्या 13 के अन्तर्गत दीर्घस्थायी अधिकताओं पर एक टिप्पणी की गयी थी।

लोक लेखा समिति (1990-91) ने अपनी ग्यारहवीं रिपोर्ट (नवीं लोक सभा) के पैराग्राफ 2.6 में यह इच्छा व्यक्त की थी कि रेलवे मंत्रालय को पेंशन भुगतान संबंधी बजट बनाने के लिये एक विश्वसनीय कम्प्यूटरीकृत आंकड़े के तरीके का सृजन करना चाहिए। परिणामस्वरूप रेलवे मंत्रालय ने एक समन्वित कम्प्यूटरीकृत पेंशन लेखा विधि स्थापित करने का निर्णय लिया। यह देखा गया कि 1990-91 में भी आधिक्य हुआ।

अन्तिम अनुदान वास्तविक अधिक प्रतिशत
 खर्च
 (रुपये में)

(अ) सेवा निवृत्ति

एवं अधिवर्षता पेंशन 431.18 447.62 16.44 3.81

(ब) परिवारिक पेंशन 112.48 115.60 3.12 2.77

11.5 विनियोजन पर आधिक्य

डिगरी संबंधी अधिक भुगतान के कारण हुए 0.32 लाख रु. के आधिक्य को संविधान के अनुच्छेद 115 के अन्तर्गत नियमन किये जाने की आवश्यकता है जैसा कि नीचे वर्णित है :-

विनियोग संख्या-11 - प्रचालन व्यय-कर्मचारी कल्याण एवं सुविधायें

(रुपये में)

| | |
|-----------------|-----------|
| मूल विनियोजन | 67,000 |
| पूरक विनियोजन | 31,000 |
| अन्तिम विनियोजन | 98,000 |
| वास्तविक व्यय | 1, 30,327 |
| अधिकता | 32,327 |
| प्रतिशत | 32.99 |

0.31 लाख रुपये का पूरक विनियोजन 0.32 लाख रुपये अपर्याप्त सिद्ध हुआ।

11.6 बचत

11 अनुदानों में, वास्तविक व्यय अन्तिम अनुदान से 160.81 करोड़ रुपये कम था जैसा कि

नीचे दर्शाया गया है :-

| अनुदान की संख्या तथा नाम | मूल अनुदान | पूरक अनुदान | अन्तिम अनुदान | वास्तविक व्यय (करोड़ रुपये में) | बचत | प्रतिशत |
|---|------------|-------------|---------------|---------------------------------|--------|---------|
| 1. रेलवे बोर्ड | 10.11 | 0.85 | 10.96 | 10.67 | 0.29 | 2.65 |
| 2. विविध व्यय (सामान्य) | 67.17 | 10.00 | 77.17 | 67.08 | 10.09 | 13.08 |
| 3. सामान्य अधीक्षण एवं सेवाएं | 471.69 | -- | 471.69 | 464.71 | 6.98 | 1.48 |
| 4. स्थायी पथ की मरम्मत एवं रखरखाव | 975.96 | -- | 975.96 | 951.19 | 24.77 | 2.54 |
| 5. मोटिव पावर की मरम्मत एवं रखरखाव | 770.67 | -- | 770.67 | 764.63 | 6.04 | 0.78 |
| 6. कैरिज एवं वैगन की मरम्मत व रखरखाव | 1042.32 | -- | 1042.32 | 1032.74 | 9.58 | 0.92 |
| 7. संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत व रखरखाव | 523.26 | -- | 523.26 | 490.29 | 32.97 | 6.30 |
| 8. परिचालन व्यय-चल स्टाक एवं उपस्कर | 810.68 | -- | 810.68 | 790.43 | 20.25 | 2.50 |
| 11. कर्मचारी कल्याण एवं सुविधायें | 348.69 | -- | 348.69 | 339.69 | 9.00 | 2.58 |
| 12. विविध प्रचालन व्यय | 536.69 | -- | 536.69 | 508.38 | 28.31 | 5.27 |
| 16. परिसम्पत्तियों-अर्जन, निर्माण एवं प्रतिस्थापन चालू लाइन निर्माण कार्य राजस्व | 50.04 | -- | 50.04 | 37.51 | 12.53 | 25.04 |
| कुल | 5607.28 | 10.85 | 5618.13 | 5457.32 | 160.81 | 2.86 |

11.7 बड़ी बचतें

निम्नलिखित अनुदानों में, मूल अनुदान अधिक साबित हुये अतः बड़ी बचतें हुयी:-

(i) अनुदान संख्या 2-विविध व्यय (सामान्य)

~~अन्तिम अनुदान~~ ~~बजट प्रावधान~~ 77.17 करोड़ रु. के सापेक्ष वास्तविक व्यय 67.08 करोड़ रु. था। अन्तिम अनुदान 10.09 करोड़ रु. अधिक साबित हुआ (13.08 प्रतिशत)। इस प्रकार वर्ष के एकदम अन्त समय में (मार्च, 1991) प्राप्त किया गया 10 करोड़ रु. का पूरा पूरक अनुदान आवश्यक नहीं था।

बचतें मुख्यतया "विविध स्थापना" (6.68 करोड़ रुपये), "सर्वेक्षण" (1.71 करोड़ रु.), "विविध प्रभार" (1.08 करोड़ रुपये) "अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संस्थान (0.51 करोड़ रुपये) उप शीर्षों के अन्तर्गत थीं। अधिकतम बचत उत्तर-रेलवे (3.62 करोड़ रुपये) इसके बाद दक्षिण रेलवे (2.36 करोड़ रु.) तथा मध्य रेलवे (1.51 करोड़ रु.) पर थी।

(ii) अनुदान सं0 7-संयंत्र एवं उपस्कर की मरम्मत एवं रखरखाव

523.26 करोड़ रुपये के बजट प्रावधान के सापेक्ष वास्तविक व्यय 490.29 करोड़ रुपये हुआ। अन्तिम अनुदान 32.97 करोड़ रुपये अधिक सिद्ध हुआ (6.30 प्रतिशत)।

बचतें मुख्यतया "संयंत्र एवं उपस्कर-विद्युत" (5.61 करोड़ रुपये), "डाक व तार एवं सिग्नल व दूर संचार सर्किट का किराया" (3.90 करोड़ रुपये), "संयंत्र एवं उपस्कर - यांत्रिक (2.02 करोड़ रुपये), "अन्य संयंत्र एवं उपस्कर -वाणिज्य और यातायात विभाग" (1.73 करोड़ रुपये) और "संयंत्र एवं उपस्कर- सिग्नलिंग" (1.39 करोड़ रुपये) शीर्षों के अन्तर्गत थीं। बचतें मुख्यतया दक्षिण पूर्व रेलवे (4.72 करोड़ रुपये), मध्य (3.47 करोड़ रुपये), पूर्व (3.28 करोड़ रुपये), पश्चिम (2.91 करोड़ रुपये), दक्षिण मध्य (1.92 करोड़ रुपये), उत्तर (1 करोड़ रुपये) तथा दक्षिण रेलवे (0.59 करोड़ रुपये) पर हुई।

(iii) अनुदान सं0 12-विविध प्रचालन व्यय

536.69 करोड़ रु. के बजट प्रावधान के सापेक्ष वास्तविक व्यय 508.38 करोड़ रु. हुआ। अन्तिम अनुदान 28.31 करोड़ रु. अधिक सिद्ध (5.27 प्रतिशत) हुआ।

बचतें मुख्यतया "विविध अग्रिम राजस्व (मुआवजा दावा) (15.57 करोड़ रु.), मुआवजा दावे" (11.77 करोड़ रु.), "कर्मचारी प्रशिक्षण का खर्च" (3.31 करोड़ रु.), "सुरक्षा" (3 करोड़ रु.), "कर्मचारों के एवं अन्य मुआवजा दावे" (1.16 करोड़ रुपये) और "अन्य व्यय" (0.98 करोड़ रुपये), शीर्षों के अन्तर्गत हुई। बचतें मुख्यतः दक्षिण पूर्व (7.83 करोड़ रु.), मध्य (7.23 करोड़

रु.), पश्चिम (5.42 करोड़ रुपये), पूर्वोत्तर (2.37 करोड़ रु.), दक्षिण पूर्व (1.97 करोड़ रु.) तथा पूर्व रेलवे (0.73 करोड़ रु.) पर हुई।

11.8 व्यय पर नियंत्रण

निम्नलिखित कुछ उदाहरण से बजट नियंत्रण अपर्याप्त सिद्ध हुआ :-

(i) पुनर्विनियोजन :-

निम्नलिखित मामलों में किये गये पुनर्विनियोजन अनावश्यक थे :-

| अनुदान संख्या एवं उपशीर्ष | स्वीकृत अनुदान | पुनर्विनियोजित राशि | अन्तिम अनुदान | वास्तविक व्यय | अधिक(+)/ बचत(-) |
|---------------------------|----------------|---------------------|---------------|---------------|-----------------|
| (करोड़ रु. में) | | | | | |
| 2.(ग)विविध स्थापना | 24.82 | 3.07 | 27.89 | 21.21 | (-)6.68 |
| 3.(च)रोलिंग स्टॉक | 24.51 | 0.60 | 25.11 | 24.52 | (-)0.59 |
| प्रबंधन | | | | | |
| 4.(ख)स्थायी पथ | 600.30 (-) | 2.62 | 597.68 | 604.48 | 6.80 |
| का रखरखाव | | | | | |
| 6.(ग)वैगन | 418.16 (-) | 15.57 | 402.59 | 414.77 | 12.18 |
| 9.(छ)अन्य विविध | 439.30 (-) | 3.22 | 436.08 | 476.33 | 40.25 |
| 12(ख)मुआवजा | | | | | |
| दावे | 112.97 | 8.35 | 121.32 | 109.55 | (-)11.77 |
| (ग)कर्मकार | 5.28 | 0.66 | 5.93 | 4.78 | (-)1.15 |
| मुआवजा तथा अन्य | | | | | |
| दावे | | | | | |
| (ड) कर्मचारी | 32.70 | 0.80 | 33.50 | 30.20 | (-)3.30 |
| प्रशिक्षण की लागत | | | | | |
| 13. (ख)सांराशीकृत | 156.48(-) | 2.85 | 153.63 | 156.41 | 2.78 |
| पेंशन | | | | | |
| 16. कैपिटल | 11.27 | 1.01 | 12.28 | 9.69 | (-)2.59 |

(एस)कर्मचारी

को सुविधायें

(अ) लाइन 1092.73 (-) 3.26 1089.47 1108.10 18.63

नवीनीकरण

2.(त) मशीन एवं 68.58 22.39 90.97 73.32 (-)17.65

संयंत्र

(फ) अन्य 19.25 0.45 19.70 15.53 (-)4.17

विनिर्दिष्ट कार्य

(ii) पूरक अनुदान :-

कुल 303.69 करोड़ रुपये का पूरक अनुदान मार्च, 1991 में प्राप्त हुआ जैसाकि नीचे उल्लिखित है:-

| अनुदान की संख्या एवं नाम | मूल | पूरक | कुल | वास्तविक व्यय अधिक (+) | बचते (-) |
|--------------------------|-----|------|-----|------------------------|----------|
|--------------------------|-----|------|-----|------------------------|----------|

(लाख रुपये में)

1. रेलवे बोर्ड 10.11 0.85 10.96 10.67 (-) 0.29

2. विविध व्यय 67.17 10.00 77.17 67.08 (-)10.09

(सामान्य)

10. परिचालन 1601.29 122.45 1723.74 1724.79 1.05

व्यय (ईंधन)

13. भविष्य निधि 840.47 41.68 882.15 901.21 19.06

पेंशन एवं अन्य

सेवानिवृत्ति लाभ

16(i) कैपिटल 5445.30 102.48 5547.78 5717.02 169.24

(ii) रेलवे निधि 2315.77 26.24 2342.01 2344.27 2.26

जबकि अनुदान संख्या 10.13 और 16 के संबंध में प्राप्त किये गये पूरक अनुदान अपर्याप्त सिद्ध हुये, अनुदान संख्या 1 और 2 के प्राप्त अनुदान आंशिक/पूर्ण रूपेण अप्रयुक्त रहे।

(iii) निधियों का अभ्यर्षण

कुल 21,302.27 करोड़ रु. के बजट प्रावधान में से 13 अनुदानों के अन्तर्गत 150.75 करोड़ रु. तथा कुल 12.49 करोड़ रु. के बजट प्रावधान में से 5 विनियोजनों में 3.61 करोड़ रु. अभ्यर्षित कर दिया गया था। तेरह अनुदानों में से निम्नलिखित चार अनुदानों के संबंध में वास्तविक व्यय अन्तिम अनुदान से बढ़ गया।

| अनुदान संख्या एवं नाम | मूल अनुदान | पूरक अनुदान | अभ्यर्षण | अन्तिम अनुदान | वास्तविक व्यय | अधिकता |
|-----------------------|------------|-------------|----------|---------------|---------------|--------|
|-----------------------|------------|-------------|----------|---------------|---------------|--------|

(करोड़ रु. में)

| | | | | | | |
|------------------------------|---------|--------|-------|---------|---------|-------|
| 9. परिचालन व्यय यातायात | 1394.75 | -- | 17.69 | 1377.06 | 1416.81 | 39.75 |
| 10. परिचालन व्यय ईंधन | 1601.29 | 122.45 | 1.53 | 1722.79 | 1724.21 | 2.58 |
| 14. निधियों को विनियोजन | 3108.25 | -- | 33.25 | 3075.00 | 3165.24 | 90.24 |
| 15. सामान्य राजस्व को लाभांश | 989.15 | -- | 7.37 | 981.78 | 991.55 | 9.77 |

निधियों की आवश्यकता वास्तविक आधार पर निर्धारित नहीं की गयी थी।

12. अन्य रुचिकर बातें

12.1 बकाया लेखा परीक्षा आपत्तियों

केन्द्रीय एवं स्थानीय लेखापरीक्षा के दौरान देखी गयी वित्तीय अनियमिततायें एवं दोष, आवश्यक कार्यवाही हेतु विभागीय अधिकारियों को जारी की गयी नमूना लेखापरीक्षा टिप्पणियों/निरीक्षण प्रतिवेदनों/विशेष पत्रों में सम्मिलित किये जाते हैं। वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखाधिकारी, जिन्हें ऐसे पत्राचारों की प्रतियाँ भेजी जाती हैं, इन लेखा परीक्षा आपत्तियों के शीघ्र निपटान पर निगरानी रखते हैं। 31 मार्च, 1991 तक जारी की गयी 3983 लेखापरीक्षा आपत्तियों

का निपटान 31 अगस्त, 1991 तक लम्बित था। आपत्तियों का धन मूल्य 1654.10 करोड़ रुपये था। इनका विवरण परिशिष्ट II में दिया गया है। 31 अगस्त, 1991 को तीन वर्षों से अधिक समय से निपटान के लिये लम्बित लेखापरीक्षा आपत्तियाँ 981 थीं जिनका धन मूल्य 275.99 करोड़ रुपये था। कुछ आपत्तियाँ 1974-75 से बकाया थी।

12.2 लेखापरीक्षा के कहने पर वसूलियाँ

1990-91 के दौरान लेखापरीक्षा के कहने पर 13.62 करोड़ रुपये की वसूली की गई थी या वसूली करने की सहमति दी गई थी (पूर्व रेलवे को छोड़कर)। पुनः 0.86 करोड़ रुपये की धनराशि भी लेखापरीक्षा आपत्तियों के आधार पर समीक्षा के परिणामस्वरूप वसूल की गयी।

12.3 चेक और बिल

रेलवे लेखा की प्रणाली में जैसे ही भुगतान के लिये चेक जारी किये जाते हैं उन्हें उचत शीर्ष "चेक और बिल" में क्रेडिट करने की व्यवस्था है। बाद में जब बैंकों द्वारा चेक का भुगतान कर दिया जाता है तो इस शीर्ष को डेबिट कर दिया जाता है। इसलिए इस शीर्ष में शेष मुख्य रूप से न भुनाये गये चेकों के कुल मूल्य का द्योतक होना चाहिये। इस प्रणाली में यह भी परिकल्पित है कि "चेक और बिल" के अन्तर्गत शेष की अर्धवार्षिक समीक्षा और मिलान किया जाना चाहिये और जारी करने की तारीख के बाद छः महीने के अधिक समय तक न भुनाये गये चेकों की राशि को रेलवे की आय मानते हुये इस उचत शीर्ष से समाशोधित कर देना चाहिये। उचत शीर्ष लगातार पर्याप्त शेष दिखाता चला आ रहा है जो 31 मार्च 1991 को 323.80 करोड़ रुपये था।

12.4 मालसूची आवर्त अनुपात

मालसूची प्रबन्ध की कार्यकुशलता को आँकने का मुख्य मानदण्ड आवर्त अनुपात है, अर्थात् वर्ष के दौरान कुल निर्गम से वर्ष के अन्त में भण्डार शेषों की प्रतिशतता। दिसम्बर, 1985 में रेलवे बोर्ड ने यह इच्छा व्यक्त की कि रेलवे को मालसूची आवर्त अनुपात में सुधार लाना चाहिए और सातवीं योजना के अन्त तक, अर्थात् 1989-90 के अन्त तक 27 प्रतिशत का आंकड़ा सभी रेलों को प्राप्त करना चाहिए। 1989-90 में 32 प्रतिशत के सापेक्ष, 1990-91 में रेलवे द्वारा प्राप्त आवर्त अनुपात 33.56 प्रतिशत था।

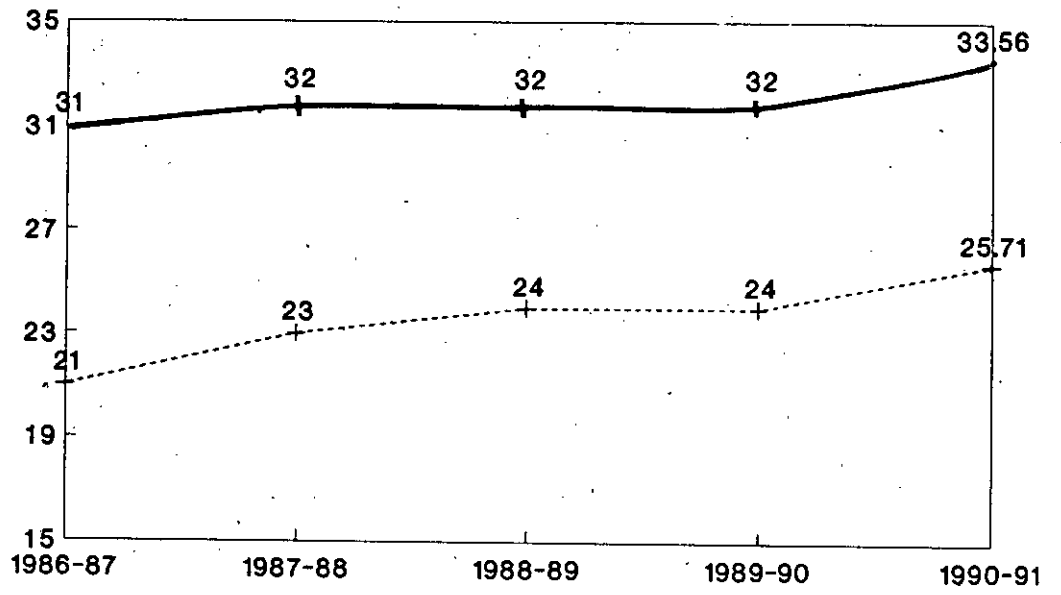
पिछले 5 वर्षों में प्राप्त आवर्त अनुपात चार्ट 10 में दिखाया गया है।

12.5 चल रहीं रेलवे लाइन परियोजनाएं

लोक लेखा समिति ने अपनी 137 वीं रिपोर्ट (सातवीं लोक सभा) में संस्तुति की कि रेलवे को केवल उन परियोजनाओं को प्रारंभ करने का नीति निर्णय लेना चाहिए जो उपलब्ध निधियों के

चार्ट 10

माल सूची आवर्त अनुपात



अनुपात (ईंधन को लेकर)

अनुपात (ईंधन को छोड़ कर)

अन्दर पूरी की जा सके और परियोजना के लिये लक्ष्य तिथि का कड़ाई से पालन किया जाना चाहिये।

परियोजनाओं के निष्पादन में विलम्ब जिसके परिणामस्वरूप समय एवं लागत अधिक लगी और परियोजना रिपोर्टों में परिकल्पित लाभों की अप्राप्ति के उदाहरणों का उल्लेख पैरा 5.1 (अध्याय 1), 1.11.5 एवं 1.11.7 क्रमशः लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों वर्ष 1984-85, 1988-89 एवं 1989-90 में किया गया था।

27 नई लाइनें, जिनकी नींव 1974-75 में डाली गयी थी, अभी भी निर्माणाधीन हैं। उनकी प्रगति 1 से 98 प्रतिशत के बीच थी। 1974-75 में संस्वीकृत 3 लाइनों के संबंध में प्रगति 14 से 52 प्रतिशत के बीच थी। इन परियोजनाओं (27) की मूल लागत को 1223.07 करोड़ रुपये से (समय समय पर) 2821.98 करोड़ रुपये (31 मार्च 1991 को) संशोधित किया गया। इसी प्रकार, 1973-74 से संस्वीकृत 12 गेज परिवर्तन परियोजनाएं अभी भी निर्माणाधीन हैं। बहुत पहले संस्वीकृत तीन परियोजनाओं (एक 1974-75 और तीन 1990-91 की) के संबंध में प्रगति शून्य थी। अन्य परियोजनाओं के संबंध में प्रगति 2 से 94 प्रतिशत के बीच थी। इन परियोजनाओं की लागत 1163.53 करोड़ रुपये से 1610.00 करोड़ रुपये तक बढ़ गई (31 मार्च, 1991 को)।

2.1 रेलवे पर माल भाड़ा लगाना

1. प्रस्तावना

रेलवे पर राजस्व उर्पाजन करने वाले यातायात के लिये भाड़े की दरें जिस दृष्टिकोण से सुनिश्चित की जाती है, वे हैं :

- (i) सेवा की लाग
- (ii) माल का मूल्य
- (iii) माल के अभिलक्षण (लदान क्षमता, क्षति के प्रति सुभेद्यता, परिवहन के दूसरे तरीकों के साथ प्रतियोगिता इत्यादि): और
- (iv) सामाजिक-आर्थिक पहलू

माल भाड़ा दरें या तो (i) वर्गीकृत दरें जिनके लिये सामानों को वर्गों में समूहीकृत किया गया है या (ii) विशेष प्रकार के सामानों पर लागू "स्टेशन से स्टेशन" दर जो एक स्टेशन विशेष से दूसरे स्टेशन विशेष को बुक किया जाता है। परिवहन की इकाई वैगन है।

2. संगठन

किराया (दरों) और दूसरे सम्बद्ध प्रभारों को निश्चित करना वाणिज्य विभाग का कार्य है। माल दर सूचियां एवं माल का सामान्य वर्गीकरण भारतीय रेलवे कॉन्फ्रेंस एसोसियेशन (आई.आर.सी.ए) द्वारा केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन से प्रकाशित किये जाते हैं। रेलवे पर वाणिज्य विभाग के कार्यकलाप के लिये रेलवे बोर्ड में सदस्य (यातायात) उत्तरदायी है। क्षेत्रीय रेलवे पर महाप्रबन्धक मुख्य वाणिज्य अधीक्षकों (सी.सी.एस.) की सहायता से अपने अपने रेलवे की वाणिज्यक गतिविधियों का संचालन करते हैं।

3. कार्य क्षेत्र

भाड़ा लगाने की नीति और मालों पर भाड़ा लगाने से सम्बन्धित निर्देशों की आमतौर पर लेखा-परीक्षा में समीक्षा की गई थी।

4. विशिष्टतायें:

सेवाओं के समुचित लागत एवं मूल्य निर्धारण हेतु वर्तमान भाड़े के ढाँचे की विस्तृत समीक्षा अभी की जानी है

- रेलवे पूजी की उत्पादकता 10 प्रतिशत के संभावित प्रतिफल से बहुत पीछे थी। (पैरा 6)
- एक विवेकपूर्ण दर नीति के लिये लागत में कटौती के अभ्यास की परम आवश्यकता थी। (पैरा 6)
- मेघालय कोयले के लिये जोगीघोपा से न्यू गौहाटी, बुकिंग स्टेशन के स्थान-परिवर्तन न होने के कारण 1987-88 से 1990-90 के दौरान 2.22 करोड़ के अतिरिक्त आय की वसूली नहीं हो पा रही थी। (पैरा 7.1(i))
- मेघालय कोयले के मात्रा नाप के आकलन में गलत परिवर्तन अनुपात लगाने के फलस्वरूप 2.20 करोड़ के राजस्व की हानि। (पैरा 7.1(i))
- उत्तर एवं पश्चिम रेलवे पर खाद्यानों के वहन के सम्बन्ध में युक्तीकरण आदेशों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप 1.59 करोड़ रु. का अवप्रभार हुआ। (पैरा 7.1(i))
- उच्च लाभ देने वाले मालों को प्राप्त करने एवं बनाये रखने के लिये अग्रघर्षी विपणन नीति की आवश्यकता थी। (पैरा 7.2(a))
- पश्चिम रेलवे पर परिष्कृत खजूर तेल एवं दक्षिण रेलवे पर अखबारी कागज के लिये न्यूनतम भार शर्तों में संशोधनों के परिणामस्वरूप 99.21 लाख रु. के आय की हानि हुयी। (पैरा 8.(a),(b))
- पश्चिम रेलवे पर "नमक" एन.ओ.सी. के यातायात पर गाड़ी लदान दर के अनियमित अनुदान के परिणामस्वरूप 1.51 करोड़ रु के आय की हानि हुई। (पैरा 10 (a))
- दक्षिण रेलवे पर यूकेलिप्टस की लकड़ी के गलत वर्गीकरण के कारण 91.48 लाख रु. का अवप्रभार हुआ। (पैरा 12)

5. दर-सूची नीति:-

स्वतंत्रता के पश्चात पहली बार भाड़ा ढाँचा जाँच समिति (1955-57) द्वारा रेलवे पर भाड़ा यातायात हेतु मूल्य निर्धारण नीति की समीक्षा की गई। दो दशकों के पश्चात इसका अनुसरण रेल दर-सूची जाँच समिति (आर. टी. ई. सी.) द्वारा 1977-80 में किया गया जिसकी संस्तुति (अप्रैल 1980) रेलवे के वर्तमान भाड़ा ढाँचे का आधार बनी।

भारतीय रेलवे से मुख्यतः वाणिज्यिक आधार पर कार्य करने की आशा की जाती है जिससे कि परिचालन लागतों, मूल्य हास आरक्षित निधि को अंशदान एवं सामान्य राजकोष हेतु लाभांश दायित्व को पूरा करने के लिये समुचित स्रोतों का जनन हो सके। सरकार की एक सोद्देश्य नीति के अन्तर्गत रेलवे ने दर-सूची नियंत्रण का प्रबन्ध किया है जिसके परिणामस्वरूप बहुत सी सेवायें लागत से कम दर पर अर्पित की जा रही हैं। सार्वजनिक प्रयोग की वस्तुयें जैसे खाद्यान्न, नमक, चारा, तेल बीज इत्यादि, के रियायती दर पर वहन से 1988-89 में 214.94

करोड़ और 1989-90 में 284.11 करोड़ रु. की हानि को शेष माल भाड़ा यातायात से सहायता लेकर पूरा किया गया।

आर.टी.ई.सी. (अप्रैल, 1980) की संस्तुतियां रेलवे द्वारा 1976-77 में प्राप्त कार्यकुशलता के स्तर पर आधारित थीं। सभी मालों के लिये 1976-77 में थोक मूल्य सूचकांक 176.6 (1970-71 के आधार पर) था जो 1981-82 में बढ़कर 281.3 हो गया। आधार वर्ष 1981-82 के संदर्भ में 1989-90 में मूल्य सूचकांक 165.7 था। 1970-71 को आधार मानने पर विशेष रूप से रेलवे के मामले में निवेश लागतों की सूची 1989-90 में बढ़ कर 795.6 हो गई जिसके बदले में प्रति टन किलोमीटर वसूल किये गये भाड़े का औसत दर 624.3 था। इस प्रकार नवीन परिचालन रणनीति के कारण हुये परिवर्तनों को ध्यान में रखते हुये सम्पूर्ण सेवाओं के समुचित लागत एवं मूल्य निर्धारण हेतु भाड़ा ढाँचे की विस्तृत समीक्षा अभी की जानी शेष है।

6 पूंजी की उत्पादकता:-

रेल दर-सूची जाँच समिति (1980) ने रेलवे के ऊपर "अधिशेष" के प्रश्न पर विचार करते हुये, योजना आयोग एवं वित्त मंत्रालय के साथ विचार विमर्श के पश्चात राय दिया था कि रेलवे को प्रभारित पूंजी पर न्यूनतम दस प्रतिशत अधिशेष (मूल्य हास के पूर्व और लाभांश के पश्चात) प्राप्त करने के द्देश्य से चलना चाहिये। छठी पंच वर्षीय योजना (1980-85) में योजना आयोग ने साधनों की कम उपलब्धता के कारण पब्लिक सेक्टर परिवहन संस्थाये जैसे रेलवे, सड़क परिवहन निगम इत्यादि को लाभकारी आधार पर चलाने की आवश्यकता पर बल दिया। रेलवे सुधार समिति (1983) ने संस्तुति दी कि जैसा कि रेलवे द्वारा लाभांश का भुगतान 31 मार्च, 1980 के पश्चात निवेशित पूंजी के 6.5 प्रतिशत की उच्च दर पर होना था, अतः प्रभारित पूंजी पर न्यूनतम अधिशेष को 10 प्रतिशत से अधिक बढ़ाने का औचित्य था।

आर.टी.ई.सी., 1980 की संस्तुतियों के अनुसार रेलवे पर भाड़ा ढाँचे को धीरे-धीरे अप्रैल, 1982 एवं आगे से संशोधित किया गया। वर्ष 1982-83 से 1989-90 तक प्रभारित पूंजी, दोया गया यातायात एवं अधिशेष घाटा प्रदर्शित करते हुये एक सारिणी अनुलग्नक में दी गयी है। इससे स्पष्ट है कि प्रभारित पूंजी में धीरे-धीरे वृद्धि होने के बावजूद रेलवे के पूंजी की उत्पादकता संभावित 10 प्रतिशत के प्रतिफल से बहुत पीछे रही। आर.टी.ई.सी. की संस्तुतियों के अनुसार संशोधित दर-सूची लागू होने के प्रथम वर्ष (1982-83) में 118.31 करोड़ रु. का अधिशेष प्राप्त करने के पश्चात, (इसके तुरन्त पिछले वर्ष 1981-82 में 46.59 करोड़ की तुलना में) रेलवे को छठी पंचवर्षीय योजना के अंतिम दो वर्षों (1983-84 एवं 1984-85) में क्रमशः 44.75 करोड़ रु.

और 195.59 करोड़ रु. का घाटा हुआ। सातवीं योजना अवधि (1985-90) के , प्रथम वर्ष 1985-86 में कुल राजस्व का प्रतिशत प्रभारित पूंजी का 7.43 था जो 1986-87 से 1988-89 में कम होकर क्रमशः 6.35, 6.31 एवं 5.82 हो गया लेकिन पुनः 1989-90 में बढ़ कर 7.42 हो गया। रेलवे द्वारा परिचालन में विभिन्न तरह के निवेशों के कारण एक लागत सूची बनाना आसान नहीं है जिससे सुस्पष्ट धारणा बनाने हेतु प्रतिटन किलोमीटर की सामान्य आय की तुलना की जा सके और यह स्थापित किया जा सके कि किस सीमा तक आय पीछे रही। तथापि, लेखा-परीक्षा में यह देखा गया था कि रेलवे द्वारा प्रभारित प्रति टन किलोमीटर औसत दर में बढ़ोत्तरी कर्मचारी पर लागत ईंधन भण्डार एवं दूसरे कार्यकारी खर्चों में बढ़ोत्तरी की दर से कम थी। रेलवे द्वारा उपलब्ध परिवहन सेवाओं एवं परिचालन के मुख्य संघटकों (कर्मचारी लागत एवं ईंधन)पर हुए, 1982-83 से 1989-90 की अवधि के खर्चों के मध्य परिमाणात्मक अन्तर अनुलग्नक-॥ में दिये गये विवरण से स्पष्ट हो जायेगा। एक युक्तिसंगत दर नीति के लिये लागत में बराबर कटौती करते रहने की महती आवश्यकता थी।

रेलवे सुधार समिति (आर. आर. सी.) (जनवरी, 1983) के अनुसार एक टैरिफ नीति जो बढ़ती हुयी मुद्रास्फीत के प्रभावों को दृष्टिगत नहीं करती, वह ठीक नहीं है। आर.आर.सी. ने अनुभव किया कि यह निश्चित करना आवश्यक है कि सामान्य राजस्व को भुगतान किये जाने वाले लाभांश के अलावा कितना शुद्ध अधिशेष रेलवे द्वारा एक सामान्य वर्ष में कुशल परिचालन के आधार पर प्राप्त किया जाय, जिससे कि एक उचित दर-सूची के ढाँचे का निर्माण हो सके। रेलवे ने युक्तिसंगत टैरिफ पर आधारित ऐसा कोई उद्देश्य निश्चित नहीं किया था।

6. 1 अप्रैल, 1983 से एक संशोधित भाड़ा ढाँचा बनाया गया जिसमें वर्ग 65 से वर्ग 300 के 32 वर्ग शामिल थे। इस ढाँचे में वर्ग 100 का दर एक आधारभूत पैमाना है, दूसरे वर्गों की दरें आधारभूत दर के प्रतिशत के रूप में व्यक्त होती हैं। मजदूरी एवं सामान की बढ़ती हुयी लागत को पूरा करने के लिये भाड़े की दरों में 11 प्रतिशत की वृद्धि कर दी गई एवं कुछ वैगन लदान एवं गाड़ी लदान यातायात के वर्गीकरण में 1 अप्रैल, 1989 से संशोधन किया गया। राजस्व अर्जनकारी यातायात में 73.57 मिलियन टन की वृद्धि हुयी एवं कुल परिवहन उपार्जन छठी योजना के अंतिम वर्ष की प्राप्ति की तुलना में सातवीं योजना के अंत में 56.97 बिलियन शुद्ध टन किलोमीटर बढ़ गया। रेलवे ने 1989-90 के लिये 311 मिलियन टन के राजस्व यातायात का लक्ष्य रखा जिसके विरुद्ध वास्तविक यातायात 309.97 मिलियन टन था। इस कमी का कारण मुख्यतः खाद्यान्न, इस्पात और कोयला खदानों में औद्योगिक सम्बन्ध समस्यायें बंदरगाहों पर हड़ताल, बंदी और रेल

रोको आंदोलनों के कारण अनुमान से कम यातायात प्राप्त करना था।

7. रेलवे पर राजस्व अर्जनकारी भाड़ा यातायात के दो मुख्य संघटक हैं यथा (i) बहुमात्रा माल जैसे कोयला, निर्यात हेतु कच्चा सामान, सीमेंट, रासायनिक खाद, खनिज तेल इत्यादि और (ii) दूसरे सामान

7.1 बहुमात्रा माल:

रेलवे का विशेष उत्तरदायित्व है कि विभिन्न उद्योगों से भिन्न भिन्न उपभोक्ता केन्द्रों को लम्बी दूरी पर बहुमात्रा एवं भारी माल का वहन करें। 1983-84 में बहुमात्रा माल का वहन कुल राजस्व अर्जक टन (230.12 मिलियन टन) का 89.29 प्रतिशत (205.46 मिलियन टन) था जो 1989-90 में बढ़ कर 94.16 प्रतिशत (291.85 मिलियन टन) हो गया। पिछले वर्षों की भाँति रेलवे के भाड़ा व्यापार में कोयला एक अकेला महत्वपूर्ण माल था जो कुल आरंभिक का 41.99 प्रतिशत एवं 1989-90 के कुल राजस्व का 37.72 प्रतिशत था। सातवीं योजना अवधि में समूह के पाँच अन्य मालों से प्राप्त की गयी आय अधोगामी क्रम में निम्नवत है :-

-टनेज मिलियन में

-आय करोड़ रु. में

| माल | 1985-86 | | 1986-87 | | 1987-88 | | 1988-89 | | 1989-90 | |
|----------------------------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| | टनेज | आय | टनेज | आय | टनेज | आय | टनेज | आय | टनेज | आय |
| खनिज तेल | 18.64 | 470.51 | 19.85 | 539.59 | 21.69 | 717.58 | 22.60 | 763.95 | 24.31 | 913.53 |
| लोहा और स्पात | 11.46 | 452.87 | 12.33 | 523.34 | 12.30 | 601.82 | 12.06 | 624.04 | 11.86 | 690.98 |
| सीमेंट | 17.96 | 275.28 | 19.79 | 332.01 | 22.32 | 402.00 | 25.91 | 491.91 | 27.45 | 605.77 |
| खाद्यान्न | 24.11 | 395.49 | 29.00 | 531.73 | 30.13 | 642.66 | 24.88 | 534.73 | 23.66 | 594.35 |
| उर्वरक | 13.62 | 275.19 | 14.53 | 316.06 | 13.18 | 325.41 | 16.10 | 380.19 | 16.97 | 467.25 |
| कच्चा लोहा एवं अन्य भण्डार | 31.97 | 252.57 | 34.20 | 280.84 | 33.85 | 291.95 | 35.60 | 310.60 | 38.64 | 380.46 |

इन सामानों के वहन से संबद्ध कुछ विशेष तथ्य जो लेखापरीक्षा के अन्तर्गत देखे गये, नीचे दिये जाते हैं:-

कोयला:-

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे :-

(i) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के जोगीघोपा (बड़ी लाईन) स्टेशन से बुक किया जाने वाला मेघालय कोयला बेलाटोला कोयला खदान (गौहाटी के नजदीक) से सड़क द्वारा अधिकतर जोगीघोपा, जिसकी दूरी लगभग 235 कि.मी. है, लाया जाता है। 1985-86 में न्यू बोगाईगाँव से न्यू गौहाटी तक बड़ी लाईन के विस्तार के साथ न्यू गौहाटी इस कोयले को बुक करने के लिए समीपतम रेल बिन्दु हो गया। इस यातायात की बुकिंग जोगीघोपा से हटाकर न्यू गौहाटी करने से रेलवे 1987-88 से 1990-91 के दौरान जोगीघोपा से बुक किये गये कोयले की मात्रा पर लगभग 2.22 करोड़ रु. की अतिरिक्त आय प्राप्त कर सकती थी। तथापि, रेलवे ने बुकिंग बिन्दु जोगीघोपा से हटाकर न्यू गौहाटी करने पर अभी तक विचार नहीं किया है। इसके अतिरिक्त इस व्यवस्था से न्यू गौहाटी से जोगीघोपा को 209 कि.मी. तक लदान के लिये खाली गाड़ियों के रैकों को भेजने से बचा जा सकता था।

मेघालय कोयले के परिमापी तौल में रुपान्तर का परिवर्तन अनुपात 1.065 घन मी./मी.टन से संशोधित कर दिया गया था। वैगनों में लदान की ऊंचाई के संशोधन के दृष्टिकोण से फरवरी व मार्च 1987 में लदे हुये कोयले के वैगनों को न्यू जल पाईगुडी के भार मापक पुल पर तौलने के फलस्वरूप रेलवे ने परिवर्तन अनुपात को 8 मई, 1987 से भार परिमाण अनुपात के आधार पर 1.136 घन मी./मी.टन कर दिया। भार परीक्षण गलत भार मापक पुल पर किया गया था। संशोधित लदान ऊंचाईयों के कारण हुये अधिक लदान के सम्बन्ध में रेलवे बोर्ड एवं उत्तर रेलवे के शिकायत करने पर, रेलवे ने परिवर्तन अनुपात को बदल कर 1 अप्रैल, 1990 से 1.069 घन मीटर प्रति मी.टन कर दिया। मई, 1987 से मार्च, 1990 की अवधि में मेघालय कोयले के 570 गाड़ी लदानों को, 1.136 घन मीटर/मीट्रिक टन के परिवर्तन अनुपात को अपनाते हुये जोगीघोपा से बुक किया गया जिससे लगभग 2.20 करोड़ रु. के राजस्व की हानि हुयी।

लोहा एवं इस्पात और इस्पात संयंत्रों के लिये कच्चा पदार्थ :-

दक्षिण रेलवे पर इस्पात संयंत्रों से इस्पात का आरम्भ यातायात 1984-85 में चार हजार टन से घटकर 1985-86 में एक हजार टन हो गया, 1988-89 तक उसी स्तर पर रहा एवं 1989-90 में शून्य हो गया। इसी प्रकार, इस्पात संयंत्रों हेतु कच्चे माल का आरम्भिक यातायात 1984-85 में 30 हजार से घटकर 1985-86 में 27 हजार टन, 1986-87 में 5 हजार टन और 1988-89 एवं 1989-90 में क्रमशः नौ और सात टन रह गया। 1987-88 में इस माल का कोई

यातायात नहीं था। रेलवे के अनुसार यातायात में गिरावट का कारण रेलवे द्वारा मिराज के यानान्तरण बिन्दु पर पारगमन में विलम्ब के सम्मुख सड़क परिवहन द्वारा दी गई तीव्र एवं निश्चित पारगमन सुविधा है। इस उच्च दर माल के सड़क द्वारा टोये जाने के लिये खिसक जाने से रेलवे को 1985-86 से 1989-90 के दौरान 92.91 लाख रु. की अनुमानित राजस्व हानि सहनी पड़ी जिसे रेलवे द्वारा परिचालन में कुशल प्रबन्ध के माध्यम से टाला जा सकता था।

साधान:-

आर.टी.ई. सी. (1980) ने विचार व्यक्त किया कि मूल्य ढाँचे की रूपरेखा इस प्रकार तैयार की जाये जिससे कि मूल्य सेवा की लागत से कम न हो। आर.आर.सी. (अक्टूबर, 1984) द्वारा इससे यह कहते हुये सहमति व्यक्त की गई कि भाड़ा ढाँचे को लागतान्मुख किया जाये।

साधानों के दुलाई की लागत, जो 1985-86 में 16.85 पैसा प्रति टन प्रति किलो मीटर (सूद लेकर) थी, 1989-90 में 24.41 पैसे प्रति टन प्रति किलोमीटर हो गई जब कि इस माल के लिये औसत प्रभारित दर प्रति टन प्रति किलोमीटर के हिसाब से 1985-86 में 12.1 से बढ़कर 1989-90 में 21.3 पैसे प्रति टन प्रति किलोमीटर हुयी। रेलवे को 1987-88 से 1989-90 की अवधि में साधानों को कम दरों पर टोने के कारण जनोपयोगी सेवा के लिये सामाजिक लागत के रूप में 298.94 करोड़ रु. का नुकसान सहना पड़ा। साधानों के परिवहन की लेखा-परीक्षा द्वारा समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि हर वर्ष होने वाली हानि की मात्रा को अच्छे परिचालन तरीकों एवं यातायात को ले जाने के निर्धारित मार्ग को अपनाकर कम किया जा सकता था। उत्तर रेलवे पर साधान यातायात को टोने के लिये युक्ति संगत आदेशों की अवहेलना के मामले थे जिसके परिणामस्वरूप 1985-86 से 1990-91 के दौरान 132.30 लाख का अवप्रभार हुआ। इसी प्रकार पश्चिम रेलवे पर मार्च, 1987 से जून, 1991 के दौरान 27.23 लाख रु. का अवप्रभार हुआ।

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक की रिपोर्ट समाप्ति वर्ष 31 मार्च, 1989 के पैरा 4.2 में माल भाड़ा की वसूली में विलम्ब के कारण परेषकों को मिले अनुचित वित्तीय लाभ का उल्लेख है। उत्तर रेलवे पर यह देखा गया कि मई, 1986 से सितम्बर, 1989 के दौरान साधानों (चावल एवं गेहूँ) के 270 रैकों को "दत्त" के रूप में बुक किया गया परन्तु स्टेशनों पर माल बुक होने एवं प्रेषित किये जाने के बाद, रेलवे रसीद की तैयारी एवं भाड़ा राशि की वसूली में 4 से 12 दिनों का विलम्ब हुआ फलस्वरूप परेषक को 2.29 करोड़ रु. का अनुचित वित्तीय लाभ हुआ।

1985-86 में दक्षिण रेलवे का जावक यातायात जो 2.67 मिलियन टन था, वह 1986-87 से 1988-89 में बढ़कर 3.51, 3.01, और 3.53 मिलियन टन हो गया परन्तु 1989-90 में

घट कर 2.63 मिलियन टन रह गया । रेलवे के छोटी लाईन खण्डों पर, जो कृषि पट्टी में स्थित है, वहाँ यातायात 1986-87 में 1.19 मिलियन टन तथा 1988-89 के 1.22 मिलियन टन से गिर कर 1989-90 में 1.04 मिलियन टन रह गया । रेलवे पर इस वस्तु के रोयापुरम माल शेड में आवक यातायात के सम्बन्ध में यह देखा गया कि उत्तर रेलवे तथा मध्य रेलवे द्वारा बुक किये गये अनाजों एवं दाल की बुकिंग अधिकांशतः अजलरोधी वैगनों में हुई जिससे क्षतिपूर्ति दावों में वृद्धि हुई। "भीग" जाने के कारण हुये नुकसान के लिये भुगतान किये गये क्षतिपूर्ति दावों का प्रतिशत, मुवावजे की कुल राशि का 1985-86 में 38.9 प्रतिशत से बढ़कर 1989-90 में 41.4 प्रतिशत हो गया और अनाजों पर भुगतान की गयी कुल मुवावजा राशि इस अवधि के दौरान 1.45 करोड़ (1989-90) और 4.27 करोड़ (1986-87) के बीच रही।

7.2 अन्य माल :-

"अ" अधिक लाभ प्रदान करने वाली वस्तुएं

अधिक लाभ प्रदान करने वाली वस्तुओं जिन्हें रेलवे ने "अन्य माल" की श्रेणी में वर्गीकृत किया है, के यातायात में रेलवे को सड़क परिवहन से कठिन प्रतियोगिता का सामना करना पड़ता है क्योंकि सड़क परिवहन निगम ढोये जाने वाले माल, गन्तव्य स्थल एवं मार्ग का चुनाव करने के लिये स्वतंत्र है। इसके अलावा, सड़क द्वारा दुलाई करने वाले अपने चुनिदा ग्राहकों को मौके पर ही कम दरे प्रदान कर देने के लिये पूरी कूट रखते हैं।

रेलवे पर, सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान "अन्य मालों" में प्रारंभिक यातायात निम्न प्रकार रहा:-

| वर्ष | टन मिलियन में | कुल यातायात का प्रतिशत | आय (करोड़ रु. में) |
|---------|---------------|------------------------|--------------------|
| 1985-86 | 25.00 | 9.67 | 620.07 |
| 1986-87 | 18.62 | 6.70 | 512.13 |
| 1987-88 | 17.28 | 5.95 | 500.60 |
| 1988-89 | 17.65 | 5.84 | 510.60 |
| 1989-90 | 18.12 | 5.84 | 610.56 |

ज्ञातव्य है कि सम्पूर्ण योजना अवधि के दौरान "अधिक लाभ प्रदान करने वाली वस्तुओं" का यातायात कमोवेश लगातार अधोन्मुखी रहा। इस यातायात में गिरावट के कारणों के विश्लेषण से पता चला कि रेलवे की क्षमता का उपयोग बहुमात्रा यातायात के लिये किया जा रहा था और विनिर्मित

मालों की छोटी मात्रा में लदाई के लिए वैगनों की नियमित और लगातार आपूर्ति बहुत कम थी। सामान्य मालों की दुलाई सेवा की गुणवत्ता, जो पहले से ही वैगनों की आपूर्ति में विलम्ब, पारगमन में विलम्ब और रास्ते में चोरी के कारणों से खराब थी, छोटी मात्रा में लदाई पर लगातार प्रतिबन्ध के कारण और भी खराब हो गयी। दक्षिण रेलवे में, अधिक लाभ देने वाले पदार्थों के 35 वर्गों के यातायात, जिस पर विपणन विभाग द्वारा विशेष निगाह रखी जा रही थी, के लेखापरीक्षा की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि निम्नलिखित वस्तुओं के यातायात में कमी अत्यन्त सुस्पष्ट है जैसा कि नीचे दिखाया गया है :-

यातायात (100 0 टन) और आय (लाख रु. में)

| वस्तु | 1987-88 | | 1988-89 | | 1989-90 | | 1990-91 | |
|-----------------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| | टनेज | आय | टनेज | आय | टनेज | आय | टनेज | आय |
| अलौह-धातुएं | 16.8 | 90.71 | 13.6 | 75.91 | 10.7 | 75.40 | 6.7 | 52.17 |
| कास्टिक सोड | 13.9 | 53.37 | 15.0 | 62.93 | 11.6 | 55.61 | 9.0 | 43.35 |
| कागज | 28.1 | 94.42 | 23.9 | 98.95 | 21.9 | 112.48 | 17.6 | 96.20 |
| वनस्पति तेल तथा | | | | | | | | |
| अन्य खाद्य तेल | 20.7 | 64.53 | 8.8 | 39.13 | 5.2 | 24.07 | 4.4 | 21.07 |
| तिलहन | 61.6 | 268.55 | 39.9 | 191.48 | 37.3 | 207.46 | 36.13 | 235.21 |
| प्राविधान | 94.4 | 309.75 | 69.2 | 259.52 | 67.2 | 323.56 | 74.4 | 365.02 |

अधिक मुनाफा प्रदान करने वाली वस्तुओं का अधिक यातयात आकर्षित करने और सड़क परिवहन से कड़ी प्रतियोगिता का सामना करने के लिए रेलवे द्वारा किये गये प्रयासों में सुनिश्चित समय में माल सौपने की ग्राहकोन्मुखी सेवाएं जैसे महानगरों के बीच वैगन लदान यातयात के लिए द्रुत पारगमन सेवा तथा तेज लिंक एक्सप्रेस, भाड़ा अग्र्येण योजना, और चल बुकिंग योजना इत्यादि सम्मिलित हैं। इस प्रकार इन उपायों की कार्यकुशलता बढ़ाने तथा अधिक मुनाफा कमाने वाली वस्तुओं के यातयात को प्राप्त करने एवं उसे बनाये रखने के लिए अधिक अग्रघर्षों विपणन रणनीति अपनाये जाने की आवश्यकता थी।

(ब) उत्तंगलमंगलम स्टेशन द्वारा सेवित नइबेली लिग्नाइट निगम (एन एल सी) साइडिंग से लीको, पेपर और सीमेंट उद्योगों की सेवा हेतु दक्षिण रेलवे के पुगालूर, शिवकाशी तथा पॉडिचेरी स्टेशनों को भेजा जाता है। इस पदार्थ का प्रारंभिक यातयात 1986-87 में 610 वैगनों के साथ

11.48 लाख रु. की आय से बढ़कर 1989-90 में 5890 वैगनों के साथ आय 114.36 लाख रु. हो गयी परन्तु विनिमय यादों में स्थित लदे वैगनों से हुई लगातार चोरी एवं लूट के कारण 1990-91 में 3436 वैगनों के साथ आय तेजी से गिरकर 51.14 लाख हो गयी। नुकसान से बचने के लिए एन एल सी ने यातायात को सड़क द्वारा ले जाना श्रेयस्कर समझा। समुचित सुरक्षा व्यवस्था प्रदान करने के लिये निगम को दिये गये आश्वासनों के बावजूद रेलवे पुनः यातायात प्राप्त नहीं कर सकी, जो उपभोक्ता के हित की सुरक्षा करने में रेलवे की असफलता का परिचालक है।

(स) कोचिंग टैरिफ के नियमों के अनुसार "सोना एवं चाँदी के जेवरात" चार वयस्कों के प्रथम श्रेणी किराये के बराबर तथा "सोना एवं चाँदी के आभूषण" सामान्य पार्सल स्केल-"अ" (जी पी ए) दर के अनुसार प्रभारित किये जाने चाहिए। तथापि चाँदी या चाँदी की झीलन जब सामान के रूप में बुक की जाती है तो केवल सामान के लिए अनुमत मुफ्त सीमा से अधिक मात्रा के लिये जी पी ए श्रेणी का दो गुना दर प्रभारित किया जाता है। भ्रान्ति को दूर करने के लिए आई आर सी ए की वाणिज्य समिति ने मार्च, 1990 में अनुशंसा की कि सोने एवं चाँदी के जेवरात या आभूषणों को चार वयस्कों के प्रथम श्रेणी किराये के बराबर एक समान दर से प्रभारित करने के लिए कोचिंग दरसूची के तत्संबंधी नियम में संशोधन किया जाय। इसे अभी तक लागू नहीं किया गया है (अक्टूबर, 1991)।

लेखापरीक्षा में देखा गया (मई 1990) कि दक्षिण रेलवे के सलेम जंक्शन स्टेशन से बुक किये गये चाँदी की पायजेबें सामान के लिए निर्धारित मुफ्त सीमा से अधिक की मात्रा के लिये जी पी ए दरों के दुगने से प्रभारित की गयी थीं। परिणामस्वरूप अप्रैल, 1990 से मार्च, 1991 के दौरान 41.85 लाख रुपये कम भाड़े की वसूली हुई।

8. न्यूनतम भार शर्तों का अपुनरीक्षण

वैगन लदान दर द्वारा प्रत्येक वस्तु के लिए उसकी लदान के आधार पर एक निश्चित न्यूनतम भार निर्धारित करता है। तौलने की सुविधा की अनुपस्थिति एवं परिचालन कारणों से वैगनों की तौल न किये जाने के कारण भाड़ा सामान्यता निर्धारित न्यूनतम भार या प्रेषक द्वारा घोषित भार, जो अधिक हो, के आधार पर लिया जाता है। भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक, प्रतिवेदन संघ सरकार (रेलवे) के वर्ष 1982-83 के अग्रिम के अध्याय 1 के पैरा 2(स) पर लिये गये सुधारीकृत/उपचारी कार्यवाही के आधार पर रेलवे बोर्ड ने नवम्बर, 1984 में निर्देश जारी किये कि जब रेलवे को यह ज्ञात हो जाय कि एक वस्तु की लदान उसके न्यूनतम निर्धारित भार से कहीं अधिक भार तक लादी जा सकती है तो न्यूनतम भार शर्तों के पुनरीक्षण के लिए उपाय किये जाने

चाहिए और इस प्रकार के मामलों में कोई वर्जनीय विलम्ब नहीं होना चाहिए क्योंकि पुनरीक्षण न किये जाने के कारण न केवल राजस्व में हानि होती है बल्कि वैगन के अन्दर का स्थान बेकार चला जाता है।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि कुछ सामानों के संबंध में पश्चिम तथा दक्षिण रेलवे द्वारा न्यूनतम भार शर्तों में पुनरीक्षण न किये जाने का दृष्टान्त था जिसका विवरण निम्न है :-

पश्चिम रेलवे :-

(अ) परिष्कृत पॉम आयल :-

बड़ी लाइन वैगनों (चार पहियों वाले) में बुक किये गये परिष्कृत पॉम ऑयल की न्यूनतम भार शर्तें जुलाई, 1979 में 110 क्विन्टल पर निर्धारित की गयी थी। इस माल की भार वहन क्षमता का आकलन करने के लिये गॉंधी धाम स्टेशन पर मई, 1985 में किये गये नमूना भार परीक्षण से यह प्रकट हुआ कि टिनो में बन्द परिष्कृत पॉम ऑयल जब बड़ी लाइन वैगनों में वैज्ञानिक एवं ठोस ढंग से तीन सतहों में लादा जाता है तो 110 कुन्तल के निर्दिष्ट न्यूनतम भार से 30 से 50 प्रतिशत के बीच अधिक लादा जा सकता था। इससे माल की न्यूनतम भार-वहन क्षमता 143 कुन्तल प्राप्त हुयी। गॉंधी धाम स्टेशन पर लेखापरीक्षा द्वारा अभिलेखों की समीक्षा से भी स्पष्ट हुआ कि 1986 में परिष्कृत पॉम ऑयल का लदान 106 से 164 कुन्तल के मध्य रहा और प्रति वैगन औसत लदान 136 कुन्तल रहा। इस प्रकार न्यूनतम भार शर्तों को 110 से बढ़ा कर 135 कुन्तल करने का पूरा औचित्य था। तथापि, रेलवे द्वारा अब तक इस मामले में कोई कार्यवाही नहीं की गई है। यदि परिष्कृत पॉम ऑयल यातायात की न्यूनतम भार शर्तों का नमूना भार परीक्षण के आधार पर पुनरीक्षण कर के 135 क्विन्टल कर दिया गया होता तो रेलवे, जनवरी, 1987 से नवम्बर, 1990 की अवधि में गॉंधी धाम से भेजे गये 133 रेकों पर 80.40 लाख की आय अर्जित कर सकती थी।

रेलवे प्रशासन ने कहा (अगस्त, 1990) कि 135 क्विन्टल के भार शर्तों के अनुसार तेल के टिनो को तीन से अधिक सतहों में व्यवस्थित करना पड़ता जो रास्ते में क्षत हो सकते थे और इससे रेलवे द्वारा दावों के भुगतान के अलावा यह कम उपलब्ध सामान बेकार हो जाता।

तथापि, रेलवे बोर्ड ने जनवरी, 1992 में वार्तालाप के दौरान बताया कि इस यातायात विशेष के लिए यह देखा गया था कि पॉम ऑयल के लिए न्यूनतम भार शर्तों को बी सी एक्स वैगनों के मामले में 262 कुन्तल एवं सी आर टी वैगनों के मामले में 154 कुन्तल किया जा सकता था। रेलवे बोर्ड भावी तिथि से एक वर्ष के लिए न्यूनतम भार बढ़ाने का अनुदेश जारी करने के लिए सहमत हो गया।

(ब) सरसों बीज :-

जून, 1986 में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे प्रशासनों को निर्देश दिया कि कुछ वस्तुओं, जैसे तिलहन बीज, सामान्य बीज, एन ओ सी बीज के लिए निर्धारित न्यूनतम भार शर्तों की समीक्षा की जाय एवं पुनरीक्षण के लिए प्रस्ताव, यदि कोई हो, उसे आई आर सी ए की वाणिज्य समिति की जांच के लिये भेजा जाय।

जून, 1986 में बयाना (बी जी) नवम्बर, 1987 में कोटा (बी जी) और जून, 1987 में नीम-का थाना (एम जी) के लेखापरीक्षा निरीक्षण के दौरान देखा गया कि 22 वैगनों की वास्तविक बुकिंग के आधार पर सरसों बीज, बड़ी लाइन के वैगनों में 245 कुन्तल तक तथा छोटी लाइन के वैगनों में 146 कुन्तल तक लादा जा सका जिससे इसका औसत लदान प्रति बड़ी लाइन वैगन (चार पहिए वाला) 242 कुन्तल तथा प्रति छोटी लाइन वैगन (चार पहिए वाला) 163 कुन्तल आया। इस प्रकार सरसों बीज की न्यूनतम भार शर्त में बड़ी लाइन पर 225 से 240 कुन्तल पुनरीक्षित करने का सशक्त औचित्य था। रेलवे द्वारा किये गये नमूना तौल में भी इसी प्रकार का परिणाम निकला परन्तु वाणिज्य समिति को यह मामला इसलिये नहीं संसूचित किया गया कि वस्तु ऊंची दर वाली थी और न्यूनतम भार दशा में किसी भी वृद्धि के कारण यातायात का पथान्तरण रेल से सड़क को हो सकता था।

तथापि, यह उघृत किया जा सकता है कि दर अधिकारियों की उप-समिति (जुलाई, 1989) की इस संस्तुति के बावजूद कि वर्तमान में न्यूनतम भार दशा में वृद्धि से यातायात का पथान्तरण रेलवे से सड़क को हो जायगा, रेल परिषद के उपरोक्त निर्देशों के अनुपालन में, दक्षिण मध्य रेलवे का पिछली बुकिंग के आधार पर महुआ बीजों को न्यूनतम भार शर्त को बड़ी लाइन पर 185 से 225 कुन्तल से 240 कुन्तल बढ़ाने का प्रस्ताव (अगस्त, 1988) वाणिज्यिक-समिति के अनुमोदन के पश्चात केन्द्र सरकार द्वारा 15 नवम्बर, 1989 को स्वीकृत कर दिया गया।

तौल के नमूना जांच परिणामों से वाणिज्य समिति को अवगत कराया जाना चाहिए था। सरसों बीज की न्यूनतम भार शर्त का पुनरीक्षण न किये जाने के कारण प्रति बड़ी लाइन वैगन 79.35 रु. तथा प्रति छोटी लाइन वैगन 52.90 रु. की न्यूनतम हानि हुई (वह भी 100 कि.मी. से कम दूरी के लिये)।

तुम्बा बीज :-

1 फरवरी, 1977 से "तुम्बा बीज" को तिलहन बीज, एन ओ सी," के रूप में अनुक्रमित किया गया जिसकी न्यूनतम भार शर्त 125 कुन्तल प्रति छोटी लाइन वैगन थी। जून, 1988 में

रेलवे बोर्ड ने सभी रेलवे को निर्देश जारी किये कि "तुम्बा बीज" के न्यूनतम भार शर्त की समीक्षा की जाय एवं पुनरीक्षण के प्रस्ताव को आई.आर.सी.ए. की वाणिज्य समिति को भेजा जाय। अलवर स्टेशन के अभिलेखों की एक नमूना जॉच (अप्रैल, 1991) से पता चला कि यह वस्तु उत्तर रेलवे के बाड़मेर (छोटी लाइन) स्टेशन से बुक किये गये छोटी लाइन के चार पहिए वाले एक वैगन में 165 कुन्तल तक लादी गयी थी।

नवम्बर, 1989 से मई, 1990 तक अलवर में प्राप्त 260 वैगनों में लादे गये तुम्बा बीजों का भार निम्न प्रकार था :-

| भार | वैगनों की संख्या |
|--------------------|------------------|
| 125 कुन्तल तक | 4 |
| 126 से 144 कुन्तल | 155 |
| 145 कुन्तल और अधिक | 101 |

इस माल की न्यूनतम भार शर्त कम से कम 145 कुन्तल प्रति चौपहिए एम जी वैगन बढ़ायी जा सकती थी जिसमें टैरिफ के अनुसार न्यूनतम दूरी खण्ड के लिए भी 105.80 रु. प्रति वैगन का अतिरिक्त भाड़ा प्राप्त हो सकता था। तथापि, न्यूनतम भार बढ़ाने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गयी थी।

दक्षिण रेलवे

कागज, एन ओ सी :-

दिसम्बर, 1979 के पूर्व, वैगन लदानों के लिए न्यूनतम भार शर्त कागज (रोल एवं रील में)के लिए 160 कुन्तल (बी जी) एवं 110 कुन्तल (एम जी) तथा अखबारी कागज के लिए 120 कुन्तल (बी जी) एवं 90 कुन्तल (एम जी) थी। ये रेलवे बोर्ड द्वारा 1 दिसम्बर, 1979 से कागज एवं अखबारी कागज दोनों के लिए 180 कुन्तल (बी जी) और 120 कुन्तल (एम जी) बढ़ा दिया गया।

व्यापारियों से प्राप्त अभ्यावेदनों तथा प्रेषकों द्वारा घोषित वास्तविक तौल की नमूना जॉच के परिणामों के आधार पर रेलवे बोर्ड ने 1 मार्च, 1981 से एक वर्ष की अवधि हेतु कागज के लिए न्यूनतम भार 170 कुन्तल (बी जी) एवं 115 कुन्तल (एम जी) तथा अखबारी कागज के लिए 140 कुन्तल (बी जी) एवं 105 कुन्तल (एम जी) कर दिया तथा सभी क्षेत्रीय रेलवे से नमूना तौल करने के लिए और उनके परिणाम रेलवे बोर्ड को सूचित करने के लिए कहा जिससे स्थायी आधार पर न्यूनतम भार निर्धारित किया जा सके। इसके तुरन्त बाद दक्षिण रेलवे की संस्तुतियों

(जुलाई, 1981) पर "अखबारी कागज" के लिए न्यूनतम भार 1 मार्च 1982 से 140 कुन्तल से 150 कुन्तल (बी जी) संशोधित कर दिया गया। अप्रैल, 1984 में दक्षिण रेलवे ने रेलवे बोर्ड को सुझाव दिया कि कागज (रील/रोल में) के लिए एम जी पर न्यूनतम भार 115 से 90 कुन्तल तथा अखबारी कागज के लिए 105 से 80 कुन्तल जो तब प्रचलित था आंशिक लदानों एवं नमूना तौलों के आधार पर दोनों ही मामलों में अवास्तविक पाया गया जिसके परिणामस्वरूप यातायात सड़क की ओर पथान्तरित हो गया। तथापि, जनवरी, 1985 में रेलवे ने न्यूनतम भार में कमी के साथ माल के वर्गीकरण की वृद्धि का सुझाव दिया क्योंकि प्रस्तावित कम किया जाने वाला न्यूनतम भार तथा वर्तमान वर्गीकरण के आधार पर वसूला गया माल भाड़ा दुलाई की लागत को नहीं ढक पायेगा। रेलवे बोर्ड ने 1 मार्च, 1986 से केवल अखबारी कागज का न्यूनतम भार 105 कुन्तल से 85 कुन्तल (एम जी) करने की स्वीकृति (जनवरी, 1986) में दिया। वर्गीकरण में वृद्धि के बिना न्यूनतम भार शर्त घटाने के परिणामस्वरूप रेलों को नुकसान 563 रुपये प्रति वैगन से बढ़कर 1053 रुपये प्रति वैगन हो गया क्योंकि दुलाई की लागत एवं प्रति वैगन आय के बीच अंतर बहुत बढ़ गया।

अखबारी कागज हेतु बी जी पर न्यूनतम भार भी दक्षिण रेलवे के सुझाव पर 1 दिसम्बर, 1986 से 150 कुन्तल से 140 कुन्तल कर दिया गया, यद्यपि इसके पूर्व जुलाई, 1981 में रेलवे ने न्यूनतम भार 140 कुन्तल से 150 कुन्तल करने की वकालत की थी। बी जी पर न्यूनतम भार में कमी भी यातायात को सड़क मार्ग से जाने के लिये रोकने में असफल रही क्योंकि रेलवे द्वारा टोयी गयी मात्रा 1986-87 में कुल उत्पादन के 19.79 प्रतिशत से घटकर 1989-90 में 14.36 हो गयी।

इस मद में आय की हानि 1987-88 से 1989-90 की अवधि हेतु 18.81 लाख रुपये अनुमानित की गयी थी।

9. रियायती यातायात :-

रियायती स्टेशन से स्टेशन दर (सामान्य श्रेणी दर से कम) अतिरिक्त यातायात रखने/आकर्षित करने के आशय से क्षेत्रीय रेलों द्वारा अधिसूचित किये जाते हैं। लेखा परीक्षा द्वारा समीक्षा से ज्ञात हुआ कि कुछ माल के परिवहन हेतु रियायती दरों की स्वीकृति से हानियाँ/अनियमिततायें हुईं जैसा कि नीचे वर्णित है :-

सीमेंट:-

पश्चिम रेलवे प्रशासन ने जुलाई, 1989 से सितम्बर, 1989 के तीन महीने की अवधि के लिए कोडिनार स्टेशन से 18 स्टेशनों के लिए गाड़ी भार में सीमेंट परिवहन हेतु सामान्य टैरिफ दर

से 10 प्रतिशत कम पर रियायती स्टेशन से स्टेशन दर इस शर्त पर लागू किया कि पार्टी पिछले वर्ष के उन्हीं महीनों के दौरान रेल द्वारा ढोये गये कुल यातायात की तुलना में 15 प्रतिशत अतिरिक्त यातायात की तुलना में 15 प्रतिशत अतिरिक्त यातायात की माँग केवल इसके अलावा कि परिस्थितियाँ उसके नियंत्रण के बाहर हैं, करेगा और गाड़ी भार यातायात को सड़क पर पथांतरित नहीं होने देगा। बचनबद्ध यातायात लादने में असफल होने पर टैरिफ दर पर भाड़े एवं स्टेशन से स्टेशन दर के भाड़े के अन्तर के बराबर अवप्रभार पार्टी से वसूल किया जाना था। चूंकि पार्टी 15 प्रतिशत अतिरिक्त यातायात देने में असफल रही अतः रियायत 8 अगस्त, 1987 से वापस ले ली गयी।

18 स्टेशनों में से, जिनके लिए रियायती दर लागू किया गया था, 12 स्टेशनों हेतु कोई यातायात नहीं दिया गया और शेष 6 स्टेशनों, अर्थात् शकूरबस्ती, कारनेक ब्रिज, असरवा, मेहसाना, खरसलिया एवं गोधरा हेतु दिया गया एवं बुक किया गया यातायात पिछले वर्ष के उसी महीने के दौरान रेलवे द्वारा ढोये गये यातायात से कम था यद्यपि उस अवधि में सीमेन्ट उत्पादन में कमी नहीं था।

जुलाई, 1988 एवं जुलाई, 1989 की अवधि में सीमेन्ट का उत्पादन एवं रेलवे द्वारा प्रेषण निम्नलिखित था :-

| माह | उत्पादन | | प्रेषित |
|-------------|---------------------|-----------|--------------|
| | (एम टी) सड़क द्वारा | (एम टी) | |
| | | | रेलवे द्वारा |
| | | | (एम टी) |
| जुलाई, 1988 | 37890 | 17,024.90 | 24,840.04 |
| जुलाई, 1989 | 40035 | 25,352.40 | 17,813.55 |

दण्ड प्राविधान लागू न किये जाने के फलस्वरूप 7.32 लाख रुपये की हानि हुई।

आम:

आम का मौसमी यातायात जो आंध्र प्रदेश के तटीय क्षेत्रों में बहुतायत में होता है रेलवे द्वारा आम स्पेशल में प्रतिवर्ष दक्षिण मध्य रेलवे के विजयवाड़ा स्टेशन से दिल्ली एवं अन्य क्षेत्रों को भेजा जाता है।

आम का यातायात एवं प्राप्त राजस्व की सारणी निम्नवत है :-

| वर्ष | मात्रा | राजस्व |
|---------|-------------------|---------------|
| | (1000 कुन्तल में) | (लाख रु. में) |
| 1984-85 | 41 | 19.47 |
| 1985-86 | 40 | 20.84 |
| 1986-87 | 35 | 19.21 |
| 1987-88 | 20 | 13.31 |

इसके उपरान्त कोई यातायात नहीं था क्योंकि व्यापारी माल वैगनों में आम भेजने के लिए सहमत नहीं हुए तथा रेलवे पार्सल गाड़ियों की वांछित संख्या आपूर्त नहीं कर सकी। सड़क द्वारा परिवहन की लागत भी रेल द्वारा परिवहन की तुलना में सस्ती थी। अप्रैल, 1989 से भाड़े में 10% की कूट एक्सप्रेस गाड़ियों द्वारा दुलाई हेतु 20 प्रतिशत अधिभार हटाने और न्यूनतम भार-शर्त में कमी, जो कुल मिलाकर रेलवे द्वारा परिवहन की लागत को लगभग सड़क-परिवहन के बराबर ला दिया, के बावजूद रेलवे पुनः यातायात प्राप्त नहीं कर सका।

इस प्रकार मौसमी यातायात के परिवहन हेतु पार्सल गाड़ियों उपलब्ध करा पाने में रेलवे की असफलता के फलस्वरूप आय में लगभग 19 लाख रुपये प्रति वर्ष की आवर्ती हानि हुई।

संतरा :-

अतिरिक्त आय अर्जित करने के उद्देश्य से स्थानीय एवं इतर दोनों बुकिंग हेतु वाणिज्यिक औचित्य पर पार्सल यातायात के लिए एकमुश्त स्टेशन से स्टेशन वैगन भार दर अधिसूचित करने की शक्ति क्षेत्रीय रेलों को प्रदान की गयी है बशर्ते अधिसूचित किये गये दर सी पी-2 स्केल दर के 10 प्रतिशत से कम न हों। उपरोक्त की कूट में, रेल मंत्रालय पिछले कई वर्षों से मध्य रेलवे से संतरा यातायात हेतु सामान्य दर पर 20 प्रतिशत की कूट देता रहा है। तथापि, रेलवे संतरा-यातायात आकर्षित कर पाने में असमर्थ थी क्योंकि संतरे का कुल यातायात 1985-86 में 2900 वैगनों से कम होकर 1990-91 में 959 वैगन हो गया जिसके समरूप 1985-86 में 137.90 लाख रुपये की आय 1990-91 में 68.67 लाख रुपये हो गयी। सड़क यातायात द्वारा 1988, 1989 एवं 1990 के दौरान संतरे के कुल उत्पादन का क्रमशः 70, 77 एवं 76 प्रतिशत के सड़क परिवहन के बावजूद रेलवे बोर्ड ने सामान्य टैरिफ पर 20 प्रतिशत की कूट (सितम्बर, 1990) किया जो 30 अप्रैल 1991 तक वैध था। यातायात के कम आने तथा इसे प्राप्त करने में रेलवे की असमर्थता को ध्यान में रखते हुए रियायती दर को जारी रखने का औचित्य नहीं था। 20 प्रतिशत कूट के कारण 1985-86 से

1990-91 की अवधि में राजस्व की हानि 128 लाख रुपये हुई। सी पी-2 स्केल टैरिफ पर 10 प्रतिशत की कूट देने के बाद भी हानि 64 लाख रुपये होगी। हानि अभी हो रही है क्योंकि यह कूट अभी भी लागू है।

10. गाड़ी भार दर की स्वीकृति :-

राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की संस्तुति के अनुसार कि रेलवे को मार्शलिग यार्डों पर दबाव कम करने एवं वैगन प्रत्यावर्तन सुधारने के लिए गाड़ी भार बढ़ाना और बिन्दु से बिन्दु गाड़ी चलाना चाहिए, गाड़ी भारों में माल की दुलाई रेलवे पर अप्रैल, 1982 से आरम्भ की गयी।

(क) "नमक एन ओ सी" हेतु एक गाड़ी भार वर्गीकरण, जो वैगन भार वर्गीकरण से कम था, जुलाई 1984 से लागू किया गया। पश्चिम रेलवे के राजकोट मण्डल के नवलाखी वांकानेर (एम जी) खण्ड पर लवनपुर, वरानिया एवं नवलाखी स्टेशनों से बुक किये गये नमक यातायात पर गाड़ी भार दर के लगाने से लेखापरीक्षा ने इस आधार पर आपत्ति किया (मई, 1984) कि यातायात गाड़ी भार के रूप में नहीं टोया गया और बुकिंग स्टेशनों को गाड़ी भार दर स्वीकृत किये जाने हेतु विनिर्दिष्ट शर्तों के अनुसार गाड़ी भार यातायात के चढ़ाई-उतराई के लिए अधिसूचित नहीं किया गया था। यह मामला निर्णय के लिये रेलवे बोर्ड को मई 1985 में भेज दिया, साथ ही साथ वैगन भार दर पर माल प्रभारित करने के लिए अनुदेश जारी कर दिया। यद्यपि एक भी माल गाड़ी भार के रूप में किसी अग्रेषण स्टेशन से नहीं टोया गया, फिर भी "गाड़ी भार" दर की स्वीकृति उसके बाद भी जारी रही। रेलवे बोर्ड द्वारा एक अन्य संदर्भ में यह स्पष्ट किये जाने पर (अक्टूबर, 1985), कि गाड़ी भार दरों के लाभ से उन मामलों में मना नहीं किया जाना चाहिए जहाँ अग्रेषण/गन्तव्य स्टेशनों को गाड़ी भार यातायात की उतराई/चढ़ाई हेतु खुले स्टेशनों के रूप में संसूचित नहीं किया गया था यदि इस लाभ हेतु निर्धारित अन्य सभी शर्तें पूरी होती थी रेलवे ने लवनपुर, वरानिया एवं नवलाखी स्टेशनों से बुक किये गये नमक पर गाड़ी भार दरों की स्वीकृति हेतु अनुदेश जारी किया जनवरी, 1987) तथा रेलवे बोर्ड को इससे अवगत कराया। तथापि, रेलवे बोर्ड ने गाड़ी भार व्यवहृत करने में स्टेशनों की सक्षमता की अधिसूचना, गाड़ी भार के निबार्ध यातायात इत्यादि जैसी मूलभूत शर्तों को पूरा न करने को दृष्टि में रखकर कार्यवाही को अनुमोदित नहीं किया (अप्रैल, 1990)। जबकि रेलवे ने जून, 1990 में अन्य सभी क्षेत्रीय रेलों को जुलाई, 1984 के स्थान पर 24 अक्टूबर, 1985 से प्रभावी अवप्रभार की राशि वसूलने के लिए लिखा, लेकिन इस रेलवे ने स्वयं न तो अवप्रभार का आकलन किया था और न ही अब तक (मई, 1991) इन स्टेशनों पर गाड़ी भार दरों की स्वीकृति बन्द किया था।

जनवरी, 1986 से दिसम्बर, 1990 के दौरान तीन स्टेशनों (लवनपुर, वरानिया एवं

नवलाखी) पर गाड़ी भार दर की अनियमित स्वीकृति के कारण 1.51 करोड़ रुपये की हानि हुई।

(ख) गाड़ी भार दरों की स्वीकृति हेतु, साथ ही साथ, शर्त यह भी है कि एक बुकिय स्टेशन से एक गन्तव्य स्टेशन तक बी जी पर न्यूनतम भार 1400 टन एवं एम जी पर 650 टन हो। रेलवे बोर्ड ने अक्टूबर, 1989 में निर्देश जारी किया कि यदि गाड़ी भार का सामान बी जी पर आरम्भ होता है तथा एम जी पर एक से अधिक गन्तव्य स्टेशनों हेतु दिया जाता है, तो गाड़ी, भार दर का लाभ दिया जा सकता है यदि माल प्रारम्भिक स्टेशन पर बी जी हेतु निर्धारित न्यूनतम भार की शर्त पूरी करता है और माल का हर भाग यानांतरण बिन्दु से एम जी गन्तव्य स्टेशन हेतु न्यूनतम भार की शर्त पूरी करता है। स्पष्टतया एक गाड़ी भार हेतु न्यूनतम भार शर्त एम जी स्टेशनों से आरम्भ होने वाले गाड़ी भार माल के मामलों में बी जी पर एक से अधिक गन्तव्यों हेतु पूरे नहीं किये जा सकते।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि लिगनाइट का गाड़ी भार दक्षिण रेलवे के उत्तंगलमंगलम स्टेशन द्वारा सेवित नइबेली लिगलनाइट निगम साइडिंग एम जी से सलेम मारकेट में यानांतरण के पश्चात बी जी पर विभिन्न गन्तव्य स्टेशनों को बुक किये गये थे। जैसा कि एम जी के एक स्टेशन से बी जी पर एक से अधिक गन्तव्य स्टेशनों को गाड़ी भार यातायात का संचलन किसी नियम/अनुदेश के अन्तर्गत नहीं आता है, गाड़ी भार दर का स्वीकृत किया जाना ठीक नहीं था। सितम्बर, 1987 से नवम्बर, 1990 के दौरान यानांतरण के उपरांत केवल वैगन भार दरों की स्वीकार्यता के आधार पर राजस्व की हानि 5.16 लाख रुपये हुयी।

दक्षिण मध्य रेलवे पर, गाड़ी भार दर एक सीमेंट कम्पनी के साइडिंग से बुक किये गये सीमेंट परेषणों पर जून, 1983 से 7 मार्च, 1991 तक अनियमित रूप से दिया गया था। रियायती दर की सुविधा लेने के लिए 1400 टन के न्यूनतम विनिर्दिष्ट भार हेतु साथ 60 वैगनों के मांग की निर्धारित आवश्यकता के विरुद्ध कम्पनी ने मात्र 20/30 वैगन प्रति दिन की मांग किया एवं लदान किया। आठ वर्षों की अवधि तक गाड़ी भार दर की अनियमित स्वीकृति से किस हद तक अवप्रभार हुआ, तुरन्त उपलब्ध नहीं था। तथापि, लेखापरीक्षा द्वारा एक नमूना जॉच से इस मद में मार्च 1989 से मार्च, 1991 की अवधि के लिए अवप्रभार 15.89 लाख रुपये उद्घाटित हुआ।

(ग) रेलवे बोर्ड ने सितम्बर, 1982 में इच्छा प्रकट की कि क्षेत्रीय रेलवे उन स्टेशनों/साइडिंगों के नामों को सूचित करें जो ट्रेन लदान की मांगों का पंजीकरण स्वीकार कर सकें और जिन पर ट्रेन लदान परेषण बुक किये जा सकें। तात्पर्य यह था कि यह निश्चित किया जा सके कि गाड़ी लदान यातायात को उन्हीं स्टेशनों/साइडिंगों के मध्य बुक किया जाये जिन पर गाड़ी लदान यातायात के प्रबन्ध की पर्याप्त व्यवस्था हो। तदनुसार दक्षिण मध्य रेलवे ने फरवरी, 1983 में स्टेशनों/साइडिंगों

की सूची जो गाड़ी लदान परेषणों को बुक/प्राप्त कर सकते थे संसूचित किया। निदादबोलू इस तरह नामांकित स्टेशनों में से एक था जो आवक एवं जावक दोनों गाड़ी लदान यातायात को संभाल सकता था।

लेखापरीक्षा में (जुलाई, 1989) यह देखा गया कि निदादबोलू स्टेशन पर पी ओ एल में गाड़ी लदान यातायात के प्रबन्ध की सुविधा नहीं थी एवं पी ओ एल में इस स्टेशन से कोई जावक यातायात नहीं था। तथापि, प्रत्येक लगभग 60 वैगन उच्च गतीय डीजल तेल और/या उच्चकोटि मिट्टी के तेल के गाड़ी भार विशाखापट्टनम से स्टेशन पर नियमित रूप से प्राप्त होते रहे। जैसा कि परेषितियों (मेसर्स आई ओ सी और बी पी सी) की एक बार में क्रमशः 10 और 8 वैगनों को खाली करने की क्षमता थी, वैगनों को तीन से चार बार में निर्भारित करना पड़ा जिसके परिणामस्वरूप टैंक वैगनों को विलम्बन का सामना करना पड़ा। पी ओ एल के गाड़ी लदान यातायात को प्राप्त करने के लिये निदादबोलू स्टेशन का बिना पर्याप्त सुविधा के नामांकन न्यायोचित नहीं था। जुलाई, 1989 में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित करने के पश्चात रेलवे ने पी ओ एल में गाड़ी लदान यातायात के लिये स्टेशन को बन्द संसूचित कर दिया और 4 नवम्बर, 1989 से वैगन लोड दर प्रभारित करना आरम्भ कर दिया। पी ओ एल में गाड़ी लदान यातायात प्राप्त करने हेतु निदादबोलू स्टेशन के गलत नामांकन के फलस्वरूप अवप्रभार हुआ एवम जनवरी 1984 से अक्टूबर 1989 की अवधि में 65 गाड़ी भार पर जिसमें 3783 वैगन थे, 8.12 लाख रु. की हानि हुयी। परिणामस्वरूप जनवरी, 1984 से अक्टूबर, 1989 के दौरान वैगनों का विलम्बन 12512 वैगन दिन हुआ।

रेलवे मंत्रालय ने बातचीत के दौरान (नवम्बर, 1991) कहा कि पी ओ एल में गाड़ी लदान यातायात के लिये निदादबोलू स्टेशन के नामांकन की गलती को रेलवे प्रशासन द्वारा सुधार लिया गया था। तथापि, लेखापरीक्षा (सितम्बर, 1991) में यह देखा गया कि दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा वर्तमान अनियमितताओं की समीक्षा हेतु कोई संशोधनात्मक कार्यवाही नहीं की गई थी। गाड़ी लदान में आवक पी ओ एल यातायात प्राप्त करने के लिये रेलवे के रायचूर स्टेशन को भी फरवरी 1983 में नामांकित किया गया था यद्यपि स्टेशन पर इसके प्रबन्ध की पर्याप्त सुविधा नहीं थी। दक्षिण रेलवे पर तोन्दियारपेट साइडिंग से पी ओ एल यातायात के गाड़ी भार रायचूर स्टेशन पर प्राप्त किये गये थे और दो या तीन स्थापनों में निर्भारित किये गये परन्तु गाड़ी भार दर पर प्रभारित किये गये। 24 अप्रैल, 1991 से एक ही स्थापन में 60 वैगनों के निर्भारण की अवसंरचना तक अनियमितता को अनवरत रहने दिया गया। जनवरी, 1989 से 13 अप्रैल, 1991 की अवधि में रायचूर स्टेशन पर प्राप्त 126 रैक भारों के सम्बन्ध में अवप्रभार की राशि एवं परिणामस्वरूप नुकसान 39.83 लाख

रुपये था।

11. वर्गीकरण का अंशोधन :-

परिशोधित स्प्रिट :

परिशोधित स्प्रिट को 15 जून, 1967 से वर्ग 110-डी (अब 220) के अन्तर्गत वर्गीकृत किया गया था। इस माल के लिये कच्चा माल "शीरा" का जून, 1967 में वर्ग 35 ए के कम वर्ग में वैगन भार वर्गीकरण कई बार संशोधित किया गया एवं बढ़ाकर वर्ग 160 कर दिया गया था। तैयार माल-परिशोधित स्प्रिट लागत 4000 प्रति टन के वर्गीकरण को संशोधित किये बिना, कच्चे माल, लागत लगभग 270 रुपये प्रति टन, के वर्गीकरण की वृद्धि पहले दिये गये वर्गीकरण की समानता एवं सापेक्षता को विकृत करती है। इस प्रकार लेखापरीक्षा द्वारा पश्चिम रेलवे प्रशासन को जुलाई, 1990 में यह बताया गया कि परिशोधित स्प्रिट को वर्ग 260 के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाय जिसके अन्तर्गत अमोनिया (जो पहले वर्ग 110-डी के अंतर्गत परिशोधित स्प्रिट के साथ था) को असमानता के ऐसे ही आधारों पर लेखा परीक्षा द्वारा इंगित किये जाने पर रखा गया था। तथापि, यह मालमा अब तक (अक्टूबर, 1991) रेलवे बोर्ड को नहीं भेजा गया था। वर्ग 260 के संशोधित वर्गीकरण के आधार पर भाड़ा आय के रूप में इसके फलस्वरूप वित्तीय प्रभाव अप्रैल, 1988 से मार्च, 1991 के दौरान पश्चिम रेलवे पर कांडला पोर्ट एवं ओल्ड कांडला पर आवक यातायात के सम्बन्ध में लगभग 61.87 लाख रुपये तथा पूर्वोत्तर रेलवे पर दो स्टेशनों से आवक यातायात में 13.86 लाख रुपये अनुमानित किया गया।

12. माल का गलत वर्गीकरण :-

माल टैरिफ में "यूकेलिप्टस लकड़ी" को "टिम्बर एन ओ सी" के रूप में वर्गीकृत किया गया है। अगस्त एवं सितम्बर, 1990 में दक्षिण रेलवे पर चार स्टेशनों के बुकिंग की लेखापरीक्षा द्वारा एक समीक्षा से ज्ञात हुआ कि "यूकेलिप्टस लकड़ी" को कम वर्गीकरण वाले "रूदी लकड़ी" के रूप में बुक एवं प्रभारित किया गया था। इसके फलस्वरूप 1987-88 से 1990-91 के दौरान 91.48 लाख रुपये का अवप्रभार हुआ।

2.2 खाली वैगनों का जनन एवं उपयोग

प्रस्तावना:-

भारतीय रेलवे के राजस्व का 73.7 प्रतिशत माल यातायात के परिवहन से प्राप्त होता है। माल को वैगनों में भेजा जाता है। इसलिए, वैगनों का अनुकूलतम उपयोग रेलवे के लाभदायक कार्यकलाप हेतु बहुत महत्वपूर्ण है। यादों एवं यानांतरण बिन्दुओं पर अनावश्यक विलम्ब का वर्जन,

वैगनों की दो क्रमिक लदान के बीच मध्यान्तर में कमी तथा वैगनों के समूह का उचित रखरखाव रेलवे को अधिकाधिक माल यातायात के परिवहन में सहायता देते हैं। खाली वैगनों का सुक्ष्म अनुवीक्षण एवं कम से कम संभव समय में सही स्थान पर उनके शीघ्र परिवहन से वैगनों का बेहतर उपयोग हो सकता है।

खाली वैगनों का जनन एवं उपयोग मुख्यतः अन्तस्थ स्टेशनों साइडिंग, मार्शलिंग याडों एवं यानांतरण शेडों से ही होता है। रेलवे कारखानों, जहाँ वैगनों की आवधिक मरम्मत होती है तथा यानान्तरण बिन्दु, जहाँ माल बडी लाइन वैगनों से छोटी लाइन वैगनों एवं छोटी लाइन वैगनों से बड़ी लाइन वैगनों में यानांतरित होता है, वैगनों की उपलब्धता को प्रभावित करते हैं।

2. संगठन

रेलवे बोर्ड में, कार्यकारी निदेशकों एवं अन्य अधिकारियों की सहायता से सदस्य (यातायात) खाली वैगनों/रेकों के जनन एवं उपयोग का अनुवीक्षण करते हैं। क्षेत्रीय रेलवे पर मुख्य परिचालन अधीक्षक की सहायता से महाप्रबन्धक खाली वैगनों/रेकों के जनन, आवागमन एवं उपयोग का अनुवीक्षण करते हैं। मंडल स्तर पर नियंत्रण, मंडल परिचालन अधिकारियों द्वारा किया जाता है।

3. समीक्षा का कार्य क्षेत्र :-

यह समीक्षा खाली वैगनों/रेकों के जनन एवं उपयोग के सम्बन्ध में है तथा कमियों के कुछ क्षेत्रों एवं उनके कारणों को उजागर करती है, जो वैगनों के बेहतर उपयोग में बाधक हैं।

4. विशिष्टतायें :-

- अधिक क्षमता वाले वैगनों को सम्मिलित करने तथा मरम्मत रख रखाव सुविधाओं की उपलब्धता के बावजूद भी वैगनों के टर्न राउन्ड में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ है।

(पैरा 5)

- कारखानों में वैगनों के वर्जनीय विलम्ब से वैगन दिनों की हानि हुई। अर्जन क्षमता में हुई अनुमानित हानि 4.17 करोड़ रुपये थी।

[पैरा-6(a)]

- यानांतरण बिन्दुओं पर वैगनों की अधोपयोगिता के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता में 23.28 करोड़ रु. की हानि हुई।

(पैरा 7)

- साइडिंग में वैगनों की भारी निरुद्धता के कारण वैगनों की अर्जन क्षमता प्रभावित हुई।

(पैरा 8)

- मार्शलिंग याडों, अन्तस्थ बिन्दुओं एवं सिक लाइन पर वैगनों को भारी निरुद्धता रेलवे द्वारा वैगनों के स्टाक के प्रबन्धन में अदक्षता को उजागर करता है।

(पैरा 9)

- साइडिंग में लाये जाने के बाद वैगनों की अस्वीकृति के कारण वैगनों की खाली दुलाई हुई
(पैरा 12)।

- विभागीय उपभोक्ताओं द्वारा खाली वैगनों के जनन में विलम्ब किया गया।
(पैरा 13)

- पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर खाली रैकों के वर्जनीय परिवहन के कारण 4.16 करोड़ रु. का अधिक व्यय हुआ।
(पैरा 15)

- मध्य, दक्षिण मध्य एवं पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में खाली वैगनों का आरोहण खराब था और इसके कारण राजस्व की हानि हुई तथा खाली वैगनों की दुलाई पर अतिरिक्त व्यय हुआ।
(पैरा 16)

5. वैगन स्टॉक की उपलब्धता एवं उसके मरम्मत एवं रखरखाव की सुविधायें :-

वैगन धारिता :-

31 मार्च, 1990 को भारतीय रेलवे के पास 3,49,560 वैगनों का स्टॉक था जिसमें से 1,74,050 टके हुए, 1,02,536 खुले ऊंचे किनारे वाले 12,200 खुले कम ऊंचे किनारे वाले, 49,308 विशेष प्रकार के एवं 11,466 विभागीय वैगन थे। इस स्टॉक में समुन्नत पुर्जों एवं अधिक भार क्षमता वाले 33,674 नये बोगी वैगन (बाक्स एन) सम्मिलित हैं

मरम्मत एवं रखरखाव सुविधायें :-

चल स्टॉक समूह की सेवा 401 सवारी डिब्बा एवं वैगन सिक लाइनों और यथा-स्थान स्थित केन्द्रीय मरम्मत डिपो में की जाती है आवधिक जीर्णोद्धार (पी ओ एच) 49 रेलवे कारखानों में किया जाता है।

वैगन स्टॉक की उपलब्धता एवं अनुपयोगी वैगनों की दैनिक औसत संख्या चार्ट 11 में दिखलाई गई है।

वैगनों के उपयोग का परिमाण उनके टर्न राउन्ड से परिलक्षित होता है कुछ थोड़ी अवधि को छोड़कर, जबकि वैगनों का टर्न राउन्ड 15 दिनों तक बढ़ गया था, 1950-51 से 1989-90 के मध्य यह 11 से 11.6 दिनों तक उसी स्तर पर रहा। यह चार्ट 12 में दर्शाया गया है।

पिछले 40 साल के अनुभवों के बावजूद, वैगनों के टर्न राउन्ड समय में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ है।

6 (अ) कारखानों में वैगनों का वर्जनीय विलम्बन :-

नियमित अन्तराल पर, प्रत्येक वैगन का आवधिक जीर्णोद्धार किया जाता है। आवधिक

जीर्णोद्धार के लिए आवश्यक समय निर्धारित है। आवधिक जीर्णोद्धार के पूरा होने पर वैगनों को लदान केन्द्रों पर अग्रप्रेषण हेतु यातायात विभाग को सौंप दिया जाता है।

उपरोक्त आवर्तन की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से उद्घाटित हुआ कि (1) वैगनों को आवधिक जीर्णोद्धार के लिए ले जाने के पहले कारखानों में उनका विलम्बन हुआ। आवधिक जीर्णोद्धार के बाद वैगनों के प्रेषण में विलम्ब हुआ जैसा कि निम्न पैराग्राफ में दिखाया गया है :-

दक्षिण मध्य रेलवे :-

जनवरी, 1988 से अगस्त, 1990 के बीच, रयानपडु कारखाने में 28,906 वैगनों (चौपहिया) की 418 ट्रेनें प्राप्त की गयी (औसतन 900 वैगन एक माह में) और 28274 वैगनों की 386 ट्रेनें आवधिक जीर्णोद्धार के बाद प्रेषित की गयी थी। यह देखा गया कि ये 900 वैगन सामान्य मुक्त समय, 2 से 6 दिन को निकालने के बाद भी 30 दिन तक निरुद्ध रहे। इन 900 वैगनों की अर्जन क्षमता का नुकसान 2.22 करोड़ रु. अनुमानित किया गया था।

नवम्बर, 1990 में एक नमूना जॉच से पता चला कि 1 से 8 नवम्बर, 1990 के मध्य आवधिक जीर्णोद्धार के लिए कारखाने में आये 54 वैगनों का आवधिक जीर्णोद्धार का 5 दिन निकालने के बाद, 34 दिनों तक विलम्बन हुआ। उसी अवधि में आये 44 लदे हुए वैगनों का औसतन 53 दिनों तक विलम्बन हुआ। 40 वैगन, जिनका आवधिक जीर्णोद्धार नहीं होना था, भी प्राप्त किये गये और औसतन 31 दिनों तक रुके रहे। यद्यपि इस प्रकार का विलम्बन निरंतर था तथापि इसकी सूचना रेलवे मुख्यालय को नहीं दी गयी, परिणामस्वरूप विलम्बनों की जॉच करने एवं उन्हें कम करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गयी।

हुबली कारखाने में, अप्रैल, 1990 से नवम्बर, 1990 की अवधि में छोटी लाइन के 80 वैगन आवधिक जीर्णोद्धार के लिए आये और (मरम्मत की प्रतीक्षा में) 1893 दिनों अर्थात् 23.7 दिन प्रति वैगन के हिसाब से निरुद्ध रहे। विलम्बन का वित्तीय परिणाम नहीं आँका गया है।

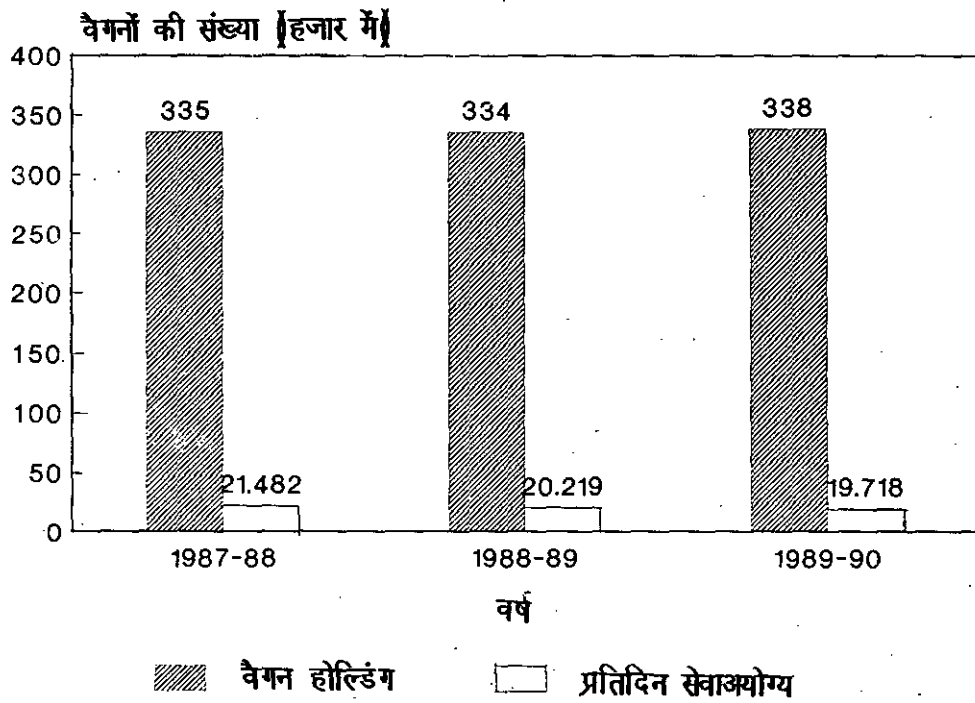
उत्तर रेलवे :-

उत्तर रेलवे के 4 कारखानों जोधपुर, कालका, जगाधरी, आलमबाग में अप्रैल, 1988 से दिसम्बर 1990 की अवधि में आवधिक जीर्णोद्धार के पूर्व ही 55,029 वैगन दिनों की हानि हुई। अर्जन क्षमता की अनुमानित हानि 1.91 करोड़ रु. है।

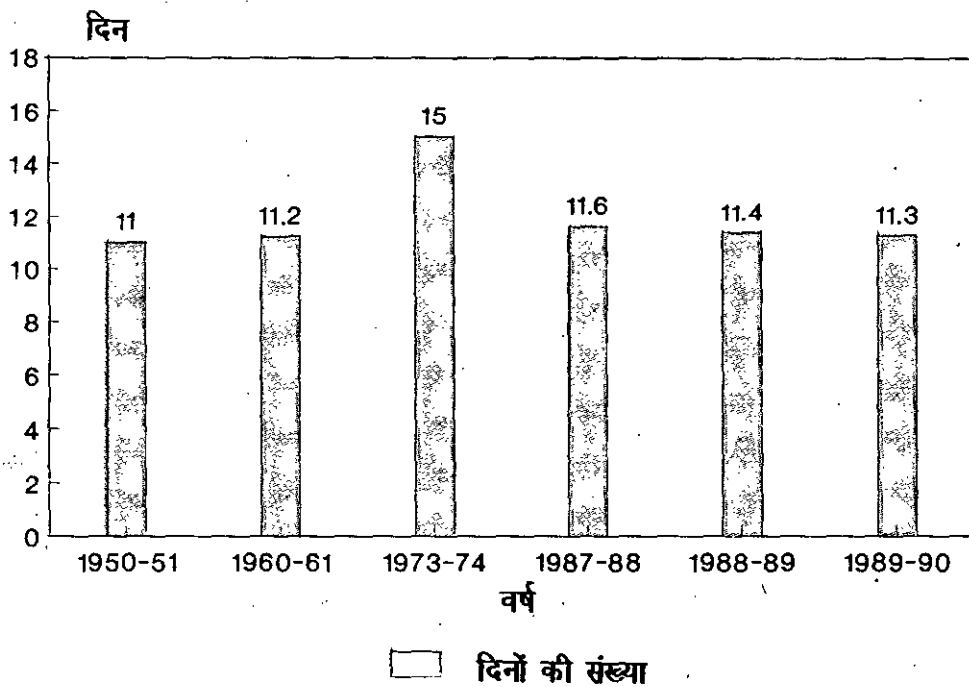
पश्चिम रेलवे :-

पश्चिम रेलवे के दो कारखानों (कोटा एवं अजमेर) में आवधिक जीर्णोद्धार के बाद 3627 वैगनों को जुलाई, 1990 से दिसम्बर, 1990 की अवधि में 2 से 37 दिनों तक निरुद्ध रखा गया एवं

चार्ट - 11
 बैगन स्टॉक की उपलब्धता



चार्ट - 12
 बैगन टर्न राउन्ड



11,933 वैगन दिनों की हानि हुई। देर के कारणों को कारखाने द्वारा अभिलेखित नहीं किया गया। अर्जन क्षमता में अनुमानित हानि 51.67 लाख रुपये हुई।

मध्य रेलवे :-

लेखापरीक्षा द्वारा कुर्ला के टैंक वैगन कार्यशाला की नमूना जाँच से स्पष्ट हुआ कि वैगनों को अनावश्यक रूप से लम्बी अवधि के लिए रोका जा रहा था। आवधिक जीर्णोद्धार के लिए निर्धारित समय सीमा 2.8 दिन प्रति वैगन थी। कुर्ला कारखाने में 1988-89 से 1990-91 की अवधि में शनिवार एवं रविवार को निकालने के बाद 4319 वैगनों के निरुद्ध किये जाने के कारण 15,295 वैगन दिनों की हानि हुई। इससे 71.60 लाख रु. की अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दक्षिण रेलवे :-

दक्षिण रेलवे के तीन कारखानों पेराम्बूर, पोनमलाई एवं मैसूर में हुए विलम्बनों के अध्ययन से ज्ञात हुआ कि 1990 में 23,530 वैगन दिनों की हानि के कारण 75.36 लाख रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

लेखापरीक्षा द्वारा की गयी एक नमूना जाँच में पाया गया कि पेराम्बूर सवारी डिब्बा एवं वैगन मरम्मत कार्यशाला में जून, 1988 एवं मार्च, 1990 में आवधिक जीर्णोद्धार के बाद 2320 वैगन दिनों की हानि हुई। आय में हुई अनुमानित हानि 8.03 लाख रु. है।

पूर्व रेलवे :-

लिलुआ कारखाने में अप्रैल, 1990 से सितम्बर, 1990 की अवधि में 6432 वैगनों का आवधिक जीर्णोद्धार किया गया। इनमें से 781 वैगन आवधिक जीर्णोद्धार के 3 माह के अन्दर ही रूग्ण हो गये जिससे उनका टर्न राउन्ड प्रभावित हुआ।

7. यानांतरण बिन्दुओं पर वैगनों का अधोपयोग :-

यानांतरण बिन्दुओं पर माल की अदलाबदली के लिए प्रति बड़ी लाइन वैगन के लिए 1.33 छोटी लाइन वैगन एवं 0.75 बड़ी लाइन वैगन के लिये एक छोटी लाइन वैगन की आवश्यकता होती है। लेखापरीक्षा द्वारा की गयी समीक्षा से यह तथ्य सामने आया कि यानांतरण बिन्दुओं पर अनुपयुक्त लदान के कारण उपरोक्त मानकों का अतिक्रमण हुआ जिसके कारण वैगनों का अधिक उपयोग हुआ और परिणाम स्वरूप रेलवे इन वैगनों से राजस्व नहीं अर्जित कर सकी।

दक्षिण रेलवे :-

दक्षिण रेलवे के, दो यानांतरण बिन्दुओं (तिरुचिरापल्ली एवं बैयप्पानहल्ली) पर 80,176 वैगनों का मानकों से अधिक उपयोग हुआ जिसके परिणामस्वरूप 1986-87 से 1989-90 की अवधि

में 10.51 करोड़ रुपये की वैगन अर्जन क्षमता की हानि हुई। वैयप्यानहल्ली पर मानक से अधिक भारी विलम्बन के परिणामस्वरूप 1987-88 से 1989-90 की अवधि में 8.48 करोड़ रु. की हानि हुई।

उत्तर रेलवे :-

उत्तर रेलवे में दिल्ली सराय रोहिल्ला एवं हिसार यानांतरण शेडों के यानांतरण बिन्दुओं के कार्यकलाप की समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि 22,411 बड़ी लाइन तथा 13,308 छोटी लाइन के वैगनों का उपयोग मानकों से अधिक हुआ जिसके फलस्वरूप 8.95 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दक्षिण मध्य रेलवे :-

इसी प्रकार का वैगनों का अधोपयोग दक्षिण मध्य रेलवे के चार मुख्य यानांतरण बिन्दुओं गुण्टकल, मिराज टाडेपल्ली और मौला अली में अप्रैल, 1988 से दिसम्बर, 1990 के मध्य हुआ। 15,383 बड़ी लाइन के तथा 27,896 छोटी लाइन के वैगनों का मानक से अधिक उपयोग किया गया जिसके कारण वैगनों की अर्जन क्षमता में 5.85 करोड़ रु. की हानि हुई।

8. साइडिंग में वैगनों का भारी विलम्बन :-

खाली वैगनों, साथ ही साथ लदे वैगनों के विलम्बन का परिणाम अत्यधिक टर्न राउन्ड समय एवं खाली वैगनों की कमी होता है। नियमों में प्राविधान है कि जैसे ही वैगन/गाड़ी अन्तरपरिवर्तन बिन्दु पर स्थापित की जायगी वैसे ही उन्हें साइडिंग में स्थापित माना जायगा। और इसी प्रकार जैसे ही वैगन उतराई/लदाई के बाद साइडिंग से हटाये जाने के लिए उपलब्ध होंगे और अन्तरपरिवर्तन बिन्दु पर स्थापित होंगे, उन्हें रेलवे को वापस हुआ मान लिया जायगा।

कुछ बड़े साइडिंग के लेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि साइडिंग स्वामियों द्वारा वैगनों को लदाई/उतराई के लिए उपलब्ध मुफ्त समय से कहीं अधिक समय के लिए निरुद्ध किया गया जिससे बहुत अधिक वैगन दिनों की हानि हुई।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे :-

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर तीन साइडिंगों में विलम्बन का विवरण निम्नलिखित है :-

| साइडिंग का नाम | प्रति वैगन औसत विलम्बन | सम्बद्ध वैगनों की संख्या | अवधि | कुल विलम्बन |
|----------------|------------------------|--------------------------|------|-------------|
|----------------|------------------------|--------------------------|------|-------------|

भारतीय इस्पात

| | | | | |
|---|-------------------|-------|--------------------|---------------|
| प्राधिकरण | 126 घटे | 1594 | जनवरी/89 से | 2,01,933 घटे |
| साइडिंग न्यूबोंगाईगॉव41 मिनट (बड़ी लाइन) | | | दिसम्बर/90 | |
| दीमापुर | 72 घटे | 14159 | अप्रैल/88 से | 10,28,887 घटे |
| माल साइडिंग | 40 मिनट | | दिसम्बर/90 | |
| लदाई (छोटी लाइन) | | | | |
| उतराई(छोटी लाइन)35 घटे 31 मिनट | | 45735 | वही | 16,24,994 घटे |
| भारतीय तेल | | | | |
| निगम साइडिंग | 19 घटे 08 मिनट | 11485 | वही सिवाय मई/88 | 2,19,746 घटे |
| तीनसुकिया (छोटी लाइन) | | | और जून/89 | |

उत्तर रेलवे :-

उत्तर रेलवे पर दिल्ली तथा पानीपत की पावर हाउस साइडिंग में, अप्रैल, 1988 से दिसम्बर, 1990 के बीच प्राप्त 2257 रकों पर 2.92 लाख रु. वैगन दिनों की हानि हुई । इसके फलस्वरूप रेलवे को 14.12 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई, जैसा कि नीचे दिखाया गया है:-

साइडिंग का नाम वर्ष प्राप्त किये गये वैगन दिनों के रूप अर्जन क्षमता की कोयला रेकों की संख्या में विलम्बन हानि @ 483 रु. प्रति वैगन प्रति दिन (लाख रु. में)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---------|------|----------|-------|
| 1. पानीपत थर्मल पावर हाउस साइडिंग, पानीपत (12/90 तक) | 1988-89 | 378 | 46,672 | 225 |
| 2. इन्द्रप्रस्थ पावर साइडिंग, तिलक पुल, दिल्ली (12/90 तक) | 1988-89 | 302 | 33,488 | 162 |
| | 1989-90 | 499 | 75,479 | 365 |
| | 1990-91 | 285 | 38,527 | 186 |
| | | 2257 | 2,92,384 | 1,412 |

दक्षिण पूर्व रेलवे :-

कोलाघाट थर्मल पावर प्लांट साइडिंग के जून, 1990 से दिसम्बर, 90 तक के प्रलेखों की लोपरीक्षा द्वारा की गयी समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि कोयला, तेल, सीमेंट आदि से लदे कई प्रकार के वैगनों के आगमन तथा प्रेषण के बीच हुए भारी विलम्बन के कारण 87,776 वैगन दिनों की हानि हुई। इनमें से 32,160 वैगन दिनों की हानि साइडिंग से मुक्त होने के बाद खाली वैगनों के मामले में हुई। साइडिंग में खाली वैगनों के अनावश्यक विलम्बन के कारण 1.34 करोड़ के अर्जन क्षमता की हानि हुई, जैसा कि नीचे वर्णित है :-

| माह | चौ पहिये के वैगनों की संख्या | | कुल विलम्बन | | राजस्व ही हानि |
|---------------|------------------------------|------|-------------|------|-----------------|
| | घंटे | मिनट | घंटे | मिनट | (रु. में) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| जनवरी, 1990 | 5803.5 | 37 | 35 | | 10,64,526 |
| फरवरी, 1990 | 5045.5 | 107 | 90 | | 10,25,450 |
| मार्च, 1990 | 5191.0 | 118 | 71 | | 9,51,806 |
| अप्रैल, 1990 | 5622.0 | 72 | 37 | | 12,42,610 |
| मई, 1990 | 5850.5 | 92 | 00 | | 16,79,586 |
| जून, 1990 | 4959.5 | 124 | 95 | | 11,67,746 |
| जुलाई, 1990 | 5951.0 | 81 | 21 | | 9,38,020 |
| अगस्त, 1990 | 6052.5 | 66 | 82 | | 11,13,271 |
| सितम्बर, 1990 | 5476.0 | 48 | 05 | | 8,24,396 |
| अक्तूबर, 1990 | 6458.0 | 90 | 83 | | 10,10,579 |
| नवम्बर, 1990 | 5985.0 | 106 | 30 | | 14,94,026 |
| दिसम्बर, 1990 | 5381.5 | 84 | 55 | | <u>8,83,504</u> |
| | | | | | 1,33,95,520 |

इसी साइडिंग पर 1988-90 के दौरान वैगनों का भारी विलम्बन रेलवे की जानकारी में लाया गया परन्तु भारी विलम्बन को रोकने के लिए रेलवे ने कोई कार्यवाही प्रारंभ नहीं की।

दक्षिण मध्य रेलवे :-

दक्षिण मध्य रेलवे पर 114 साइडिंग है। इनमें से 25 साइडिंग में पाइलट से पाइलट कार्य प्रणाली प्रचलित है। इस प्रणाली के अन्तर्गत, एक पाइलट द्वारा साइडिंग में स्थापित वैगन लदाई/उतराई के बाद अगले पाइलट द्वारा हटाये जाने चाहिए और दो पाइलटों के बीच मध्यान्तर 24 घंटे से अधिक नहीं होना चाहिए। लेखापरीक्षा की समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि वैगनों की लदाई और उतराई मुफ्त समय में हो जाने के बावजूद, पाइलटों के चालन में दोष के कारण छः साइडिंग पर वैगनों का भारी विलम्बन हुआ। विभिन्न साइडिंग पर भिन्न अवधियों में हुई वैगन अर्जन क्षमता की हानि को नीचे दर्शाया गया है :-

| क्रम सं. | साइडिंग का नाम | अवधि | अर्जन क्षमता की हानि |
|----------|--------------------------------|------------------------|----------------------|
| 1. | राघवपुरम सीमेंट साइडिंग | 4/1989 से 9/1989 तक | 1.08 करोड़ रु. |
| 2. | मन्चेरियल स्टेशन और साइडिंग | 1/1988 से 15.9.1988 | 81.13 लाख रु. |
| 3. | एम एस पी एस/पर्ली | 9/1989 | 10.37 लाख रु. |

गुण्टकल मंडल में येरागुण्टला सीमेंट साइडिंग पर, लेखापरीक्षा द्वारा अप्रैल, 1990 से मार्च, 1991 की अवधि (नवम्बर, 1990 छोड़कर) में की गयी नमूना जाँच से स्पष्ट हुआ कि वैगनों के स्थित किये जाने के 322 मामलों में से, केवल 153 मामलों में 47.5 प्रतिशत स्थित किये जाने के 24 घंटे के अन्दर पाइलट खाली वैगन हटाने के लिए साइडिंग पर गये। दो पाइलटों के बीच 24 घंटों की अवधि अनुमत करने के बाद, उपरोक्त अवधि के लिए वैगन विलम्बन का आंकलन 17247.1 वैगन दिन किया गया है। प्रति वैगन अर्जन क्षमता 824 रु. प्रतिदिन मानते हुये लेखापरीक्षा ने साइडिंग के अन्दर हुये वैगनों के भारी विलम्बन के कारण हुई हानि का आंकलन 1.42 करोड़ रु. किया था।

9. वैगनों का विलम्बन

(अ) मार्शलिंग यादों पर

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा संघ सरकार (रेलवे) समाप्ति वर्ष 31 मार्च, 1990 की रिपोर्ट के पैरा 12 में रेलवे के मार्शलिंग यादों के कार्यकलाप की समीक्षा एवं टिप्पणी की गयी थी।

लेखापरीक्षा द्वारा पुनः समीक्षा से ज्ञात हुआ कि 1988-89 तथा 1989-90 के दौरान मार्शलिंग यादों में वैगनों का विलम्बन बहुत अधिक था।

| रेलवे का नाम | वैगन दिनों की हानि (लाख रु. में) | अर्जन क्षमता की हानि (करोड़ रुपये में) |
|-----------------|-------------------------------------|---|
| 1. उत्तर | 8.06 | 38.96 |
| 2. मध्य | 2.76 | 11.11 |
| 3. पूर्व | 0.34 | 1.08 |
| 4. दक्षिण पूर्व | 1.11 | 48.85 |

मार्शलिंग यार्ड अधिकारी वैगनों को खाली किये जाने के निर्धारित लक्ष्य का पालन करने में असफल रहे और रेलवे को वैगन दिनों का भारी नुकसान हुआ।

(ब) अन्तस्थ स्टेशनों पर

बड़े स्टेशनों पर सभी वैगनों की लदाई, उतराई एवं पुनः लदाई के लिए रेलवे ने अनुमत विलम्बन का लक्ष्य निर्धारित किया है। उत्तर रेलवे के अम्बाला कैंट स्टेशन पर "लदे से खाली" "खाली से खाली" तथा "खाली से लदे" वैगनों के विलम्बन के अध्ययन से ज्ञात हुआ कि निर्धारित लक्ष्य से अधिक अवधि के लिए वैगनों का विलम्बन हो रहा था। पिछले 3 सालों, 1988-89 से 1990-91 तक, में 39,621 वैगन दिनों की हानि के परिणामस्वरूप 1.91 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दक्षिण रेलवे के तीन बड़े स्टेशनों, कोचीन, कोयम्बटूर और साल्ट कोटर्स पर 1987-88 से 1989-90 की अवधि में वैगनों का निर्धारित किये गये लक्ष्य से अधिक भारी विलम्बन हुआ एवं अर्जन क्षमता का नुकसान 7.17 करोड़ रु. अनुमानित किया गया।

(स) रुग्ण लाइनों में :-

उत्तर रेलवे पर कानपुर के जूही मार्शलिंग यार्ड में, मरम्मत के लिए सामग्री की अनुपलब्धता के कारण 1,92,087 वैगन अनुमत समय के बाद 10.10 लाख वैगन दिनों तक रोके गये। इसके परिणाम स्वरूप 1988-89 से 1990-91 (दिसम्बर, 1990 तक) 48.79 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अतिरिक्त, रुग्ण लाइनों पर वैगनों को स्थित करने एवं ठीक होने के बाद अन्तिम प्रेषण में विलम्ब के कारण 2.08 लाख वैगन दिनों की हानि हुई। इसके कारण 10.04 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की अतिरिक्त हानि हुई जैसा कि नीचे दिखाया गया है :-

वर्ष वैगनों की संख्या लिया गया अधिक कुल वैगन औसत अर्जन अर्जन क्षमता

| | समय (घटे में) | दिन | क्षमता प्रति वैगन दिन | में हानि (लाख रु. में) | |
|---------|---------------|-----------|-----------------------|------------------------|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1988-89 | 65,802 | 16,51,301 | 68,804 | 483.11 | 332 |
| 1989-90 | 65,557 | 14,89,591 | 62,066 | 483.11 | 300 |

1,92,087

2,07,995

10. साइडिंग में स्थित करने के बाद वैगनों की अस्वीकृति :-

दक्षिण मध्य रेलवे :-

लेखापरीक्षा द्वारा विस्तृत समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि 14.8.90 से 19.8.90 तक दक्षिण मध्य रेलवे पर विष्णुपुरम के एक साइडिंग स्वामी को प्रेषित 242 वैगन अस्वीकार कर दिये गये क्योंकि वैगन जलरोधी नहीं थे एवं सीमेंट की लदाई के लिए अनुपयुक्त थे। अस्वीकृत वैगनों के विलम्बन से 770 वैगन दिनों के बराबर 6.34 लाख रु. की अर्जन क्षमता की हानि हुई। 30.4.89 से 18.12.90 की अवधि में भारतीय स्याद्य निगम को 1840 वैगनों की आपूर्ति की गयी जिनमें से 596 वैगन स्याद्यान्न की लदाई के लिये अनुपयुक्त होने के कारण अस्वीकृत कर दिये गये। थेरागुन्टला सीमेंट निगम साइडिंग पर, अप्रैल 1990 से मार्च, 1991 (नवम्बर, 1990 छोड़ कर) तक 449 वैगन अस्वीकृत किये और इन वैगनों का 1844 वैगन दिनों का विलम्बन हुआ जो 15.20 लाख की अर्जन क्षमता के बराबर है। वैगनों की इसी प्रकार अस्वीकृति मछली पतनम, पलाकोलू, भीमावरम और तोडपल्लीगुडम के चावल लदाई स्टेशनों पर देखने में आयी, जहाँ पर अस्वीकृति की रेन्ज 16.95 प्रतिशत से 20.95 प्रतिशत तक रही।

पश्चिम रेलवे :-

पश्चिम रेलवे पर जावा रोड की सीमेंट साइडिंग में से एक पर 1988 से 1990 के दौरान वैगनों की अस्वीकृति की समीक्षा से वैगनों की अस्वीकृति का प्रतिशत बहुत अधिक परिलक्षित हुआ।

| वर्ष | मॉग | पूर्ति | अस्वीकृति | अस्वीकृति का प्रतिशत |
|------|-------|--------|-----------|----------------------|
| 1988 | 16298 | 12250 | 1494 | 12.2% |
| 1989 | 22171 | 18516 | 2063 | 11.2% |
| 1990 | 47905 | 29672 | 3044 | 12.6% |

पूर्व रेलवे :-

कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट रेलवे द्वारा प्राप्त आवक वैगनों में से बहुत अधिक वैगन लदाई के लिए

अनुपयुक्त पाये गये। इससे यांत्रिक विभाग द्वारा, वैगनों को उनके साइडिंग में स्थित करने के पहले, समुचित जाँच कर पाने में, विफलता उजागर हुयी। 1988-89 से 1990-91 के दौरान प्राप्त अस्वीकृत वैगनों का प्रतिशत 13 प्रतिशत से 18 प्रतिशत के बीच रहा जिससे 91,943 वैगन दिनों का नुकसान हुआ जो 2.86 करोड़ रु. की अर्जन क्षमता के बराबर था।

दक्षिण पूर्व रेलवे:-

भिलाई स्टील संयंत्र साइडिंग की लेखापरीक्षा द्वारा की गयी नमूना जाँच से स्पष्ट हुआ कि 1990-91 के दौरान 18775 वैगन, माल ले जाने के लिये अनुपयुक्त होने के कारण स्टील संयंत्र अधिकारियों द्वारा अस्वीकृत कर दिये गये। इन वैगनों का विलम्बन औसतन दो दिन था। इसके परिणामस्वरूप 3.12 करोड़ रु. की वैगन अर्जन क्षमता का नुकसान हुआ।

इस प्रकार, वैगनों की अनुपलब्धता के अतिरिक्त गाड़ी जाँच के लिए खाली वैगनों को साइडिंग से स्टेशन तक लाने, ले जाने के कारण अतिरिक्त लागत आयी।

11. अस्वीकृत खाली वैगनों पर परिहार्य दुलाई खर्च :-

खाली वैगनों को, लदान के लिये स्थित करने के पूर्व उनकी जलरोधिता, निकाय छिद्र तथा अन्य यांत्रिक क्रमियों की रेलवे द्वारा जाँच आवश्यक होती है। लेखापरीक्षा द्वारा की गयी एक नमूना जाँच से पता चला कि साइडिंग पर स्थित किये जाने के बाद बड़ी अधिक संख्या में वैगन लदाई के लिए उपयुक्त नहीं थे और वैगनों को समीप के गाड़ी जाँच स्टेशन/यार्ड में मरम्मत के लिए ले जाना पड़ा जिससे परिहार्य दुलाई खर्च हुआ। लदान बिन्दुओं पर उनके प्रेषण से पूर्व, यदि गाड़ी जाँच बिन्दुओं पर वैगनों की उपयुक्तता की सावधानी पूर्वक जाँच कर ली गयी होती तो इन वैगनों की अनावश्यक दुलाई से बचा जा सकता था।

| क्र.स. | रेलवे का नाम | साइडिंग/वैगनों की संख्या | अवधि | खाली दुलाई खर्च |
|--------|--------------|--------------------------|-----------------------|-----------------|
| 1. | दक्षिण | 5 (6744) | 1988-90 | 21.69 लाख रु. |
| 2. | उत्तर | 3 (1522) | 1988-89 से 1990-91 | 13.10 लाख रु. |
| 3. | मध्य | 2 (102034) | 1986-1990 | 41.17 लाख रु. |
| 4. | पूर्व | - | 1988-89 से | 30.15 लाख रु. |

(52833) 1990-91

5. दक्षिण पूर्व 1988-89 से लेखापरीक्षा में

(74026) 1990-91 आंकलित नहीं

12. बन्द सर्किट रेक एवं जम्बो रेकों का परिचालन

(अ) बन्द सर्किट रेकों

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक, संघ सरकार (रेलवे) की 1979-80 की अग्रिम रिपोर्ट के पैरा 1.20 में बन्द सर्किट रेकों के अनार्थिक परिचालन का उल्लेख किया गया था। खानों/कोयले की खदानों से निर्धारित बिन्दुओं जैसे बन्दरगाह, स्टील संयंत्र, थर्मल संयंत्रों आदि तक कच्चा लोहा, कोयला आदि के परिवहन के लिए बन्द सर्किट रेकों का उपयोग किया जाता है तथा रास्ते में बिना कोई लदान किये, उन्हें खलिया आरम्भिक बिन्दुओं पर लौटा दिया जाता है।

लेखापरीक्षा द्वारा एक नमूना जाँच से ज्ञात हुआ कि अप्रैल, 1988 से दिसम्बर, 1990 की अवधि में पानीपत तथा पनकी के दो थर्मल संयंत्रों से सम्बद्ध खाली वैगनों की दुलाई पर उत्तर रेलवे ने 84.82 करोड़ रु. व्यय किया। इसी प्रकार दक्षिण रेलवे पर खाली वैगनों की दुलाई पर 1988-89 से 1990-91 के दौरान 80.60 करोड़ रु. व्यय हुआ एवं दक्षिण मध्य रेलवे पर 1988-89 से 1990-91 के दौरान 10.96 करोड़ रु. व्यय हुआ।

(ब) जम्बो रेक :-

रेलवे में जम्बो रेकों को अनिवार्य रूप से खाद्यान्न तथा लोहे के पदार्थों के परिवहन हेतु प्रयोग किया जाता है। गन्तव्य स्थल पर उतराई के बाद, खलिया को उनके आरम्भिक स्टेशनों पर, केवल एक दिशा का भाड़ा अर्जित करते हुये वापस कर दिया जाता है।

दक्षिण रेलवे को जम्बो खाद्यान्न स्पेशल के परिचालन के एक अध्ययन से ज्ञात हुआ कि अप्रैल, 1989 से मार्च 1991 की अवधि में दक्षिण मध्य रेलवे को 2260 जम्बो रेकों में यहाँ तक कि 94033 वैगन खलिया दिये गये। दक्षिण मध्य रेलवे के अन्दर (पालघाट से गुडूर) इन खलिया रेकों की दुलाई का खर्च 17.12 करोड़ रु. हुआ।

रेलवे ने बन्द सर्किट/जम्बो रेकों का अनार्थिक परिचालन जारी रखा हुआ है और वापसी यात्रा के लिए अभी भी यातायात का सृजन किया जाना है।

13. विभागीय उपभोक्ताओं द्वारा खाली वैगनों के जनन में विलम्ब

नियमों के अनुसार लदाई और उतराई के लिए स्थित वैगनों को 5 घंटे के मुफ्त समय के

अन्दर खाली कर दिया जाना चाहिए। लेखापरीक्षा द्वारा की गयी एक नमूना जाँच से ज्ञात हुआ कि रेलवे की विभागीय साइडिंग में लदाई/उतराई हेतु स्थित वैगनों को निर्धारित मुफ्त समय में खाली नहीं किया जा रहा था।

पूर्वोत्तर रेलवे की 4 विभागीय साइडिंगों में विलम्बन 46 घंटे से 800 घंटे के बीच था जिसके लिए विलम्बन शुल्क को उदारता पूर्वक अधित्याग कर दिया गया।

पश्चिम रेलवे की अजमेर कारखाना साइडिंग में वैगनों का मुफ्त समय के बाद का विलम्बन औसतन 4.30 दिन था और 1988-89 से 1990-91 के दौरान 44147 वैगन दिनों की हानि हुई। अर्जन क्षमता की हानि 1.12 करोड़ रु. अनुमानित की गई जबकि कारखाना द्वारा विलम्ब शुल्क के रूप में केवल 15.89 लाख रु. का भुगतान किया गया था। 1966 की निर्धारित विलम्बन दरों को अभी तक उपरिमुखी संशोधित नहीं किया गया है। इसी प्रकार कोटा कारखाने में 1987-88 से 1990-91 के दौरान 10,202 लदे हुए वैगनों का 89735 वैगन दिनों तक विलम्बन हुआ परिणामस्वरूप 4.98 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

मध्य रेलवे पर मुफ्त समय की अवधि को बढ़ाने के बाद भी, (जनसाधारण की 5 घंटे के बजाय 32 घंटे), जनवरी, 1989 से दिसम्बर, 1989 की अवधि में माटुंगा कारखाने में वैगनों को 500 घंटे से भी अधिक समय के लिए रोका गया जबकि परेल कारखाना साइडिंग में स्थित वैगनों का विलम्बन 200 घंटों से 1000 घंटों तक हुआ। लेखापरीक्षा द्वारा अर्जन क्षमता की हानि 89.38 लाख रु. अनुमानित की गयी।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे की तीन विभागीय साइडिंगों द्वारा वैगनों को खाली किये जाने में असामान्य विलम्ब के मामले भी देखे गये थे। जनवरी, 1989 से दिसम्बर, 1990 के दौरान 1004 वैगनों का विलम्बन 389 घंटे से 1013 घंटे प्रति वैगन तक हुआ और 23909 वैगन दिनों की हानि हुई थी। वैगनों के अर्जन क्षमता की हानि 72.80 लाख रु. अनुमानित की गई थी। कारखानों के अन्दर लदाई/उतराई सुविधाओं के सुधार हेतु उपाय नहीं किये गये हैं।

14. विशेष प्रकार के वैगनों का उपयोग :-

भारी मशीनों एवं बड़े आकार के परेषणों के परिवहन के लिए, रेलवे विशेष प्रकार के वैगनों, जैसे भारी बोगी रेल वैगन तथा बोगी वैगन (बी एफ आर) का उपयोग करती है। पूर्व रेलवे पर इन वैगनों के वास्तविक टर्न राउन्ड की एक नमूना जाँच से ज्ञात हुआ कि 1988-89 से 1990-91 के दौरान निर्धारित 7 दिनों के टर्न राउन्ड के विरुद्ध बी एफ आर/बी आर एच वैगनों का वास्तविक टर्न राउन्ड 20 से 24 दिन था। लक्ष्य से अधिक प्रत्यावर्तन के कारण 6.03 लाख रु.

वैगन दिन पर 18.80 करोड़ रु. की हानि हुई। दक्षिण मध्य रेलवे में थिम्मानचेर्ला पर अप्रैल, 1988 से जून, 1988 के दौरान बी एफ आर/बी आर एच वैगनों के इसी प्रकार के विलम्बन देखे गये जहाँ 1607 वैगन दिन बराबर 13.25 लाख रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई।

दूसरी ओर दक्षिण-पूर्व रेलवे पर बी एफ आर/बी आर एच वैगनों की कम उपलब्धता के कारण 1989-90 और 1990-91 (दिसम्बर, 1990) के दौरान लोहा और सीमेंट यातायात के लदान को आघात लगा जैसा कि नीचे वर्णित है :-

मॉग आपूर्ति लदान

सीमेंट यातायात

| | | | |
|---------|--------|--------|--------|
| 1989-90 | 321522 | 232713 | 226837 |
| 1990-91 | 255105 | 176875 | 171347 |

लोहा यातायात

| | | | |
|---------|--------|--------|--------|
| 1990-91 | 179342 | 159648 | 156088 |
|---------|--------|--------|--------|

15. खाली रैकों का बर्जनीय आवागमन

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर कोयला छोटी लाइन रैकों से बड़ी लाइन वैगनों में यानांतरण के लिए लीडो और बोगोल्लाई खदानों से कामारव्यागुड़ी स्टेशन तक लाया जाता है। कामारव्यागुड़ी पर इस प्रकार जनित छोटी लाइन के वैगनों को आगे की लदान के लिए न्यूबोगाईगाँव वापस भेज दिया जाता है। इसी प्रकार कोयला लदान के लिए बड़ी लाइन खलिया को न्यू जलपाई गुड़ी/न्यूबोगाईगाँव/सलाखाटी से कामारव्यागुड़ी तक लाया जाता है। न्यू बोगाईगाँव/सलाखाटी का यानांतरण बिन्दु के रूप में चयन मितव्ययी रहा होता इस तथ्य के परिप्रेक्ष्य में कि बड़ी लाइन के खाली कोयला वैगनों की अधिकतम संख्या सलाखाटी स्टेशन पर उपलब्ध रहती है जो न्यूबोगाईगाँव से केवल 19 कि.मी. की दूरी पर है। अप्रैल, 1988 से दिसम्बर, 1990 के दौरान कामारव्यागुड़ी से न्यूबोगाईगाँव 87.12 कि.मी. तक केवल छोटी लाइन रैकों को ले आने के लिए 317.17 रु. प्रति कि.मी. की दर से 565 छोटी लाइन गाड़ियों के लिये 1.56 करोड़ रु. व्यय हुआ।

इसी प्रकार मेघालय कोयला, जो खासी कोयला के नाम से लोकप्रिय है, न्यू गौहाटी (छोटी लाइन) और जोगीगोपा (बड़ी लाइन) से क्रमशः छोटी लाइन एवं बड़ी लाइन गंतव्यों को बुक किया

जाता है। 1985-86 में बड़ी लाइन के न्यू बोगाईगांव से न्यू गुवाहाटी तक विस्तार (176 कि.मी.) के कारण और बाद में न्यू गुवाहाटी से रेकों की लदान आरम्भ होने के साथ, रेलवे को खासी कोयला लदान की सुविधा का प्रबन्ध न्यू गुवाहाटी (बी जी) पर, कम से कम उस खास कोयला के लिये जोबेलटोला से जोगीघोया (75 प्रतिशत कोयला यातायात) जाता है, करना चाहिये था। वर्तमान में, न्यू गुवाहाटी (बड़ी लाइन) से खासी कोयला लदान के लिये खाली रेकों की दुलाई जोगीघोपा तक की जाती है। 1987-88 से 1989-90 के दौरान न्यू गुवाहाटी से जोगीघोपा के बीच 209 कि.मी. की दूरी के लिए खाली वैगनों की दुलाई पर रेलवे ने 2.61 करोड़ रु. का अनुत्पादक व्यय किया, जैसा कि नीचे दिया गया है:-

| वर्ष | जोगीघोपा से बुक किये गये वैगनों की संख्या | न्यू गुवाहाटी से जोगीघोपा तक ढोये गये वैगनों की सं. | प्रति वैगन/कि.मी. दुलाई लागत | दूरी | कुल दुलाई लागत (लाख रु. में) |
|------|---|---|------------------------------|------|------------------------------|
|------|---|---|------------------------------|------|------------------------------|

| | | | | | |
|---------|--------|-------|------|-----|--------|
| 1987-88 | 7,829 | 5872 | 3.93 | 209 | 48.23 |
| 1988-89 | 11,315 | 8486 | 4.12 | 209 | 73.07 |
| 1989-90 | 20,541 | 15406 | 4.32 | 209 | 139.10 |

टिप्पणी:- (1) 1990-91 के लिए खाली वैगनों की दुलाई लागत नहीं निकाली गयी है।

16. खालियों का अनुवीक्षण :-

विभिन्न बिन्दुओं पर पार्टियों के बकाया मॉगों के अनुसार, परिचालन विभाग खाली वैगनों का अनुवीक्षण करने के लिए उत्तरदायी है। समूचित अनुवीक्षण की कमी ने रेलवे में वैगनों की उपलब्धता को प्रभावित किया एवं परिणामस्वरूप चल स्टॉक की अर्जन क्षमता की हानि हुयी।

मध्य रेलवे

| साइडिंग का नाम | अवधि | मॉग किये गये वैगनों की सं० | स्थित किये गये वैगनों की सं० | अधिक | अस्वीकृत (अधिक में) सम्मिलित |
|----------------|------|----------------------------|------------------------------|------|------------------------------|
|----------------|------|----------------------------|------------------------------|------|------------------------------|

| | | | | | |
|-------------------|---------|-------|-------|-------|------|
| (अ) आर सी एफ | 1988-89 | 33345 | 47661 | 14316 | 4057 |
| साइडिंग, ट्राम्बे | 1989-90 | 38629 | 42445 | 3816 | 2093 |

साइडिंग

1989-90 के दौरान मध्य रेलवे के बम्बई, भुसावल एवं नागपुर मण्डलों में वैगनों की उपलब्धता एवं उन्हीं मण्डलों में स्थित बड़े उद्योगों को वैगनों के आपूर्ति की स्थिति की एक नमूना जाँच से स्पष्ट हुआ कि मण्डलों में वैगनों की समुचित उपलब्धता के बावजूद रेलवे मॉगों को पूरा करने में असफल रही। खड़े रहे वैगनों की अर्जन क्षमता का नुकसान 1989-90 में 2.28 करोड़ रु. आँका गया था।

दक्षिण मध्य रेलवे

दूसरी ओर दक्षिण मध्य रेलवे वैगनों की कमी के कारण क्षेत्र में स्थित सीमेंट कारखानों की मॉगों को पूरा करने में असफल रही, जैसा कि नीचे दिया गया है:-

| माह | मॉगि गये वैगनों की संख्या | आपूर्ति किये गये वैगनों की संख्या | कमी |
|-----|---------------------------|-----------------------------------|-----|
|-----|---------------------------|-----------------------------------|-----|

| | | | |
|---------------|------|------|------|
| अप्रैल, 1989 | 2820 | 1292 | 1528 |
| मई, 1989 | 3360 | 1114 | 2246 |
| जून, 1989 | 1680 | 571 | 1109 |
| जुलाई, 1989 | 3540 | 1678 | 1862 |
| अगस्त, 1989 | 3120 | 1590 | 1530 |
| सितम्बर, 1989 | 2700 | 1093 | 1607 |

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर खाली वैगनों के आवागमन की योजना पर किये गये एक अध्ययन से पता चला कि मॉगी गयी संख्या से कहीं अधिक संख्या में खाली वैगन रेलवे उपभोक्ताओं के लिये उपलब्ध कराये गये थे और परिणामस्वरूप बड़ी मात्रा में खलिया बी जी वैगन गंतव्य तक लदी हुयी गाड़ियों के साथ टोये गये। खाली वैगनों की दुलाई पर आयी लागत को लेखा प्ररीक्षा में 2.70 करोड़ रु. थी।

2.3 तेल टैंक वैगनों का उपयोग

1. प्रस्तावना :-

टैंक वैगन विशेष प्रकार के वैगन हैं जो पेट्रोलियम उत्पादों, शीरा, वनस्पति तेल इत्यादि

जैसे तरल पदार्थों के परिवहन के लिये प्रयोग किये जाते हैं। 1989-90 के अंत तक रेलवे के पास टैंक वैगनों का कुल समूह निम्नवत था:-

1989-90 34,037 (बी जी) और 4,577 (एम जी)

2. विषय क्षेत्र

1986-87 से 1990-91 के दौरान पी ओ एल यातायात की दुलाई हेतु टैंक वैगनों के उपयोग में रेलवे की कार्य क्षमता की सामान्यतया समीक्षा की गयी।

3. संगठन :-

रेलवे पर टैंक वैगनों की होल्डिंग एवं पी ओ एल उत्पादों के परिवहन हेतु उनका परिचालन रेलवे बोर्ड, पेट्रोलिय मंत्रालय एवं तेल समन्वय समिति के साथ समन्वय द्वारा केन्द्रीय रूप से नियंत्रित करता है। क्षेत्रीय रेलों के मध्य टैंक वैगनों के समूह का संतुलन और रेलवे पर टैंक वैगनों के दिन- प्रतिदिन के परिचालन का अनुवीक्षण, मुख्य टैंक वैगन अधीक्षक, पश्चिम क्षेत्र, स्थित मध्य रेलवे, बम्बई और मुख्य टैंक वैगन अधीक्षक, पूर्वी क्षेत्र स्थित पूर्व रेलवे, कलकत्ता द्वारा किया जाता है।

4. विशिष्टतायें :-

(i) उत्पाद/बिक्री के सापेक्ष रेलवे द्वारा ढोये गये पी ओ एल यातायात की प्रतिशतता स्थिर रही।

(पैरा 5)

(ii) टैंक वैगनों की होल्डिंग में योग के बावजूद पूर्व, उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमान्त एवं दक्षिण पूर्व रेलवे पर ढोये गए यातायात में उसके अनुरूप वृद्धि नहीं हुई। पूर्व एवं पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर योग की लागत लगभग 35.74 करोड़ रुपये था। (पैरा 6)

(iii) पी ओ एल वैगनों के टर्न राउन्ड का लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया था। पूर्वोत्तर सीमांत, दक्षिण, दक्षिण मध्य एवं दक्षिण पूर्व रेलवे में अधिक विलम्बन के विश्लेषण से 29.87 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि उदघाटित हुई। (पैरा 7)

(iv) जबकि वैगनों की आपूर्ति कमोबेश मांगों के बराबर थी, लदान मांगों से हर हालत में कम थी जिसके फलस्वरूप हर वर्ष आपूर्ति किये गये बहुत से वैगनों का उपयोग नहीं किया गया। इतनी अधिक मात्रा में आपूर्ति किये गये वैगनों के खड़े रहने/बेकार रहने के कारण अर्जन क्षमता की हानि 24.33 करोड़ रुपये (पश्चिम रेलवे), 4.80 करोड़ रुपये (मध्य, पूर्व एवं दक्षिण रेलवे) की हुई। (पैरा 8)

(v) मुफ्त अनुमत समय के परे वैगनों के अधिक विलम्बन के फलस्वरूप 26.16 करोड़ रुपये

(उत्तर रेलवे) 21.86 करोड़ रुपये (दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम रेलवे) की अर्जन क्षमता की हानि हुई। (पैरा 9)

(vi) खराबियों के कारण तेल कम्पनियों द्वारा वैगनों के अस्वीकार किये जाने के फलस्वरूप दक्षिण पूर्व रेलवे में 30,367 वैगन दिनों और पश्चिम रेलवे में 23,006 वैगन दिनों की हानि हुई।

(पैरा 10)

(vii) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर पी ओ एल उत्पादों को सड़क द्वारा वहन के कारण अतिरिक्त व्यय 1986-87 से 1990-91 के दौरान 1.75 करोड़ रुपये हुआ। (पैरा 11)

(viii) पी ओ एल गाड़ी भार का अनुकूलन न किये जाने के फलस्वरूप 2.41 करोड़ रुपये (मध्य रेलवे) एवं 3.63 करोड़ रुपये (पश्चिम रेलवे) की हानि हुई। (पैरा 13)

5. पी ओ एल यातायात की वृद्धि

1986-87 से 1990-91 के दौरान पेट्रोलियम उत्पादों की वृद्धि एवं यातायात का रेलवे हिस्सा रेखाचित्र द्वारा चार्ट 13 में दर्शाया गया है।

उपभोग/बिक्री के सापेक्ष रेल द्वारा टोये गये पी ओ एल यातायात की प्रतिशतता लगभग स्थिर रही। परिवहन के विभिन्न माध्यमों में पी ओ एल उत्पादों के वितरण की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से यह ज्ञात हुआ कि 1984-85 से 1990-91 के दौरान गुवाहाटी तेल शोधक कारखाना से उत्पादों का मात्र 20 से 23 प्रतिशत, ब्लॉक रेको में पी ओ एल यातायात टोने के लिए रेलवे की नीति के कारण रेलवे द्वारा टोया गया, जबकि नवगाँव हैबरगाँव क्षेत्र में रैक भार यातायात के परिवहन की सुविधायें अभी विकसित की जानी थीं। डिगबोई तेल शोधक कारखाना से रेलवे का हिस्सा यातायात के सड़क मार्ग द्वारा यथान्तरित होने के कारण 1986-87 में 56 प्रतिशत से घटकर 1987-88 एवं 1988-89 में क्रमशः 51 प्रतिशत एवं 49 प्रतिशत हो गया। पश्चिम रेलवे पर यातायात का रेलवे भाग 1986-87 में 58.1 से घटकर 1988-89 में 56.1 एवं 1989-90 में 54.3 प्रतिशत हो गया, यद्यपि पेट्रोलियम उत्पादों का उत्पादन/बिक्री 1987-88 एवं 1989-90 के मध्य 6 प्रतिशत बढ़ गया।

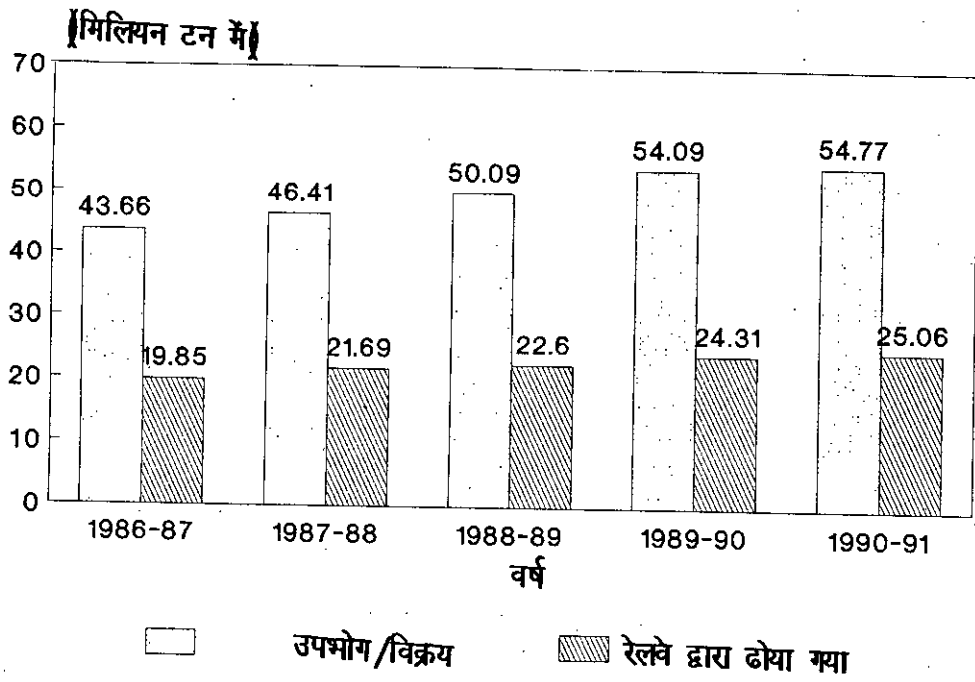
6. होल्डिंग :-

रेलों पर टैक वैगनों की होल्डिंग, साथ ही साथ यातायात प्रक्षेपण निर्धारित लक्ष्य एवं वास्तविक रूप में टोया गया यातायात निम्नवत है :-

| वर्ष | स्टॉक | योग | पेट्रोलियम | निर्धारित | टोया | अन्तर |
|------|-------|-----|------------|-----------|------|-------|
|------|-------|-----|------------|-----------|------|-------|

चार्ट - 13

पी.ओ.एल.यातायात की वृद्धि
रेलवे का भाग



| | (वैगनों की संख्या) | (वैगनों की संख्या) | विभाग द्वारा यातायात का प्रक्षेपण | लक्ष्य | गया याता-यात | |
|---------|-----------------------------|--------------------|-----------------------------------|--------|--------------|-----------------|
| | | | | | | (मिलियन टन में) |
| 1986-87 | बी जी 30,649 एम जी 4,569 | 35,218 | 19.73 | 19.62 | 19.85 | (+) 0.23 |
| 1987-88 | बी जी 31,141 एम जी 4,437 | 35,578 | 20.90 | 20.00 | 21.69 | (+) 1.69 |
| 1988-89 | बी जी 32,401 एम जी 4,297 | 36,698 | 22.00 | 22.80 | 22.60 | (-) 0.20 |
| 1989-90 | बी जी 34,037 एम जी 4,577 | 38,614 | 22.00 | 24.50 | 24.31 | (-) 0.19 |

इससे स्पष्ट होगा कि 1986-87 एवं 1987-88 में रेल द्वारा ढोया गया यातायात निर्धारित लक्ष्यों से क्रमशः 0.23 एवं 1.69 मिलियन टन ऊपर था। तथापि, 1988-89 एवं 1989-90 में क्रमशः 1,120 एवं 1916 वैगनों बी जी एवं एम जी के बढ़ने के बावजूद यद्यपि सीमान्त रूप में, पर लक्ष्य पूरे नहीं किये गये थे।

लोक लेखा समिति (1986-87) आठवीं लोक सभा ने अपने 105वें प्रतिवेदेन में उल्लिखित किया कि रेल मंत्रालय को पी ओ एल यातायात की दुलाई हेतु एक समयबद्ध कार्यक्रम के आधार पर अपसंचरणात्मक सुविधाओं का प्रावधान करना चाहिए जिससे साथ ही साथ पहले से सृजित/निवेशित परिसम्पत्तियों/स्रोतों का अधिक से अधिक उपयोग सुनिश्चित किया जा सके। कुछ क्षेत्रीय रेलवे पर टैंक वैगनों की होल्डिंग की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से ज्ञात हुआ कि रेलवे द्वारा ढोये गये यातायात पर तदनुसार प्रभाव के बिना टैंक वैगनों की संख्या में वृद्धि निम्नवत् रही:

(1) पूर्व रेलवे:

13.25 करोड़ रुपये की कुल लागत पर 1987-88 में 250 वैगन, 1988-89 में 192 एवं 1989-90 में 12 वैगनों की वृद्धि हुई लेकिन 1986-87 से 1988-89 के दौरान ढोये गये पी ओ एल यातायात की मात्रा करीब-करीब उसी स्तर पर अर्थात् 1,689, 1,668 एवं 1,733 (000) टन रही।

(ii) उत्तर रेलवे

टैक वैगनों की औसत संख्या 1986-87 में 3024 से बढ़कर 1990-91 में 3,248 हो गयी तथापि, वास्तविक रूप में टोया गया यातायात 1986-87 के स्तर से क्रमशः 1987-88 से 1990-91 तक 4.33, 6.99 एवं 0.5 प्रतिशत नीचे रहा।

(iii) पूर्वोत्तर रेलवे

1986-87 में 16201 चौपहिया औसत लदान के साथ वास्तविक होल्डिंग 300.5 बी जी टैक वैगन थी। यह बढ़कर 1987-88 में 451.4 बी जी वैगन और 1990-91 में 404 हो गयी लेकिन तदनुसार लदान कम होकर 14,077 एवं 16,081 चौपहिए हो गयी।

(iv) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे

22.49 करोड़ रुपये की लागत पर वैगन होल्डिंग में 1986-87 में 1193 (एम जी) से बढ़कर 1989-90 में 1,263 एम जी एवं 450 बी जी हो गयी लेकिन उत्पन्न होने वाले पी ओ एल यातायात में वृद्धि मात्र 1.34 प्रतिशत थी। वैगनों में बढ़ोत्तरी उचित नहीं थी क्योंकि आवक यातायात भी 1986-87 में 187(000) टन से बढ़कर 1989-90 में 316 (000) टन हो गया।

(v) दक्षिण पूर्व रेलवे

1987-88 में टोये गये पी ओ एल यातायात की मात्रा 2.5 मिलियन टन थी। यह 1988-89 एवं 1989-90 में 2.6 एवं 2.63 मिलियन टन रही यद्यपि कि होल्डिंग में वृद्धि इन वर्षों में क्रमशः 1,048 एवं 1,017 टैक वैगन थी।

7. टर्न राउन्ड विश्लेषण:

टर्न राउन्ड समय एक वैगन के दो क्रमिक लदानों के मध्य औसत समय का अंतर बतलाता है। पी ओ एल टैक वैगनों के टर्नराउन्ड हेतु कोई लक्ष्य रेलवे बोर्ड/रेलवे प्रशासन द्वारा निर्धारित नहीं किया गया था।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे पर एम जी टैक वैगनों का औसत टर्नराउन्ड समय 1989-90 में 15.8 दिन था। टर्नराउन्ड समय, आधार विलम्बनों/अन्तस्थ विलम्बनों प्रत्येक दो दिन एवं 3 दिन के मार्ग में विलम्बन के अलावा, यार्डों में 8.8 दिनों के विलम्बनों के कारण बुरी तरह प्रभावित था।

अन्तस्थ एवं आधार विलम्बनों हेतु एक दिन का समय अनुमत करने के बाद अत्यधिक टर्नराउन्ड समय 1988-89 से 1990-91 के दौरान दक्षिण रेलवे पर आधार स्टेशनों के संबंध में बी जी पर 0.14 दिन एवं एम जी पर 0.54 से 4.28 दिनों के मध्य रहा फलस्वरूप 1988-89 से 1990-91 के दौरान क्रमशः 54,293 एवं 151 बी जी एवं एम जी वैगनों की शुद्ध अधिक होल्डिंग

रही परिणामस्वरूप वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि 5.91 करोड़ रुपये हुई।

दक्षिण मध्य रेलवे पर मनमाड एवं वास्को में 1986-87 से 1990-91 के दौरान निर्धारित लक्ष्य सूची के विरुद्ध प्रतिदिन औसत वैगन होल्डिंग की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि अनुमत टर्नराउन्ड समय वास्तव में अर्जित टर्नराउन्ड समय से काफी अधिक था। फलस्वरूप प्रति दिन रोके गये वैगनों की संख्या लक्ष्य सूची प्राप्त करने की आवश्यकता से अधिक थी जैसा कि नीचे वर्णित है:

| वर्ष | प्रतिदिन औसत वैगन होल्डिंग | | निर्धारित लक्ष्य सूची | | प्रति वैगनों का सम्भावित औसत टर्नराउन्ड (दिनों में) | | प्रति वैगन का वास्तविक टर्नराउन्ड (दिनों में) | | प्रतिदिन औसत वैगन होल्डिंग जो लक्ष्य सूची निर्धारित / प्राप्त करने हेतु काफी थी | |
|---------|----------------------------|--------|-----------------------|--------|---|--------|---|--------|---|--------|
| | मनमाड | वास्को | मनमाड | वास्को | मनमाड | वास्को | मनमाड | वास्को | मनमाड | वास्को |
| 1986-87 | 91 | 134 | 6050 | 9047 | 5.49 | 5.41 | 2.78 | 6.40 | 46 | 136 |
| 1987-88 | 88 | 131 | 7744 | 9700 | 4.15 | 4.93 | 3.62 | 5.78 | 77 | 126 |
| 1988-89 | 91 | 140 | 8823 | 9732 | 3.77 | 5.25 | 3.03 | 4.87 | 73 | 112 |
| 1989-90 | 98 | 145 | 9579 | 10363 | 3.73 | 5.11 | 2.92 | 5.52 | 77 | 124 |
| 1990-91 | 117 | 131 | 11072 | 10707 | 3.86 | 4.47 | 3.00 | 4.62 | 91 | 119 |

वास्तविक अर्जित औसत टर्नराउन्ड के आधार पर 1986-87 से 1990-91 की अवधि में मनमाड पर 39,953 वैगन दिनों (3.17 प्रतिशत अप्रभावी होल्डिंग अनुमत करने के बाद) के बराबर 1.22 करोड़ रुपये के अर्जन क्षमता की हानि हुई। इसके अलावा, उपरोक्त अवधि में वैगनों के बेकार रहने के कारण 11,394 वैगन दिनों की हानि हुई। बेकार रहने के कारण अर्जन क्षमता में 33.28 लाख ₹ की हानि हुई।

वास्को (छोटी लाइन) के प्रारंभिक बिंदु पर, अर्जित वास्तविक टर्नराउन्ड समय के संदर्भ में वैगन होल्डिंग 16,221 वैगन दिन अधिक थी। परिणामस्वरूप 1986-87 से 1990-91 के दौरान अर्जन क्षमता की हानि 55.31 लाख ₹ हुई। इसके अतिरिक्त उपरोक्त अवधि के दौरान वैगनों के बेकार रहने के कारण 21,158 वैगन दिनों की हानि हुई एवं परिणामतः अर्जन क्षमता में हानि 65.97

लाख रु0 हुई।

दक्षिण पूर्व रेलवे पर टर्नराउन्ड समय 1987-88 के 8.8 दिनों से बढ़कर 1990-91 में 10.27 दिन हो गया। लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि जहाँ आधार विलंबनों, पारगमन समय एवं अंतस्थ विलंबनों के कारण टर्नराउन्ड समय छः से कम दिन रहे वहीं आधार स्टेशनों में स्थित किये जाने के पूर्व एवं अन्तस्थ डिपो से खाली होने के बाद विलंबन 3 से 4.72 दिनों के मध्य रहा। 1987-88 से 1990-91 के दौरान दैनिक औसत प्रभावी होल्डिंग एवं वेगनों की दैनिक लदान प्राप्ति तथा लदान के औसत के संदर्भ में गणना किये गये वेगनों के अत्यधिक टर्नराउन्ड के कारण 5.09 लाख वेगन दिनों की हानि हुई। परिणामस्वरूप अर्जन क्षमता का नुकसान 21.20 करोड़ रु0 हुआ।

8. मांग, आपूर्ति तथा लदान

तेल समन्वय समिति की मासिक आपूर्ति योजना बैठकों में निर्धारित टैंक वेगन लक्ष्य (दैनिक लदान का लक्ष्य) के अनुसार यातायात ढोना रेलवे की प्रतिबद्धता हो जाती है। तेल कम्पनियों द्वारा अधिक मांग करने तथा रेलवे द्वारा अधिक वेगन आपूर्ति करने के संदर्भ में लोक लेखा समिति (1986-87) के 105वें प्रतिवेदन में की गयी संस्तुतियों के अनुसार तेल मंत्रालय ने कहा था (नवम्बर, 1987) कि तेल उद्योग को मांगों की अग्रिम सूचना रेलवे को देने के लिए मांग की एक प्रक्रिया को विकसित किया गया था ताकि रेलवे टैंक वेगन समूह का वितरण इस प्रकार कर सके कि सभी आधारों की मांगें पूरी की जा सकें। इस संबंध में 1988-89 से 1990-91 के दौरान उत्तर, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम रेलवे पर की गयी समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व तथा पश्चिम रेलवे पर तेल कम्पनियों ने कम वेगनों का मांगना आरंभ किया जबकि उत्तर रेलवे पर प्रस्तुत मांग लक्ष्य से हमेशा अधिक थी। रेलवे द्वारा वेगनों की आपूर्ति या तो मांग से अधिक या कम थी परंतु लदान तो निश्चित रूप से मांग से कम थी फलस्वरूप प्रत्येक वर्ष आपूर्ति किये गये वेगनों की काफी बड़ी संख्या का उपयोग नहीं हुआ जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:

पश्चिम रेलवे पर बाजुवा, गांधीधाम (बड़ी लाइन) और साबरमती, गांधीधाम (छोटी लाइन लदान बिन्दुओं पर वेगनों की अधिक आपूर्ति तेल कम्पनियों की साइडिंग के अन्दर मांग को ध्यान में रखे बिना वेगन को स्थित किये जाने के कारण हुई। 1986-87 से 1989-90 के दौरान बड़ी लाइन तथा छोटी लाइन वेगनों के स्थिर रहने तथा बेकार रहने के कारण अर्जन क्षमता की हानि 24.33 करोड़ रु. आंकी गयी।

कुछ अन्य रेलवे पर स्थिति निम्न प्रकार थी :-

मध्य रेलवे :-

1987-88 से 1989-90 के दौरान कम मांग करने तथा कम लदान करने के कारण

प्रतिमाह औसत वैगन दिनों की हानि की संख्या 1257.6 से 2,999.7 के बीच रही जिससे वैगनों की अर्जन क्षमता की हानि 3.44 करोड़ रु. हुई।

पूर्व रेलवे :-

अक्टूबर, 1989 से सितम्बर, 1990 के दौरान बजवज, बरौनी तथा राजबंद डिपो में लक्ष्य की तुलना में हुयी लदान में गिरावट के कारण स्थिर रहे वैगनों की संख्या 16,170 वैगन (231 रेंके) थी जिससे 53.48 लाख की अर्जन क्षमता की हानि हुयी। आवश्यकता से अधिक वैगनों के कारण अर्जन क्षमता की हानि प्रशासन द्वारा 40.98 लाख रु. अनुमानित की गयी (नवम्बर, 1990)। लक्ष्य को प्राप्त न कर पाने का कारण, उत्पादों की कमी, पी ओ एल की लदान को प्रभावित करती तेल उद्योग की यदा कदा औद्योगिक समस्याएं एवं तेल कम्पनियों द्वारा वैगनों की भारी अस्वीकृति थी।

दक्षिण रेलवे :-

तोदियारपेट आधार स्टेशन पर वैगनों की स्थिरता/निष्क्रियता 1987-88 के 1,093 वैगन दिनों से बढ़कर 1990-91 (दिसम्बर, 1990 तक) में 11,377 वैगन दिन हो गयी तदनुरूप अर्जन क्षमता की हानि 3.53 लाख रु. से बढ़कर 41.66 लाख रु. हो गयी। अत्यधिक स्थिरता निम्न एक या अधिक कम्पणों से हुयी।

- (अ) माँग से अधिक वैगनों का आवंटन।
- (ब) खलिया कम देर में आना/उपलब्ध होना।
- (स) तेल कम्पनियों में श्रमिक समस्याएं, एवं
- (द) छुट्टी के दिनों में वैगनों को स्थित किया जाना।

स्थिरता के उपरोक्त (अ), (ब) एवं (द) कारण वर्जनीय थे।

9. वैगनों का विलम्बन :-

आधार/अन्तस्थ स्टेशनों, याडों और शेडों आदि पर टैक वैगनों के लदान और उतराई के लिए अनुमत मुफ्त समय क्षेत्रीय रेलवे द्वारा निर्धारित किया जाता है।

कुछ रेलवे के कतिपय आधार/अन्तस्थ स्टेशनों पर वैगनों के उपयोग की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से वैगनों का मुफ्त समय से अधिक विलम्बन उद्घाटित हुआ जैसाकि नीचे वर्णित है :-

(i) अन्तस्थ स्टेशनों पर वैगनों का विलम्बन :-

उत्तर रेलवे :-

1986-87 से 1990-91 के दौरान पनकी और सूचीपिन्ड आधार स्टेशनों पर वैगनों के

अत्यधिक विलम्बन के कारण अर्जन क्षमता की हानि 14.25 करोड़ रु. आंकी गयी। आई ओ सी साइडिंग, सूचीपिन्ड पर, 5 घंटे के मुफ्त समय से अधिक वैगनों का विलम्बन 1986-87 में 41,329 से बढ़कर 1989-90 में 51,057 तथा 1990-91 में 49,843 हो गया। केवल 1990-91 में वैगन दिनों के रूप में विलम्बन तथा अर्जन क्षमता का नुकसान 36,330 वैगन दिन और 1.76 करोड़ रु. था।

रेलवे के छः उतराई/अन्तस्थ बिन्दुओं के 1986-87 से 1990-91 तक के अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि 5/10 घंटों के मुफ्त समय से अधिक वैगनों का विलम्बन 1,435 से 13,114 वैगन दिनों के बीच था। इस सम्बन्ध में अर्जन क्षमता की हानि 11.91 करोड़ रु. हुयी।

दक्षिण रेलवे :-

वैगनों के अन्तस्थ विलम्बन के लिए लक्ष्य निर्धारित नहीं थे। तथापि यह देखा गया कि इरिम्पनम स्टेशन पर 1988-89 से 1990-91 के दौरान वैगनों का औसत अन्तस्थ विलम्बन सामान्यता एक दिन के अन्दर था, जबकि इसी अवधि में तोदियारपेट मार्शलिग यार्ड में यह एक दिन से अधिक था। औसत विलम्बन 31.9 से 47.5 घंटों के बीच रहा तथा 1988-89 से 1990-91 के दौरान वैगन दिनों की हानि, यहाँ तक कि वैगनों का लदान एवं प्रेषण के लिए एक पूरा दिन अनुमत करने के बाद भी 42,753 , 68,341 तथा 71,509 थी। अत्यधिक अन्तस्थ विलम्बन के कारण अर्जन क्षमता में हानि 6.53 करोड़ रु. हुयी।

दक्षिण मध्य रेलवे :-

इस रेलवे पर, जनसामान्य और रेलवे के उपयोग के लिए, दूसरी रेलवे पर स्थित तेल शोधक कारखानों तथा बड़े भण्डारों से पी ओ एल का केवल आवक यातायात है। बी जी के आठ स्टेशनों पर उतराई के लिए स्थित करने के पहले तथा उतराई के बाद अन्तिम प्रेषण के लिये अन्तस्थ विलम्बन 46,938 वैगन दिन था जिससे 1989-90 तथा 1990-91 (जनवरी 1991 तक) में अर्जन क्षमता की हानि 4.16 करोड़ रु. हुई।

जनवरी, 1990 से दिसम्बर, 1990 के दौरान रेलवे द्वारा अपने उपयोग के लिए प्राप्त वैगनों को स्थित किये जाने तथा प्रेषण में विलम्ब के कारण पाँच स्टेशनों पर 20,456 वैगन दिनों की हानि हुई जो 1.81 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि के बराबर थी। विलम्बन का कारण, टैंक वैगनों का भण्डार टैंक के रूप में उपयोग, एम एस इ बी पारली के गाड़ी भार के साथ वैगनों को प्रेषण इत्यादि है।

जनवरी, 1990 से मार्च, 1991 के बीच रेलवे के नौ स्टेशनों पर प्राप्त छोटी लाइन पी ओ एल आवक यातायात भार के सम्बन्ध में स्थित करते समय तथा प्रेषण के पहले यार्डों में अन्तस्थ विलम्बन 35,808 वैगन दिनों का था। अर्जन क्षमता की कुल हानि 1.27 करोड़ रु. हुयी।

दक्षिण पूर्व रेलवे :-

1987-88 से 1989-90 के दौरान हल्दिया तथा विशाखापत्तनम पर क्रमशः 60 घंटे तथा 33.5 घंटे के अनुमत सीमा से अधिक कुल औसत विलम्बन हल्दिया पर 95 से 75 घंटे तथा विशाखापत्तनम पर 40.52 से 45 घंटे के मध्य रहा। अर्जन क्षमता की कुल हानि 9.58 करोड़ थी।

पश्चिम रेलवे :-

बाजुवा गांधी धाम (बी जी एवं एम जी) एवं साबरमती (एम जी यार्ड) पर आगमन से स्थित किये जाने के बीच तथा हटाने से प्रेषण के बीच लिये गये समय से आधार स्टेशनों पर अत्यधिक विलम्बन उदघाटित हुआ। उपरोक्त कारणों से हुआ विलम्बन 36.18 और 78.35 घंटों के कुल विलम्बन के 61.94 से 90 प्रतिशत के बीच रहा। गांधी धाम (बी जी एवं एम जी) और साबरमती (एम जी) पर कुल विलम्बन 1987-88 से बढ़त पर था। 1986-87 से 1990-91 के दौरान उदयपुर सिटी, राणा प्रतापनगर तथा बैस गोदाम पर कुल अन्तस्थ बिलम्बन औसतन 25.4 और 104.3 घंटे के बीच था। स्थित किये जाने, हटाने और प्रेषण के लिये लिया गया समय कुल विलम्बन के 46 से 86.2 प्रतिशत के बीच था।

1990-91 के दौरान, साबरमती (एम जी) से उदयपुर सिटी एवं राणा प्रताप नगर के लिए प्रेषित पी ओ एल टैंक वैगनों का बहुत बड़ा भाग, दो दिन के सामान्य पारगमन समय के बजाय तीन से 30 दिनों के विलम्बन से प्राप्त किया गया। दोनों स्टेशनों पर अत्यधिक पारगमन समय लिये जाने के कारण 10,202 वैगन दिनों की हानि हुयी तथा अर्जन क्षमता में हानि 32.38 लाख रु. थी।

(ii) यार्डों में विलम्बन :-

उत्तर रेलवे पर तुगलकाबाद एवं मुरादाबाद मार्शीलिंग यार्डों में अनुमत मुफ्त समय क्रमशः 27 घंटे व 24 घंटे है। इन यार्डों में 1986-87 से 1989-90 (दिसम्बर, 1989 तक) तक मुफ्त समय के बाद का विलम्बन यार्डों की अपर्याप्त क्षमता के कारण 12,724 और 79,404 वैगन दिन था। अर्जन की क्षमता की हानि क्रमशः 58.37 लाख रु. व 3.72 करोड़ रु. थी।

(iii) पावर हाऊस साइडिंग पर विलम्बन :-

पावर हाऊस साइडिंग, दिल्ली में 1988-89 से 1990-91 तक वैगनों का अधिक

अयुग्मित अवस्था में रहने , पहले से ही रुग्ण घोषित वैगनों को स्थित किये जाने और वैगनों को टेटे अवस्थित वैरल के साथ स्थित कर दिये जाने के कारण, अस्वीकृत कर दिया गया।

कुछ क्षेत्रीय रेलवे पर इस मामले में देखी गयी स्थिति का विवरण निम्न है:-

दक्षिण पूर्व रेलवे :-

दक्षिण पूर्व रेलवे पर हल्दिया में आई ओ सी द्वारा अस्वीकृत वैगनों की कुल संख्या 1987-88 से 1990-91 के दौरान 8,865 थी। केवल 1990 में ही अस्वीकृत वैगनों की संख्या 3,642 थी। वैगनों का औसत विलंबन 74 घंटों से 95 घंटों के बीच रहा और 1.27 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि के बराबर 30,397 वैगन दिनों की हानि हुई थी।

पश्चिम रेलवे :-

साबरमती (एम जी) आधार स्टेशन पर अस्वीकृति का प्रतिशत सबसे अधिक था जो 1986-87 से 1990-91 में 7.77 से 20.22 प्रतिशत था। अन्य तीन आधारों जैसे बाजुआ, गांधीधाम (बी जी और एम जी) पर

उपरोक्त अवधि में अस्वीकृति क्रमशः 2.71 प्रतिशत से 3.92 प्रतिशत , 4.10 प्रतिशत से 8.24 प्रतिशत और 2.87 प्रतिशत से 4.98 प्रतिशत थी।

कराचिया (बी जी), गांधीधाम (बी जी/एम जी), और साबरमती (एम जी) लदान बिन्दुओं पर यह देखा गया कि 1986-87 से 1990-91 के दौरान गैन्ट्री पर बड़ी संख्या में लादे गये वैगनों को गैन्ट्री से रेकों में, हटाने के बाद वैरल में रिसाव, एवं अन्य यांत्रिक दोषों के कारण रुग्ण चिन्हित कर दिया गया अतः माल को लदे रुग्ण वैगनों से ठीक वैगनों (खलिया स्थित) में यानान्तरित करने की आवश्यकता के कारण 23,006 वैगन दिनों का वर्जनीय विलम्बन हुआ। इसके अलावा, यानान्तरण प्रभार के रूप में आई ओ सी को 1.94 लाख रु. भुगतान किया गया था।

11. टैंक वैगनों का अनुरक्षण

(i) मध्य रेलवे :-

1988-89 के दौरान यांत्रिक विभाग ने पी ओ एच के लिये 2.8 दिन व एन पी ओ एच के लिए 2 दिन निर्धारित किया था। 1988-89 से 1990-91 के दौरान पी ओ एच और एन पी ओ एच के लिये लिया गया औसत समय क्रमशः 4.89 और 8.41 और 5.84 और 7.91 दिन था जिससे 26,168 वैगन दिनों की हानि हुयी और परिणामस्वरूप 1.24 करोड़ रु. के अर्जन क्षमता की हानि हुई। मरम्मत में अधिक समय लगने का कारण एक खास दिन में वैगनों की इकट्ठा प्राप्ति, भण्डार की अनुपलब्धता, उपरिक्रेनों/ब्वायलरों/एयर कम्प्रेसरों की असफलता एवं शटिंग इंजिनों

विलम्बन 11,146 वैगन दिन था जिस पर 53.85 लाख रु. की अर्जन क्षमता की हानि हुई। विलम्बन का कारण, ठेकेदार के अपर्याप्त श्रमिक थे जो वैगनों की उतराई के लिये ऐसे समय लगाये जब मशीन खराब रहती थी। नवम्बर 1991 के अंत में विलम्ब प्रभार के मद में 38.12 लाख रु. की राशि बकाया थी।

(iv) पर्याप्त भंडारण सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण डीजल शेडों पर

विलम्बन :-

उत्तर रेलवे पर भगत की कोठी पर डीजल शेड, जो एच एस डी ऑयल, आई.ओ. सी. कांडला से प्राप्त करता है, की 1988-89 से 1990-91 के दौरान प्रतिदिन 36 और 45 किलोलीटर औसत उपभोग की क्षमता के विरुद्ध 295 किलोलीटर की सीमित भंडारण क्षमता है। सीमित भंडारण क्षमता के कारण 1987-88 से 1989-90 के दौरान 5 घंटे मुफ्त समय अनुमत करने के बाद, 1,165 टैंक वैगनों का विलम्बन 1,473 से 2,400 वैगन दिनों के मध्य रहा। अर्जन क्षमता का नुकसान 26.18 लाख रु. हुआ।

पूर्व रेलवे पर 6 नियमित डीजल लोको शेड और इंजिनों में ईंधन भरने के लिये 14 अन्य बिन्दु हैं जो राजबंद वरौनी और बज बज आई ओ सी लदान बिन्दुओं से एच एस डी तेल प्राप्त करते हैं। अक्टूबर 1985 तक प्रचलित अनुबन्ध के अनुसार भंडारण एवं ईंधनीकरण की सुविधा का प्रबन्ध आई ओ सी द्वारा रेलवे को मुफ्त में करना था। नवम्बर, 1985 में यह छूट वापस ले ली गयी। यद्यपि आई ओ सी विचार विमर्श द्वारा सुविधा को बनाये रखने के लिये सहमत था, तथापि रेलवे ने कोई कार्यवाही नहीं की परिणामस्वरूप डीजल इंजनों को ईंधनीकरण सीधे टैंक वैगनों से करना पड़ा जिससे वैगनों का विलम्बन हुआ।

1984-85 और 1989-90 की विभिन्न अवधियों में 3 लोकोशेडों एवं 2 ईंधनीकरण बिन्दुओं की सीमित समीक्षा से प्रकट हुआ कि पर्याप्त भंडारण के साथ ईंधनीकरण सुविधाओं की अपर्याप्तता के कारण टैंक वैगनों को 27,011 वैगन दिनों के लिये विलम्बित रहना पड़ा।

आई ओ सी द्वारा प्रस्तावित अपेक्षित सुविधाओं का प्रशासन द्वारा बिना लागत लाभ न उठा पाने के कारण अर्जन क्षमता में हानि 67.14 लाख रु. हुई।

10. गैन्ट्री पर टैंक वैगनों की अस्वीकृति :-

मई, 1989 में रेलवे मंत्रालय ने क्षेत्रीय रेलवे को तेल कम्पनियों के लदान हेतु ठीक टैंक वैगनों की अपूर्ति सुनिश्चित करने का निर्देश दिया। तथापि, यह देखा गया कि यथेष्ट संख्या में वैगनों को गैन्ट्री पर और लदान बिन्दुओं पर मुख्य रूप से मास्टर वाल्व में दोषों के कारण वाल्व के

की अनुपलब्धता था।

(ii) उत्तर रेलवे :-

आलमबाग कारखाना, लखनऊ में कारखानों की क्षमता से बहुत अधिक वैगनों के प्राप्त होने के कारण आवधिक ओवरहाल हेतु लिया गया वास्तविक समय जो 1 से 5 दिनों के मध्य था, को छोड़ने के बाद दिसम्बर, 1987 से अगस्त, 1990 की अवधि में वैगनों का विलम्बन 5 से 108 दिनों के बीच रहा। इससे 5140 वैगन दिनों की हानि हुई और 24.83 लाख रुपये के आय की हानि हुई।

(iii) पश्चिम रेलवे :-

आवधिक ओवरहॉल के उपरांत टैंक वैगनों को उनकी उपलब्ध क्षमता का उपयोग करने के लिए शीघ्र लदान बिन्दुओं पर ले जाया जाना आवश्यक है। जनवरी, 1990 से मार्च, 1990 एवं जनवरी, 1991 से मार्च, 1991 के दौरान प्रताप नगर कारखाने में आवधिक ओवरहॉल के उपरांत वैगनों को हटाने में 5 से लेकर 15 दिनों से अधिक का विलम्बन हुआ। 9 वैगनों के मामले में जनवरी, 1990 से मार्च, 1990 के दौरान हटाने में विलम्बन 35 से 116 दिनों के मध्य रहा।

iv बकाया रकम :-

तरल पेट्रोलियम गैस टैंक वैगनों का संयुक्त स्वामित्व रेलवे एवं भारतीय तेल निगम बाजुआ का है। अनुबन्ध (जो किया जाना था जुलाई, 1991) की सामान्य शर्तों के अनुसार अनुरक्षण अथवा आवधिक ओवरहॉल हेतु वैगनों के खाली आवागमन के मामले में दुलाई प्रभार रेलवे द्वारा निर्धारित किये गये टैरिफ दर पर आई ओ सी द्वारा भुगतान किया जाना है। बाजुआ से कोटा कारखाना, तक का अगस्त 1979 से मार्च, 1990 की अवधि का 55.37 लाख रुपये का दुलाई प्रभार 1037 वैगनों हेतु बिल पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा 1983-84 से 1990-91 के दौरान दिया गया, लेकिन इस राशि का भुगतान आई ओ सी द्वारा जुलाई 1991 तक नहीं किया गया था। इसके अतिरिक्त, जनवरी 1985 से दिसम्बर, 1990 की अवधि हेतु एल पी जी टैंक वैगनों के संयुक्त स्वामित्व के सम्बन्ध में 142.49 लाख रुपये का अनुरक्षण प्रभार (पूजीगत लागत के 5 प्रतिशत के दर से) भी वसूली हेतु बकाया था (फरवरी, 1991)। 1990-91 हेतु बिल अभी (दिसम्बर, 1991) दिये जाने थे।

12. सड़क वहन :-

तेल कम्पनियों द्वारा रेल पोषित क्षेत्रों को पी ओ एल उत्पादों का सड़क वहन या सड़क परिवहन किया जाता है ;

- (अ) टैक वैगनों की अनुपलब्धता के कारण,
- (ब) अन्तस्थ भंडारों पर उतराई की समुचित व्यवस्था के अभाव में, और
- (स) मॉग में हुई अत्यावश्यक वृद्धि को पूरा करने के लिए जो रेलवे द्वारा पूरी नहीं की जा सकी, इत्यादि।

सड़क द्वारा दुलाई भाड़ा तथा रेल भाड़े के अन्तर का अतिरिक्त व्यय सरकार द्वारा तेल कम्पनियों को भुगतान कर दिया जाता है। पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे पर भारतीय तेल निगम के डिग्बोई तेल शोधक लदान आधार के संबंध में सरकार द्वारा 1986-87 से 1990-91 के दौरान दिसम्बर, 1990 तक इस सहायता पर किया गया व्यय 1.75 करोड़ रुपया हुआ। सहायता का भुगतान रेलवे द्वारा यातायात को न उठा पाने के कारण किया गया यद्यपि वैगनों की कमी नहीं थी और कई समय तो वैगन बेकार पड़े रहे।

बोगाईगॉव तथा न्यू जलपाईगुडी अन्तस्थ लदान बिन्दुओं से सड़क द्वारा परिवहन पर दी गयी सहायता का आकलन सम्बन्धित अभिलेखों की अनुपलब्धता के कारण नहीं किया जा सका।

13. स्वीकृत कार्यों एवं सुविधाओं की समीक्षा :-

1987-88 में रेलवे बोर्ड द्वारा टैक वैगनों के पी ओ एच के लिए मध्य रेलवे के कुर्ला पर रूण लाइन के आधुनिकीकरण का कार्य 287.12 लाख रु. की लागत पर स्वीकृत किया गया था। वापसी की दर 10 प्रतिशत आंकी गयी। उद्देश्य थे :

- (i) 9 से 10 टैक वैगनों का एन पी ओ एच तथा एक पी ओ एच प्रतिदिन का उत्पादन प्राप्त करना,
- (ii) मरम्मत कार्यशाला में वैगनों का विलम्बन कम करना जिससे प्रतिवर्ष 11.1 लाख की बचत हो सके, और
- (iii) रोलर बियरिंग टैक वैगनों का पी ओ एच करना।

पूरा करने की लक्ष्य तिथि नवम्बर, 1989 (संशोधित दिसम्बर, 1991) के साथ नवम्बर, 1987 में कार्य प्रारम्भ हुआ। कार्य की अनुमानित लागत 1988, 1990 एवं 1991 में संशोधित की गयी। अन्तिम संशोधित अनुमानित लागत फरवरी, 1991 में 350.54 लाख रु. थी। मार्च, 1991 की समाप्ति तक किया गया वास्तविक व्यय 247.88 लाख रु. तथा कार्य की वास्तविक प्रगति 66 प्रतिशत थी। कार्य को पूरा करने में विलम्ब के कारण, मूलतः आंकी गयी 11.1 लाख रु. की प्रत्याशित बचत जो नवम्बर, 1989 में प्राप्त होनी थी, नहीं प्राप्त की गयी। इसके अतिरिक्त 63.42 लाख रु. की लागत वृद्धि हो गयी थी।

14. पी ओ एल ट्रेनों की कम लदान :-

सीधी सेवा को सही रखने एवं लाइन क्षमता के उपयोग के लिए सामान्यतया एक गाड़ी में 72 चौपहिए वैगन लगाये जाते हैं। रेल मंत्रालय ने यह देखने (अक्टूबर, 1989) पर कि मध्य रेलवे पर मथुरा तेल शोधक कारखाने से प्रेषित गाड़ियों कम भार के साथ चल रही थीं, मध्य रेलवे प्रशासन को, यह सुनिश्चित करने के लिए सुझाव दिया कि पी ओ एल रैकों को पूर्ण भार के साथ प्रेषित किया जाय।

फिर भी, नवम्बर, 1989 से मार्च, 1991 के दौरान मथुरा तेल शोधक कारखाने से फूलपुर को बुक की गयी 268 गाड़ियों में से 204 गाड़ियों 1334 वैगन के कम लदान से चली थीं जिसके लिये नुकसान लगभग 2.41 करोड़ रुपये अनुमानित किया गया।

पश्चिम रेलवे के कराचिया यार्ड में 428 गाड़ियों सही भार से 1946 वैगन कम ले कर चली। बाजुआ से विभिन्न गंतव्यों तक बड़ी लाइन खंडों पर पी ओ एल यातायात की औसत 930 किमी दूरी (जैसाकि 1989-90 में) के आधार पर, इन वैगनों की दुलाई पर 51.08 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ। 1946 वैगन कम ढोये जाने के कारण आय में हानि 2.68 करोड़ रु. अनुमानित की गयी।

2.4 दक्षिण मध्य रेलवे : बी जी सवारी डिब्बा मरम्मत कारखाना, तिरुपती

का नियोजन, कार्य एवं निष्पादन

भूमि, जल, विद्युत आपूर्ति तथा अन्य आवश्यक सुविधायें प्रदान करने के आन्ध्र प्रदेश सरकार के आश्वासन पर रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने दक्षिणी क्षेत्र, अर्थात् दक्षिण एवं पूर्व रेलवे के बी जी सवारी डिब्बों के आवधिक ओवरहाल (पी आ एच) के बढ़े हुए कार्यभार को पूरा करने के लिए दक्षिण मध्य रेलवे पर तिरुपती में एक नया सवारी डिब्बा मरम्मत कारखाना लगाने का मई 1979 में निर्णय लिया। निर्माण कार्य एक अत्यावश्यकता प्रमाण-पत्र पर फरवरी 1980 में आरम्भ किया गया तथा उसके बाद दिसम्बर, 1981 में 18.33 करोड़ रुपये का सारानुमान स्वीकृत किया गया। कारखाने को 1983-84 तक पूरा किये जाने एवं 1984-85 से प्रतिवर्ष 2176 इकाइयों (चौपहिए) के पी ओ एच निष्पादन की योजना बनायी गयी।

राज्य सरकार द्वारा किये गये वादों को क्रियान्वित न किया जाना

1000 एकड़ समतल भूमि के वादे के विरुद्ध राज्य सरकार ने मात्र 336 एकड़ भूमि उपलब्ध कराया। राज्य सरकार ने भूमि को समतल करने पर रेलवे द्वारा स्र्व 22.59 लाख रुपये की राशि की प्रतिपूर्ति करने में भी असमर्थता व्यक्त की। प्रतिदिन 5 लाख गैलन छना हुआ पानी की

आपूर्ति रोजाना करने के वादे के विरुद्ध परियोजना को प्रतिदिन 1.5 लाख गैलन से कम जल की नियमित आपूर्ति हुयी थी। रेलवे को कारखाना के लिए जल आपूर्ति व्यवस्था बढ़ाने के लिए 24.70 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।

समीक्षा का क्षेत्र

उक्त समीक्षा में कारखाना के नियोजन प्रक्रिया कार्य एवं निष्पादन को सम्मिलित किया गया है।

विशेषतायें :-

- निकट भविष्य में नये कारखाने की क्षमता के आगे उपयोग की थोड़ी सम्भावना के साथ पी ओ एच की क्षमता को रेलवे द्वारा आवश्यकता से अधिक आंका गया था। (पैरा 3.1 और 5)
- रुप रेखा योजना को अंतिम रुप दिये जाने में विलम्ब के फलस्वरुप 40.32 करोड़ रुपये की लागत वृद्धि (पैरा 3.2, 4.3)।
- विस्तृत लागत विश्लेषण करने में विफलता के कारण परम्परागत एस्वेस्टस छत के बदले में प्रीकास्ट फोल्डेड प्लेट छत पर 61.10 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ (पैरा 6.1)।
- व्हील लेथ के अभाव में अन्य कारखानों को भेजे गये पहिया सेटों के परिवहन पर 29.80 लाख रुपये का परिहार्य व्यय (पैरा 4.2)।
- पी ओ एच हेतु 15 दिनों के लक्ष्य के विरुद्ध वास्तविकता 21 से 53 दिनों के मध्य रही जिसमें सवारी डिब्बों का अत्यधिक विलम्बन हुआ (पैरा 5)।
- पी ओ एच की लागत उसी रेलवे के अन्य कारखानों की अपेक्षा अधिक है (पैरा 5)।

3. नियोजन :-

3.1. पी ओ एच क्षमता की आवश्यकता का अधिक अनुमान :-

परियोजना प्रतिवेदन ने 1980 में पी ओ एच क्षमता की अतिरिक्त आवश्यकता 1983-84 तक प्रति वर्ष 2811 इकाइयों तथा 1988-90 तक प्रति वर्ष 4617 इकाइयों में आंकी तथा 4352 इकाइयों की वार्षिक क्षमता के साथ नये कारखाने पर 11.97 करोड़ रुपये के व्यय की परिकल्पना की। मार्च 1981 में रेलवे बोर्ड ने प्रारम्भ में कारखाने की क्षमता के आधे, यानी 2176 इकाइयों प्रति वर्ष की योजना बनायी जिसे बाद में प्रारम्भिक क्षमता के दो गुने तक बढ़ाया जा सके। तदनुसार परियोजना प्रतिवेदन को घटायी गयी क्षमता के अनुसार जून, 1981 में संशोधित कर दिया गया, लेकिन उसमें अतिरिक्त सुविधायें, जैसे कि अतिरिक्त छंटाई एवं लाइनों का स्थायीकरण, कर्मचारी आवास एवं अन्य सुविधायें सम्मिलित की गयीं जिन्हें पहले नहीं सोचा गया था। 1983-84 से

1987-88 के दौरान पी ओ एच योग्य सवारी डिब्बों की संख्या अनुमान एवं कारखाने में व्यवस्था से जो आवश्यकताओं के अत्यधिक अनुमान को इंगित करती है :-

| वर्ष | बी जी सवारी डिब्बों की संख्या (इकाइयों में) | • इस कारखाना हेतु सम्भावित/पी ओ एच आवक (इकाइयों में) |
|---------|--|---|
| 1983-84 | 8552 | 1357 |
| 1984-85 | 8600 | 1392 |
| 1985-86 | 8804 | 1539 |
| 1986-87 | 8868 | 1585 |
| 1987-88 | 9114 | 1762 |
| 1988-89 | 9352 | 1933 |
| 1989-90 | 9798 | 2254 |
| 1990-91 | 9852 | 2293 |

• 1983-84 से 1990-91 के आंकड़े परियोजना प्रतिवेदन के अनुसार है ।

यहाँ तक कि इस अनुमानित पी ओ एच संख्या में से लगभग 600 इकाइयों प्रतिवर्ष अकेले दक्षिण मध्य रेलवे के वर्तमान कारखाने की अतिरिक्त क्षमता से ही वहन कर ली गयी। इस प्रकार नये कारखाने की क्षमता के पूर्ण उपयोग की संभावनायें निकट भविष्य में बहुत कम हैं।

रेलवे ने बताया कि अपर्याप्त उत्पादन क्षमता एवं साधनों के कारण 7 वीं योजना के दौरान सवारी डिब्बों की अधिप्राप्ति भारतीय रेलवे की आवश्यकता से बहुत अधिक कम थी तथा यह आशा की गयी थी कि पी ओ एच क्षमता का पर्याप्त रूप से उपयोग 8 वीं एवं 9 वीं योजनाओं के दौरान बढ़ी हुई संख्या से किया जायेगा। जैसाकि 8 वीं योजना में आँकी गयी सवारी डिब्बों की अधिकतर आवश्यकता मात्र प्रतिस्थापन मद में बतायी गयी थी अतः इससे पी ओ एच की संख्या में कोई वृद्धि नहीं होगी। इस तथ्य सहित वर्तमान लालागुडा कारखाने में पूर्व निर्मित अतिरिक्त क्षमता के उपयोग के साथ नये कारखाने की क्षमता का पूरा उपयोग करने की सम्भावना बहुत कम होगी। दक्षिण मध्य रेलवे के अनुसार इस कारखाने का, यहाँ तक कि 1995 तक प्रतिवर्ष प्रक्षेपित उत्पादन मात्र 1800 इकाइयों है।

3.2 कारखाना रुपरेखा योजना को निपटाने में अत्यधिक विलम्ब:-

कारखाने की सामान्य रुपरेखा योजना को अंतिम रूप दिये जाने में 4 वर्ष लगे क्योंकि अक्टूबर, 1982 में तैयार की गयी योजना सितम्बर, 1983, दिसम्बर, 1983 और जुलाई, 1985 में संशोधित हो गयी, फलस्वरूप टांचों की डिजाइन और कार्य क्षेत्र में भारी परिवर्तन हो गया। इसके कारण सिविल निर्माण कार्य के सम्पादन तथा संयंत्र एवं मशीनरी की अधिप्राप्ति एवं उत्पादन में अत्यधिक विलम्ब हुआ जिससे परियोजना की लागत काफी बढ़ गयी। रेलवे ने बताया कि तिरुपती कारखाना स्वतंत्र भारत में अपने टंग का पहला ही था अतः काफमाउ, राइट्स एवं रेलवे बोर्ड के साथ बार-बार विचार-विमर्श आवश्यक था। तथापि, रेलवे बोर्ड (सदस्य यात्रिकी) का विचार भिन्न था और विलम्ब पर आलोचनात्मक टिप्पणी दिया था।

4. कार्यान्वयन :-

4.1 मार्च 1984 तक कारखाने को पूरा करने का कार्य मात्र (दिसम्बर, 1989) 91.5 प्रतिशत तथा 30.6.1991 तक 96.2 प्रतिशत पूरा किया गया था। सामान्य रुपरेखा योजना के अंतिम रूप दिये जाने में विलम्ब के फलस्वरूप सिविल अभियन्त्रण कार्य में कोई प्रगति नहीं हुई। 5.41 करोड़ रुपये की कुल लागत के सिविल अभियन्त्रण कार्य में से मात्र 1.94 करोड़ रुपये के ठेके जनवरी, 1984 में दिये गये तथा 3.47 करोड़ रुपये के ठेके उसके दो वर्ष बाद फरवरी, 1986 में दिये गये। उक्त निर्माण कार्य दिसम्बर, 1986 से अगस्त, 1988 के दौरान पूरे किये गये। पुनः यहाँ तक कि उनके कार्यान्वयन के दौरान कार्य का क्षेत्र अत्यधिक परिवर्तित हो गया जिसके कारण कार्य की लागत 1.56 करोड़ रुपये बढ़ गयी।

4.2 संयंत्र एवं मशीनरी :-

कारखाना की रुपरेखा योजना को अन्तिम रूप दिये जाने में अत्यधिक विलम्ब के कारण संयंत्र एवं मशीनरी की अधिप्राप्ति को आघात लगा। पूरा किये जाने की लक्ष्य तिथि, अर्थात् मार्च 1984, तक संयंत्र एवं मशीनरी के 508 मदों में से मात्र 81 के लिए आदेश (19.49 करोड़ रुपये की कुल लागत में से मात्र 2.28 करोड़ रुपये मूल्य) दिये गये थे, जिसमें से मात्र 39 मद प्राप्त हुए थे। 1.10 करोड़ रुपये मूल्य के संयंत्र एवं मशीनरी के 136 मद जिन्हें मार्च, 1983 से अप्रैल, 1985 के दौरान चालू किया गया 4 से 3 महीने तक बेकार पड़े रहे जब तक कि सितम्बर, 1985 में पी ओ एच का कार्य शुरू हुआ अक्टूबर 1989 से दिसम्बर, 1989 के दौरान प्राप्त 2.10 करोड़ रुपये मूल्य के अन्य 17 मद सिविल अभियन्त्रण कार्य पूरा न किये जाने, पूर्णों की कम आपूर्ति और चालू करने के लिए फर्म के प्रतिनिधि के न पहुंचने के कारण दिसम्बर, 1989 तक भी नहीं चालू किये

गये। इनमें से तीन मशीनें अभी भी (जून, 1991) चालू की जानी है।

मार्च 1985 में प्राप्त 1.71 करोड़ रुपये मूल्य की एक आयातित सरफेरु व्हील लेथ एवं नवम्बर, 1986 में मेसर्स हेवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन को आदेश दिये गये एक अन्य व्हील लेथ को लगाने के लिए 3.71 लाख रुपये की लागत पर नीबे खुदवार्यी गयी थी। तथापि, उक्त मशीनें, प्रतिष्ठापन के पूर्व क्रमशः जनवरी, 1986 एवं फरवरी, 1989 में अन्य कारखानों को स्थानांतरित कर दी गयीं जिसके कारण नीबे खुदाई पर व्यय निष्फल हुआ। व्हील लेथ के अभाव में सितम्बर, 1985 से मार्च 1989 के दौरान अन्य कारखानों को/से मरम्मत हेतु पहिया सेटों को ले जाने, लाने पर रेलवे द्वारा 29.80 लाख रुपये का परिहार्य व्यय हुआ। यह रेलवे द्वारा त्रुटिपूर्ण नियोजन का सूचक है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी 1992) के दौरान बताया कि बाक्स-एन वैगनों के व्हील टर्निंग का कार्यभार बहुत तेजी से बढ़ गया था और संचालन के दृष्टिकोण से पहिया लेथ मुगलसराय को भेज देना आवश्यक समझा गया।

4.3 लागत वृद्धि :-

सिविल अभियांत्रिकी कार्य के पूरा करने तथा संयंत्र एवं मशीनरी की अधिप्राप्ति में विलम्ब, कार्य क्षेत्र में परिवर्तनों तथा कार्य के नये मदों के सम्मिलित किये जाने के परिणामस्वरूप परियोजना की लागत मूल 18.33 करोड़ रुपये से बढ़कर 58.65 करोड़ रुपये हो गयी जिसमें 40.32 करोड़ रुपये की लागत वृद्धि (मूल लागत का 220 प्रतिशत) हुयी जैसा कि नीचे उल्लिखित है :-

| | सिविल कार्य | संयंत्र एवं मशीनरी | अन्य |
|---|-------------|--------------------|------|
| (क) कार्य क्षेत्र में परिवर्तन एवं मूल्य वृद्धि | 19.26 | 10.96 | 2.07 |
| (ख) पहले से न सोचे गये कार्य के नये मद | 2.79 | 3.72 | 1.52 |
| | 22.05 | 14.68 | 3.59 |

5. उत्पादन कार्यक्षमता :-

प्रति वर्ष 2176 इकाइयों के अनुमानित उत्पादन के विरुद्ध कारखाने ने सितम्बर, 1985 से

मार्च, 1988 तक 31 महीने की अवधि में 528 इकाइयों तथा 1988-89 में 600 इकाइयों का निष्पादन किया। प्रति वर्ष 600 इकाइयों के वर्तमान स्तर के अनुसार उपयोग सृजित क्षमता का 20 प्रतिशत है।

परियोजना प्रतिवेदन में अनुमानित पी ओ एच के लिए 15 दिनों की निर्धारित सीमा के विरुद्ध पी ओ एच के लिए लिये गये दिनों की औसत संख्या अप्रैल, 1988 से नवम्बर, 1989 की अवधि में 21 से 53 दिनों के बीच रही। कारखाना में सवारी डिब्बों के अधिक विलम्ब से भी आय अर्जन क्षमता की हानि होगी। रेलवे ने बताया कि कारखाना की कुशलता में सुधार के साथ 1989-90 में स्थिति में सुधार हुआ था।

नये कारखानों में प्रति इकाई पी ओ एच की लागत रेलवे के लालागुडा कारखाने की पी ओ एच लागत को देखते हुये निम्न है :-

| वर्ष | लालगुडा | तिरुपती |
|---------|---------|---------|
| 1988-89 | 39.75 | 42.60 |
| 1989-90 | 39.86 | 61.03 |
| 1990-91 | 44.18 | 57.04 |

इस प्रकार, आधुनिक संयंत्र एवं मशीनरी लगाने के फलस्वरूप अनुमानित मितव्ययिता सच साबित नहीं हुई है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान बताया कि किसी नये कारखाने में पी ओ एच के दिनों की संख्या तथा लागत आरम्भ में बहुत अधिक होती है लेकिन उत्तरोत्तर कम होती जाती है। रेलवे बोर्ड ने इंगित किया कि पी ओ एच के दिनों की संख्या तथा पी ओ एच की लागत घटकर क्रमशः 16 दिन या इसी प्रकार तथा 52,340 रुपये प्रति यूनिट हो गया था।

6. अन्य रोचक प्रकरण :-

6.1 प्रीकास्ट फोल्डर प्लेट रूफिंग के प्रावधान पर अतिरिक्त व्यय :-

इस अभिधारणा पर कि प्रीकास्ट फोल्डर प्लेट रूफिंग और कन्वेंशनल ऐस्बेस्टस रूफिंग के मूल्य में अन्तर बहुत अधिक नहीं होगा, रेलवे ने विस्तृत मूल्य विश्लेषण किये बिना दुकानों के ढाँचे का निर्माण प्रीकास्ट फोल्डेड प्लेट रूफिंग से करवाना आरम्भ किया। कार्य के वास्तविक रूप में कर लिये जाने पर प्रीकास्ट फोल्डेड प्लेट रूफिंग को एसबेस्टस रूफिंग की तुलना में 61.10 लाख रुपये मंहगा पाया गया।

रेलवे ने बताया (अक्टूबर 1990) कि प्रीकास्ट फोल्डेड प्लेट रूफिंग से कन्वेंशनल एसबेस्टस रूफिंग पर लाभ मिला जैसे कि प्रकाश में सुधार, कम अनुरक्षण समस्याएँ एवं तकनीकी रूपमें बेहतर होना। तथापि, यह देखा गया कि इन सम्भावनाओं से बहुत दूर, प्रीकास्ट फोल्डेड प्लेट रूफिंग से वास्तविक रूप में आर अधिक समस्याएँ उत्पन्न हुयी हैं। 1988 तथा 1990 के वर्षा के मौसम में छत एवं आर सी सी खम्भो से होकर दुकानों में पानी का भारी रिसाव हुआ था जिससे गम्भीर समस्याएँ हुयी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी 1992) के दौरान बताया कि पानी का रिसना इस प्रकार किसी आधारभूत डिजाइन खराबी के कारण नहीं था बल्कि बाद में कुछ कमियों या रख-रखाव में अपेक्षित सुधारों के कारण था। प्रवाह आन्तरिक जल बहाव की समस्याएँ उन्नत एवं सुनिर्देशित रखरखाव से सुलझा लिये जाने की सम्भावना थी।

6.2 निवेश पर वित्तीय लाभ :-

परियोजना 18.33 करोड़ पर इस आशय के साथ स्वीकृत की गयी कि निवेश पर 10.9 प्रतिशत का लाभ मिलेगा। रेलवे ने अभी तक 58.65 करोड़ रुपये के संशोधित लागत पर वित्तीय लाभ का दर नहीं निकाला है।

2.5 पश्चिम रेलवे : साबरमती में एम जी प्रीस्ट्रेस्ड रीडफोर्स्ड कंक्रीट स्लीपर्स उत्पादन फैक्ट्री की समीक्षा

प्रस्तावना :-

अहमदाबाद - दिल्ली एम जी ट्रंक मार्ग एक तीव्र गति मार्ग है।

ऐसे मार्गों के लिए रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया गया मानक एम + 7 घनत्व वाले लकड़ी के स्लीपर्स पर 90 पौंड की रेल है। एम जी रेल पथ के मानकों की समीक्षा हेतु नियुक्त निदेशकों, मुख्य रेल पथ अभियंताओं और रेलवे सुरक्षा आयुक्तों की एक समिति ने दिसम्बर, 1981 में यह संस्तुति दी कि 90 पौंड रेलों के साथ कंक्रीट स्लीपर्स की आवश्यकता है क्योंकि लकड़ी के स्लीपर्स एवं स्टील थू स्लीपर्स की अत्यधिक कमी है एवं उच्च गति हेतु सी एस टी 9 स्लीपर अनुपयोगी है एम जी प्रीस्ट्रेस्ड, रीडफोर्स्ड कंक्रीट स्लीपर्स (पी आर सी) की आवश्यकता पूरी करने के लिए रेलवे बोर्ड ने 1983 में निर्णय लिया कि साबरमती में एक फैक्ट्री लगायी जाय। उक्त फैक्ट्री 50,000 पी आर सी स्लीपर प्रति वर्ष के अनुमानित उत्पादन से विभागीय तौर पर चलायी जानी थी।

2. समीक्षा का क्षेत्र :-

उक्त समीक्षा साबरमती में फैक्ट्री लगाने एवं इसके क्रियाकलाप से सम्बन्धित विभिन्न पहलुओं को सम्मिलित करती है।

3. मुख्य-विशेषतायें :-

(i) वांछित समय से 18 महीने अधिक समय एवं 41.69 लाख रुपये लागत वृद्धि हुई। 43.32 लाख रुपये के अनुमानित लागत के विरुद्ध मार्च, 1991 तक वास्तविक व्यय 85.01 लाख रुपये हुआ। इसमें अस्वीकृत मदों की अभिप्राप्ति जैसे जीप, मेटाडोर एवं जेनरेटर सेट इत्यादि भी सम्मिलित हैं। समय एवं लागत अनुमान अयथार्थ थे। (पैरा 6.2)

(ii) 1986-87 तक 50,000 स्लीपरों का अनुमानित उत्पादन 1990-91 तक पूरा नहीं हुआ था। अधिकतम क्षमता उपयोग 1990-91 में 46.7 प्रतिशत था। (पैरा 5)

(iii) बजाय इसके कि उसे बाजार से प्राप्त किया जाय, विभागीय तौर पर स्लीपर निर्माण का निर्णय के परिणामस्वरूप 1988-89 से 1990-91 तक तीन वर्षों के दौरान 50.58 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ। (पैरा 6.1)

(iv) 85.01 लाख रुपये के निवेश पर प्रतिलाभ नकारात्मक हुआ। (पैरा 6.3)

(v) उक्त फैक्ट्री की आर्थिक सुगमता संदेह में है। (पैरा 6.2)

(vi) 84 पद बिना प्राधिकार स्वीकृत किये गये हैं। (पैरा 7)

4. फैक्ट्री का लगाया जाना :-

4.1 उक्त निर्माण कार्य 1984-85 के अंतिम निर्माण कार्यक्रम में 34.72 लाख रुपये के अनुमानित लागत पर स्वीकृत किया गया था। 43.32 लाख रुपये का विस्तृत अनुमान पश्चिम रेलवे प्रशासन द्वारा दिसम्बर, 1984 में स्वीकृत किया गया। उक्त फैक्ट्री को चालू करने की लक्ष्य तिथि अक्टूबर 1985 थी। तथापि, उक्त कार्य 85.01 लाख रुपये की कुल लागत पर मई 1987 में पूरा किया गया।

4.2 समय एवं लागत वृद्धि :-

यद्यपि "टर्न की" आधार पर पी आर सी फैक्ट्री लगाने के प्रमुख कार्य हेतु तथा ट्रायल उत्पादन करने हेतु" निविदायें विस्तृत अनुमान की स्वीकृति की आशा में रेलवे प्रशासन द्वारा अगस्त, 1984 में आमंत्रित की गयी एवं खोली गयीं, फिर भी निविदाओं को अंतिम रूप फरवरी, 1985 में दिया गया। करारनामा मई, 1985 में किया गया।

दिये गये ठेके का मूल्य 45.55 लाख रुपये था एवं कार्य को पूरा करने और इसके साथ ही साथ फरवरी, 1986 तक 3,000 पी आर सी स्लीपरों के उत्पादन हेतु ठेकेदार को कहा गया। कार्य

मई, 1987 में अंतिम रूप से पूरा किया गया जिसके फलस्वरूप लगभग 18 महीने अधिक समय लगा।

4.3 इंजीनियरिंग संहिता के पैरा 708 के अनुसार एक संशोधित अनुमान तब तैयार किया जाना चाहिए जब यह स्पष्ट हो जाय कि एक परियोजना पर व्यय के स्वीकृत अनुमान से बढ़ जाने की सम्भावना है। मार्च, 1986 तक रेल प्रशासन को संशोधित अनुमान की आवश्यकता की पूरी जानकारी थी क्योंकि 43.32 लाख रुपये के स्वीकृत व्यय से बूक किया गया व्यय पहले ही बढ़कर 52.91 लाख रुपया हो गया था। नियमों में यह भी प्राविधान है कि पूरा किये गये कार्य का लेखा कार्य समापन की तिथि के छः महीने के अन्दर बन्द किया जाना चाहिए एवं कार्य का एक समापन प्रतिवेदन तैयार किया जाना चाहिए। तथापि, न तो कार्य का लेखा बन्द किया गया है और न अप्रैल, 1991 तक समापन प्रतिवेदन तैयार किया गया जबकि लगभग 4 वर्षों की अवधि बीत चुकी है।

4.4 निर्माण कार्य, पर मुख्यतः जेनरेटर सेटों, वोल्टिज मशीनों, जीप, मेटाडोर की अधिप्राप्ति एवं आकस्मिक श्रमिकों पर व्यय, जो मूलतः प्राक्कलन में नहीं सम्मिलित किये गये थे के कारण तथा समय बढ़ने के कारण लगातार वृद्धि के भी परिणामस्वरूप व्यय अनुमानित लागत से 41.69 लाख रुपये बढ़ गया।

5. उत्पादन तथा क्षमता का उपयोग :-

परियोजना प्रतिवेदन में परिकल्पना की गयी थी कि परीक्षण आधार पर 3000 स्लीपरों का उत्पादन दिसम्बर, 1985 तक पूरा कर लिया जायेगा तथा संयंत्र की क्षमता के अनुसार 50,000 स्लीपरों का उत्पादन 1986-87 में प्राप्त कर लिया जायेगा। तथापि, स्लीपरों का उत्पादन जुलाई, 1987 में आरम्भ हुआ एवं पूरी क्षमता को 1990-91 तक प्राप्त नहीं की गयी थी। पिछले चार वर्षों की अवधि का उत्पादन क्रियाकलाप नीचे दर्शाया गया है :-

| अवधि | दर क्षमता | उत्पादन | क्षमता उपयोग |
|---------|-----------|---------|--------------|
| 1987-88 | 37,500 | 6,548 | 17.46% |
| 1988-89 | 50,000 | 18,394 | 36.79% |
| 1989-90 | 50,000 | 22,402 | 44.80% |
| 1990-91 | 50,000 | 23,352 | 46.70% |

पूर्व उत्पादन होने के मुख्य कारण निम्न है :-

- (i) पर्यवेक्षकीय कर्मचारियों सहित कुशल एवं अकुशलल दोनों श्रेणियों में अपर्याप्त कर्मचारी।
- (ii) विभागीय श्रमिकों के प्रशिक्षण की कमी, तथा
- (iii) ठेकेदारों के श्रमिकों की तुलना में विभागीय श्रमिकों की कम उत्पादन-क्षमता।

6. उत्पादन की लागत :-

6.1 परियोजना प्रतिवेदन में फैक्ट्री की वित्तीय सुगमता इस आधार पर निकाली गयी कि यह पी आर सी स्लीपरों का उत्पादन उस दर पर करेगा जो बाजार से प्राप्त दर की तुलना में हो। तथापि, यह देखा गया कि साबरमती फैक्ट्री में एक पी आर सी स्लीपर के उत्पादन की लागत बाजार उसी प्रकार के प्राप्त स्लीपरों के मूल्य से अधिक था। अप्रैल 1988 से मार्च, 1991 के दौरान दरों के मिलान से स्पष्ट हुआ कि मूल्य का अन्तर 66.75 रुपये से 104/- रुपये प्रति स्लीपर था जो बाजार दरों से 28 प्रतिशत से लेकर 39.7 प्रतिशत अधिक था। इस अवधि के दौरान किया गया अतिरिक्त व्यय परिणामस्वरूप 50.58 लाख रुपये था।

6.2 आर्थिक सुगमता :-

ठेकेदार की एजेन्सी के माध्यम से स्लीपरों के उत्पादन की अनुमति देने के लिए जून, 1986 में रेलवे बोर्ड को लिखा गया क्योंकि प्रशासन के लिए इसे अधिक लाभकारी समझा गया। तथापि, उक्त प्रस्ताव बोर्ड द्वारा (नवम्बर, 1986) इस तथ्य को दृष्टिगत कर स्वीकार नहीं किया गया कि साबरमती फैक्ट्री को मुख्यतया विभागीय तौर पर चलाने के विचार से निर्मित किया गया था। उत्पादन आरम्भ कर दिये जाने तथा बोर्ड द्वारा प्रस्ताव के पहले ही रद्द कर दिये जाने के बाद भी उत्पादन की ठेका पद्धति अपनाने के लिए सितम्बर, 1980 में एक नया प्रस्ताव किया गया क्योंकि यह महसूस किया गया कि विभागीय तौर पर फैक्ट्री का कार्य मात्र कठिन ही नहीं बल्कि अनार्थिक भी था। यह प्रस्ताव भी नहीं माना गया।

6.3 परियोजना में निवेश 85.01 लाख रुपये है और निवेश पर प्रतिलाभ नकारात्मक है क्योंकि निर्मित स्लीपरों की लागत बाजार में उपलब्ध स्लीपरों की लागत से अधिक है।

6.4 फैक्ट्री में निर्मित स्लीपरों की लागत बहुत अधिक होगी यदि उपरिलागत प्रभार भी नियमानुसार लगा दिये जायें।

7. पदों का अनियमित संचालन :-

उक्त फैक्ट्री को विभागीय तौर पर चलाने के लिए अधिशासी अभियंता के एक पद, सहायक अभियंताओं के दो पद एवं 114 अराजपत्रित पदों के औचित्य बनाये गये। वर्तमान अनुदेशों के अनुसार नयी परिसम्पत्तियों के लिए पद का सृजन उसके बराबर पद अभ्यर्पित करके ही महा

प्रबन्धक कर सकते हैं तथा यदि बराबर पद अभ्यर्षण संभव नहीं था, तो नये पदों के सृजन हेतु रेलवे बोर्ड की स्वीकृति आवश्यक थी। 30 अराजपत्रित पद नियमित आधार पर स्वीकृत किये गये। शेष 84 पदों के लिए उसको बराबर पद अभ्यर्षण उपलब्ध नहीं था तथा रेलवे प्रशासन ने इन पदों को पूर्ण रेल पथ नवीनीकरण कार्य पर प्रभारित करके स्वीकृत कर दिया। पूर्ण रेल पथ नवीनीकरण कार्य की लागत पर पदों का सृजन अनियमित था क्योंकि पदों का उपयोग नयी परिसम्पत्तियों के संचालन हेतु किया गया है। इन पदों के लिए रेलवे बोर्ड की स्वीकृति प्राप्त करने हेतु अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गयी है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (दिसम्बर, 1991) में बताया कि उक्त परियोजना के कार्य सम्पादन में विलम्ब का एक कारण 1985 में अहमदाबाद में अक्सर साम्प्रदायिक दंगा था। रेलवे बोर्ड ने यह भी महसूस किया कि विभागीय इकाई में उत्पाद के लागत की तुलना सीधे बाजार से प्राप्ति की लागत के साथ नहीं की जानी चाहिए। साबरमती कंक्रीट स्लीपर इकाई में विभिन्न प्रकार के विभागीय क्रिया कलाप किये जाने थे। यह तर्क मान्य नहीं है क्योंकि उक्त परियोजना किसी भी स्तर पर वित्तीय रूप से सुगम नहीं थी तथा उक्त संयंत्र की क्षमता का 50 प्रतिशत से अधिक का 1987-88 से 1990-91 के दौरान उपयोग नहीं किया गया। परियोजना का औचित्य भी व्यापार पर किसी अंकुश या अन्य विकासात्मक क्रियाकलाप के उद्देश्य से नहीं था।

2.6 दक्षिण मध्य रेलवे : बीबीनगर से नादीकुडे नयी बी.जी. लाईन
का निर्माण और गुन्टूर -मचेरला के एम.जी. का
बी.जी. लाईन में परिवर्तन

सन् 1974-75 में 28.17 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर बीबी नगर से नादीकुडे तक एक नई बी.जी. लाईन (149 कि.मी.) का निर्माण एवं गुन्टूर मचेरला के एम.जी. लाईन (128 कि.मी.) के बी.जी. लाईन में आमाम-परिवर्तन का कार्य आरम्भ हुआ। परियोजना से आशा थी कि इससे हैदराबाद और गुन्टूर के बीच एक सीधा बी.जी. लिन्क स्थापित होगा और इन दोनों स्थानों के बीच 100 कि.मी. की दूरी कम होगी। परियोजना 4 वर्षों में पूरी होनी थी परन्तु कई चरणों में यह परियोजना 15 वर्षों के बाद मई, 1990 में पूर्ण हुई। परियोजना की पूरी लागत पर लनगभग 350 प्रतिशत की वृद्धि हुई और लागत 28.17 करोड़ रु. से बढ़कर 126.15 करोड़ रु. हो गयी।

2. समीक्षा का विषय क्षेत्र :-

नई लाईन (बीबीनगर से नालगोंडा) के प्रथम चरण के कार्यान्वयन की 1983-84 के

लेखा-परीक्षा में समीक्षा हुई थी। वर्तमान समीक्षा के अन्दर (नालगोंडा से नादीकुडे) के द्वितीय चरण की योजना एवं कार्यान्वयन एवं गुन्दूर-मचरेला के एम.जी. लाईन से बी.जी. लाईन में आमान परिवर्तन को सम्मिलित किया गया है।

3. विशिष्टतायें:

- आकलनों को अंतिम रूप देने में असाधारण विलम्ब के अलावा कार्य निष्पादन के दौरान कार्य के क्षेत्र में व्यापक परिवर्तन के फलस्वरूप 23.11 करोड़ रु. की अतिरिक्त लागत आयी। (पैरा 4)
- एक प्राइवेट पार्टी के निजी लाभ के लिये विष्णुपुरम और नाडीकुडे के मध्य मिश्रित लाइन के अन्यायसंगत प्रावधान के फलस्वरूप 60 लाख रुपये का निष्फल व्यय हुआ। (पैरा 5क)
- लूप लाइनों में सी एस टी-9 स्लीपरो के प्रयोग के निर्णय से ऐक्सिल काउन्टरो के परिहार्य प्रावधान की आवश्यकता 45.26 लाख रुपये के अतिरिक्त लागत पर हुयी। (पैरा 5ख)
- दूर संचार नेट वर्क के पूर्ण होने में देर के फलस्वरूप उस पर 41.89 लाख रु. का निवेश अनुत्पादक रहा और इसके अतिरिक्त दूर संचार विभाग को 4.20 लाख रुपये का परिहार्य भुगतान हुआ। (पैरा 5ग)
- एक आवश्यक परिचालन सुविधा का प्रावधान न किये जाने के कारण माल गाड़ियों का विलम्बन हुआ जिससे प्रतिवर्ष 1300 वैगन दिनों की हानि (10.70 लाख रु.) हुयी। (पैरा 5घ)

4. योजना एवं कार्यान्वयन :-

(1) असमूचित योजना :-

सन् 1974-75 में समयबद्ध कार्यक्रम के अन्तर्गत आर्थिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों को रेल परिवहन सुविधा मुहैया कराने के लिये परियोजना आरम्भ की गई थी। बीबीनगर से नालगोन्डा तक की लाईन के निर्माण के प्रथम चरण में 6 वर्ष लग गये थे और निर्माण 9.53 करोड़ रु. के स्थान पर 14.22 करोड़ रु. की लागत से 1981 में पूर्ण हुआ।

बाकी चरणों की प्रगति पर निम्न कारणों से प्रतिकूल प्रभाव पड़ा :-

- अंतिम आकलन तैयार करने में देरी

जब प्रथम चरण का निर्माण प्रगति पर था तभी रेलवे बोर्ड ने मई, 1979 में निर्देश दिया था कि निर्माण के द्वितीय चरण को आरम्भ कर के 1982 तक सम्पन्न कर दिया जाये। यह भी निश्चित किया गया था कि गुन्दूर - मचरेला लाईन में आमान परिवर्तन भी साथ ही साथ आरम्भ कर दिया जाये। पर रेलवे बाद की उचित कार्यवाही करने में असफल रही। द्वितीय चरण के विस्तृत आकलनों को जून, 1981 में ही अन्तिम रूप दिया जा सका। इसी प्रकार आमान -परिवर्तन के कार्य में भी

विशेष प्रगति नहीं हो सकी। कार्य के विस्तृत आकलन को 1984 में अन्तिम रूप दिया गया।

आकलनों को अन्तिम रूप देने में असामान्य विलम्ब के अलावा, 23.11 करोड़ रु. की लागत पर दो चरणों के कार्यान्वयन की प्रगति पर भी, कार्य के विषय-क्षेत्र में कार्यान्वयन के दौरान बड़े पैमाने पर परिवर्तनों के कारण प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। जैसा कि आगे की कण्डिकाओं में बताया गया है, परिवर्तन कार्य-क्षेत्र में पुलों, क्रॉसिंग स्टेशन, स्टेशन बिल्डिंग, रेल व स्लीपरो के लिये प्राविधानों किया गया।

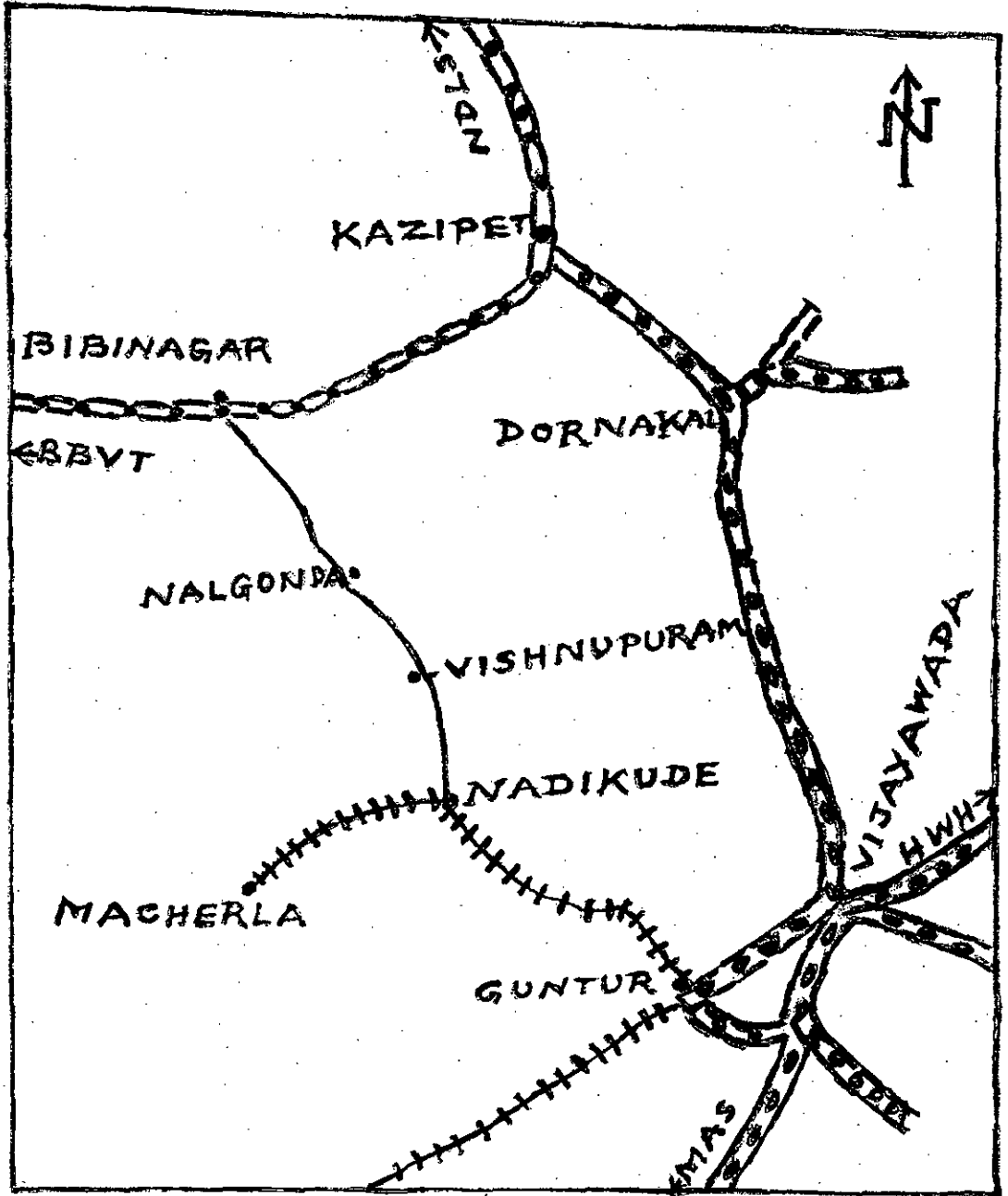
(ii) बड़े पैमाने पर संशोधन :-

(अ) नालगोन्डा-नादीकुडे लाईन के निर्माण का विस्तृत आकलन स्थान की बिना छानबीन किये ही 1980 में प्रस्तुत किया गया। परिणामस्वरूप मिट्टी एवं पुलों के कार्य के दौरान कार्य के विषय-क्षेत्र में भारी परिवर्तन के कारण व्यय में 2.53 करोड़ रु. की अतिरिक्त वृद्धि हुयी। विस्तृत आकलन में उपगमन सड़क परिसंचरण क्षेत्र और कर्मचारी आवास के लिये सुविधा की आवश्यकता को भी ठीक से प्रतिबिम्बित नहीं किया गया था और कार्यान्वयन के दौरान सुविधाओं के प्राविधान के परिणामस्वरूप लागत में 1.61 करोड़ रु. की वृद्धि हुई। कार्य की लागत में अत्यधिक बढ़ोत्तरी का कारण मूल आंकलनों की तैयारी के समय विस्तृत छानबीन की कमी था।

(ब) बीबीनगर से नालगोन्डा (74 कि.मी.) का पहले चरण का बड़ी लाईन का निर्माण 90 पौन्ड के रेलों से किया गया। जब कार्य का दूसरा चरण प्रगति पर था, सन् 1987 में यह निर्णय लिया गया कि 52 कि.ग्रा. रेल को प्रयोग में लाते हुये रेल पथ के लिये और अधिक स्लीपर एवम् बैलास्ट कुशन का प्राविधान किया जाय। तब तक नालगोन्डा नादीकुडे लाईन के 75 कि.मी. में से 37 कि.मी. को मूल योजना के अनुसार 90 पौन्ड रेलों पर चालू किया जा चुका था। 7 कि.मी. तक 90 पौन्ड के रेलों को विछाया जा चुका था, उन्हें निकाल कर 52 कि.ग्रा. रेल पुनः स्थापित कर दिया गया जिस पर 3.79 लाख रु. खर्च हुये। मचरेला से गुन्दूर की लाईन पर भी 52 कि.ग्रा. का रेल विछाया गया है। रेल-पथ में एकरूपता न होने के कारण पूरी लाईन पर गति एवं भार-वहन क्षमता में अवरोध आयेगा इस प्रकार 52 कि.ग्रा. रेल को बिछाने पर किया गया 7.53 करोड़ रु. का अतिरिक्त निवेश निष्प्रभावी हो गया है।

5. (अ) मिश्रित लाईन का अवैधानिक प्राविधान :-

गुन्दूर- मचरेला के आमामान परिवर्तन के समापन कार्य के लाम्बित रहने के दौरान ही फर्म "आर" ने सितम्बर 1985 में रेलवे से अनुरोध किया कि विष्णुपुरम और नादीकुडे के बीच एम.जी. लिन्क स्थापित किया जाय जिससे कि बीबीनगर से हो कर गुजरने वाले लम्बे मार्ग के बजाय



बीबी नगर-नाडिकुडे नया बी जी लाइन एवं गुण्टूर-माचेरला लाइन का परिवर्तन

नादीकुडे होकर कम दूरी के रास्ते सीमेंट यातायात को भेजने की सुविधा प्राप्त कर सके क्योंकि फर्म को भाड़े पर अतिरिक्त खर्च वहन करना पड़ता है। इस अनुरोध को एक महत्वपूर्ण आशोधन के रूप में लिया गया और इसे इस आधार पर न्यायसंगत ठहराया गया कि एम.जी.लिक लाईन 5 वर्षों की अवधि तक कार्यरत रहेगी। फर्म ने आकलित किया कि उनके द्वारा प्रतिवर्ष 1.1 मिलियन टन का यातायात प्रस्तुत किया जायेगा और रेलवे ने आकलित किया कि यदि 50 प्रतिशत यातायात भी मूर्त रूप लेता है तो भी निवेश व्यवहार्य होगा। लिक लाईन की जीवनावधि का आकलन करने में, लिक लाईन को चालू करने में लगने वाले समय का हिसाब नहीं रखा गया था। फरवरी, 1988 में 1.65 करोड़ रु. की लागत से मिश्रित लाईन को चालू किया गया। गुन्दूर - मचरेला आमान परिवर्तन, जिसके लिये आकलन की स्वीकृति अगस्त, 1984 में दी गई थी और जिसे रेलवे बोर्ड ने नवम्बर, 1985 में प्राथमिकता दी, मई, 1990 में पूर्ण हुआ एवं चालू किया गया। एम.जी.लिक लाईन दो वर्षों तक पूर्ण रूप से एकमात्र पार्टी का प्रबन्ध करने के लिये प्रयोग में रही। इस अवधि के दौरान, प्रतिवर्ष 5.5 लाख टन सीमेंट के अनुमानित यातायात के स्थान पर दो वर्षों में मात्र 3.79 लाख टन का यातायात बुक किया गया। इस गलत निर्णय के कारण लिक लाईन पर 60 लाख रु. का व्यय निष्फल हो गया इसके अतिरिक्त रेलवे को राजस्व की हानि हुई जो उसे यातायात को बीबीनगर के रास्ते से ले जाकर अर्जित होती।

(ब) ऐक्सिल काउन्टरों पर परिहार्य हानि:-

गुन्दूर - मचरेला लाईन पर आमान परिवर्तन कार्य के संशोधित आकलन में मानक बी.जी. कॉक्रीट स्लीपरों का प्राविधान किया गया था। सितम्बर, 1987 में रेलवे प्रशासन ने यह भी निर्णय लिया कि लूप-लाईन में या तो मिश्रित गेज कॉक्रीट स्लीपर या बी.जी. कॉक्रीट स्लीपर लगाये जाँय। इस प्रकार ऐक्सिल काउन्टरों को नहीं लगाना था। तथापि कॉक्रीट स्लीपर नहीं प्राप्त किये गये और मार्च 1988 में निर्णय लिया गया कि सी.एस. टी. 9 स्लीपरों का प्रयोग किया जाय क्योंकि उस समय लूप लाईन के लिये आवश्यक कॉक्रीट स्लीपरों की योजना बनाना या उसे प्राप्त करना कठिन था। जैसा कि कॉक्रीट स्लीपरों का प्रयोग लूप लाईनों के बड़े हुये हिस्सों में करना था जहाँ पर कि ट्रैक सर्किट की व्यवस्था करनी थी, आवश्यक कॉक्रीट स्लीपरों की संख्या का अनुमान लगाया जा सकता था एवं आपूर्ति की जा सकती थी। कॉक्रीट स्लीपरों के स्थान पर सी.एस.टी. 9 स्लीपरों के प्रयोग के कारण 45.26 लाख रु. की अतिरिक्त लागत पर, ऐक्सिल काउन्टरों का प्राविधान करना पड़ा।

(स) संचार कार्य के कार्यान्वयन में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय :-

गुन्दूर और मचेरला के बीच में विभागीय स्वामित्व की संचार सुविधा का कार्य ठेकेदार "एस" को अप्रैल, 1987 में 44.91 लाख रु. में दिया गया। कार्य को अप्रैल, 1988 में पूर्ण होना था। समय-समय पर अवधि-सीमा बढ़ाने पर भी ठेकेदार ने कार्य पूर्ण नहीं किया ठेकेदार के जोखिम और लागत पर 28 अप्रैल, 1990 को संविदा समाप्त कर दी गई और तब तक उसके द्वारा किये गये कार्य के मद में 29.27 लाख रु. का भुगतान किया जा चुका था। पुनः ठेकेदार को 7.62 लाख रु. के भुगतान का आकलन किया गया जिसके विरुद्ध 6.85 लाख रु. की वसूली होनी बाकी थी (मई, 1991)। रेलवे प्रशासन ने बचे हुये कार्य को विभागीय तौर पर हाथ में लिया और मार्च, 1991 तक पुनः 5 लाख रु. का व्यय हुआ। कार्य के आरम्भ होने के चार वर्ष पश्चात भी कार्य का पूरा होना (मार्च, 1991) अभी शेष है, और उस पर 41.89 लाख का किया गया निवेश अनुत्पादकर रहा है। संचार व्यवस्था की सुपुर्दगी न करने के कारण 1988-89 से 1990-91 तक रेलवे ने संचार विभाग को 4.20 लाख रु. के किराये का भुगतान किया।

(डी) परिचालन सुविधा का प्राविधान न होना :-

बीबीनगर से नारीकुडे तक की नई लाईन शाखा पागीदिपल्ली पर सिकन्दराबाद-काजीपेट मुख्य लाईन (बीबीनगर के पास) से निकली है। मात्र सिकन्दराबाद की ओर से गाड़ियों के नई लाईन में सीधे जाने की सुविधा है। काजीपेट से आने वाली गाड़ियों के सीधे नई लाईन पर जाने के लिये बीबीनगर पर बाई-पास की सुविधा का विचार यद्यपि 1970 के आरम्भिक सर्वेक्षण में किया गया था तथापि इसको बीबीनगर से नालगोण्डा तक लाईन के निर्माण के समय कार्यरूप नहीं दिया गया। यद्यपि महाप्रबन्धक द्वारा सितम्बर, 1981 में इसकी आवश्यकता का संकेत दिया गया था और परिचालन विभाग को फरवरी, 1984 में एक विस्तृत औचित्य भी भेजा गया था फिर भी बाद में बीबीनगर नादीकुडे के बीच लाईन बिछाने के दौरान यह कार्य नहीं किया गया। बीबीनगर में बाईपास लाईन का प्राविधान न होने के परिणाम स्वरूप इंजिन एवं ब्रेकवान के विपर्यय हेतु मालगाड़ियों के चालन में अवरोध हुआ जिससे प्रतिवर्ष 1300 वैगन दिनों (रु. 10.70 लाख) की हानि हुई।

2.7 पश्चिम रेलवे : भुज से नालिया तक एक नयी मीटर गेज लाइन का निर्माण

सामरिक कारणों से भुज एवं नालिया के बीच बड़ी लाइन अवसंरचनाओं से युक्त एक नई मीटर गेज रेल लाइन (105.73 कि.मी.) के निर्माण का कार्य दिसम्बर, 1981 में आरम्भ किया गया। 55.72 करोड़ रु. के परियोजना प्राक्कलन को दिसम्बर, 1985 तक पूरा करने के लिए रेलवे

बोर्ड द्वारा जुलाई, 1984 में स्वीकृत किया गया। रेल लाइन को माल यातायात हेतु मार्च, 1988 में एवं यात्री यातायात हेतु अगस्त 1990 में चालू किया गया।

2. समीक्षा का विषय क्षेत्र :-

समीक्षा के अन्तर्गत पश्चिम रेलवे के अजमेर मण्डल के भुज और नालिया के बीच नई मीटर गेज रेल लाइन के निर्माण की योजना एवं कार्यान्वयन को समाविष्ट किया गया है।

3. मुख्य विशेषताएं :-

- यद्यपि रेल लाइन हेतु औचित्य प्रतिरक्षा विभाग की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु यथा दोनों तरफ से प्रतिवर्ष 10 गाड़ियों एवं प्रतिमाह 250 वैगनों के संचालन हेतु दिया गया था परन्तु 1988 में इसके चालू होने के पश्चात एक भी वैगन बुक नहीं किया गया। (पैरा 4)

- 78.83 लाख रु. की लागत से निर्मित 128 कर्मचारी आवास खाली पड़े हैं जिसके कारण परिहार्य निवेश हुआ। (पैरा 5.1)

- प्रखण्ड पर यातायात के निम्न घनत्व के बावजूद भी उच्च मानक रेल पथ उपलब्ध कराये गये जिसके परिणामस्वरूप 59.24 लाख रु.-का अतिरिक्त व्यय हुआ। (पैरा 5.2)

- संकेत उपकरणों के संस्थापन पर 1.34 करोड़ रु. का व्यय अनावश्यक हो गया। (पैरा 5.3)

- "एकल इंजिन पद्धति" को लागू करने के कारण, 1.03 करोड़ रु. की लागत से उपलब्ध करायी गयी दूरसंचार सुविधाएं मुख्यतः अप्रयुक्त रहीं। (पैरा 5.3)

- योजना प्राक्कलन की स्वीकृति से पूर्व ही 75 पौण्ड रेलों हेतु सी एस टी-9 स्लीपरों को अनावश्यक रूप से क्रय किया गया, परिणामतः उसके अन्य योजना पर पुनर्परिवहन पर 1.08 करोड़ रु. का परिहार्य व्यय हुआ। (पैरा 5.4)

- भण्डार के अनुरक्षण पर आवर्ती व्यय को अतिरिक्त रेल पथ सामग्रियों की आवश्यकता से अधिक अभिप्राप्ति के फलस्वरूप 1.08 करोड़ रु. अवरुद्ध हो गये। (पैरा 5.4)

4. यातायात :-

सामरिक लाइन होने के कारण भुज नालिया का उद्देश्य मुख्यतः प्रतिरक्षा आवश्यकताओं को पूरा करना था। प्रतिरक्षा विभाग द्वारा बतायी गयी यातायात आवश्यकता, प्रतिवर्ष दोनों तरफ से 10 गाड़ियाँ थी। तथापि, प्रतिदिन एक विशेष गाड़ी के चलन की सुविधाएं सृजित की जानी थी। वैगन आवश्यकता शान्तिकाल के दौरान प्रतिमाह 150 एवं आपातकाल के दौरान 20 प्रतिदिन थी। उपरोक्त आवश्यकताओं के विरुद्ध 1988-89 से 1990-91 के दौरान संचालन शून्य था। दूसरी ओर

अगस्त, 1990 एवं जनवरी, 1991 के बीच यात्री यातायात से सकल आय केवल 1.11 लाख रु. थी।

5. योजना एवं कार्य निष्पादन :-

5.1 सुविधाओं का सृजन :-

एक नीति के अन्तर्गत रेलवे बोर्ड ने 1971 में निर्णय लिया कि रेल लाइनों के सभी निर्माणकार्यों के मामलों में कार्य दो चरणों में पूरा किया जाए। प्रथम चरण में विशेष रूप से क्रासिंग स्टेशनों एवं गैगमैनों हेतु कर्मचारी आवासों के लिए किये गये प्रावधान के कार्यों को छोड़ दिया जाए, यद्यपि इस आशय हेतु भूमि का अर्जन किया जा सकता है। इस प्रकार छोड़े गये कार्यों को दूसरे चरण में पूरा किया जाए। रेलवे बोर्ड ने पुनः निर्देश दिया कि द्वितीय चरण में कार्यों को, लाइन केक चालू होने पर अपेक्षित यातायात के प्रतिमान की समीक्षा के उपरान्त उरनके विशेष अनुमोदन से पूरा किया जाए। तथापि क्रासिंग स्टेशनों एवं कर्मचारी आवासों जैसी सुविधाओं को रेलवे बोर्ड के निर्देशों का उल्लंघन करते हुए परियोजना प्राक्कलन में सम्मिलित किया गया।

कर्मचारी आवास:

विभिन्न श्रेणियों के 379 आवासों (गैगमैनों हेतु श्रेणी I के 180 आवासों सहित) के निर्माण हेतु परियोजना प्राक्कलन में प्रावधान किया गया था। परियोजना प्राक्कलन को स्वीकृत करते समय (जुलाई, 1984) रेलवे बोर्ड ने 2 क्रासिंग स्टेशनों का प्रावधान (जिसके लिए 19 आवासों को निर्माण प्रस्तावित था) समाप्त कर दिया एवं निर्देश दिया कि केवल 80 प्रतिशत कर्मचारियों के आवास दी व्यवस्था की जाए। अन्ततः 1.41 करोड़ रु. के प्राक्कलन के विरुद्ध 2.11 करोड़ रु. की लागत से 288 आवासों (गैगमैनों हेतु 144 आवासों सहित) का निर्माण किया गया। इनमें से, 128 आवास (गैगमैनों के 73 आवासों सहित) खाली पड़े रहे, कारण कि इस निम्न धनत्व के प्रखण्ड पर गैगों की संख्या उच्चतर आकलित की गयी थी।

इस प्रकार, 128 आवासों के निर्माण पर 78.83 लाख रु. का निवेश मुख्यतः अनुत्पादक रहा।

विश्रामालय :-

लागू आदेशों के अनुसार, विश्रामालयों की व्यवस्था उन्हीं स्टेशनों पर की जाती है जहाँ पर न्यूनतम 40 प्रतिशत अधिवास अपेक्षित हो। नालिया सिटी में यद्यपि 2 विश्रामालयों का निर्माण किया गया, कक्षाओं का अभी तक (मार्च 1991) उपयोग नहीं किया जा सका।

रेलवे प्रारम्भ से ही इस तथ्य से अवगत थी कि टर्मिनल स्टेशनों यथा भूज और नालिया पर कतिपय सुविधाओं को छोड़ अन्य प्रकार की सुविधाओं की आवश्यकता प्रतिरक्षा अधिकारियों को

नहीं थी।

नयी रेल लाइन की रचना सड़क के समानान्तर थी एवं पर्याप्त यात्री यातायात के सड़क से रेल पर वहन की सम्भावना नहीं थी। अतः विश्रामालयों का प्राविधान औचित्य परक नहीं है।

समपारों पर गेटलाज

परियोजना प्रतिवेदन में परिकल्पित 12 के विरुद्ध, गेटलाजों के साथ 17 समानव समपारों की व्यवस्था की गयी। समपारों की संख्या को कम करने एवं कम से कम 30 प्रतिशत समानव समपारों को समाप्त करने हेतु रेल प्रशासन द्वारा अक्टूबर, 1987 में की गयी एक समीक्षा के फलस्वरूप केवल 9 समानव समपारों को बनाये रखने का निर्णय लिया गया एवं शेष 8 समपारों को अमानवित कर दिया गया। इन आठ समपारों के गेट लाजों के प्रावधान पर लगभग 4.67 लाख का पूरा व्यय निष्फल हो गया है।

नये हाल्ट स्टेशन का प्रावधान :-

हाल्ट स्टेशन तभी बनाया जाता है जब वित्तीय औचित्य हो एवं प्रस्तावित स्थल, गैर शहरी क्षेत्र के मामले में, दोनों ओर के रुकने वाले स्टेशन से कम से कम 4.8 कि.मी. की दूरी पर हो। जुलाई 1984 में परियोजना प्राक्कलन की स्वीकृति के पश्चात, नगण्य यात्री यातायात एवं परियोजना प्राक्कलन में बिना किसी प्रावधान के यह निर्णय लिया गया कि मोथाला स्टेशन से 3.03 कि.मी. की दूरी पर एक अतिरिक्त यात्री हाल्ट की व्यवस्था की जाए। हाल्ट स्टेशन खोलने हेतु वित्तीय औचित्य एवं इस विशेष आशोधन हेतु समक्ष प्राधिकारी की स्वीकृति को रेलवे के प्रलेखों में नहीं दूदा जा सका। हाल्ट स्टेशन पर किये गये वास्तविक व्यय को भी अलग से नहीं दर्ज किया गया है।

5.2 उच्चतर पथ-स्तर :-

परियोजना प्रतिवेदन में एम + 4 स्लीपर घनत्व के साथ नये सी एस टी 9 स्लीपर एवं 200 मिमी. गिट्टी गद्दी के साथ 60 पौण्ड की पुरानी रेल के रेल पथ स्तर की व्यवस्था की गयी थी। फरवरी, 1984 में रेलवे बोर्ड ने यातायात घनत्व के आधार पर मीटर गेज लाइनों का रेलपथ स्तर संशोधित कर दिया एवं भुज-नालिया प्रखण्ड, 1.5 जी.एम.टी. से कम यातायात घनत्व के कारण "एस" श्रेणी पथ के अन्तर्गत आ गया जिसके लिए निम्नतर स्लीपर घनत्व (एम +3) एवं गिट्टी कुशन (150 मिमी.) आवश्यक होती है। तथापि रेलवे बोर्ड ने परियोजना प्राक्कलन को जुलाई, 1984 में स्वीकृत करते समय निम्न यातायात घनत्व की दृष्टि से रेलपथ स्तर के आशोधन हेतु परियोजना प्राधिकरण को निर्देश नहीं दिया। उच्च स्तर रेल पथ के प्रावधान के फलस्वरूप केवल स्लीपरों एवं गिट्टी पर 59.24 लाख रु. का निरर्थक व्यय हुआ जैसाकि नीचे दिया गया है :-

| | | | | |
|---------|-----------------------|---|-----------------------------|------------------------------|
| क्र.सं. | स्थायी रेल पथ सामग्री | फरवरी, 84 में रेलवे बोर्ड द्वारा संशोधित रेलपथ स्तर | उपलब्ध कराया गया रेलपथ-स्तर | अतिरिक्त व्यय (लाख रु. में) |
|---------|-----------------------|---|-----------------------------|------------------------------|

| | | | | |
|----|--------|--|---|--------|
| 1. | स्लीपर | प्रति किमी. 1230 अदद (एम+3) | प्रति किमी. 1363 अदद (एम+4) | 41.91 |
| 2. | गिट्टी | 150 मिमी. (प्रति किमी. 673 घन मी.) | 202.14 मिमी. (प्रति मिमी. 826घन मी.) | 17.33 |
| 3. | रेल | पुरानी 60 पौण्ड | पुरानी एवं आयातित नई रेल | अज्ञात |

59.24 लाख

60 पौण्ड की 12,208.66 मीटर नयी आयातित रेल 32.86 लाख रु. की लागत पर अभिप्राप्त की गयी, जिसमें से केवल 5,305 मीटर (अभिप्राप्त रेलों का 43.5 प्रतिशत) को परियोजना पर प्रयुक्त किया गया एवं 6,647.66 मीटर (54.5 प्रतिशत) को अन्य इकाइयों को स्थानान्तरित कर दिया गया जिसके कारण इन रेलों के परिवहन पर 1.25 लाख रु. का परिहार्य व्यय हुआ। 256 मीटर की अव शेष मात्रा अब भी अनावश्यक रूप से फालतू पड़ी हुयी है।

5.3 संकेत एवं दूरसंचार सुविधाएं :-

(क) परियोजना प्राक्कलन में संकेत उपकरणों हेतु 1.12 करोड़ रु. का प्रावधान किया गया था। कार्य जुलाई, 1985 में आरम्भ हुआ एवं जुलाई, 1989 तक 78.72 लाख रु. के व्यय किया गया (जिसमें से अधिकांश सामग्री की अभिप्राप्ति हेतु हुआ)। यद्यपि मई, 1987 में प्रखण्ड को "केवल एकल इंजन" पद्धति पर चालू करने का निर्णय लिया गया था, उस समय तक संकेत कार्यों की प्रगति उल्लेखनीय नहीं थी, संकेत उपकरणों की अभिप्राप्ति पुनः निर्धारित नहीं की गयी।

अप्रैल, 1989 में यात्री यातायात को भी "केवल एकल इंजिन पद्धति" द्वारा चालू रखने के निर्णय से 115.72 लाख रु. की लागत से अभिप्राप्त संकेत उपकरण भी निरर्थक हो गये एवं उनकी

संस्थापना पर श्रम एवं अधिष्ठान पर किया गया 18.22 लाख रु. का पूरा व्यय निष्फल हो गया। 15.84 लाख रुपये का मूल्य के उपकरणों के स्थानान्तरण के वावजूद भी नवम्बर, 1990 में 99.88 लाख के भण्डार निपटान की प्रतीक्षा में थे। इन उपकरणों की सुरक्षा के लिए नियुक्त 2 खलासियों के वेतन एवं भत्तों पर भी रेलवे 0.45 लाख प्रतिवर्ष के व्यय का वहन कर रही है।

परियोजना प्रतिवेदन में इस बात का उल्लेख किया गया था कि गौधीधाम-भुज प्रखण्ड पर विद्यमान दूरसंचार सुविधाएं भुज-नालिया प्रखण्ड के चालू होने पर आवश्यकतानुसार पर्याप्त नहीं होंगी। तदनुसार, 137.00 लाख रु. की लागत से दूर संचार सुविधाओं का प्रावधान किया गया जिसके विरुद्ध मार्च, 1990 तक 103.35 लाख रुपये का वास्तविक व्यय हुआ। तथापि सृजित की गयी सुविधाएं इस प्रखण्ड पर कम यात्री यातायात की दृष्टि से मुख्यतः अप्रयुक्त ही रहीं।

5.4 फालतू सामग्री:-

जुलाई, 1984 में परियोजना प्राक्कलन की स्वीकृति से पूर्व ही रेलवे ने जून, 1983 से सितम्बर, 1983 के दौरान 42.25 लाख रु. लागत के 2100 टन सी एस टी- 9 स्लीपर (75 पौण्ड) अभिप्राप्त किया। चूंकि पथ हेतु नियत (फरवरी 1984) रेलपथ मानक 60 पौण्ड स्लीपर का था, 2100 टन 75 पौण्ड स्लीपर की पूरी अभिप्राप्ति निरर्थक हो गयी जिसको अगस्त, 1985 से अगस्त 1989 के दौरान अन्य कार्यों पर स्थानान्तरित करना पड़ा परिणामतः परिवहन पर 11.70 लाख रु. का निरर्थक व्यय हुआ।

इसके अतिरिक्त, परियोजना प्राधिकरण ने 1.61 करोड़ रु. की रेल पथ सामग्री आवश्यकता से अधिक अभिप्राप्त की जिसमें से 0.53 करोड़ रु. मूल्य की सामग्रियों को पहले ही अन्य इकाइयों को स्थानान्तरित किया जा चुका है। 1.08 करोड़ रु. की आवश्यकता से अधिक सामग्रियों, मुख्यतः 60 पौण्ड रेल प्रखण्ड की मांग के अभाव के कारण दिसम्बर, 1990 के अन्त तक फालतू पड़ी हुई थी। इन सामग्रियों की सुरक्षा हेतु तैनात कर्मचारियों की लागत पृथक प्रलेखों के अभाव में आकलित नहीं की जा सकी।

पुनःस्थापन कार्य :-

भुज-नालिया प्रखण्ड माल यातायात हेतु 31 मार्च, 1988 को चालू किया गया। यात्री यातायात हेतु लाइन चालू करने की तिथि 15 फरवरी, 1989 नियत की गयी थी। जुलाई, 1988 में अभूतपूर्व वर्षा के कारण रेलपथ एवं पुल क्षतिग्रस्त हो गये जिससे ढलान मरम्मत एवं गिट्टी को पुनः पूरा करना आवश्यक हो गया। यात्री यातायात हेतु प्रखण्ड को चालू करने की निर्धारित तिथि के लक्ष्य को प्राप्त करने हेतु रेलवे ने पुनःस्थापन कार्य को 3 महीनों के अन्दर कराये जाने का निर्णय लिया

एवं सीमित निविदाएं आमन्त्रित की। कार्य पर 60 लाख रु. की लागत का अनुमान किया गया।

विभिन्न कार्यों हेतु स्वीकृत की गयी दरें, यहाँ तक कि बाद की तिथि में खुली निविदाओं के दरों की तुलना में बहुत ऊँची थी। ऊँची दरों की स्वीकृति पर वहन किया गया अतिरिक्त व्यय लेखापरीक्षा द्वारा 6.03 लाख रु. अनुमानित किया गया। कार्य को फरवरी, 1989/मार्च 1989 में पूरा किया जाना था, परन्तु वास्तव में जून 1989 से अक्टूबर 1989 में पूरा किया गया। इस प्रकार कार्य को ऊँची दरों पर निष्पादित कराये जाने का मुख्य प्रयोजन सिद्ध हुआ। इस प्रकार यात्री यातायात के पुनः स्थापना कार्य पर अतिरिक्त व्यय निरर्थक हुआ। स्वीकृत की गयी निविदाओं का कुल मूल्य 46.04 लाख रु. था।

6. पंच निर्णय :-

मात्रा में परिवर्तन मिट्टी का अशुद्ध वर्गीकरण, संविदा की दीर्घावधि के कारण मूल्य परिवर्तन के बारे में उठे विवादों के 15 मामलों में संविदाकारों ने 189 लाख रु. के दावों को प्रस्तुत किया एवं पंचनिर्णय की माँग की। 4 मामलों में, 1.65 लाख रु. के निर्णय रेलवे के विरुद्ध दिये गये। शेष 11 मामलों में, निर्णायकों की अभी नियुक्ति की जानी है (दिसम्बर, 1990)।

वार्तालाप के दौरान (दिसम्बर, 1991) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने कहा कि कार्य प्रतिरक्षा यातायात का था और उसका आपातकाल अथवा युद्ध के समय एकाएक उपयोग किया जाता है। फिर यह बताया गया कि सुविधाओं के सृजन के बारे में बोर्ड द्वारा समय समय पर जारी सामान्य अनुदेश सामरिक लाइनों पर नहीं लागू होते हैं एवं 1989 में निर्धारित न्यूनतम रेलपथ स्तर एम+4 स्लीपर घनत्व के साथ 60 पौण्ड रेल का था। तथापि यदि कार्य सामरिक कारणों से औचित्यपूर्ण है तो भी यह अनुभव किया गया कि स्टेशनों की संख्या एवं आवासों की संख्या जैसी सुविधाएं आवश्यकता से अधिक थीं और कार्य स्तर प्रतिरक्षा विभाग के अधिकतम यातायात आकलन की तुलना में उच्चतर थे।

2.8 मध्य रेलवे : परेल कारखानों का आधुनिकीकरण

परेल कारखाने के आधुनिकीकरण का कार्य, विश्व बैंक सहायता परियोजना के अन्तर्गत 17.53 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से जुलाई, 1985 में आरम्भ किया गया। परियोजना का मुख्य उद्देश्य आवधिक ओवरहाल के समय चूक को कम करना, अनुरक्षण की लागत में मितव्ययिता करना एवं कारखाने में आवधिक ओवरहाल के उत्पादन में वृद्धि करना था। परियोजना प्रतिवेदन में एक क्वायल निर्माण संयंत्र की स्थापना का भी उल्लेख था। परियोजना को फरवरी, 1989 में पूरा

एक क्वायल निर्माण संयंत्र की स्थापना का भी उल्लेख था। परियोजना को फरवरी, 1989 में पूरा किया जाना प्रस्तावित था परन्तु परियोजना की प्रगति धीमी थी एवं 1990-91 तक 90.72 प्रतिशत कार्य पूरा किया जा सका। परियोजना को अब मार्च, 1992 तक पूरा किया जाना प्रस्तावित है।

2. विषय क्षेत्र:-

समीक्षा, लक्ष्यों के सन्दर्भ में उपलब्धियों और संयंत्र एवं मशीनरी की अभिप्राप्ति तथा संस्थापना में विलम्ब पर प्रकाश डालती है।

3. विशिष्टतायें:-

- परियोजना आकलन में 212 ट्रेक्सन मशीन सेट प्रतिवर्ष क्षमता का एक क्वायल निर्माण संयंत्र लगाने की परिकल्पना की गई थी। सिविल अभियंत्रण कार्य पूरा करने में देरी के कारण 58.09 लाख रु. की लागत से 1987 में अभिप्राप्त मशीनें चालू नहीं की जा सकी। क्वायल का निर्माण अभी प्रारम्भ होना है। (पैरा 4)

- मशीनरी एवं संयंत्र की अभिप्राप्ति के लिए निविदाओं के निपटान की प्रगति बहुत अधिक धीमी थी। अभिप्राप्ति कार्यवाही करने में देर के फलस्वरूप परियोजना की लागत वृद्धि हुई।

(पैरा 5(i))

- 86.30 लाख रुपये की लागत से प्राप्त की गई 19 मशीनें 6 से 37 माह देर के पश्चात चालू की गई। (पैरा 5(ii))

- चार मशीनों का कार्य (लागत 78.65 लाख रु.) असन्तोषजनक था। (पैरा 5(iii))

- तीन इंजन ब्लाक की अभिप्राप्ति पर व्यय 78 लाख रुपये निष्फल हो गया था।

(पैरा 5(iv))

- परिष्कृत मशीनों के लगाये जाने से मानव घंटों में कोई कमी नहीं हुई जैसा कि अनुमान किया गया था। (पैरा 6)

- इंजनों के निष्पादन का लक्ष्य पूरा कर लिया गया था परन्तु उसका एक भाग स्टीम इंजनों का पी ओ एच बन्द हो जाने के कारण है। मरम्मत दिनों में कमी के कारण 3.69 करोड़ रुपये की आवर्ती अनुमानित बचत फलीभूत नहीं हुई। (पैरा 6)

4. क्वायल संयंत्र:-

मध्य रेलवे ने क्वायल निर्माण संयंत्र हेतु कार्यस्थल को तैयार करने के लिए सार-प्राक्कलन

में 15.95 लाख रु. की व्यवस्था की। परन्तु रेलवे बोर्ड ने जुलाई, 1985 में परियोजना हेतु स्वीकृति देते समय इस प्राविधान को समाप्त कर दिया एवं रेलवे को विद्यमान प्राविधान के अन्दर ही निधियों के पुनः नियतन से इस कार्य को करने का निर्देश दिया। रेलवे बोर्ड द्वारा विस्तृत प्राक्कलन में संयंत्र एवं मशीनरी की अभिप्राप्ति हेतु 46.05 लाख रुपये की व्यवस्था की गयी एवं अनुमोदन किया गया, परन्तु क्वायल निर्माण संयंत्र के कार्यस्थल को तैयार करने हेतु कोई प्राविधान नहीं किया गया।

चूँकि कार्यस्थल तैयार नहीं था, (फरवरी 1991) अतः फरवरी, 1987 के उपरान्त 58.09 लाख रुपये की लागत से प्राप्त मशीनों को संस्थापित एवं चालू नहीं किया जा सका।

5. मुख्य पी ओ एच कार्यशाला का आधुनिकीकरण

(1) संयंत्र एवं मशीनरी की अभिप्राप्ति :-

आधुनिकीकरण कार्यक्रम के अन्तर्गत, रेलवे ने 4.35 करोड़ रु. की लागत से संयंत्र एवं मशीनरी की 472 मदों की अभिप्राप्ति की योजना बनायी। मार्च, 1989 में, इस प्रकार के मदों की संख्या घटाकर 420 कर दी गई जिसकी लागत 4.31 करोड़ रु. कर दिया गया। निविदाओं को अन्तिम रूप देने की प्रगति बहुत धीमी थी। यद्यपि दिसम्बर, 1986 तक 410 मदों हेतु माँग पत्रों को अन्तिम रूप दे दिया गया, फिर भी केवल 361 मदों हेतु 4.19 करोड़ रुपये की निविदाओं को दिसम्बर, 1990 तक अन्तिम रूप दिया जा सका।

आधुनिकीकरण कार्यक्रम के अन्तर्गत संयंत्र एवं मशीनरी की 32 मदों को 230.70 लाख रु. की अनुमानित लागत पर काफमाओं के माध्यम से अभिप्राप्त किया जाना था। यद्यपि संयंत्र एवं मशीनरी की समस्त मदों हेतु माँग पत्रों को अन्तिम रूप देकर मार्च, 1989 में काफमाओं को प्रेषित कर दिया गया, फिर भी दिसम्बर, 1990 तक 4.51 करोड़ रु. मूल्य की केवल 29 मशीनों को प्राप्त किया जा सका।

इसी प्रकार, यूनिट एक्सचेन्ज स्पेयर की 3.61 करोड़ रु. लागत की 87 मदों के माँग पत्रों को जून, 1986 तक भण्डार विभाग को भेजा गया। परन्तु दिसम्बर 1990 तक 2.97 करोड़ की लागत पर मात्र 76 मदों को अभिप्राप्त किया जा सका। माँग पत्रों को प्रस्तुत करने के साढ़े चार वर्ष बाद भी 8 मदों को अभिप्राप्त नहीं किया गया है। अभिप्राप्ति कार्यवाही करने में विलम्ब के परिणामस्वरूप परियोजना की लागत बढ़ गयी।

(ii) मशीनों को चालू करने में विलम्ब :-

अभिप्राप्ति में विलम्ब के अतिरिक्त, नवम्बर 1988 एवं सितम्बर, 1990 के मध्य प्राप्त 19

मशीनों (86.30 लाख रु. की लागत) को 6 माह से 37 माह के विलम्ब के पश्चात चालू किया गया। 36.91 लाख रु. लागत की नौ मशीनों को अभी चालू किया जाना है (सितम्बर, 1991)।

(iii) मशीनों का असंतोषजनक कार्य निष्पादन :-

जून, 1988 एवं सितम्बर, 1989 के बीच चालू चार मशीनें, दो मोवाइल क्रेन, 1 शीयरिंग एवं 1 प्रेस ब्रेक मशीनें सन्तोषजनक ढंग से कार्य नहीं कर रही हैं। ये मशीनें पर्याप्त अवधि तक अप्रचालित रही (कारण अभिलेख में नहीं है)। इसके साथ ही साथ, मार्च 1988 एवं मार्च, 1990 के बीच प्राप्त 1 सी एन सी लेथ (45.62 लाख रु.) 1 टावर क्रेन (22.43 लाख रु.), 1 धुलाई संयंत्र (5.95 लाख रु.), 1 डायनमिक वैलेन्सिंग मशीन (4.65 लाख रु.) नामक चार मशीनों के परीक्षण सत्यापन प्रमाण पत्रों को, उनकी सतत विफलताओं एवं निम्न कार्य निष्पादन के कारण जारी नहीं किया जा सका (सितम्बर, 1991)।

(iv) इंजन ब्लाक की अभिप्राप्ति पर निरर्थक व्यय :-

चार अदद इंजन ब्लाक 104 लाख रु. लागत से फरवरी, 1990 में आयात किये गये। एक इंजन ब्लॉक न्यू कटनी कारखाने को स्थानान्तरित कर दिया गया एवं 78 लाख रु. की लागत के 3 इंजन ब्लाक अभिप्राप्ति से अब तक अप्रयुक्त पड़े हुए हैं। अभिप्राप्ति का औचित्य उपलब्ध नहीं था।

(v) मशीनों का अन्य इकाइयों को स्थानान्तरण :-

नवम्बर, 1988 में एक ब्रिटिश फर्म से आयातित एक लोको पुलसर (200-टन) इंजनों को टकेलने में अनुपयोगी सिद्ध हुआ, अतएव उसे सवारी डिब्बों/वैगनों को खींचने के लिए कुर्दुवाडी कारखाने को स्थानान्तरित कर दिया गया। उस कारखाने में भी मशीन अनुपयोगी पायी गयी एवं उसे परेल कारखानों को वापस भेज दिया गया। इसको पुनः फरवरी, 1991 में कुर्दुवाडी कारखाने को भेजा गया एवं मशीन अब भी वहाँ बिना किसी प्रयोग के निष्क्रिय पड़ी हुयी है।

भारतीय रेल कारखानों के पुनर्गठन, युक्तीकरण एवं आधुनिकीकरण हेतु एक सदस्यीय समिति की संस्तुतियों के विपरीत कि कुर्दुवाडी कारखाने पर कोई पूंजी निवेश न किया जाय एवं कारखाने के लिए किसी नवीन मशीनरी एवं संयंत्र की अभिप्राप्ति न की जाए, 25.44 लाख रु. की लागत की 8 मशीनों (लोको पुलसर सहित) को कुर्दुवाडी कारखाने को स्थानान्तरित किया गया।

16.54 लाख रु. की लागत का एक चल सडंक क्रेन 1988 में झाँसी कारखाने को स्थानान्तरित किया गया।

6. लक्ष्यों की तुलना में उपलब्धियों:-

परेल कारखाने के आधुनिकीकरण का लक्ष्य निम्न उद्देश्यों को प्राप्त करना था :-

| की अवधि ओवरहालिंग | उत्पादन में वृद्धि | मरम्मत के दिनों में कमी |
|------------------------|--------------------|-------------------------|
| डब्ल्यू.डी.एम./2 इंजिन | प्रतिमाह 4.5 से | 23 दिनों से |
| | 9 इंजिन | 18 दिनों तक |
| डब्ल्यू.डी.एस./4 इंजिन | प्रतिमाह 2 से | 45 दिनों से |
| | 4 इंजिन | 25 दिनों तक |

मूल्यवान परिष्कृत मशीनों के प्रवर्तन के कारण रेलवे में श्रमघण्टों में पर्याप्त बचत का पूर्वानुमान किया था। तथापि यह देखा गया कि नयी मशीनों द्वारा किये गये विभिन्न संचालनों के अनुमत समय को संशोधित नहीं किया गया। परिणामस्वरूप, लोको के लिए मरम्मत दिनों में कमी के लक्ष्य को पूर्णरूपेण, प्राप्त नहीं किया जा सका। 1989-90 एवं 1990-91 के दौरान डब्ल्यू डी एम/2 इंजनों के लिए वास्तविक मरम्मत दिन 21 से 27 दिनों के बीच एवं डब्ल्यू डी एस/4 इंजनों के लिए 31.5 दिनों से 36 दिनों के बीच रहे।

परियोजना प्रतिवेदन में उल्लिखित इंजनों के उत्पादन में वृद्धि प्राप्त कर ली गयी। तथापि, उपलब्धि को पूर्णतया आधुनिकीकरण के कारण ही नहीं माना जा सकता क्योंकि भाप इंजनों की आवधिक ओवर हालिंग जो इस कारखाने में की जाती थी पूर्णतः बन्द हो चुकी है।

परियोजना प्रतिवेदन के अन्तर्गत मरम्मत दिनों में कमी के कारण 3.69 करोड़ रु. की आवर्ती बचत का पूर्वानुमान किया गया था। मरम्मत दिनों में कमी न होने के कारण बचत पूर्णतया फलीभूत नहीं हो सकी।

अध्याय - III

आय

3.1 मध्य और दक्षिण पूर्व रेलवे : वैगन पंजीकरण शुल्क की वसूली न होना

वैगन लोड में माल भेजने के लिये सभी मॉग रेलवे द्वारा पंजीकृत की जाती है। मॉगों को निर्धारित पंजीकरण शुल्क के साथ होना चाहिये। पार्टियों, जिनका रेलवे के साथ नियमित लेन-देन रहता है, उनको रेलवे के विवेक के अनुसार अनुमति है कि वे हर बार जब कि मॉग पत्र भरा जाता है, उसके लिये भुगतान किये जाने वाले पंजीकरण शुल्क के बदले एक मुश्त भुगतान कर दें। एक मुश्त रकम पार्टियों द्वारा एक समय में पंजीकृत वैगनों की संख्या के आधार पर निश्चित की जाती है। इस प्रकार एकत्र किया हुआ वैगन पंजीकरण शुल्क, जब पार्टी या तो मॉग-पत्र को निरस्त कर देती है या मॉग गये वैगनों को रेलवे द्वारा आपूर्ति के बाद लदान करने में असफल हो जाती है तो जब्त कर लिया जाता है। एक मुश्त जमा शुल्क के मामलों में, जब्त किये गये वैगन पंजीकरण शुल्क की रकम की वसूली जमा रकम में से हो जाती है और पार्टी को एक मुश्त रकम को पूरा करने का निर्देश दे दिया जाता है।

मध्य एवं दक्षिण पूर्व रेलवे पर वैगन पंजीकरण शुल्क के जब्त करने की जाँच के उपरान्त निम्न बातें स्पष्ट हुई :-

मध्य रेलवे:-

कोयला खदानों से कोयला यातायात हेतु वैगन पंजीकरण शुल्क के मद में एक मुश्त जमा प्राप्त करने की पद्धति को पुनर्जीवित करने के लिये रेलवे बोर्ड द्वारा मई, 1981 में जारी किये गये निर्देश के अनुरूप मध्य रेलवे प्रशासन ने जून 1981 में आकलन किया कि प्रतिदिन के औसत कोयला लदान के आधार पर वेस्टर्न इन्डिया कोलफील्ड के चार कोयला खदानों द्वारा 3.24 लाख रु. एकमुश्त जमा के रूप में देय था। इस मद में केवल एक कोयला खदान ने 0.33 लाख रुपये का भुगतान किया था और बकाया 2.91 लाख रु. की राशि को कोल- बिल से वसूल किये जाने का प्रस्ताव था। इसे अब तक नहीं किया गया था। वैगन पंजीकरण शुल्क के लिये आवश्यक एक मुश्त जमा के अभाव में, लदान के लिये मॉग गये वैगनों को लदान में कोयला खदानों की असफलता के कारण, रेलवे को देय वैगन पंजीकरण शुल्क की वसूली भी नहीं हो पा रही थी। जुलाई, 1982 में वेस्टर्न इन्डिया कोलफील्ड ने रेलवे प्रशासन को अधिकृत किया कि जब्त किये गये वैगन पंजीकरण

शुल्क को उनके कोल बिल से काट लिया जाय। वेस्टर्न इन्डिया कोलफील्ड्स के कोयला खदानों के मामले में इस पद्धति का अनुसरण नहीं किया गया। जब्त किये गये वैगन पंजीकरण शुल्क के मद में फरवरी, 1991 तक कुल बकाया राशि, जिसकी वसूली नहो सकी, 79.45 लाख रु. थी।

दक्षिण पूर्व रेलवे:-

जून, 1981 में रेलवे बोर्ड ने निर्देश जारी किया कि साइडिंग पर मॉगि गये सभी वैगनों पर वैगन पंजीकरण शुल्क आरोपित किया जाना चाहिये और वैगन पंजीकरण शुल्क के मद में एक मुश्त जमा की सुविधा प्रचलित नियमों के अनुसार जब भी साइडिंग के मालिक को आवश्यकता हो, प्रदान की जाय। यह सुनिश्चित किया जाना था कि कोई भी साइडिंग वैगन पंजीकरण शुल्क के उद्ग्रहण से मुक्त न हो।

लेखापरीक्षा (नवम्बर, 1985) में देखा गया कि भिलाई स्टील प्लांट्स के दो साइडिंगों पर आपूर्ति किये गये वैगनों के मामले में न तो वैगन की मॉग पर मॉग पंजीकरण के साथ वैगन पंजीकरण शुल्क की वसूली हो रही थी और न ही एक मुश्त जमा कराया जा सका अलावे इसके कि स्टील एथार्टी आफ इन्डिया के आपूर्ति बिल से 3.04 लाख रु. की एक मुश्त राशि अक्टूबर 1981 में वसूल कर ली गई थी। रेलवे के पास किसी भी एकमुश्त जमा के अभाव में मॉगों के निरस्तीकरण के लिये वैगन पंजीकरण शुल्क के जब्त करने के मद में और वैगनों के अप्रतिग्रहण/न लदाने के लिये देय धन राशि की भी वसूली नहीं हो रही थी। नवम्बर, 1985 में लेखापरीक्षा द्वारा आपत्ति पर रेलवे ने, बी.एस.पी. से मई, 1986 और जून 1989 में 3.24 लाख रु. के एकमुश्त राशि वसूल की। अगस्त, 1981 से जून, 1991 तक वैगन पंजीकरण शुल्क जब्तकरने के मद में 1.06 करोड़ रु. के राशि की वसूली अब तक नहीं हो पायी थी (सितम्बर, 1991)।

3.2 पश्चिम रेलवे : रेलवे साइडिंग के मालिक से बकाये की वसूली का न होना।

सवाई माधोपुर की एक फर्म सवाई माधोपुर स्थित अपनी बड़ी लाईन व छोटी लाईन साइडिंग एवं बड़ी लाईन साइडिंग फल्लौदी पर लाईम स्टोन, जिप्सम, कोयला एवं सीमेंट के यातायात पर कार्यरत थी। रेलवे देयों की वसूली में देरी के कारण इस फर्म को क्रेडिट नोट के माध्यम से भुगतान की सुविधा रेलवे द्वारा अगस्त, 1975 में वापस ले ली गयी और इसके बाद फर्म को भाड़े एवं दूसरे प्रभार के मद में सभी बकायों का भुगतान भविष्य में प्रतिदिन नकद आधार पर करना था। इसको लागू नहीं किया गया और वैगन जिनको देय भाड़ा के आधार पर फर्म को बुक

किया गया था उनको बिना भाड़े की वसूली किये साइडिंग पर भुगतान मेमो के आधार पर छोड़ दिया गया। फर्म की फैक्ट्री का कार्य जून 1987 में रुक गया और फैक्ट्री अगस्त 1987 में बन्द हो गयी।

मई, 1988 में फर्म से भाड़े के मद में 1.17 करोड़ रु. व दूसरे देय 61.35 लाख रु. बकाया थे। जैसा कि रेलवे फर्म की प्रतिकूल नकदी अवस्था के कारण बकाये की वसूली करने में अक्षम थी, भाड़े के मद में 1.09 करोड़ रु. व ब्याज प्रभार के रूप में 17.20 लाख रु. के अलावा दूसरे बकायों के मद में 61.35 लाख रु. की वसूली के लिये अप्रैल, 1989 में एक वाद न्यायालय में प्रस्तुत किया गया। न्यायालय की फीस व वाद प्रस्तुत करने हेतु अधिवक्ता की फीस के मद में व्यय 10.35 लाख रु. था।

रेलवे प्रशासन ने कहा (जून, 1990) कि अनुबन्धन के शर्तों के अनुसार वैगन जिन्हें कि साइडिंग को बुक किया गया था उन्हें वहाँ अवस्थित कर दिया गया था जब तक कि बुक डिलवरी न हो क्योंकि जो माल बाबू वहाँ पर तैनात थे वे बुक डिलवरी के लिये प्राधिकृत थे। यहाँ, पर यह इंगित करना उचित होगा कि प्रचलित नियमानुसार साइडिंग पर तैनात माल बाबुओं को चाहिये कि वे रेलवे रसीद के संग्रह व भाड़ा एवं अन्य देयों को वसूल करने के उपरान्त बुक डिलवरी दें। इस प्रकार बिना भाड़ा के वसूल किये फर्म को माल का परिदान अनियमित था।

रेलवे मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने कहा (जनवरी, 1992) कि कोर्ट ने रेलवे को 192 लाख रु. का निम्नलिखित तौर पर दूसरे दावों पर वरीयता देते हुये, भुगतान करने का आदेश दिया था:-

- (i) मई, 1998 से आरम्भ प्रत्येक 1.33 लाख रु. के बराबर त्रैमासिक किश्तों में 16 लाख रु.; और
 - (ii) शेष 176 लाख रु.
- (अ) 20 प्रतिशत नकद भुगतान अर्थात् 35.2 लाख रु. और
- (ब) शेष 140.8 लाख रु. का मई, 1992 से आरम्भ तीन बराबर वार्षिक किश्तों में भुगतान

3.3 मध्य रेलवे : माल यातायात का अनार्थिक संचलन

टैरिफ नियमों में प्रावधान है कि माल बुक किये जाने के बाद जब तक परिचालन सुविधा हेतु दूसरे मार्ग से ले जाने की आवश्यकता न हो, तब तक सभी माल रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये मार्ग सम्बन्धी अनुदेशों के अंतर्गत विनिर्दिष्ट मार्ग/मार्गों से ही ढोये जाने चाहिए। वाडी स्टेशन (बी जी) द्वारा सेवित एक सीमेंट साइडिंग से सीमेंट के अनेक परेषण 1 मार्च से प्रभावी रेलवे बोर्ड के मार्ग सम्बन्धी अनुदेशों के अंतर्गत निर्धारित पूने होकर (689 कि.मी.) युक्ति संगत सभी बी जी मार्ग के बदले कुर्दुवाडी ज. होते हुये (418 कि.मी.) मिराज (बी जी और एन जी) को बुक किये जा रहे

थे। जिसमें कुर्दुवाडी यानान्तरण शेड में बी जी से एन जी यानान्तरण शामिल था।

जनवरी, 1989 में रेलवे ने कुर्दुवाडी से होकर मिराज को सीमेंट यातायात के मार्ग-हेतु विशेष व्यवस्था का एक प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजा कि कुर्दुवाडी में प्रेषक द्वारा संचालित एक भण्डार इस आधार पर निर्मित किया जाय, कि इससे इस यातायात के लिये कम दूरी का मार्ग उपलब्ध होगा एवं मार्ग संबन्धी निर्देशों के वर्तमान प्राविधानों का भी उल्लंघन नहीं होगा। यह रेलवे बोर्ड द्वारा मार्च, 1989 में अनुमोदित कर दिया गया तथा मई, 1989 से लागू कर दिया गया। पूने से होकर युक्तिसंगत सभी बी जी मार्ग के बदले कुर्दुवाडी होकर अयुक्तिसंगत मार्ग से सीमेंट के सामानों की दुलाई के फलस्वरूप मार्च, 1987 से अप्रैल, 1989 के दौरान 1.20 करोड़ रुपये का अवप्रभार हुआ।

जून, 1989 से मार्च, 1991 के दौरान कुर्दुवाडी डम्प होकर सीमेंट यातायात के संचलन की समीक्षा से निम्नलिखित बातें ज्ञात हुई :-

(क) ट्रेन लोड/वैगन लोड में वाडी (बी जी) से कुर्दुवाडी सीमेंट की बुकिंग, कुर्दुवाडी डम्प में सामान के उतारने और तब उन्हें कुर्दुवाडी (एन जी) से मिराज (एन जी) को भेजने के लिए विशेष प्राविधान किया गया। कुर्दुवाडी में वर्तमान बी जी एन जी यानान्तरण शेड को सीमेंट डम्प के रूप में प्रयोग किया गया। शेड की सीमित क्षमता के कारण मई, 1989 से मार्च, 1991 के दौरान प्राप्त हुए 159 रेकों में से 127 रेक यार्ड में 32 घंटे के लक्ष्य के विरुद्ध 48 घंटों से ऊपर रोके गये। इसके अतिरिक्त 415 बी जी वैगन माल उतराई हेतु शेड में लाये जाने के बाद औसतन 26.5 घंटे रुके रहे जब तक कि डम्प में पहले से पड़ीहुयी सीमेंट बोरियों एन जी वैगनों में लादी नहीं गयी।

(ख) मई, 1989 से मार्च, 1991 के दौरान इस यातायात से वूसल किये गये भाड़े की कुल राशि 400.21 लाख रुपये थी जिसके लिये दुलाई की लागत 1443.74 लाख रुपये थी जिसमें वापसी यात्रा पर नगण्य यातायात के कारण मिराज से कुर्दुवाडी तक खाली एन जी वैगनों के वहन पर 693.71 लाख रुपये शामिल थे।

इस प्रकार कुर्दुवाडी में यानान्तरण द्वारा सीमेंट यातायात को ढोये जाने के लिए अनुमति देने का निर्णय आर्थिक दृष्टिकोण से औचित्य पूर्ण नहीं था।

3.4 उत्तर रेलवे : माल यातायात के लिए मार्ग का युक्तीकरण न किया जाना

फरवरी, 1976 में रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने रेलों से न्यूनतम दूरी से प्रेषित एवं प्रभारित परन्तु परिचालन कारणों से सदैव लम्बी दूरी के मार्ग से ढोये गये माल यातायात की मात्रा

के विवरण को माँगा ताकि बोर्ड इसक लिये मार्ग युक्तीकरण पर विचार कर सके।

दिसम्बर, 1989 में फैजाबाद स्टेशन की लेखापरीक्षा के दौरान ज्ञात हुआ कि मध्य रेलवे के मेहर सीमेंट साइडिंग से फैजाबाद के लिए नियमित सीमेंट यातायात ट्रेनलोड में था। यातायात छिडकी फाफामऊ होकर न्यूनतम दूरी के मार्ग से प्रेषित एवं प्रभारित किया गया परन्तु वास्तव में सदैव कानपुर माल सेंद्रल -लखनऊ लम्बे रास्ते होकर टोया गया।

इस यातायात को इलाहाबाद-प्रयाग-फाफामऊ (वाया छिडकी) के न्यूनतम दूरी के मार्ग से वहन नहीं कियाजा सकता था क्योंकि यह एकल लाइन प्रखण्ड पहले से ही लाइन क्षमता के 85 प्रतिशत से अधिक उपयोग होने के कारण परिचालन के संतृप्त बिन्दु तक है और इस प्रखण्ड पर किसी अन्य यातायात को परिचालित करना सम्भव नहीं था। अतएव रेलवे दिसम्बर, 1987 में, फैजाबाद के लिए ट्रेनलोड परेषणों को छिडकी के बजाय मानिकपुर होकर ले जाने हेतु अनुदेश जारी किये। फैजाबाद, लखनऊ आदि जैसे गन्तव्यों के लिए मध्य रेलवे से आरम्भ होने वाले माल यातायात को तदनुसार निरंतर सतना-मानिकपुर -जुही विन्यास यार्ड होकर लम्बे रास्ते से टोया जा रहा था। तथापि रेलवे ने अब तक रेलवे बोर्ड से इस लम्बी दूरी के मार्ग के युक्तीकरण का अनुरोध नहीं किया था जिसपर कि लोकहित में सीमेंट के ट्रेन लोड यातायात की बड़ी मात्रा का वहन न्यूनतम दूरी मार्ग में परिचालन कठिनाइयों के कारण किया जा रहा है। इस प्रकार वास्तविक वहन मार्ग का युक्तीकरण न किये जाने से, रेलवे की आय को गंभीर हानि हो रही है।

इस संबंध में मात्र फैजाबाद को भेजे गये सीमेंट यातायात पर जनवरी, 1989 से जून, 1991 तक अवप्रभार के रूप में एक करोड़ रुपये की हानि हुई।

3.5 पश्चिम रेलवे : भाड़े की कम वसुली

नवम्बर, 1988 में तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग (ओ.एन.जी.सी.)ने रेलवे को परामर्श दिया कि आयोग ने हजीरा में रेल वैगन के माध्यम से एल.पी.जी और एन.जी.एल. के निपटान हेतु सुविधा की व्यवस्था की थी और यह कि लदान कार्यक्रम शीघ्र ही प्रारम्भ होने वाला था। यद्यपि रेलवे को विशिष्ट अंश-शोधन/लदान के आंकड़े जैसे कि हजीरा नैफ्था का घनत्व अप्राप्य थे, तथापि इस माल के लिये टैंक वैगन के अंश शोधन हेतु केन्द्रीय टैंक वैगन अंशशोधन आयोग/रेलवे बोर्ड को प्रस्ताव नहीं भेजे गये। ओ.एन.जी.सी. ने अपने कच्चे नेफ्था का संचलन 26 जनवरी, 1989 से आई.ओ.सी. साइडिंग, कावस से नैफ्था साइडिंग गौधीधाम को आरम्भ किया। जैसा कि प्रभार योग्य भाड़े के अभिकलन हेतु घनत्व की आवश्यकता है, कावस से नैफ्था के लिये भाड़े की वसुली

0.6957 के घनत्व के आधार पर जो कोयाली रिफाइनरी से नैफथा के लिये अधिसूचित है, अंतिम बतला कर की गई।

कावस के मुख्य माल बाबू ने जनवरी, 1990 में मंडलीय अधिकारियों को सूचित किया कि हजीरा नैफथा जिसका घनत्व 0.72 है, तुलनात्मक रूप से भारी है। तत्पश्चात् 30 मार्च, 1990 को यह मामला केन्द्रीय टैंक वैगन अंशशोधन आयोग (सी.टी.सी.सी.) को संदर्भित करते हुये आयह किया गया कि इस उत्पाद हेतु टैंक वैगन के अंशशोधन की व्यवस्था की जाये। सी.टी.सी.सी. के अनुरोध पर 23 अगस्त, 1990 को घनत्व एवं ताप का विवरण सूचित किया गया। हजीरा नैफथा घनत्व को 0.7210 निर्दिष्ट करते हुये अंशशोधन लदान ऑकडा रेलवे ने 11 अक्टूबर, 1990 को अधिसूचित किया जो 10 सितम्बर, 1990 से प्रभावी था। रेलवे स्टेशन द्वारा इसे 13 फरवरी, 1991 से कार्यान्वित किया गया। हजीरा से भेजे गये नैफथा के घनत्व की अधिसूचना में देरी अधिसूचना के कार्यान्वयन में देरी व अंतिम रूप में वसूल किये गये भाड़े को अंतिम निर्दिष्ट करने में विफलता के परिणामस्वरूप 26 जनवरी, 1991 से 12 फरवरी, 1991 की अवधि में 74.86 लाख रु. के माल भाड़े की कम वसूली हुयी।

3.6 दक्षिण पूर्व रेलवे : युक्ति संगतीकरण आदेशों का अनुपालन न होने के कारण भाड़े में अवप्रभार

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन, संघ सरकार (रेलवे) 1990 की संख्या 10, वर्ष समाप्ति 31 मार्च, 1989 के पैरा 4.7 में उत्तर एवं पश्चिम रेलवे पर रेलवे बोर्ड द्वारा यातायात मार्ग के सम्बन्ध में युक्ति संगतीकरण आदेशों का अनुपालन न करने के कारण 37.76 लाख रु. के राजस्व की हानि का उल्लेख किया गया था।

रेलवे बोर्ड द्वारा मार्च, 1982 से मार्च, 1987 तक दक्षिण-पूर्व रेलवे के 17 स्टेशनों पर जारी किये गये युक्तिसंगतीकरण आदेशों के लागू होने के सम्बन्ध में, लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से स्पष्ट हुआ कि विशेष रूप से उल्लिखित मार्ग-निर्देशों का अनुपालन न करने के परिणामस्वरूप 86.70 लाख रुपये भाड़े की कम वसूली हुई। लेखापरीक्षा द्वारा इन मामलों का उल्लेख (अक्टूबर, 1982 से मार्च, 1988) करने पर रेलवे ने 9.33 लाख रु. की वसूली की और 27.58 लाख रु. को स्टेशनों के नामे डाल दिया गया। तथापि, 49.79 लाख रु. की बाकी राशि के सम्बन्ध में अभी कार्यवाही की जानी थी (विस्तृत विवरण अनुलग्नक 4 में)

3.7 दक्षिण मध्य, पूर्वोत्तर एवं पूर्व रेलवेज : शंटिंग प्रभार की वसूली न होना

प्राइवेट/इमदादी साइडिंग की कार्यवाही को विनियमित करने वाले नियमानुसार साइडिंग को प्रयोग में लाने वाला जब रेलवे इंजन को अंतर्परिवर्तन बिन्दु के आगे शंटिंग के लिये प्रयोग में लाता है तो, शंटिंग प्रभार की वसूली साइडिंग के मालिकों से होनी चाहिये।

एक सीमेंट फैक्ट्री, जो दक्षिण मध्य रेलवे पर विष्णुपुरम स्टेशन द्वारा सेवित है, के साथ अनुबन्ध निष्पादित किया गया कि अगस्त, 1988 में खोली गयी प्राइवेट साइडिंग में सीमेंट के जावक यातायात के ट्रेन-लोड्स रेलवे द्वारा साइडिंग को/से एक निश्चित अंतर्विन्दु पर हस्तांतरित /संप्रेषित किये जायेंगे। तथापि, नवम्बर, 1990 में लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया कि शंटिंग कार्य के लिये रेलवे इंजन को प्राइवेट साइडिंग के भीतर अन्तर्परिवर्तन बिन्दु के आगे भेजा जा रहा था, लेकिन इसके लिये शंटिंग प्रभार का न तो दावा किया जा रहा था और न ही वसूली की जा रही थी। अक्टूबर, 1988 से मार्च, 1991 तक इस मद में साइडिंग के मालिक से शंटिंग प्रभार की वसूली योग्य राशि 16.59 लाख रुपये थी।

पूर्वोत्तर रेलवे पर एक प्राइवेट केन लोडिंग साइडिंग जो पलियाकलॉ (जिसका निर्माण 1959 में हुआ) में है से शंटिंग प्रभार के मद में अप्रैल, 1976 से फरवरी, 1991 तक 23.03 लाख रुपये की वसूली नहीं की गई थी यद्यपि अनुबन्ध के अनुसार साइडिंग के मालिक से उपरोक्त वसूली होनी थी। अप्रैल, 1976 के पूर्व के अभिलेख अप्राप्य थे।

पूर्व रेलवे पर पानागढ़ स्टेशन द्वारा संपादित तीन इमदादी साइडिंग हैं जो रक्षा विभाग की आवश्यकताओं की पूर्ति करती हैं। सितम्बर, 1988 में पानागढ़ स्टेशन के लेखापरीक्षा के दौरान देखा गया कि इन साइडिंग के संचालन हेतु रक्षा विभाग के साथ जिन अनुबन्धों का निष्पादन किया गया था वे अप्राप्य हैं। रेलवे द्वारा किये गये शंटिंग के कार्य से संबंधित अभिलेखों का रख-रखाव नहीं किया गया और मार्च, 1988 तक शंटिंग प्रभार भी नहीं प्रस्तुत किये गये। रेलवे का दिनांक 12 जुलाई, 1988 का परिपत्र जिसमें गिलिट्री साइडिंग में संचालित शंटिंग के शंटिंग प्रभार का संशोधित दर जो 1 अप्रैल, 1988 से पूर्व प्रभावी था प्राप्त करने के पश्चात सेवित स्टेशन ने रक्षा विभाग से शंटिंग प्रभार के लिये दावा करने की आवश्यकता का अनुभव किया। शंटिंग प्रभार लगाये जाने का उल्लेख करते हुए एक पत्र रक्षा अधिकारियों को अगस्त, 1988 में भेजा गया। अप्रैल, 1988 से मार्च, 1989 तक तीन साइडिंग में किये गये शंटिंग कार्य के मद में 3.81 लाख रु. का बिल मई, 1989 में प्रस्तुत किया गया। जनवरी, 1990 में रेलवे ने कहा कि शंटिंग प्रभार देय नहीं थे क्योंकि इन साइडिंग में कोई अन्तर्परिवर्तन बिन्दु नहीं था। इस प्रकार यह स्पष्ट नहीं है कि रेलवे इन वर्षों में

किस प्रकार बिना साइडिंग परिसर एवं साइडिंग के आरम्भ बिन्दु के निर्धारण के इन साइडिंग पर कार्य कर रही थी। वर्ष 1988-89 में रक्षा विभाग से वसूल की जाने वाली राशि 3.81 लाख रुपये है। शॉटिंग प्रभार की राशि इस अवधि के पूर्व एवं पश्चात लेखा परीक्षा विभाग द्वारा ओंकी नहीं जा सकी।

3.8 मध्य एवं उत्तर रेलवे : शायिका-अधिभार न लगाये जाने के कारण हानि।

सवारी गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी डिब्बों में शायिका के लिए अधिभार समय समय पर अधिसूचित किये गये दर (रों) पर लगाया जाता है। रेलवे वारंटों या रियायतीण वाउचरों के बदले में द्वितीय श्रेणी टिकटों पर शायिका सवारी डिब्बों में यात्रा करने वाले सैनिकों को भी यह अधिभार भुगतान करना आवश्यक है।

एक 72 शायिकाओं वाला द्वितीय श्रेणी कोच जिसे एम सी ओ कोच के रूप में जाना जाता है, रेलवे बोर्ड के आ देशानुसार 15 नवम्बर, 1986 से जम्मू तवी से तथा 18 नवम्बर, 1986 से पूने से चलने के लिए, से, झेलम एक्सप्रेस ट्रेन के साथ जोड़ा गया। यह देखा गया कि इस डिब्बे में सैनिकों को दी गयी शायिका हेतु अधिभार नहीं वसूला जा रहा था। 15 नवम्बर, 1986 से 31 अगस्त 1991 की अवधि में इस मद में अवप्रभार की राशि 36.24 लाख रुपये हुयी।

मध्य रेलवे ने 22 मई, 1990 से अधिभार पूने से वसूलना आरम्भ कर दिया। इस मद पर 30 अप्रैल, 1990 तक 13.82 लाख रुपये के बकाये हेतु सितम्बर, 1990 में रक्षा विभाग पर किया गया रेलवे का दावा इस आधार पर अस्वीकार कर दिया गया कि इतनी देर बाद सुरक्षा कर्मियों से वसूली संभव नहीं थी एवं दावा की धनराशि का भुगतान करना रक्षा विभाग के लिए भी सम्भव नहीं था जिसे रेलवे को चल टिकट परीक्षकों के माध्यम से वसूल करना चाहिए था। चूंकि इस अवप्रभार की वसूली की बिल्कुल सम्भावना नहीं थी, इस प्रकार मध्य रेलवे ने इसे अपलेखित करने का प्रस्ताव फरवरी 1991 में किया। अंतिम परिणाम प्रतीक्षित (दिसम्बर, 1991) था।

जम्मू तवी से किये गये आवंटनों हेतु शायिका अधिभार वसूलने के लिए एवं बकाया अधिभार को नियमित किये जाने के लिए अभी तक (सितम्बर, 1991) उत्तर रेलवे द्वारा कार्यवाही नहीं की गयी थी।

3.9 मध्य तथा दक्षिण रेलवे : प्रभार हेतु दूरी की गलत अधिसूचना

रेलवे द्वारा ढोये गये माल पर भाड़ा माल भेजने वाले और प्राप्त करने वाले स्टेशनों के मध्य

कुल दूरी पर लगाया जाता है जैसा कि प्रभार हेतु दूरी रेलवे द्वारा अधिसूचित दूरी के आधार पर निर्धारित की गयी हो।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि मध्य और दक्षिण रेलवे पर प्रभार हेतु दूरी की गलत अधिसूचना के मामले थे जिसके फलस्वरूप कुल 33.83 लाख रुपये के आय की हानि हुई जिसका विवरण निम्नलिखित है :-

मध्य रेलवे :

प्रथम जुलाई 1987 से प्रभावी रेलवे बोर्ड के विषयगत अनुदेशों के अनुसार साइडिंग धारक द्वारा विनिर्दिष्ट विनिमय/परिसरीय यार्ड से आरम्भ या समाप्त होने वाले ट्रेन लोड यातायात इंजनों के साथ एक साइडिंग में/से चलने वाली गाड़ियों में ढोये जाते हैं उन पर भाड़ा सीधी दूरी के आधार पर साइडिंग के बफर अन्त तक की दूरी पर लगाया जाता है। साइडिंग तक या से भाड़ा लगाने के लिए सेवित स्टेशन तक या/से साइडिंग की लम्बाई की दूरी को सीधी दूरी के साथ जोड़कर गणना की जाती है। जुलाई 1987 में घोरा डोंगरी स्टेशन द्वारा सेवित मध्य प्रदेश विद्युत परिषद, साइडिंग सरनी की लम्बाई सीधी दूरी द्वारा चार्ज किये जाने के लिए बफर के अन्त तक दो किलोमीटर के रूप में रेलवे द्वारा अधिसूचित की गयी। यह बाद में पूर्वप्रभावी तिथि 1 जुलाई 1987 से संशोधित की गयी तथा इसका कार्यान्वयन जनवरी 1990 से किया गया। इस मद में जुलाई 1987 से दिसम्बर 1989 की अवधि का भाड़ा अवप्रभार 24.81 लाख रु. हुआ।

रेलवे बोर्ड ने अधिसूचना में गलती स्वीकार किया (दिसम्बर, 1991) तथा बताया कि उक्त राशि मध्य प्रदेश विद्युत परिषद से वसूल किये जाने के प्रयास किये जा रहे थे।

दक्षिण रेलवे :-

अप्रैल, 1986 में मद्रास बीच स्टेशन को माल यातायात के लिये बन्द करने के बाद और मद्रास एगमोर में अपर्याप्त सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण कोरुकुपेट स्टेशन को जावक एवं आवक यातायात हेतु क्रमशः 1.7.1986 एवं 1.8.1986 से रैक लोड में मीटर गेज यातायात के लिए खोला गया। चार्ज किये जाने के लिए जोड़ी जाने वाली दूरी को मद्रास बीच स्टेशन की दूरी के अतिरिक्त 2 कि.मी. जुलाई 1986 में अधिसूचित किया गया, यद्यपि कि दोनों बिन्दुओं के मध्य की वास्तविक दूरी, जैसा कि स्थानीय दूरी सारणी में दिया गया था, 5 कि.मी. थी। यह अगस्त, 1989 में प्रशासन की जानकारी में आया और प्रभारित करने के लिये दूरी को जनवरी, 1990 में 5 कि.मी. संशोधित कर दिया गया जो 1.3.90 से प्रभावी था। कोरुकुपेट (मीटर गेज) में जून, 1986 से

फरवरी, 1990 की अवधि के माल यातायात की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि गलत दूरी को अंगीकृत किये जाने के कारण राजस्व की हानि 9.02 लाख रुपये हुयी।

रेलवे बोर्ड ने बताया (दिसम्बर 1991) कि रेल प्रशासन उक्त राशि वसूल करने की कार्यवाही आरम्भ कर रही थी। इन मामलों में अधिसूचित की गयी दूरियों अनन्तिम नहीं थीं। अतएव, अवप्रभार की राशि की वसूली के आसार बहुत कम हैं।

3.10 उत्तर रेलवे : यातायात के मार्ग की दूरी की अधिसूचना में देरी

1 मई, 1989 से प्रभावी सामान्य आदेश सं० 1/1989 युक्तीकरण योजना के कण्डिका 5.2 के अनुसार उत्तर रेलवे को/से गन्तव्य स्थल तक दिल्ली क्षेत्र हो कर या दिल्ली क्षेत्र में प्रारम्भ/पर्यवसान होने वाले सभी माल यातायात को "गुड्स एवायडिंग लाइन" (जी.ए.एल./दिल्ली एवायडिंग लाइन (डी.ए.एल.)/तुगलकाबाद, जो भी लागू हो होकर बुक करना/गुजरना था। जी.ए.एल./डी.ए.एल.के रास्ते वाली अधिसूचित दूरियों की अनुपस्थिति में खाद्यान्न यातायात विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे के स्टेशनों को युक्ति संगत मार्ग के बजाय दिल्ली हो कर बुक और प्रभारित किये जाते रहे। जी.ए.एल./डी.ए.एल. से होकर गुजरने वाली प्रभार्य दूरियों की अधिसूचना में देरी के कारण मई,से दिसम्बर, 1989 की अवधि में 12.37 लाख रु. की हानि हुयी। जी.ए.एल./डी.ए.एल. से होकर कर गुजरने वाली प्रभार्य दूरियों की अधिसूचना के पश्चात भी कुछ स्टेशन दिल्ली से होकर माल यातायात बुक व प्रभारित करते रहें जिससे कि भाड़े में जनवरी, से लेकर दिसम्बर, 1990 तक 5.97 लाख रु. की और भी हानि हुई।

इस प्रकार प्रभार्य दूरी के जारी/लागू होने में देरी के कारण 18.34 लाख रु. के राजस्व की हानि हुई।

3.11 पश्चिम रेलवे : विशेष गाडियों को रोकने के लिए प्रभारों की वसूली न किया जाना।

पार्टियों के लिखित अनुरोध पर विशेष गाडियों जैसे "भ्रमण गाडियों", "तीर्थ यात्रा विशेष" आदि को विनियमित करने वाले नियम के साथ ही साथ स्पष्ट करते हैं कि कुछ मिनटों के लघु ठहराव, जहाँ गाडियाँ सामान्यतः परिचालन प्रयोजनों के कारण रुकती है अथवा यात्रियों के चढ़ने अथवा/एवं उतरने की सुविधा को छोड़कर पार्टियों के अनुरोध पर प्रारम्भिक, मध्यवर्ती अथवा गन्तव्य स्टेशन पर गाडियों को रोकने के लिये प्रभारों की वसूली की जाती है।

वर्ष 1985-90 के दौरान प्राधिकृत ट्रेवल एजेंटों के अनुरोध पर बम्बई वी.टी., बम्बई

सेन्ट्रल, वलसाड़ एवं वापी से विभिन्न गंतव्य की ओर जाने एवं वापस आने वाली 8 तीर्थयात्रा विशेष गाड़ियों के अभिलेखों की लेखापरीक्षा द्वारा समीक्षा से ज्ञात हुआ कि अनुमोदित कार्यक्रम के अनुसार गाड़ियों के विशेष रूप से उल्लिखित गिरडीह, भागलपुर, नवादा, गया एवं निजामुद्दीन के मार्गस्थ ठहरावों के लिए 10.66 लाख रु. के रोक प्रभारों की वसूली नहीं की गई है। वसूली न करने के कारण ज्ञात नहीं है।

विशेष गाड़ियों हेतु सामान्य रूपसे अनुमत रसोई यानों के स्थान पर रेलवे बोर्ड ने विशेष मामले के रूप में वाहन पार्सल एककों (वी.पी.यू.) का चालन स्वीकृत किया जिसके लिए प्रभार रसोईयान के प्रयोग हेतु निर्धारित दरों के आधार पर वसूल किये जाने थे। इस प्रकार के 10 वी पी यू के प्रयोग के कारण 4.68 लाख रु. का अवप्रभार हुआ।

3.12 पूर्वोत्तर रेलवे : माल की गलत उद्घोषणा

आई.आर.सी.ए माल भाड़ा दर सूची के नियम 126 के अनुसार यदि माल के गंतव्य स्थल पर आगमन के पश्चात यह पाया जाता है कि माल का गलत विवरण दिया गया है और उचित लागू दर के बजाय कम भाड़ा प्राप्त किया गया है तो वर्ग 300 के दर का दूना दण्ड के रूप में उद्गृहीत किया जायेगा।

इमारती लकड़ी के परेषणों को दीमापुर से बरेली सिटी तक 12 वैगनों में "जलाने के लिये जलौनी लकड़ी" के मद में (दिसम्बर 1985 और जनवरी 1986) भेजा गया। गन्तव्य स्टेशनों पर पाया गया कि वास्तव में ये टिम्बर एन.ओ.सी. के परेषण थे जिन्हें अग्रप्रेषण स्टेशन पर ही गलत ब्यौरा दे कर "जलाने हेतु जलौनी लकड़ी" के मद में भेजा गया जिसके परिणामस्वरूप भाड़ा कम दर पर लगाया जाता रहा। अप्रैल, 1986 में रेलवे ने निश्चय किया कि इन परेषणों पर वर्ग 300 के दर का दूना प्रभारित किया जाये क्योंकि यह माल के गलत उद्घोषण का सिद्ध मामला था। तदनुसार नवम्बर, 1986 एवं अगस्त, 1987 में जारी त्रुटि-पत्रों के माध्यम से 4.02 लाख रु. का दण्ड लगाया गया। तदनन्तर 0.35 लाख रु. "जलाने के लिये जलौनी लकड़ी" एवं "टिम्बर एन.ओ.सी." के भाड़े में अन्तरस्वरूप वसूल करने बाद रेलवे ने अपना निर्णय (मई, 1990) इस आधार पर बदल दिया कि दीमापुर से बरेली सिटी को भेजे गये परेषणों का मामला "गलत वर्गीकरण" का था न कि "गलत ब्यौरे" का क्योंकि सामान का लदान खुले वैगन में रेलवे स्टाफ के पर्यवेक्षण में हुआ था हालाँकि वाणिज्यिक एवं लेखा निरीक्षकों के संयुक्त प्रतिवेदन (फरवरी 1986) के अनुसार परेषणों में आकार एवं परिधि के आधार पर 90 प्रतिशत टिम्बर एन.ओ.सी. था एवं

सम्बन्धित बीजकों ने स्पष्ट दर्शाया कि

(i) टके हुए वैगनों में लदान;

(ii) मालिक द्वारा बिना रेलवे स्टाफ के पर्यवेक्षण के लदान एवं निर्धारण; (iii) "जलाने हेतु जलौनी लकड़ी के साथ लदा हुआ बतलाया गया" ।

पुनः अप्रैल, 1990 में लांगतिन एवं लुमडिम से शहमतगंज को "जलाने हेतु जलौनी लकड़ी" के 21 वैगन गंतव्य स्टेशनों पर वाणिज्य निरक्षकों द्वारा परीक्षण में "टिम्बर एन.ओ.सी." पाये गये परन्तु उन्हें उपरोक्त आधार पर पुनर्वर्गीकृत कर दिया गया और केवल भाड़े में अंतर ही प्रभावित किया गया; परिणामस्वरूप दण्ड के रूप में 8.38 लाख रु. की वसूली न हो सकी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने कहा (दिसम्बर, 1991) कि वास्तव में परेषण टिम्बर एन.ओ.सी. ही थे जिनका बुकिंग स्टेशन पर रेलवे स्टाफ द्वारा "जलौनी लकड़ी" के रूप में गलत ब्यौरा दिया गया और इस गलत ब्यौरे के लिये परेषण को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता।

गलत वर्गीकरण के लिये रेलवे के बुकिंग स्टाफ के विरुद्ध की गयी कार्यवाही ज्ञात नहीं है। इसके अतिरिक्त यद्यपि कि रेलवे स्टाफ की परेषणों को स्वीकृति के पूर्व अग्रपरेषण टिप्पणी में विवरण के अनुसार वास्तविक परीक्षण करने में असफल रहने की जिम्मेदारी हो सकती है तथापि नियम 126 के अनुसार अग्रपरेषण टिप्पणी में सही विवरण देने का दायित्व परेषकों पर जाता है। परेषकों ने इन मामलों में स्पष्टतया जानबूझकर अग्रपरेषण टिप्पणियों में यह विवरण दिया कि परेषण "जलाने हेतु जलौनी लकड़ी" थे; यद्यपि टैरिफ की विशेष शर्तों के अनुसार इमारती लकड़ी के टुकड़ों को उनके आकार एवं मोटाई के आधार पर "जलौनी लकड़ी" के मद में स्वीकार नहीं किया जाना था। इस प्रकार परेषक भी अग्रपरेषण टिप्पणी में गलत ब्यौरा दे कर न्यूनतर दर प्राप्त करने में भागीदार थे जो दण्डनीय है।

अप्रैल, 1986 के मूल निर्णय का मई, 1990 में उलट देना जोकि सम्बद्ध बीजकों पर मूल इन्दराजों पर आधारित नहीं था 12.05 लाख रु. की हानि के रूप में प्रतिफलित हुआ।

3.13 दक्षिण मध्य रेलवे : टैंक वैगनों में ढोये जाने वाले बनस्पति तेल पर भाड़े की कम वसूली

दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा अनुपालित माल भाड़ा दर सूची के अनुसार जब कोई द्रव किसी टैंक वैगन से प्रेषित किया जाए जो उसकी दुलाई हेतु नियतन किया गया हो एवं उसे द्रव के लिए

टैक वैगन की वहन क्षमता को संसूचित न किया गया हो, तो भाड़े की वसूली अन्य द्रवों हेतु संसूचित टैक वैगन की अधिकतम वहन क्षमता पर की जानी चाहिए एवं उसकी अनुपस्थिति में टैक वैगन पर लिखित अधिकतम वहन क्षमता पर की जानी चाहिए।

जनवरी से अप्रैल 1988 के मध्य सनतनगर माल संकुल एवं वारंगल स्टेशनों की लेखापरीक्षा के उपरान्त प्रकाश में आया कि पी ओ एल टैक वैगनों में बुक किये गये अरण्डी के तेल, नीम के तेल एवं धान की भूसी के तेल, जो कि उनके वहन के लिए नियत नहीं थे, को वैगनों पर लिखित वहन क्षमता पर प्रभारित किया गया न कि अन्य द्रवों हेतु संसूचित टैक वैगन की अधिकतम वहन क्षमता पर।

सात चुने हुए स्टेशनों (सनतनगर माल संकुल एवं वारंगल सहित) से वनस्पति तेल के परेषणों की नवम्बर/दिसम्बर 1989 एवं मई 1990 में पुनः समीक्षा में, अप्रैल 1986 से मार्च 1990 तक 11.87 लाख रुपये के भाड़े की कम वसूली ज्ञात हुयी।

रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर 1990 में बताया कि आई. आर. सी. ए. माल दर सूची के नियम 160 के अनुसार टैक वैगनों में ढोये जाने वाल द्रव साधारणतया टैक वैगन पर लिखित वहन क्षमता पर प्रभारित किये जाते हैं। उपरोक्त तर्क मान्य नहीं है क्योंकि आई. आर. सी. ए. माल दर सूची के नियम 101 के अनुसार उनमें वर्णित दर, माल दर सूची एवं संबद्ध रेलवे परिपत्रों में प्रकाशित परिवर्तनों के अधीन है। परेषणों के संबंध में ऊपर वर्णित अवप्रभार स्थानीय रेलवे दर सूची के अधीन है जिसके अनुसार भाड़ा टैक वैगनों की दूसरे द्रव्यों हेतु सूचित अधिकतम वहन क्षमता पर देय था।

3.14 उत्तर रेलवे : त्रुटिपूर्ण वर्गीकरण के कारण देय भाड़ा के मद में कम वसूली

15 अप्रैल, 1985 से प्रभावी युक्ति संगत माल भाड़ा यातायात ढाँचे के तहत गेहूँ और चावल के वर्गीकरण को ट्रेन लोड में श्रेणी 65 से श्रेणी 80 में तथा वैगन लोड में श्रेणी 75 से श्रेणी 85 में संशोधित किया गया था।

रेलवे में चार स्टेशनों पर खाद्यान्न यातायात की लेखापरीक्षा समीक्षा से प्रकट हुआ कि फरवरी, 86 एवं फरवरी, 87 के मध्य इन स्टेशनों से बुक किये गये गेहूँ और चावल. के परेषण पर श्रेणी 80 ए में ट्रेन लोड में एवं श्रेणी 85ए में वैगन लोड में त्रुटिपूर्ण वसूली की गई।

परिणामस्वरूप 9.20 लाख रु.की देय भाड़ा में कम वसूली हुई।

3.15 पश्चिम रेलवे : एम जी टैंक वैगनों हेतु अंशशोधन तालिका का संशोधन न किया जाना

भारतीय रेल सम्मेलन नियम, भाग III में यह प्राविधान है कि एक टैंक वैगन की दुलाई क्षमता या तो वायु स्थान के प्राविधान की सीमा या वैगन की एक्सल भार क्षमता जो भी कम हो, के संदर्भ में निर्धारित की जाती है। अंशशोधन तालिका में वर्णित एम जी टैंक वैगनों की लदाई क्षमता 1963 या इससे पूर्व निर्धारित किये गये 12.2 टन प्रति एक्सल अधिकतम अनुमत एक्सल भार पर आधारित है जब एम जी प्रणाली पर उस प्रखण्ड के रेल पथ में रेलों का भार 60 पौंड या उससे कम था।

ज्यादा भारी रेलों से रेल पथ के नवीनीकरण, रेलों की जुड़ाई, बेहतर गिट्टी गद्दी एवं स्लीपर घनत्व में वृद्धि इत्यादि जैसे उपायों के माध्यम से एम जी रेल पथ को अधिक शक्तिशाली बनाने के फलस्वरूप एम जी प्रखण्डों पर वैगनों हेतु अधिकतम अनुज्ञेय एक्सल भार, पूरी तरह वाष्पीकृत स्पेशल सहित, रेलवे द्वारा 12.2 से 12.5 प्रति एक्सल संशोधित किया गया जो अगस्त, 1979 से प्रभावी था। परन्तु रेलवे ने अधिकतम एक्सल भार की वृद्धि के कारण टैंक वैगनों की अंशशोधन तालिका को संशोधित नहीं किया। लेखा परीक्षा में एक नमूना जॉच से यह ज्ञात हुआ कि 1550 बोगी टैंक वैगनों के सम्बन्ध में विभिन्न तरल पदार्थों के लादने योग्य मात्रा को खाली जगह हेतु निर्धारित छूट देने के बाद 12.5 टन बढ़ाये गये एक्सल भार के संदर्भ में, 35.6 टन बढ़ाया जा सकता था। अधिकतम भुगतान भार के संशोधन न किये जाने के फलस्वरूप इस प्रकार प्रति बोगी टैंक वैगन 1.2 टन की सीमा तक वैगन का खाली जगह बेकार गया। मई, 1989 के दौरान खारी रोहार रोड एवं साबरमती में पी ओ एल लदान बिन्दुओं पर इस मद में टैंक वैगनों के कम लदान के कारण हानि का अनुमान लेखापरीक्षा में 2.63 लाख रुपये किया गया।

अध्याय - IV

आय

4.1 दक्षिण रेलवे : एक समानान्तर बी जी लाइन के निर्माण में संविदा प्रबन्ध

डिन्डिगुल से मदुराई तक एक समानान्तर बी जी लाइन का निर्माण कारूर-डिन्डिगुल-मदुराई-तिरुनेलवेली - तूटीकोरि बी जी लाइन परियोजना का एक अंग है । प्रारम्भिक और संशोधित आकलन के अनुसार निर्माण कार्य की लागत क्रमशः 19.08 करोड़ रुपये (जून, 1985) और 63.07 करोड़ रुपये (जून, 1990) थी । उक्त कार्य को पूरा कर लेने का लक्ष्य जून, 1992 था । संविदाओं की समीक्षा से संविदा प्रबन्ध में त्रुटियों के कारण 98.81 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ जिनका विवरण निम्न है :-

2 संविदा समाप्ति :-

2.1 खण्ड सं. XI:-

एक समीक्षा समिति की संस्तुतियों के आधार पर रेलवे बोर्ड ने 1979 में अनुदेश जारी किया कि जब कभी एक संविदा को समाप्त करने का प्रस्ताव रखा जाय जिनको पर्याप्त अग्रिम दिया गया हो या जब कभी एक संविदा कठिनाई में चल रही हो तो विभागीय समिति ठेके की प्रगति पर विचार विमर्श करने एवं ठेका समाप्ति से बचाव करने की समस्याओं को सुलझाने के लिए नियुक्त की जाय । दक्षिण रेलवे ने तीन मामलों में उपरोक्त प्रक्रिया का अनुपालन नहीं किया जिसके फलस्वरूप 28.22 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ । इसके अतिरिक्त इसके कारण कार्यों के पूरा करने में तदनुरूप विलम्ब हुआ ।

मिट्टी का कार्य और छोटे पुलों के निर्माण का ठेका ठेकेदार "क" को जून, 1987 में 37.36 लाख रुपये की लागत पर दिया गया जिसे 3 दिसम्बर, 1988 तक पूरा करना था । ठेके में दो पुलों के निर्माण का प्राविधान किया गया लेकिन उनकी योजनायें निविदा स्तर पर तैयार नहीं की गयी और मात्र स्थूल रेखाचित्र तैयार किये गये । ठेका दिये जाने के बाद पुलों की संख्या घटाकर एक कर दी गयी और इसकी योजना को जुलाई, 1988 में अंतिम रूप दिया गया । 30.6.1989 तक ठेकेदार को समय विस्तार इस आधार पर दिया गया कि पावर लाइनें नहीं हटायी गयी थीं तथा

उसके बाद 31.3.1990 तक इस आधार पर दिया गया कि मिट्टी कार्य हेतु भूमि ठेकेदार को उपलब्ध नहीं करायी जा सकी । तथापि, उक्त ठेका 4 मार्च, 1990 को जबकि कार्य की प्रगति 55% थी, इस आधार पर समाप्त कर दिया गया, कि ठेकेदार ने दशनि के लिए अपने स्रोतों का पर्याप्त उपयोग नहीं किया । शेष कार्य ठेकेदार "ख" को जुलाई, 1990 में 4.67 लाख रुपये के अतिरिक्त व्यय पर दिया गया जिसे 12.4.91 तक पूरा करना था । चककर्ता फर्म से अतिरिक्त व्यय की मांग एवं वसूली नहीं की गयी । ठेकेदार "ख" को 30.9.1 तक समय वृद्धि भी दी गयी ।

2.2 खण्ड सं. XII

मिट्टी का कार्य और एक पुल के निर्माण का ठेका ठेकेदार "क" को जून, 1987 में 33.69 लाख रुपये की लागत पर दिया गया जिसे 3 दिसम्बर, 1988 तक पूरा करना था । उक्त कार्य निर्धारित तिथि तक पूरा नहीं किया गया क्योंकि पावर लाइनें शिफ्ट नहीं की गयी थी एवं पुल-डिजाइन को अन्तिम रूप नहीं दिया गया था । पुल डिजाइन को 19 दिसम्बर, 1988 को अन्तिम रूप दिया गया जो कार्य को मूल समाप्ति तिथि के बाद था ।

रेलवे ने विभागीय कारणों से 31 मार्च, 1990 तक समय वृद्धि प्रदान किया । बढ़ायी गयी इस अवधि के दौरान ठेकेदार ने पुल के उपभागों के सिवाय मिट्टी कार्य पूरा किया । रेलवे ने पुल का आकार परिवर्तित कर दिया जिसके फलस्वरूप उक्त कार्य की लागत में वृद्धि हो गयी । तथापि, ठेका अपर्याप्त प्रगति के कारण 3 मार्च, 1990 को समाप्त कर दिया गया । ठेका समाप्ति की तिथि तक ठेकेदार ने उस कार्य का 75% कार्य पूरा किया था । अवशेष कार्य का ठेका ठेकेदार "ग" को अगस्त, 1990 में 13.42 लाख रुपये की लागत पर दिया गया जिसको पूरा करने की तिथि 12.4.91 थी । ठेकेदार "ग" द्वारा कराये गये अवशेष कार्य पर अतिरिक्त लागत 5.36 लाख रुपये आँकी गयी । अवशेष कार्य भी (सितम्बर, 1991) पूरा किया जाना था । चूककर्ता फर्म से अतिरिक्त व्यय की माँग एवं वसूली नहीं की गयी ।

2.3 खण्ड सं. XVI.

बाँध बनाने में मिट्टी के कार्य का ठेका जून, 1988 में ठेकेदार "घ" को 83.11 लाख रुपये की लागत पर दिया गया । उक्त कार्य 29 सितम्बर, 1989 तक पूरा किया जाना था । उस समय तक मात्र 60% कार्य ठेकेदार ने रेलवे भूमि पर खड़ी फसलों की कटायी न होने, कुंओं का अधिग्रहण न किये जाने तथा अधोमार्गी पुल के लिए एजेन्सी को अंतिम रूप दिये जाने एवं प्रतिधारक दीवार के

निर्माण में विलम्ब के कारण पूरा किया था । इस प्रकार विभागीय कारणों से 29 मार्च, 1990 तक समय वृद्धि प्रदान की गयी ।

तथापि, रेलवे में बढ़ाये गये समय के लगभग एक महीने पहले ही 1 मार्च, 1990 को ठेका समाप्त कर दिया । ठेके की समाप्ति पर पुनः विचार हेतु ठेकेदार का अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया । अवशेष कार्य हेतु ठेका जुलाई, 1990 में ठेकेदार "ख" को 41.88 लाख रुपये की लागत पर दिया गया तथा चूककर्ता ठेकेदार को 18.19 लाख रुपये की जोखिम लागत का भुगतान करने को कहा गया । उक्त राशि अभी तक अदा नहीं की गयी है । उक्त कार्य अभी भी (सितम्बर, 1991) पूरा किया जाना है ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान कहा कि सभी मामलों में, जहाँ ठेके चूककर्ता ठेकेदारों के जोखिम एवं लागत पर समाप्त किये जाने थे, जोखिम लागत की माँग की गयी थी ।

3. क्षमता का सत्यापन

तीनों खण्डों (ठेकेदार "च" को खण्ड XVII तथा ठेकेदार "छ" को खण्ड XXI एवं XXII) में मिट्टी के कार्य हेतु ठेके ठेकेदारों को दिये गये जो निविदाकर्ताओं द्वारा प्रस्तुत प्रमाण - पत्रों के आधार पर रेलवे के लिये नये थे । रेलवे ने, इस तथ्य के बावजूद कि वे निर्माण संगठन के लिए नये थे, ठेकेदारों की कार्यक्षमता का अन्वेषण नहीं किया ।

इन सभी तीनों खण्डों में ठेकेदार उक्त कार्य निर्धारित तिथियों (सितम्बर, 1989 तथा दिसम्बर, 1989) तक पूरा करने में असफल रहे तथा पुनः ठेके उनके जोखिम एवं लागत पर ठेकेदार "ज" को (खण्ड XXI, XXII) एवं ठेकेदार "ग" को (खण्ड XVII) क्रमशः जनवरी, 1990 एवं जून, 1990 में दिये गये । ठेकेदार "ज" और "ग" के स्वीकार किये गये दर पर्याप्त ऊँचे थे जिसके फलस्वरूप 36.25 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

यदि रेलवे ने ठेकेदारों की कार्यक्षमता और वित्तीय स्थिति का नियमानुसार पहले से ही अन्वेषण कर लिया होता तो 36.25 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय बचाया जा सकता था ।

4. स्थलों को हस्तांतरित करने में विलम्ब :-

मिट्टी का कार्य एवं नौ छोटे पुलों के निर्माण का ठेका सितम्बर, 1988 (खण्ड XVII) में ठेकेदार "च" को 39.37 लाख रुपये की लागत पर दिया गया जिसे 23.12.1989 तक पूरा किया

जाना था । मई, 1989 में ठेकेदार ने रेलवे को इस बात की जानकारी दी कार्य के सम्पादन हेतु सभी बाधाओं से मुक्त भूमि उपलब्ध नहीं थी । तथापि, रेलवे ने कार्य की खराब प्रगति के कारण ठेका 10 अगस्त, 1989 को समाप्त कर दिया । ठेका समाप्ति को ठेकेदार द्वारा किये गये अभ्यावेदन के आधार पर 6 नवम्बर, 1989 को वापस ले लिया गया तथा ठेकेदार को उक्त कार्य 23.12.89 तक पूरा करने के लिए कहा गया ।

नवम्बर, 1989 में ठेकेदार ने समय में विस्तार और दरों में वृद्धि के लिए कहा, साथ ही विकल्प सुझाया कि मामला निर्णायक को भी भेजा जा सकता है । यह अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया । बाद में रेलवे ने यह महसूस किया कि ठेकेदार को विलम्ब के लिए इस आधार पर उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता क्योंकि रेलवे टेलीग्राफ खम्भों को हटाने एवं राष्ट्रीय राज मार्ग से सम्बन्धित भूमि अधिग्रहीत करने में असमर्थ रही । ठेके को 23 दिसम्बर, 1989 तक समाप्त हो जाने दिया गया । उसके बाद मिट्टी के कार्य हेतु ठेका 4 जनवरी, 1991 को ठेकेदार "ग" को 57.84 लाख रुपये पर दिया गया तथा 9 पुलों का निर्माण कार्य एक अन्य एजेन्सी को 12.23 लाख रुपये पर सितम्बर, 1990 में दिया गया ।

सितम्बर, 1983 और दिसम्बर, 1984 में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये अनुदेश से यह स्पष्ट करते हैं कि मिट्टी के कार्य के ठेकों को तभी अंतिम रूप दिया जाना चाहिए जब रेलवे निर्माण स्थलों को हस्तारित करने के लिए पूर्णतया तैयार हो । मूल ठेके की अवधि (सितम्बर, 1988- दिसम्बर, 1989) के दौरान भूमि उपलब्ध न करा पाने में असफलता के फलस्वरूप नये करारों में सम्मिलित मात्राओं के ससंदर्भ 34.34 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान बताया कि रेलवे को पुनः अनुदेश यह जोर देते हुये जारी किये जायेंगे कि वे भूमि की उपलब्धता पर्याप्त रूप से सुनिश्चित कर लेने के पश्चात ही ठेके दिया करें ।

4.2 भूमिगत रेलवे : एक ठेकेदार को अनभिप्रेत वित्तीय लाभ

भूमिगत रेलवे ने प्रखण्ड क और ख में उप-मार्ग ढाँचों के निर्माण के लिए अक्टूबर 1984 में एक ठेका ठेकेदार "ए" को दिया ।

उपकरण एवं आदमियों की गतिशीलता प्रबन्ध हेतु ठेकेदार को समर्थ होने के लिए 100 लाख रुपये के एक गतिशीलता शुल्क की माँग ठेकेदार द्वारा 1983 में अपना कोटेशन प्रस्तुत करते

समय की गयी । दिसम्बर, 1983 में अपने प्रस्ताव की वैधता बढ़ाने के समय ठेकेदार ने गतिशीलता शुल्क वृद्धि की माँग (मूल प्रस्ताव की तिथि और ठेका दिये जाने के वास्तविक महीने के मध्य मशीनों एवं सामग्रियों के मूल्य में वृद्धि के लिए) 100 लाख रुपये से बढ़ाकर 175 लाख रुपये, प्रत्येक खण्ड की जिसे स्वीकार कर लिया गया और भुगतान किया गया ।

(1.) ठेके में श्रम, सामान एवं संबद्ध अवधि के कार्य के सकल मूल्य के एक भाग की कुल लागत में वृद्धि के भुगतान का प्राविधान किया गया । कार्य का सकल मूल्य, जैसकि उक्त ठेके में परिभाषित था, में गतिशीलता शुल्क सम्मिलित था और 24.16 लाख रुपये की राशि का भुगतान 200 लाख रुपये (दोनों प्रखण्डों) के प्रारम्भिक गतिशीलता शुल्क पर मूल्य वृद्धि के रूप में किया गया । इस प्रकार, ठेकेदार को बिना किसी कार्य के 24.16 लाख रुपये का भुगतान किया गया । गतिशीलता शुल्क पर वृद्धि का भुगतान अनियमित था तथा उक्त भुगतान से बचा जा सकता था यदि किये गये कार्य की सकल लागत "ठेके में सही रूप से परिभाषित कर दी गयी होती ।

इस प्रकार ठेकेदार को उसी गतिशीलता शुल्क पर दो बार वित्तीय लाभ दिया गया - एक बार तो ठेका दिये जाते समय प्रत्येक प्रखण्ड हेतु 75 लाख रुपये की वृद्धि और फिर 24.16 लाख रुपया ये समझ कर कि ये किया हुआ कार्य है ।

(2.) ठेके में ठेके के मूल्य के 15 प्रतिशत तक ब्याज देय वसूली योग्य अग्रिम के भुगतान की व्यवस्था थी । तदनुसार 19 प्रतिशत ब्याज पर 9.90 करोड़ रुपये का भुगतान तीब्र प्रगति के लिये समय-समय पर किया गया । 2.19 करोड़ रुपये का एक और अग्रिम का भुगतान 8 प्रतिशत के घटे हुए ब्याज दर पर इस शर्त पर किया गया कि 1987 के दौरान 1.50 करोड़ रुपये तथा 1988 के दौरान 2 करोड़ रुपये की लागत के कार्य प्रति माह पूरे किये जाने चाहिए । उपरोक्त निर्धारित कार्य-प्रगति में असफलता की दशा में ब्याज 19 प्रतिशत पर लगाया जाना था । यद्यपि लक्ष्यगत कार्य कर पाने में ठेकेदार असफल हो गया दण्ड के रूप में 82.76 लाख रुपये की राशि लगायी गयी, 47.88 लाख रुपये की राशि, जो 19 प्रतिशत एवं 8 प्रतिशत के मध्य अन्तर की राशि थी, ठेकेदार को वापस कर दी गयी । भूमिगत रेलवे ने अत्यधिक जलवृद्धि और दुर्गा पूजा त्यौहार के दौरान कार्य निलम्बित किये जाने के आधार पर 11 प्रतिशत ब्याज माफ किये जाने का औचित्य ठहराया ।

कार्य की प्रगति संतोषजनक न होने एवं लक्ष्य से बहुत कम होने के बावजूद 150 लाख रुपये का एक और अग्रिम 10 प्रतिशत के दर से ठेकेदार को इस शर्त पर दिया गया कि कार्य 31.12.1990 तक पूरा कर दिया जायेगा । इस प्रक्रिया में भूमिगत रेलवे के ठेके में 15 प्रतिशत की पूर्व निर्धारित सीमा में बढ़ोतरी हो गयी ।

- (3.) इन वित्तीय सहायताओं के विस्तार के बावजूद खण्ड "क" और "ख" के संबंध में मूल लक्ष्य तिथि अक्टूबर, 1988 के अन्दर मात्र 38 प्रतिशत और 34 प्रतिशत की प्रगति प्राप्त हुई। 31.3.90 को दोनों ही खण्डों के सम्बन्ध में प्राप्त प्रगति मात्र 50 प्रतिशत थी। जैसाकि समय विस्तार बिना दण्ड के प्रदान किया गया था भूमिगत रेलवे को नवम्बर, 1988 एवं फरवरी 1990 के मध्य मूल्य वृद्धि के रूप में 4.64 करोड़ रुपये का भुगतान करना पड़ा।
- (4.) इन सभी कूटों को जिन कारणों से न्यायसंगत ठहराया गया था उनका श्रेय ठेकेदार को नहीं जाता। दूसरी ओर ठेकेदार ने 12.42 करोड़ रुपये का एक दावा निवेश के कम उपयोग के मुवावजे के लिये दायर किया तथा पंचनिर्णय की माँग की।
- (5.) संक्षिप्त में निम्न बिन्दु प्रतिभाषित होते हैं :-
- (क) प्रत्येक खण्ड हेतु 100 लाख रुपये की गतिशीलता पर वृद्धि के रूप में 24.16 लाख रुपये का भुगतान अनियमित था।
- (ख) ब्याज सहित अग्रिम की राशि ठेका में निर्धारित 15 प्रतिशत सीमा से बढ़ गयी है।
- (ग) विभिन्न वित्तीय सहायताओं, जैसे गतिशीलता अग्रिम तथा रियायती दरों पर वित्तीय ऋण के बावजूद ठेकेदार निर्माण कार्य के सम्पादन में संतोषजनक प्रगति करने में असफल रहा। मात्र 38 प्रतिशत तथा 48 प्रतिशत कार्य लक्ष्य तिथि (अक्टूबर, 1988) के अन्दर हुआ। नवम्बर, 1988 से फरवरी 1990 तक बिना दण्ड लगाये समय का विस्तार रेलवे हित के विरुद्ध था और उसके परिणामस्वरूप 4.64 करोड़ रुपये मूल्य वृद्धि के रूप में भुगतान करना पड़ा।
- (घ) रियायती ब्याज दर पर 3.69 करोड़ रुपये अग्रिम प्रदान करने को उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।
- (च) भूमिगत रेलवे 12.42 करोड़ रुपये दावे के पंचनिर्णय हेतु बाध्य हो गयी है।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने लेखापरीक्षा के साथ वार्तालाप के दौरान (दिसम्बर, 1991) यह माना कि गतिशीलता शुल्क के भुगतान सम्बन्धी शर्त एक असामान्य शर्त थी जो उनकी जानकारी में इसके पूर्व किसी भी ठेके में सम्मिलित नहीं की गयी थी। तथापि, बोर्ड गतिशीलता शुल्क पर वृद्धि के रूप में, 24.16 लाख रुपये जिसे किये हुये कार्य की फीस समझा गया, के भुगतान हेतु पर्याप्त औचित्य नहीं दे सका, जबकि गतिशीलता शुल्क कार्य स्थल पर मानव एवं मशीन की गतिशीलता के लिये था।

4.3 मध्य रेलवे: एक औद्योगिक ढाँचा एवं एक साइडिंग के प्राविधान पर निष्फल व्यय :-

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अक्टूबर, 1985 में चल स्टॉक में प्रयुक्त सिंघों की गुणवत्ता एवं विश्वसनीयता में वृद्धि के लिये चाभी घुमाव आधार पर ग्वालियर में विदेशी सहयोग से एक सिंघ उत्पादन संयंत्र लगाने का निर्णय लिया । उक्त संयंत्र से प्रतिवर्ष 2 लाख क्वायल सिंघ तथा 50,000 लैमिनेटड (पैराबोलिक) सिंघ उत्पादन की आशा थी ।

उक्त कार्य अत्यावश्यकता प्रमाण - पत्र के अर्न्तगत 1 करोड़ रुपये की लागत से इस व्यवस्था के साथ आरम्भ किया गया कि इसका सारानुमान रेलवे द्वारा दिसम्बर, 1986 तक प्रस्तुत कर दिया जायेगा । अत्यावश्यकता प्रमाण पत्र पर धनराशि बढ़कर जुलाई 1987 में 4 करोड़ रुपये हो गई । प्रारंभिक कार्य जैसे विस्तृत योजना / आकलन, भूमि अधिग्रहण एवं भूमि विकास, प्रशासनिक भवन हेतु वास्तुविद् परामर्श के कार्य पहले ही किये जाने थे । तथापि, रेलवे ने सिथौली (ग्वालियर) में 2 औद्योगिक भवन- एक क्वायल सिंघ के लिए एवं दूसरा पैराबोलिक लीफ सिंघ के लिए निर्माण हेतु सीमित निविदा के आधार पर एक फर्म के साथ 1.06 करोड़ रुपये की लागत पर जून, 1987 में एक करार रेलवे बोर्ड को बिना सारानुमान प्रस्तुत किये किया ।

रेलवे से सारानुमान प्राप्त होना प्रतिक्षित था कि, रेलवे बोर्ड ने चाभी घुमाव आधार पर एक क्वायल उत्पादन संयंत्र हेतु एक आदेश मार्च, 1988 में एक पश्चिम जर्मनी की फर्म को 32 करोड़ रु. पर दिया तथा अत्यावश्यकता प्रमाण पत्र की धनराशि बढ़ाकर 55.54 करोड़ रुपये कर दी गयी ।

मार्च, 1988 तक रेलवे को यह ज्ञात हुआ कि उक्त परियोजना निधि की कमी के कारण मात्र क्वायल सिंघों के उत्पादन सुविधाओं तक सीमित रखनी थी, तो भी पैराबोलिक सिंघ प्लांट हेतु औद्योगिक भवन का निर्माण, जिसका कार्य प्रगति पर था एवं जो उस समय तक लगभग 15 प्रतिशत पूरा हो चुका था, रोक देने की कोई कार्यवाही नहीं की गयी । रेलवे ने 127.02 करोड़ रुपये का सारानुमान जून, 1988 में प्रस्तुत किया ।

नवम्बर, 1989 में रेलवे बोर्ड ने रेलवे से अत्यावश्यकता प्रमाण पत्र की राशि के अनुमान के अनुरूप एक संशोधित प्राक्कलन प्रस्तुत करने को कहा तदनुसार रेलवे ने मूल प्राक्कलन में सम्मिलित की गयी बहुत सी सुविधाओं को कम करते हुए 54.04 करोड़ रुपये का एक संशोधित प्राक्कलन भेजा । पैराबोलिक सिंघों के लिए औद्योगिक भवन तथा एक साइडिंग संशोधित अनुमान में रखे गये क्योंकि उक्त कार्य उस समय तक करीब-करीब पूरे हो चुके थे । इन कार्यों पर व्यय 1.32 करोड़ रुपये था ।

नवम्बर, 1990 में रेलवे द्वारा भेजा गया विस्तृत संशोधित प्राक्कलन अभी भी रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया जाना है । विभिन्न आकार के 200 टन क्वायल स्प्रिंग के उत्पादन हेतु संयंत्र मार्च, 1990 में चालू किया गया । अप्रैल, 1990 से मार्च, 1991 तक की अवधि का वास्तविक उत्पादन मात्र 953.94 टन (28706 अदद) था, फलस्वरूप, संयंत्र की क्षमता का 50 प्रतिशत कम उपयोग हुआ ।

इस प्रकार बिना उचित स्वीकृति के एक औद्योगिक भवन एवं एक साइडिंग बनाने का निर्णय अविवेकपूर्ण था और इसके फलस्वरूप 1.32 करोड़ रुपये का निष्फल व्यय हुआ । इन सुविधाओं का उपयोग नहीं किया जा रहा था (नवम्बर, 1991)।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने अन्य बातों के साथ बताया (नवम्बर, 1991) कि दूसरा शेड, निर्माण कार्यों के दौरान निर्माणीय आवश्यकता के लिये प्रयोग किया गया एवं उसके बाद स्प्रिंग संयंत्र के रख-रखाव के सहायक के रूप में प्रयोग किया गया । रेलवे बोर्ड का यह तर्क मान्य नहीं है क्योंकि दूसरा शेड और साइडिंग रख-रखाव सहायक के रूप में मूल प्राक्कलन में सम्मिलित नहीं किये गये थे । इसके विपरीत रेलवे बोर्ड ने अप्रैल, 1990 में रेलवे से उन परिस्थितियों की जाँच करने के लिए कहा जिनके अंतर्गत औद्योगिक भवन एवं साइडिंग का निर्माण बिना रेलवे बोर्ड के अनुमोदन के किया गया था ।

4.4 भूमिगत रेलवे:- ठेकेदार द्वारा किये गये कार्य के पर्यवेक्षण की कमी के कारण हानि

दमदम में आर सी सी खम्भा निर्माण, मिट्टी कार्य, सड़क और सफाई कर्मचारी क्वार्टर के लिए 99.92 लाख रुपये पर एक ठेका 18 जुलाई, 1980 को ठेकेदार "क" को दिया गया । उक्त कार्य ठेका स्वीकृति पत्र के जारी किये जाने की तिथि से 18 महीने के अन्दर पूरा किया जाना था, समय ठेके का मूल था । ठेकेदार द्वारा उक्त कार्य की प्रगति बिना दण्ड के 14 महीने तक समय बढ़ाये जाने के बाद भी बहुत धीमी थी । उक्त ठेका कार्य की खराब प्रगति के आधार पर 5.10.1982 को समाप्त कर दिया गया लेकिन कार्य का संयुक्त माप दर्ज नहीं किया गया । अवशेष कार्य अगस्त, 1983 में चूककर्ता ठेकेदार के जोखिम एवं लागत पर ठेकेदार "ख" को 153.79 लाख रु. पर दिया गया लेकिन जोखिम लागत की राशि का दावा भूमिगत रेलवे द्वारा नहीं किया गया ।

सविदा अनुसूची के मद 4.09 (क) के अनुसार कूड़ा दान बनाने में खोदी गयी मिट्टी का उपयोग खम्भे गाड़ने हेतु वांछित भूमि ऊँचा करने, कार डिपो संकुल के सड़क इत्यादि के लिए बांध

बनाने हेतु वर्तमान निचले क्षेत्र को भरने के साथ-साथ तहों में फैलाने, बराबर सतह इत्यादि करने के लिए किया जाना था । तथापि ठेकेदार "क" ने मिट्टी को एक ही स्थान पर मिट्टी की सतह का स्तर ऊंचा करके इकट्ठा कर दिया । भूमिगत रेलवे खुदी हुई मिट्टी के फैलाने के कार्य का पर्यवेक्षण करने में असफल रही जैसाकि संविदा में निर्धारित था । ठेकेदार "ख" द्वारा कार्य सम्पादन के समय यह जानकारी में आया तथा 35,780,849 घन मीटर मिट्टी ऊंचे उठे सतह से खुदवानी पड़ी जिसके फलस्वरूप 11.09 लाख रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

X
XX रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बातचीत (दिसम्बर, 1991) के दौरान यह बताया कि ठेकेदार "क" कार्य स्थल पर पहुंचने में असुविधा एवं स्थानीय लोगों के प्रतिरोध के कारण निचले सतह वाले क्षेत्र को नहीं भर सका । रेलवे बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है क्योंकि भूमिगत रेलवे ने संयुक्त निर्णायकों के समक्ष प्रस्तुत अपने प्रति-कथन में दावा किया था कि सम्पूर्ण क्षेत्र ठेकेदार को जनवरी, 1982 तक उपलब्ध करा दिया गया था एवं ठेकेदार ने अपने से ही मिट्टी नजदीक के एक स्थान पर एकत्रित कर दी थी ।

4.5 पूर्व रेलवे : कार्य के अनियमित सम्पादन के कारण हानि:-

1600 वर्ग मीटर क्षरक छत को जल प्रूफ करने का कार्य जुलाई, 1981 में एक फर्म को 3.50 लाख रुपये की लागत पर दिया गया । कार्य की प्रगति के दौरान मण्डल अभियन्ता ने मानसून करीब आने के आधार पर 1600 वर्ग मीटर अतिरिक्त कार्य करने के लिए फर्म से कहा । कार्य की अतिरिक्त मात्रा सौपने के पहले सक्षम अधिकारी की वित्तीय सहमति एवं अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया । कोई पूरक करारनामा भी नहीं किया गया । उक्त कार्य सितम्बर, 1982 में पूरे कर लिये गये ।

फर्म ने 1983 में 1600 वर्ग मीटर के अतिरिक्त कार्य हेतु 25.86 लाख रुपये का दावा प्रस्तुत किया । तथापि, रेलवे ठेकेदार को इस मामले में सहमत कराने एवं सौहार्दपूर्ण ढंग से हल निकालने में असफल रहा । दो वर्ष व्यतीत हो जाने के बाद, अगस्त, 1985 में ठेकेदार एक निर्णायक की नियुक्त हेतु कलकत्ता उच्च न्यायालय में गया । माननीय उच्च न्यायालय ने इस मामले में कलकत्ता उच्च न्यायालय के एक सेवानिवृत्त न्यायाधीश को एकमात्र निर्णायक के रूप में नियुक्त किया (मार्च 1986) ।

यद्यपि माप पुस्तिका के अनुसार किया गया अतिरिक्त कार्य मात्र 4006 वर्ग मीटर था (मूल्य

X
XX कृपया परीक्षित करें ।

84.272 रु.) था, फिर भी ठेकेदार ने 1600 वर्ग मीटर के कार्य हेतु दावे का एक विवरण (3.47 लाख रुपये की धनराशि के कार्य सहित कुल मूल्य 25.32 लाख रु.) निर्णायक के समक्ष प्रस्तुत किया । रेलवे अभिलेखीय प्रमाण के साथ निर्णायक को समझाने में विफल रही कि कार्य की कुल मात्रा जितना कि ठेकेदार ने दावा किया, से बहुत कम (4006 वर्ग मीटर) थी । निर्णायक ने 9.99 लाख रुपये का अव्याख्यात्मक निर्णय मई, 1988 में दिया जिसमें से 1200 वर्ग मीटर कार्य के लिए 2.63 लाख रुपये तथा बेकार मजदूर एवं अन्य व्यावसायिक हानियों हेतु 7.36 लाख रुपये सम्मिलित था । रेलवे ने उक्त निर्णय के विरुद्ध एक आपत्ति याचिका कलकत्ता उच्च न्यायालय में दायर किया लेकिन जब मामल सुनवाई के लिए सितम्बर, 1989 में आया तो रेलवे से कोई हाजिर नहीं हुआ तदनुसार कोर्ट ने डिक्री दे दिया । फर्म को 9.15 लाख रुपये का अतिरिक्त भुगतान उस काम के लिए किया गया जो वास्तव में उसने नहीं किया था ।

रेलवे की ओर से विभिन्न असफलताओं का संचित परिणाम एक छोटे से कार्य के सम्पादन में 9.15 लाख रुपये की हानि से हुआ । रेलवे को हुई हानि के लिये कोई जिम्मेदारी निर्धारित नहीं की गयी है ।

4.6 पश्चिम रेलवे : डीजल डिपो के निर्माण में अपर्याप्त नियोजन के कारण परिहार्य व्यय ।

पश्चिम रेलवे पर दो एम जी डीजल शेड है - एक आबू रोड और दूसरा साबरमती में । भाव नगर में एक तीसरा एम जी डीजल शेड बनाने के लिए एक प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को भेजा गया और कार्य को 4.38 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर जुलाई, 1988 में स्वीकृति दी गयी । रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से भाव नगर में डीजल शेड स्थापित करने का निर्णय वहाँ लोको अनुरक्षण कर्मचारियों के स्टाफ क्वार्टरों के तैयार पूल और पहले से उपलब्ध स्टीम लोको शेड के विस्तृत क्षेत्र का भी लाभ उठाने के लिए लिया गया ।

जब डीजल शेड का निर्माण कार्य प्रगति पर था, तब रेल प्रशासन ने महाऊ में 50 इंजनों के रखने के लिए चौथा एम जी डीजल शेड स्थापित करने हेतु 5.08 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत का एक अन्य प्रस्ताव 1987 में भेजा । यह कार्य 1989-90 के निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित किया गया । जुलाई 1990 में रेलवे बोर्ड ने महसूस किया कि इस रेलवे पर चार एम जी डीजल लोको शेडों का स्थापित किया जाना बहुत अधिक था और रेलवे को कहा कि महाऊ में चौथे डीजल शेड

स्थापित करने का प्रस्ताव छोड़ दिया जाय । रेलवे ने यह प्रस्ताव रखा कि महाऊ में डीजल शेड की वरीयता में भावनगर डीजल शेड का कार्य स्थगित किया जाय क्योंकि महाऊ, आबू शेड एवं गुन्टकल में विद्यमान दो डीजल शेडों, जो बहुत दूर हैं, के मध्य करीब-करीब आधा दूरी पर स्थित है ।

भावनगर डीजल शेड पर किया गया व्यय 69.89 लाख रुपये था । डीजल शेडों की आवश्यकता एवं उनके स्थान की प्राथमिकता तय करने में अपर्याप्त नियोजन से भावनगर शेड पर 69.89 लाख रुपये का व्यय अनुत्पादक हो गया ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान बताया कि भावनगर शेड को मूल रूप से चितरंजन में निर्मित डीजल हाइड्रोलिक शॉटिंग व सवारी गाड़ी इंजनों को रखने के लिये नियोजित किया गया था । यातायात विभाग ने इस इंजनों को बहुत कुशल नहीं पाया क्योंकि ये माल-भाड़ा सेवा हेतु उपयोग में नहीं लाये जा सके । इंजन की ऊंची लागत एवं संचलन हेतु इनके कम लोच को ध्यान में रखते हुए बोर्ड ने इंजन-निर्माण बन्द करने एवं भावनगर डीजल शेड के निर्माण कार्य को भी रोक देने का निर्णय लिया । निर्णय लिये जाने के समय तक 50 लाख रु. का शुद्ध व्यय पहले ही हो चुका था । पहले से पूरा किये गये ढांचे का उपयोग बोर्ड द्वारा सक्रिय रूप से विचाराधीन था ।

4.7 पूर्व रेलवे : कोयला खान में वैगनों के क्षतिग्रस्त होने के कारण हानि ।

केन्द्रीय कोल फील्ड लिमिटेड की साउन्दा कोयला खान सहायता प्राप्त एक निजी साइडिंग द्वारा सेवित होती है जिसके अर्न्तपरिवर्तन बिन्दु से वफर अन्त की ओर बड़ा तेज ढाल है । कोयले के लदान हेतु वैगनों को एक अर्न्तपरिवर्तन विन्दु पर कोयला खान को सौंप दिया जाता है, जहाँ से उन्हें हाथ से ढकेल कर कोयला लदान बिन्दु तक पहुंचा दिया जाता है । लदान के पश्चात वैगनों को पुनः हाथ से ढकेल कर साइडिंग के वफर अन्त तक एक समय में 8 से 10 वैगनों के समूह में ले जाया जाता है ताकि कोयला खान से एक रेक के रूप में भेजा जा सके । यह व्यवस्था चौपहिया झुले वैगनों को लाने, ले जाने हेतु उपयुक्त थी जो कि तब कोयले के लदान हेतु प्रयोग में आते थे ।

कोयला यातायात हेतु 1960 के शुरु में ही उन्नत 8 पहिया बाक्स वैगनों के रेल में प्रचलन के साथ रेलवे ने कोयला खान प्राधिकारियों की सहमति से साइडिंग के निजी भाग में बाक्स वैगनों के कर्षण की कोई उन्नत व्यवस्था नहीं की और वही वैगनों को हाथ से ढकेलने की पूर्ववर्ती पद्धति चलती रही जिसके फलस्वरूप वैगन बार बार पट्टी से उतरे एवं क्षतिग्रस्त हुए । इस प्रकार पट्टी से उतरने/क्षतिग्रस्त होने की सूचना देने की, न तो कोई उचित व्यवस्था थी और नही वैगनों को हुई क्षति

के संयुक्त सर्वेक्षण की कोई नियमित व्यवस्था थी जिससे कि नियमानुसार नुकसान की लागत को आंका व कोयलरी प्राधाकारियों से वसूल किया जा सके ।

दिसम्बर, 1988 में रेल अधिकारियों की एक टीम ने अनुमान किया कि वर्ष 1983 से 1988 (1983 के पूर्व क्षतिग्रस्त हुए वैगनों का ब्यौरा उपलब्ध नहीं है) तक पटरी से उतरने के कारण 55 वैगन क्षतिग्रस्त हुए एवं समुचित उपायों को करने यथा वैगन कर्षक का प्रयोग एवं कोयला खान क्षेत्र के भीतर वैगनों को नुकसान से बचाने हेतु वैगनों के कर्षण हेतु रेल इन्जनों को भाड़े पर लेने की सस्तुति की ।

55 क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत के लिए 24.25 लाख रु. का एक बिल कोयला खान प्राधिकरण को मार्च, 1989 में प्रेषित किया गया । दावा अस्वीकृत हो गया क्योंकि करार के अनुसार पटरी से उतरने/दुर्घटना होने के तत्काल बाद क्षति के संयुक्त सर्वेक्षण की व्यवस्था करने में रेलवे विफल रही । 48 अन्य वैगनों के क्षतिग्रस्त होने से हुई हानि का आकलन अभी (जुलाई 1991) किया जाना बाकी है । इन वैगनों के अप्रयुक्त होने के कारण आय की हानि लेखापरीक्षा द्वारा 7.78 करोड़ रु. आकलित की गयी है ।

साइडिंग के भीतर वैगनों के कर्षण हेतु कोयला खान द्वारा समुचित उपाय सुनिश्चित कराने में रेलवे की विफलता के परिणामस्वरूप दुर्घटना में क्षतिग्रस्त हुए 55 वैगनों पर 24.25 लाख रु. की परिहार्य हानि हुई । यदि शेष 48 क्षतिग्रस्त वैगनों की लागत एवं आय की हानि को लिया जाये तो हानि और अधिक होगी ।

4.8 पूर्व रेलवे : गालसी-झपटरघाल लिंक लाइन के विद्युतीकरण पर निष्फल व्यय ।

पूर्व रेलवे पर झपटरघाल में अतिरिक्त लूप के साथ गालसी - झपटरघाल लिंक का विद्युतीकरण 165.87 लाख रु. की अनुमानित लागत पर 1986-87 में स्वीकृत किया गया । उक्त निर्माण कार्य, उत्तर रेलवे से झपटरघाल होकर पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को थ्रू लोड भेजने के लिये आन्डेल अन्तर्याड को सुविधा प्रदान करने हेतु किया गया था । उक्त कार्य आन्डेल और झपटरघाल (67 कि.मी) के मध्य 11 माल गाड़ियों चलाने के लिए डीजल एवं विद्युत कर्षण के संचालन लागत में तुलनात्मक मितव्ययिता के आधार पर वित्तीय रूप से औचित्यपूर्ण पाया गया ।

उक्त कार्य हेतु बुक किया गया व्यय 165.09 लाख रुपये के स्वीकृत प्राक्कलन के स्थान पर 183.36 लाख रुपये (31.3.1991) है ।

अक्टूबर, 1990 में इस कार्य को निम्नलिखित कारणों से निकाल दिये जाने का निर्णय लिया

गया :-

- (क) आन्डेल अंतर्गड उत्तर रेलवे से पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के धू लोड के गाड़ी परीक्षण हेतु ही विनिर्दिष्ट किया गया था एवं ऐसे परीक्षण हेतु सुविधायें आन्डेल में दी गयी थी । पुनः कुछ अतिरिक्त निवेश के साथ सवारी डिब्बों एवं माल डिब्बों के परीक्षण की सुविधायें झपटरघाल में निर्मित की जानी है ।
- (ख) उत्तर रेलवे माल-भार अत्यधिक घट गया तथा बरौनी - कटिहार के रास्ते यातायात के पुनः प्रारंभ होने के कारण बिल्कुल समाप्त हो जायेगा ।
निम्नलिखित कारणों से यह परियोजना औचित्यहीन थी :-
- (i) पूर्वोत्तर रेलवे के बरौनी-कटिहार एम जी प्रखण्ड का परिवर्तन का कार्य 1978 में रेलवे बोर्ड द्वारा इस आशय से स्वीकृत किया गया था कि इस रास्ते उत्तर एवं पश्चिम रेलवे से यातायात पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे को टोया जायेगा जो अब तक फरक्का होकर जाता था । यह लाइन 17.10.1984 को यातायात के लिए खोली गयी । इस प्रकार, 1986-87 में जब गालसी झपटरघाल का विद्युतीकरण स्वीकृत किया गया, यह तथ्य रेलवे की जानकारी में था कि उत्तर रेलवे से पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे को यातायात में गिरावट आयेगी ।
- (ii) यह तथ्य भी रेलवे की जानकारी में था कि आन्डेल यार्ड को धू लोड की गाड़ियों के परीक्षण हेतु सुविधायें देने के लिए विनिर्दिष्ट किया गया था ।
- (iii) कार्य को 165.09 लाख रुपये की लागत पर पूरा किये जाने की सम्भावना थी लेकिन मार्च, 1991 तक 183.36 लाख रुपये की धनराशि खर्च हो चुकी थी । फिर भी रेलवे ने ऐसे बृहद अंतरों के कारणों का विश्लेषण नहीं किया । कार्य को निकाल दिये जाने के फलस्वरूप उस पर खर्च किया गया 63.20 लाख रुपये का व्यय निष्फल हुआ ।

**4.9 उत्तर, पूर्वोत्तर, पूर्वोत्तर सीमान्त मशीनों के उपयोग एवं
दक्षिण मध्य एवं दक्षिण पूर्व रेलवे चालू करने में देरी**

अगस्त, 1984 में कारखानों के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (सी.ओ.एफ. एम. ओ. डब्ल्यू.) ने स्वदेशी फर्म को क्षेत्रीय रेलवेज में 13 कारखानों के लिये कुल 1.20 करोड़ रुपये (एफ.ओ. आर.) मूल्य के 13 स्वचालित रेलवे व्हील फ्लैज जुड़ाई संयंत्र की आपूर्ति हेतु आदेश दिया । कीमत आबकारी कर एवं बिक्री कर छोड़कर थी जो आपूर्ति के समय अनुप्रयोज्य अतिरिक्त

वसूल की गई ।

फर्म ने, हर मामले में मशीन की प्राप्ति (अजमेर कारखाना छोड़ कर) के तीन माह पूर्व जैसा कि अनुबन्धित था, स्थापना के रेखा चित्रों की आपूर्ति की ।

स्थापना के रेखाचित्रों के अग्रिम आपूर्ति के बावजूद स्थापना कार्यों में विलम्ब हुआ जिसके कारण मशीनों को चालू करने में विलम्ब हुआ । यह विलम्ब 3 माह से 33 माह तक था जैसाकि नीचे दिया गया है :-

| क्र.सं. | रेखाचित्र की प्राप्ति का माह | मशीन की प्राप्ति का माह | मशीन के चालू किये जाने का माह | विलम्ब की सीमा में (प्राप्ति का माह, चालू करने का माह और दूसरे कार्यों के लिये एक माह छोड़ कर) |
|---------|------------------------------|-------------------------|-------------------------------|--|
|---------|------------------------------|-------------------------|-------------------------------|--|

| | | | | | |
|-----|---------------|------------|-------------|-------------|----|
| 1. | रायनापाड़ू | जून, 85 | दिसम्बर, 85 | मई, 86 | 3 |
| 2. | हूबली | जून, 85 | जनवरी, 86 | अक्टूबर, 86 | 7 |
| 3. | लालगुडा | जून, 85 | फरवरी, 86 | अगस्त, 87 | 16 |
| 4. | इज्जतनगर | जून, 85 | फरवरी, 86 | अप्रैल, 87 | 12 |
| 5. | जगाधारी | जून, 85 | नवम्बर, 85 | अक्टूबर, 88 | 33 |
| 6. | जोधपुर | जून, 85 | मार्च, 86 | मार्च, 88 | 22 |
| 7. | खड़गपुर | नवम्बर, 84 | सितम्बर, 85 | मार्च, 86 | 4 |
| 8. | बाल्टेयर | जून, 85 | नवम्बर, 85 | अगस्त, 86 | 7 |
| 9. | रायपुर | जून, 85 | दिसम्बर, 85 | सितम्बर, 87 | 19 |
| 10. | न्यू कटनी | जून, 85 | फरवरी, 86 | सितम्बर, 86 | 5 |
| 11. | अजमेर | अप्रैल, 86 | मई, 86 | सितम्बर, 87 | 14 |
| 12. | न्यू बोगईगाँव | जून, 85 | मई, 86 | जून, 88 | 23 |
| 13. | लिलुआह | जून, 85 | जुलाई, 87 | जनवरी, 88 | 4 |

आठ मशीनों के कार्य-निष्पादन की समीक्षा से निम्न बातें प्रकट हुई :-

1. दक्षिण मध्य रेलवे :-

मशीन जो कि 16 माह के विलम्ब के पश्चात लालगुडा में चालू किया गया, उसक दो पहिये ही व्यवहार में लाये गये और उस मशीन को दो वर्षों तक दोषपूर्ण विद्युत संबन्धन के कारण नियमित प्रयोग में नहीं लाया जा सका । हूबली में कारखाने में, जनवरी 1987 में मशीन प्राप्त करने के पश्चात चालू करने के ठीक 2 माह बाद दोष परिलक्षित हुये और मशीन एक वर्ष तक मरम्मत में रही । मशीन जिसकी रायनापाडू कारखाने में आपूर्ति हुयी उसकी क्षमता का केवल 13 प्रतिशत ही प्रयोग में लाया गया । मशीन के कम उपयोग का कारण रेलवे द्वारा आवश्यक तार, फलक्स इत्यादि को उपलब्ध कराये जाने में असफलता था ।

लालगुडा कारखाने में मशीनों के चालू होने में असामान्य विलम्ब एवं मशीन चालू होने के पश्चात अनुपयोग/कम उपयोग के परिणाम-स्वरूप दक्षिण मध्य रेलवे 49 लाख रु. का पूर्वानुमानित बचत नहीं कर सका ।

2. पूर्वोत्तर रेलवे :-

पूर्वोत्तर रेलवे को मशीन को इज्जतनगर में चालू करने में 12 माह लगे । मशीन या तो दोषपूर्ण रही या पूर्णतया कम उपयोग में रही । अप्रैल, 1987 से फरवरी, 1990 तक मशीन द्वारा केवल 130 व्हील सेट्स जोड़े गये जबकि मशीन की उत्पादन क्षमता 5 व्हीलसेट्स प्रति 8 घंटे पाली है । मशीन का कम उपयोग मशीन के लिये आवश्यक तार एवं फलक्स की अनुपलब्धता एवं अनियमित विद्युत आपूर्ति पर आरोपणीय है ।

3. पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे :-

न्यु बोगइगाँव कारखाने में 23 माह विलम्ब से मशीन को चालू करने के पश्चात मशीन को मात्र 28 दिनों के लिये परिचालित किया गया जिससे केवल 12 बी जी व्हील सेट्स एवं 1 एम जी व्हीलसेट का उत्पादन हुआ जबकि मशीन को प्रति 8 घंटे की पाली में 5 व्हीलसेट्स का उत्पादन करना था । 7 जून, 1989 से मशीन विद्युतीय कारणों से बिगड़ी अवस्था में पड़ी हुयी है । इस प्रकार, रेलवे दिनांक 30.9.1989 तक 22.68 लाख रु. का अनुमानित लाभ प्राप्त करने में असफल रही ।

4. दक्षिण पूर्व रेलवे

यद्यपि एक व्हील फ्लैज जुड़ाई मशीन जिसको रायपुर कारखाने में 17.7.82 को चालू किया गया, पूर्णतया कम उपयोग में रही, एक दूसरी व्हील - फ्लैज जुड़ाई मशीन, जिसका मूल्य 11.68 लाख रु. था, दिनांक 17.12.1985 को प्राप्त की गई । इस मशीन को 19 माह के विलम्ब के पश्चात दिनांक 12.9.1987 को चालू किया गया । नवम्बर, 1987 में उत्पादन आरम्भ हुआ । रेलवे प्रशासन द्वारा आठ घंटे की पाली में 5 व्हील सेट्स के उत्पादन के बजाय 3 व्हीलसेट्स प्रति पाली ही निर्धारित किया गया । मशीन का औसत उत्पादन 2 व्हीलसेट्स से कम ही था । खड़गपुर एवं बाल्टेयर कारखानों में संस्थापित दो मशीनों का निष्पादन संतोषजनक बतलाया गया है ।

5. उत्तर रेलवे :-

जगाधारी कारखाने में, नवम्बर, 1985 में प्राप्ति के पश्चात 20 माह तक मशीन का परीक्षण नहीं किया जा सका । अगस्त, 1982 से फरवरी 1991 तक मशीन का पूर्ण उत्पादन 2176 व्हीलसेट्स था; जबकि इसकी क्षमता 5300 व्हीलसेट्स की थी । जोधपुर कारखाने में मुख्यतया नीव के तैयार न होने एवं विद्युत संबंधन प्रदान न करने के कारण मशीन को प्राप्ति के पश्चात दो वर्षों के विलम्ब से चालू किया गया । मशीन के मार्च, 1988 में चालू होने के तुरन्त बाद कुछ दोष परिलक्षित हुये और नवम्बर, 1988 तक यह मशीन मरम्मत में पड़ी रही । तत्पश्चात फरवरी, 1991 तक मशीन का पूर्ण उत्पादन 602.5 व्हीलसेट्स था जबकि अनुमानित उत्पादन 4200 व्हीलसेट्स था ; यह मशीन की क्षमता का 14.34 प्रतिशत है । उत्पादन में गिरावट का मुख्य कारण मशीन में निरन्तर दोष एवं जुड़ाई के सामानों की अनुपलब्धता था ।

पूर्व, मध्य एवं पश्चिम रेलवे पर तीन मशीनों को चालू करने में 4 से 14 महीनों का विलम्ब हुआ ।

| | | |
|------|--|--|
| 4.10 | मध्य, पूर्वोत्तर, दक्षिण, दक्षिण मध्य, दक्षिण पूर्व एवं पश्चिम रेलवे | राज्य सरकारों या स्थानीयप्राधिकारियों के अनुरोध पर खोले गये समपारों के रख- रखाव एवं उनके संचालन हेतु रखे गये कर्म- चारियों की लागत का वसूल न किया जाना |
|------|--|--|

संहिता प्राविधानों के अनुसार, राज्य सरकार या स्थानीय प्राधिकारियों के अनुरोध पर

बनाये गये समपारों के निर्माण, रख-रखाव एवं उनके संचालन हेतु कर्मचारियों की लागत, सुविधा भोगी विभाग द्वारा वहन की जानी चाहिए । इन शर्तों पर आधारित एक करारनामा ऐसा कार्य आरंभ करने के पूर्व पार्टी के साथ कर लेना चाहिए ।

छ: रेलों पर समपारों के रख-रखाव और उनके संचालन हेतु कर्मचारियों की लागत की वसूली की समीक्षा से यह ज्ञात हुआ कि 2.38 करोड़ रु. की राशि बकाया है । बकाये के निम्नलिखित कारण हैं :-

- (i) पार्टियों के साथ करारनामे का न किया जाना ।
- (ii) रख-रखाव प्रभार के बिल को प्रस्तुत न करना ।
- (iii) बिलों के प्रस्तुतीकरण में अत्यधिक विलम्ब ।
- (iv) नियमित अंतराल पर रख-रखाव प्रभार को अद्यतन करने में विलम्ब ।
- (v) निक्षेप कार्यों के समापन प्रतिवेदनों को अंतिम रूप न दिया जाना ।

करारनामा न किया जाना :-

दक्षिण, पश्चिम, पूर्वोत्तर, दक्षिण मध्य और पूर्व रेलों पर 139 समपारों के सम्बन्ध में कोई करारनामे रेलवे द्वारा समपारों की सुविधा देने के पहले नहीं किये गये । पार्टियों के साथ करारनामों की अनुपस्थिति में रेलवे द्वारा दावे को लागू करना कठिन हो जाता है ।

दावा न करना/विलम्ब से करना :-

समपारों के रख-रखाव एवं उनके संचालन हेतु रखे गये व्यक्ति की लागत के लिए बिल, गेट कीपरो एवं अन्य प्रभारों की लागत के आधार पर, रेलवे द्वारा नियमित अंतराल पर प्रस्तुत किये जाते हैं । पश्चिम, दक्षिण, पूर्वोत्तर एवं दक्षिण मध्य रेलवे के सम्बन्ध में रख-रखाव प्रभार के लिए 1976-77 एवं 1990-91 के मध्य की अवधि के 55.51 लाख रुपये के दावे पार्टियों पर नहीं किये गये हैं । इन दावों में से कुछ 1976-77 से सम्बन्धित थे । दक्षिण, पश्चिम एवं दक्षिण मध्य रेलवे पर 38.90 लाख रुपये के दावे पार्टियों पर एक से लेकर आठ वर्षों के विलम्ब के पश्चात किये गये हैं ।

इस प्रकार नियमों के अनुपालन न किये जाने तथा रेलवे द्वारा कार्यवाही करने में विलम्ब के फलस्वरूप 1.90 करोड़ रुपये की वसूली नहीं हुई ।

4.11 पूर्वोत्तर रेलवे : समपारों के बदले में उपरिपुलों का निर्माण ।

1. पूर्वोत्तर रेलवे ने समस्तीपुर में 60.32 लाख रु. की लागत से (जुलाई 1978) एक समपार के बदले में एक उपरिपुल का निर्माण किया । उपरिपुल की लागत रेलवे एवं विहार सरकार के मध्य इस स्पष्ट सहमति पर बँटी गयी कि उपरिपुल को सड़क यातायात हेतु चालू करने के पश्चात वर्तमान समपार को बन्द कर दिया जाएगा । दोनों पक्षकारों के बीच करार में यह भी व्यवस्था थी कि किसी कारणवश समपार को न बन्द करने की दशा में राज्य सरकार समपार के अनुरक्षण की लागत की प्रतिपूर्ति करेगी । समपार को मुकदमे के कारण बन्द नहीं किया जा सका । समपार के अनुरक्षण की लागत 9.85 लाख रु. (1978-79 से 1990-91) राज्य सरकार से अब तक वसूल नहीं की गयी है । रेलवे भी प्रतिवर्ष 1.3 लाख रु. का आवर्ती व्यय वहन कर रही है । उपरिपुल के अनुरक्षण की लागत, जो राज्य सरकार से भी वसूल किया जाना है अभी तक आँका नहीं गया है ।

2. मोतीहारी और समेक्सा स्टेशन के बीच एक समपार के स्थान पर उपरिपुल के निर्माण हेतु विस्तृत प्राक्कलन विहार, सरकार को स्वीकृति हेतु मार्च, 1983 में प्रेषित किया गया था । यद्यपि विस्तृत प्राक्कलन बिहार सरकार द्वारा स्वीकार नहीं किया गया एवं दिसम्बर, 1983 में रेलवे द्वारा प्रेषित करार को राज्य सरकार ने कार्यान्वित नहीं किया, फिर भी रेलवे प्रशासन ने 1983-84 में पुल का निर्माण आरम्भ कर दिया एवं मार्च, 1990 तक 37.64 लाख रु. का खर्च हो गया । राज्य सरकार ने अपने हिस्से के कार्य को पूरा नहीं किया । पुल का निर्माण अब तक (1991) पूरा नहीं किया जा सका । इस प्रकार, विस्तृत प्राक्कलन की स्वीकृति एवं करार के कार्यान्वयन के पूर्व रेलवे द्वारा 37.64 लाख रु. व्यय करने की कार्यवाही का परिणाम अनुत्पादक व्यय रहा ।

वार्तालाप के दौरान (नवम्बर , 1991) रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बताया कि मामले को बिहार सरकार से कार्य को शीघ्र पूरा करने, साथ ही साथ समपार को बन्द करवाने हेतु सर्वोच्च स्तर पर उठाया गया है । जब तक कि रेलवे देयों की वसूली न हो जाये पूर्व रेलवे से कहा गया है कि वे रेलवे संरक्षा निधि से बिहार सरकार के हिस्से को न देवें । रेलवे बोर्ड ने फिर ये निर्णय लिया कि रेल पथ के ऊपर पुल का वास्तविक निर्माण कार्य तभी हाथ में लिया जायेगा जब राज्य सरकार कार्यारम्भ कर दें अथवा कम से कम उप मागों के कार्य हेतु ठेका प्रदान कर दें ।

4.12 दक्षिण रेलवे: एक कार्य संविदा के अन्तर्गत गारण्टी बाण्ड की वैधता को बढ़ाये जाने में असफलता ।

जनवरी 1988 में मद्रास-गुडूर खंड पर स्वर्णमुखी नदी के ऊपर रेल पुल के पुनर्निर्माण कार्य का संविदा ठेकेदार "क" को 42.93 लाख रु. पर दिया गया था । कार्य को 11 अप्रैल, 1989 तक पूरा होना था ।

ठेकेदार द्वारा एक वर्ष की अवधि के लिये वैध दो बैंक गारण्टी, एक चार लाख रु. के लिये, जो प्रतिष्ठापन प्रभार के लिए थी तथा दूसरी 1.5 लाख रु. की जो प्रतिभूति जमा के लिए थी, बैंक आफ तमिलनाडू, त्रिची द्वारा क्रमशः 19 अप्रैल, 1988 एवं 25 अप्रैल, 1988 को निष्पादित थी प्रस्तुत की गयी ।

जबकि कार्य प्रगति पर था, नवंबर, 1988 में ठेकेदार "क" ने एम एस प्लेट के मूल्य में वृद्धि तथा भूमि की दशा में परिवर्तन के कारण दरों में वृद्धि की मांग की ।

रेलवे ने इस वृद्धि को स्वीकार नहीं किया क्योंकि ठेकेदार ने सभी मिट्टियों से होकर बोरिंग करने की एक समान दर का प्रस्ताव किया था और अनुबंध में मूल्य वृद्धि का कोई प्राविधान नहीं था ।

अन्त में 3 मई, 1989 को ठेकेदार "क" की जोखिम एवं लागत पर ठेका तोड़ दिया गया जबकि कार्य का 52 प्रतिशत पूरा किया जा चुका था ।

कानूनी सलाह लेने के उपरान्त बाकी बचा कार्य ठेकेदार "ख" को जनवरी, 1990 में 43.79 लाख रु. पर दे दिया गया । ठेकेदार "क" को एक माह के अंदर जोखिम लागत 23 लाख रु. जमा करने के लिए कहा गया (दिसम्बर 1990) अभी तक यह राशि वसूल की जानी है । निम्नलिखित बातें उठती हैं:-

- (1) चुक करने वाले ठेकेदार के विरुद्ध अभी तक कानूनी कार्यवाही नहीं की गयी ।
- (11) रेलवे प्रशासन ने गारण्टी बाण्ड की वैधता बढ़ाये जाने के लिये समय से कार्यवाही नहीं किया । इस तरह अधिक व्यय हुए 23 लाख रु. में से कम से कम 5.5 लाख रुपये वसूल करने का अवसर रेल प्रशासन ने खो दिया ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने स्पष्ट किया (सितम्बर, 1991) कि रेलवे पर गारण्टी बाण्डों के अनुवीक्षण की प्रक्रिया कड़ी कर दी गयी है ताकि जैसा मामला हो, गारण्टी बाण्डों की वैधता बढ़ाने या उनको भुनाने के लिए, समय से कार्यवाही की जा सके ।

4.13 पूर्वोत्तर रेलवे : स्नेहन तेल भंडारण टंकी की संस्थापना
में विलम्ब के कारण हानि ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने मई, 1980 में सभी रेलवे को, जहाँ पर डीजल शेडों में प्रतिमाह 30 कि.ली. या अधिक स्नेहन तेल का उपयोग है थोक संचय टंकी की व्यवस्था करने को कहा क्योंकि यह सुविधा मितव्ययी है । मार्च 1982 में रेलवे बोर्ड ने पुनः सलाह दी कि इन्डियन आयल कारपोरेशन ने थोक संचय एवं अनुरक्षण सुविधाओं को अपने खर्च पर देना स्वीकार किया है बशर्ते कुल उठान प्रतिमाह लगभग 100 कि.ली. हो ।

इस नीति के अनुगमन में आई.ओ.सी. ने (जुलाई, 1989) में 50 कि.ली. धारिता की दो थोक संचय टंकियों की दिसम्बर 1987 तक स्थापना का प्रस्ताव किया यदि रेलवे द्वारा चहार दीवारी एवं उपद्वार के साथ एक समतल भूखण्ड, जल एवं विद्युत व्यवस्था एवं रेल पथ के नीचे ह्यूम पाइपों के बिछाने की व्यवस्था के साथ उन्हें संस्थापना के पहले ही उपलब्ध करा दिया जाय । आई.ओ.सी. ने तत्कालीन थोक एवं डिब्बा बन्द तेल की कीमतों में उस समय के अन्तर के आधार पर रेलवे को 1700/- रुपये प्रति कि.ली. बचत का आकलन किया ।

रेलवे ने फरवरी, 1990 में 24,504 रु. की लागत से सुविधाएं उपलब्ध करायीं और आई.ओ.सी. ने टंकी की संस्थापना का कार्य मार्च, 1990 में आरम्भ किया एवं कार्य को दिसम्बर, 1990 में पूरा किया ।

रेलवे द्वारा आई.ओ.सी. को वांछित सुविधाएं उपलब्ध कराने में एक वर्ष का अधिकतम समय और आई.ओ.सी. को संचय टंकी की संस्थापना हेतु पुनः 9 माह का समय अनुमत करने के कारण संचयन सुविधाएं उपलब्ध कराने में 21 माह का परिहार्य विलम्ब हुआ । एक सुविधा उपलब्ध कराने में यह देरी जिसकी लागत 24,504 रु. थी, 112.00 रु. प्रति स्टील बैरल की क्रेडिट देने के पश्चात अप्रैल, 1989 से दिसम्बर, 1990 के मध्य 1590 कि.ली. स्नेहन तेल की प्राप्ति पर 18.55 लाख रु. की शुद्ध हानि के रूप में प्रतिफलित हुआ ।

वार्तालाप (दिसम्बर, 1991)के दौरान रेल मंत्रालय ने बताया कि विलम्ब मुख्यतः आई.ओ.सी. की संरक्षा आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुये परस्पर सहमति के आधार पर कार्यस्थल को अन्तिम रूप देने एवं आवश्यक प्रक्रियात्मक औपचारिकताओं में समय लगने के कारण हुआ । तथापि, इसका उल्लेख करना सुसंगत है कि लेखापरीक्षा ने परियोजना के पूरा करने में रेलवे को एक वर्ष का समय एवं आई.ओ.सी. को 9 माह का समय अनुमत करने के पश्चात ही 21 माह

की देरी होने का तथ्य उजागर किया था ।

4.14 पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे : भूमि अर्जन के एक मामले में अनुसरण विलम्ब
के कारण हानि

न्यूजलपाई गुड़ी से मुकुरिया तक बड़ी लाइन के निर्माण तथा मुकुरिया से कुमेदपुर के बीच छोटी लाइन खंड के आमान परिवर्तन के लिए, रेलवे प्रशासन ने 54.69 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया । उपरोक्त भूमि के सम्बन्ध में अधिसूचना एवं घोषणा कलकत्ता राजपत्र में क्रमशः अप्रैल, 1961 तथा जुलाई, 1964 में की गयी थी । एवं 19056 रु. के आकलन को, जो भूमि का मूल्य था, अगस्त, 1965 में प्रशासनिक अनुमोदन दिया गया था । @

तत्पश्चात्, रेलवे प्रशासन ने उस भाग पर मई, 1986 में खण्डों में दोहरी करण कार्य आरम्भ किया तथा अक्टूबर, 1986 में मिट्टी के कार्य के लिए रेल प्रशासन ने एक अनुबन्ध किया । परन्तु कार्य, मुआवजे की राशि प्राप्त न होने के लिये भूस्वामियों के विरोध के कारण किया न जा सका ।

ये मामला रेलवे द्वारा राज्य सरकार को केवल दिसम्बर, 1987 में और पुनः जून, 1988 में विचारार्थ भेजा गया तथा दिसम्बर, 1988 में रेलवे को राज्य सरकार से यह पता चला कि संदर्भित भूमि अधिग्रहण मामले का अधिनिर्णय व्यपगत हो गया है । इसे बचाया जा सकता था यदि 1984 में हुए एक संशोधन के उपबन्ध के अनुसार 23 सितम्बर, 1986 के पूर्व 19,056 रु. का भुगतान कर दिया जाता ।

अन्य कोई विकल्प न होने के कारण, रेल प्रशासन ने भूमि अधिग्रहण हेतु नयी प्रक्रिया प्रारम्भ की । मुआवजे की राशि 13.45 लाख रु. आयी, जिसमें भूमि का वर्तमान बाजार मूल्य 4.90 लाख रु. (इसमें से 3.92 लाख रु. का भुगतान, जो कि चालू भुगतान का 80 प्रतिशत था, जुलाई 1989 में कर दिया गया) और 8.55 लाख रु. से भूमि की संशोधित कीमत पर 6 प्रतिशत वार्षिक की दर से सौहार्द पूर्ण कब्जे (1.7.60 से 26.7.89 के लिए मुआवजे के रूप में दिया गया सम्मिलित था । इस राशि का सितम्बर, 1990 में भुगतान कर दिया गया । चूंकि उपरोक्त कारणों से ठेकेदार को भूमि समय पर नहीं दी जा सकी, अतः अनुबन्ध की वैधता समय समय पर बढ़ाई जाती रही तथा कुछ मर्दों में ऊंची दरों को रेलवे द्वारा स्वीकार करने के कारण ठेकेदार को 7.89 लाख रु. का अतिरिक्त भुगतान किया गया ।

@ सुप्रीम कोर्ट द्वारा देवे ।

यद्यपि राज्य सरकार द्वारा भूमि अधिग्रहण कार्यवाही संचालित करने के लिए अधिसूचना एवं घोषणा जारी करने में देरी हुई, फिर भी रेल प्रशासन द्वारा मामले का लगातार अनुसरण नहीं किया गया। दिसम्बर 1977 में भूमि अधिग्रहण के बकाया मामलों की एक सूची तैयार की गयी जिसमें विषयगत मामला सम्मिलित था। यदि रेल प्रशासन ने राज्य सरकार से 1977 के बाद भी मामले का प्रभावी ढंग से अनुसरण किया होता, तो भी भूमि अधिग्रहण मामला लक्ष्य तिथि 23.9.86 से पहले ही निपट गया होता। देरी के कारण 21.43 लाख रु. का परिहार्य भुगतान किया गया।

रेल मंत्रालय) रेलवे बोर्ड (ने बातचीत के दौरान बताया)दिसम्बर, 1991 (कि चूंकि भूमि का वास्तविक कब्जा उपलब्ध था एवं पश्चिम बंगाल सरकार की तरफ से अतिरिक्त मूआवजे की कोई माँग नहीं थी, इसलिए रेलवे ने मामले का अनुसरण नहीं किया। तथापि, इसे स्वीकार किया गया कि समय पर भूमि का स्वामित्व रेल के पक्ष में न किये जाने की गलती हुई थी और फिर बताया कि भूमि का वास्तविक कब्जा पाने के बाद से स्वामित्व प्राप्ति तक आगे की कार्यवाही सुनिश्चित करने के लिए रेलवे को उपयुक्त निर्देश दिये जा रहे थे।

4.15 पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे: ठेकेदार को कार्य-स्थल प्रदान करने में विलम्ब के कारण हानि।

लमडिंग रेलवे कालोनी में पुराने रेलवे आवासों के स्थान पर टाइप -II) एक मंजिली (के 24 अदद आवासों के निर्माण का ठेका फरवरी, 1984 में ठेकेदार "क" को दिया गया। दर सूची से 129% अधिक सहित ठेके का मूल्य 9.21 लाख रुपये था। कार्य एक वर्ष के अन्दर पूरा किया जाना था। 6 अदद आवासों का निर्माण हो जाने के बाद ठेका किसी पक्ष पर दायित्व के बिना मार्च, 1987 में इस आधार पर समाप्त कर दिया गया कि रेलवे कर्मचारियों द्वारा अनाधिकार कब्जा के कारण निर्माण स्थल ठेकेदार को प्रदान नहीं किया जा सका।

शेष 18 अदद) दो मंजिले (आवासों के निर्माण हेतु एक नया ठेका दर-सूची से 328% अधिक पर 19.59 लाख रुपये की लागत पर मई, 1988 में ठेकेदार "ख" को दिया गया। कार्य 23.76 लाख रुपये की कुल लागत पर पूरा किया गया जिसमें अतिरिक्त दो अदद आवास एवं 20 सिन्टेक्स सिरोपरि पानी के टैंकों का प्राविधान सम्मिलित था।

रेलवे बोर्ड ने 1972 में क्षेत्रीय रेलवे को यह निर्देश दिया था कि रेलवे को निविदा तभी आमंत्रित करनी चाहिए जब वे ठेकेदार को कार्य स्थल हस्तांतरित करने के लिए पूर्ण रूप से तैयार हों

। वर्तमान मामले में आवास पुराने आवासों को तोड़ करके एक रेलवे कालोनी में बनाये जाने थे और इस प्रकार अभियंत्रण विभाग को अनाधिकृत कब्जों की जानकारी होनी चाहिए थी एवं 1984 में ठेका देने से विरत रहना चाहिए था । इस प्रकार स्थान की उपलब्धता सुनिश्चित किये बिना ठेका देना, रेलवे बोर्ड के निर्देश का स्पष्ट उल्लंघन था । अनधिकृत कब्जा) पुराने ठेके के समाप्त किये जाने के 14 महीने के अन्दर (हटाये जाने तथा मई, 1988 में ठेका दिये जाने के फलस्वरूप 14.32 करोड़ रुपये का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

रेल प्रशासन ने बताया) सितम्बर, 1991 (कि अनधिकृत ढाँचे रेलवे कर्मचारियों द्वारा 30.7.84 को रातोंरात खड़े किये गये तथा भरपूर प्रयास के बावजूद अनधिकृत कब्जे नहीं हटाये जा सके । रेलवे ने पुनः स्पष्ट किया कि कार्य की नयी मंदा, जो पहले वाले ठेके में सम्मिलित नहीं की गयी थी, को छोड़कर अतिरिक्त व्यय 10.43 लाख रुपये था ।

5.1 मध्य रेलवे : इस्पात का अनियमित क्रय

रेलवे सामान की खरीद के लिए निर्धारित नियमों में प्राविधान है कि एक या अन्य रूप में, निविदा पद्धति पर सभी मामलों में सावधानी पूर्वक गंभीर ध्यान दिया जाना चाहिये ताकि प्रभावी रूप में निम्न दरें प्राप्त हों और कार्यकारी विभाग का यह प्रारंभिक दायित्व है कि वे खर्च किये गये धन का अच्छे से अच्छा संभव मूल्य प्राप्त करें। खुली एवं सार्वजनिक विज्ञापन द्वारा निविदा के आमंत्रित करने की पद्धति एक सामान्य नियम के रूप में अपनायी जानी चाहिए तथा सीमित निविदा पद्धति के माध्यम से क्रय केवल तभी किये जाने चाहिए जब विज्ञापन द्वारा निविदाये आमंत्रित न करने के लिए सार्वजनिक हित में पर्याप्त कारण विद्यमान हो, और जब माँग इतनी जरूरी हो कि खुली निविदाओं से वंचित रहने के बाद कोई अतिरिक्त व्यय किया जाना आवश्यक हो गया हो।

जनवरी, 1989 में भण्डार डिपो, कुरी रोड की लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि 18 लाख रुपये मूल्य के इस्पात के नॉन स्टॉक मद भण्डार डिपों में माँगकर्ताओं को बिना निर्गम के पड़े हुए थे जबकि रेलवे ने नवम्बर, 1987 में अनुदेश जारी किया था कि इस डिपो से विभिन्न मण्डलों की इस्पात आवश्यकताये पूरी करना बन्द किया जाय एवं इस्पात का लेखा जोखा वर्तमान स्टॉक की बाद की माँगें पूरी करने के लिए नामित किये गये भण्डार डिपो को स्थानांतरित करने के बाद बन्द कर दिया जाय। सीमित निविदा माँगों के आधार पर 40 क्रयदेशों के विरुद्ध बम्बई की तीन फर्मों से आपूर्तियों के रूप में इस्पात के ये मद जून से सितम्बर, 1988 के दौरान डिपो में प्राप्त हुए। क्रयों से सम्बन्धित अभिलेख उपलब्ध नहीं थे और इस प्रकार यह सुनिश्चित नहीं किया जा सका कि क्या सीमित निविदाओं के माध्यम से क्रय की आवश्यकता वास्तविक रूप में थीं, या कि क्या इन सामग्रियों की अधिप्राप्ति हेतु कोई औचित्य था।

इस मामले में रेलवे के सतर्कता विभाग द्वारा की गयी विस्तृत छान-बीन से यह ज्ञात हुआ कि ये इस्पात भण्डार मदें रेलवे के एक प्रवर भण्डार अधिकारी द्वारा तीन फर्मों से अनियमित रूप से खरीदे गये 1.24 करोड़ रुपये के मूल्य की मदों के ही अंग थे जो सीमित निविदा के आधार पर अत्यधिक ऊंची दरों पर अप्रैल से सितम्बर, 1989 के मध्य जारी कुल 304 क्रयदेशों के तहत खरीदे गये थे। इन तीनों फर्मों द्वारा प्रयोग की गयी विधियों माँग-पत्रों की प्राप्ति का पता लगाना, एक निश्चित समूह को निविदा माँगें जारी करवाना, एवं कोटेशन को ऐसे रूप में प्रस्तुत करना था कि मदें

उन्ही के मध्य आवंटित की जाँच । भण्डार अधिकारी द्वारा पूर्व वांछित छानबीन जैसे कि सामग्रियों स्टॉक में उपलब्ध थी अथवा नहीं और सीमित निविदायें आमंत्रित करने हेतु उच्च सक्षम अधिकारी का अनुमोदन प्राप्त करना, कि क्या दर पिछले क्रय दर की तुलना में तर्कसंगत थे या नहीं इत्यादि; किये बिना ही क्रयादेश जारी कर दिये गये । फर्मों ने सामानों की आपूर्ति तुरन्त ही की तथा भुगतान, लेखा विभाग द्वारा स्थानीय क्रयादेशों की पूर्व-जाँच हेतु निर्धारित अद्यतन नियमों एवं प्रक्रियाओं पर ध्यान न देते हुए, शीघ्रता से कर दिये गये । इन खरीदों से सम्बन्धित अभिलेख उपलब्ध नहीं थे जबकि इनके अभिरक्षण की अवधि समाप्त नहीं हुई थी । रेलवे ने अनुमान लगाया कि रेलवे को आपूर्ति की गयी सामग्रियों जे पी सी दरों के आधार पर 1.24 करोड़ रुपये के आदेश के विरुद्ध मात्र 54.84 लाख रुपये मूल्य की थीं । अतिरिक्त व्यय राशि 68.83 लाख रुपये निकाली गयी जिसमें से 10.93 लाख रुपये की राशि रेलवे ने तीन फर्मों के लम्बित बिलों से रोक रखी थी । विधि मंत्रालय ने भारतीय दण्ड संहिता के अंतर्गत उक्त फर्मों पर अभियोजन की कार्यवाही आरम्भ करने को सलाह (जनवरी, 1991) दी लेकिन अभी तक (अक्टूबर, 1991) कोई कार्यवाही नहीं की गयी थी ।

5.2 पूर्व रेलवे : भण्डार के क्रय में अनियमितताएं

पूर्व रेलवे ने 1988 एवं 1989 में वैप्राप (दीवार रक्षक), ग्लास मानिटरिंग (खिड़की फ्रेम) एवं पी के एस एस (पुश काक) के नाम से कोच के कुछ साज-सामान खरीदे । 144.08 लाख रु. की कुल लागत पर, 1300 वैप्राप (लागत 98.37 लाख रु.), 836 ग्लास मानिटरिंग (लागत 41.73 लाख रु.) एवं 500 पी. के. एस. एस. (लागत 3.98 लाख रु.) परेषिती द्वारा इनके क्रयादेशों पर प्राप्त किये गये ।

लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि ये सामग्रियाँ वांछित माप/विशिष्टताओं के अनुरूप नहीं थी, दरें बहुत ऊँची थी एवं निम्न स्तर से ही क्रयादेश जारी कराने के लिए मात्राओं को विभाजित कर दिया गया था एवं सीमित अवधि में ही बड़ी संख्या में क्रयादेश जारी किये गये ।

दीवार रक्षक की दरें 300 रु. प्रत्येक की अनुमानित लागत के विरुद्ध 4750 रु. एवं 9999 रु. प्रत्येक के बीच थी । प्रसंगवश, यह देखा गया कि वास्तव में इसी प्रकार की एक मद केवल 160 रु. प्रत्येक की लागत से फरवरी/अप्रैल 1989 में खरीदी गयी थीं । इसी प्रकार खिड़की फ्रेम (ग्लास मानिटरिंग) एवं पुश काक (पी के एस एस) को क्रमशः 300 रु. एवं 60 रु. प्रत्येक की अनुमानित लागत के विरुद्ध वास्तव में क्रमशः 4800 रु. एवं 765 रु. प्रत्येक की दर से खरीदा गया । क्रय को अन्तिम रूप देने वाले प्राधिकारियों ने निहित अधिकार के भीतर की राशि के अन्तर्गत रखने

हेतु भण्डार के मदों की मात्राओं को विभाजित कर दिया गया । 1300 वैप्राप की आपूर्ति के लिए 225 क्रयादेश 836 ग्लास मानिटरिंग हेतु 109 क्रयादेश एवं 500 पी के एस एस हेतु 10 क्रयादेश जारी किये गये थे ।

फर्म द्वारा आपूर्त की गयी सामग्रियों वांछित माप/विशिष्टताओं के अनुरूप भी नहीं थीं एवं विभिन्न प्रकार के कोचों के रख रखाव की वास्तविक आवश्यकताओं हेतु अनुपयुक्त थीं । परिणामस्वरूप 1300 वैप्राप में से 5 एवं 500 पी के एस एस में से 265 प्रयोग में आये जबकि पूरा 836 ग्लास मानिटरिंग उनके क्रय के दो वर्षों के पश्चात (जनवरी, 1991) भी अप्रयुक्त रही । सामग्रियों के एक बड़े भाग की प्राप्ति के पश्चात नवम्बर, 1989 में जाकर रेल प्रशासन ने यह अनुभव किया कि ये सामग्रियाँ तकनीकी दृष्टि से अनुपयोगी थी एवं उनकी दरें भी बहुत ऊँची थीं ।

इस प्रकार अनियमित क्रय के फलस्वरूप 1.22 करोड़ रु. (वास्तविक लागत एवं अनुमानित लागत के बीच का अन्तर)का अतिरिक्त व्यय हुआ । रेल मंत्रालय ने कहा (जनवरी 1992) कि जॉच पड़ताल सी बी आई द्वारा आरम्भ कर दी गयी है एवं सी बी आई की रिपोर्ट पर आवश्यक कार्यवाही की जाएगी ।

5.3 मेट्रो रेलवे : इस्पात सामग्रियों की मार्ग में हानि

मेट्रो रेलवे निर्माण उद्देश्यों हेतु भारी मात्रा में इस्पात सामग्रियों को मंगाती रही है और ये सामग्रियाँ कलकत्ता बन्दरगाह रेलवे) सी पी टी आर(द्वारा सेवित ब्रेस ब्रिज डिपो में प्राप्त की जाती है । परिवहन व्यवस्था के अन्तिम सिरे पर होने के कारण सी. पी. टी. रेलवे को गडबडीयुक्त/हेराफेरी किये हुए वैगनों की पहचान करनी होती है और मेट्रो रेलवे को कम प्राप्ति प्रमाण पत्र देना होता है जिससे कि मेट्रो रेलवे वाहक रेलवे पर अपना दावा प्रस्तुत कर सके । मार्च, 1985 तक इस प्रकार के गडबडी युक्त/हेरा फेरी किये हुए वैगनों की सुपुर्दगी सी पी टी रेलवे को की गई ।

अप्रैल 1985 से सी पी टी रेलवे ने इस आधार पर आकलन सुपुर्दगी से इन्कार करना आरम्भ किया कि उसके पास 8 पहिया वैगनों को तौलने की क्षमता वाली तुलाचौकी नहीं है । फलस्वरूप, मेट्रो रेलवे द्वारा इस्पात सामग्रियों की कम प्राप्ति के लिये दाखिल मुआवजा दावे बाहक रेलवे द्वारा स्वीकार नहीं किये गये । मेट्रो रेलवे द्वारा ब्रेस ब्रिज डिपो पर अपनी तुलाचौकी प्रयोग

करने के प्रस्ताव का सी पी टी रेलवे ने सकारात्मक रुख नहीं अपनाया । सी पी टी रेलवे द्वारा प्रमाण पत्रों के न जारी करने के कारण जुलाई, 1985 से 20 नवम्बर, 1990 की अवधि के दौरान इस्पात सामग्रियों की कम प्राप्ति के कारण मेट्रो रेलवे को 1.84 करोड़ रु. की हानि उठानी पड़ी जिसके लिए स्टील प्लान्ट्स को प्रेषण के साक्ष्य पर पूरा भुगतान कर दिया गया था ।

मेट्रो रेलवे ने इन भारी नुकसानों को 1990 में जाकर वाहक रेलवे मुख्यतः पूर्व रेलवे एवं दक्षिण पूर्व रेलवे को सूचित किया ताकि वे अपराध के स्थान की पहचान करें व चोरी रोकने का उपाय करें । लेखापरीक्षा द्वारा मामले को उठाने के पश्चात केवल जुलाई 1989 में मेट्रो रेलवे ने सी पी टी रेलवे को समुचित निर्देश जारी करने हेतु रेलवे बोर्ड के हस्तक्षेप की प्रार्थना की जिससे कि इस्पात परेषणों की कम प्राप्ति का प्रमाण पत्र यदि आवश्यक हो तो, मेट्रो रेलवे द्वारा ब्रेस ब्रिज डिपो की तुला चौकी पर वैगनों की पुनर्तोल करके जारी किये जाएं । तदनुसार 21 नवम्बर, 1990 को मेट्रो रेलवे एवं सी पी टी रेलवे के बीच हेरा फेरी एवं क्षतिग्रस्त हुए वैगनों को मेट्रो रेलवे तुला चौकी पर पुनर्तोल हेतु एक कार्यकारी करार किया गया और सी पी टी अधिकारियों द्वारा कम प्राप्ति का प्रमाण पत्र जारी किया जाने लगा ।

यदि मेट्रो रेलवे ने रेलवे बोर्ड के परामर्श से समय से इसी कार्य पद्धति की व्यवस्था की होती तो 1.84 करोड़ रु. की हानि को यदि पूर्ण रूप समाप्त न किया जा सकता तो पर्याप्त रूप से घटाया जा सकता था ।

वार्तालाप के दौरान रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने कहा (दिसम्बर, 1991) कि सी पी टी रेलवे द्वारा ब्रेस डिपो की तुलाचौकी पर पुनर्तोल को सत्यापित न करने की समस्या हल कर दी गयी है एवं कमी के प्रमाण पत्र जारी किये जा रहे हैं ताकि मेट्रो रेलवे, पूर्व एवं दक्षिण पूर्व रेलवे पर दावा प्रस्तुत कर सके । यह स्वीकार किया गया कि यदि सुरक्षा व्यवस्था कड़ी होती तो परेषणों में हेरा-फेरी की घटना नहीं हो सकती थी ।

5.4 पूर्व, मध्य पूर्वोत्तर, रेल कारखानों में हार्ड कोक की प्राप्ति
पश्चिम, दक्षिण एवं में भारी कमी एवं लेखांकन के कारण
पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे हानि ।

भारत के नियंत्रक महालेखापरीक्षक के अग्रिम प्रतिवेदन (संघ सरकार-1981-82) के पैरा 38 के अन्तर्गत रेल कारखानों में हार्ड कोक की प्राप्ति में भारी कमी एवं लेखांकन पर टिप्पणी की गयी थी । तत्पश्चात रेलवे बोर्ड ने जुलाई, 1983 में सभी क्षेत्रीय रेलवे को विभिन्न उपाय करने हेतु

अनुदेश जारी किये जिसमें साथ ही साथ यह भी सम्मिलित था कि :-

- (i) भारी कमियों के कारक तथ्यों की गहन जाँच पड़ताल ;
- (ii) कमी की मात्रा एवं साथ ही बीजक वजन सुनिश्चित करने के लिए कम से कम 5% हार्ड कोक वैगनों की पुनःतौल जहाँ कहीं भी ऐसी सुविधाएं उपलब्ध हो ;
- (iii) जहाँ पुनःतौल सुविधा उपलब्ध न हो वहाँ वाणिज्यिक एवं रे सु ब कर्मचारियों की उपस्थिति में आयतनमितीय माप ;
- (iv) कमियों का उचित लेखांकन एवं
- (v) हार्ड कोक प्राप्त करने हेतु अर्द्ध/पूर्ण रेल लोड सुविधाओं का विकास ।

तथापि, रेल कारखानों में हार्ड कोक की प्राप्ति में भारी कमी का पाया जाना जारी रहा ।

एक समीक्षा से ज्ञात हुआ कि 1984-85 एवं 1989-90 के बीच, छः रेलों पर 33083.223 मी.ट. कोक कम प्राप्त हुआ । कमियों का मूल्य 3.93 करोड़ रु. था ।

इन मामलों में निम्नलिखित चूकें जानकारी में आयी ;

- (i) मार्ग में अप्रत्याप्त सुरक्षा व्यवस्थाएं ।
- (ii) ज यद्यपि जानकारी में भारी एवं लगातार कमियाँ आयी कारखाना प्राधिकारियों ने उन्हें नैतिक ढंग से वाणिज्यिक /परिचालन विभाग एवं रेलवे के मुख्य खनन सलाहकार को सूचित किया ।
- (iii) इन वर्षों के दौरान वैगनों के किसी प्रतिशत को पुनःतौलने हेतु कोई कार्यवाही नहीं की गयी जिससे कि उन क्षेत्रों को चिन्हित किया जा सके जहाँ कि कमियाँ पायी जाती है ।
- (iv) कमियों की जाँच पड़ताल हेतु कोई कार्यवाही नहीं की गयी थी ।
- (v) यहां तक कि, कुछ रेलवे ने हानि को नियमित करने हेतु अपलेखन प्रस्ताव की क्रिया भी आरम्भ नहीं की ।
- (vi) हार्ड कोक वैगनों को ब्लॉक रेलों में प्राप्त करने की सुविधाओं का विकास नहीं किया गया जैसा कि रेलवे बोर्ड ने सुझाया था ।
- (vii) भारी कमियों के बावजूद, परेषणों का खुले के.सी. वैगनों में करना जारी है ।

5.5 उत्तर रेलवे : लोहे एवं इस्पात के सामानों की चोरी / उठाईगिरी के कारण हानि

उत्तर रेलवे इस्पात संयंत्रों एवं अन्य को प्रतिवर्ष क्षतिपूर्ति दावे का भारी भुगतान रास्ते में चोरी / उठाईगिरी के कारण गन्तव्य स्टेशनों पर सामानों के कम परिदान के कारण कर

रही है । ऐसे दावों के कारणों के विश्लेषण से मालूम हुआ कि लोहा एवं इस्पात सामानों में अधिकतर कमियाँ पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे , विशेष रूप से दुर्गापुर स्टील प्लांट, इण्डियन आयरन एण्ड स्टील कम्पनी लिमिटेड , टाटानगर तथा भिलाई स्टील प्लांट से लादे गये वैगनों में पायी गयीं । लोहा एवं इस्पात के सामानों की पैकिंग, स्टील संयंत्रों के परिसर से तुरन्त बाहर आने के बाद तथा आगे परिवहन हेतु रेलवे को हस्तारित किये जाने के पहले ही अव्यवस्थित स्थिति में पायी गयी । लोहा एवं इस्पात के सामानों से लदे वैगन भी पूर्व रेलवे के महत्वपूर्ण यार्डों अर्थात् आन्डेल और नीमपुरा में असामान्य रूप से रोके गये तथा लोहा एवं इस्पात सामानों के ब्लॉक लोड को अपराध वाले प्रखण्डों में कोई अनुरक्षण नहीं दिया जा रहा था । वैगनों को अन्तर्परिवर्तन बिन्दुओं पर ठीक ढंग से नहीं दिया / लिया जा रहा था ।

उपरोक्त उल्लिखित कमियों में से एक के लिए एक संयुक्त निरीक्षण उत्तर रेलवे के वाणिज्य एवं लेखा अधिकारियों द्वारा फरवरी, 1988 में मात्र दुर्गापुर स्टील प्लांट के मामले में किया गया । इस निरीक्षण ने निष्कर्ष निकाला कि चोरी और उठाईगिरी/स्टील संयंत्र के परिसरीय यार्ड में लदान बिन्दु एवं अंतर्परिवर्तन बिन्दु के बीच हुयी, जहाँ से रेलवे इंजन ने भार प्राप्त किया । यात्रा के दौरान इस हिस्से पर, जिसे "नो मैन्स लैन्ड" कहा जाता है, रैकों के अनुरक्षण हेतु कोई रेलवे कर्मचारी नहीं था एवं अन्तर्परिवर्तन बिन्दु पर लदान का प्रलेखन रेलवे कर्मचारी द्वारा नहीं किया गया ।

उत्तर रेलवे को सभी स्टील संयंत्रों के सम्बन्ध में, गन्तव्य स्टेशनों पर सामानों के पुनः तौल पर पायी गयी कम प्राप्तियों के लिए प्रेषितियों को मुआवजे के रूप में 1984-85 से 1989-90 की अवधि के लिये 2.92 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान करना पड़ा था ।

लेखापरीक्षा में फिर ये पाया गया कि यद्यपि लदान एवं तौल दोनों ही यांत्रिकीय ढंग से किये गये तथा रेलवे कर्मचारी द्वारा लदान या तौल का पर्यवेक्षण व्यवहार्य नहीं था, फिर भी रेलवे रसीदों "वजन रेल कर्मचारी की उपस्थिति में किया गया " या "लदान का पर्यवेक्षण रेलवे कर्मचारी द्वारा किया गया" की टिप्पणी के साथ जारी की गयी । रेलवे रसीदों पर इन टिप्पणियों ने 278 मामलों (मार्च 1989 तक) में लोहा एवं इस्पात के सामानों में पायी गयी कमियों (1.06 करोड़ रुपये के मूल्य की) की वसूली हेतु पंजाब, हरियाणा एवं दिल्ली के न्यायालयों में दावों के बचाव में उत्तर रेलवे की स्थिति कमजोर हो गयी । रेलवे बोर्ड ने ऐसी चोरी एवं उठाईगिरी रोकने के लिए मात्र जुलाई, 1986 में अनुदेश जारी किये । इस पर भी पूर्व रेलवे प्रशासन स्टील संयंत्रों के चारों ओर के क्षेत्रों में सुरक्षा व्यवस्था चुस्त करने के लिए पर्याप्त कार्यवाही करने में असफल रही । जिसके परिणामस्वरूप मुआवजे दावों के रूप में 2.92 करोड़ रुपये का भुगतान करना पड़ा ।

मध्य रेलवे ने फर्म "क" को अक्टूबर, 1986 में आई एस 1554 भाग-11 " 1981 के समतुल्य 3 कोर 185 वर्ग मिमी स्टैंडर्ड 3.3 के बी ग्रेड के 12 किलोमीटर केबिल की आपूर्ति हेतु आदेश दिया । ठेके में यह व्यवस्था थी कि आई एस 1554 भाग-11 - 1981 के अनुच्छेद 18.1 में निर्धारित 3.3 के बी ग्रेड केबिल पर लागू सभी परीक्षण किये जाने चाहिये एवं राइट्स द्वारा स्वतंत्र निरीक्षण किया जाएगा । आपूर्ति मार्च, 1987 एवं फरवरी, 1988 के मध्य की गयी एवं 13.29 लाख रु. के मूल्य की 11.309 कि.मी. की शुद्ध मात्रा स्वीकार की गयी ।

इस आपूर्ति में से 9 कि.मी. केबिल बम्बई उप नगरीय प्रखण्ड पर विद्युत किया एवं केबिल के 4.4 कि.मी. का एक भाग मार्च, 1988 में आवेशित किया गया । जून 1988 में आवेशित भाग में गडवड़ी पैदा हो गयी एवं तत्पश्चात 3.2 कि.मी. लम्बाई के केबिल को निकाल लिया गया था ।

केबिलों के प्रकार को आई एस 1554 के अनुसार परीक्षित किया गया था एवं राइट्स द्वारा स्वीकृति परीक्षण हेतु निरीक्षित किया गया । फर्म के प्रतिनिधियों, राइट्स एवं मध्य रेलवे के द्वारा एक संयुक्त निरीक्षण में विनिर्माण दोष जैसे जल प्रवेश, रोन्धन विफलता आदि पाया गया । 11.3 कि.मी. केबिल की पूरी खेप अस्वीकृत कर दी गयी । यह निष्कर्ष निकाला गया कि केबिलों को आई एस विनिर्देशों के अनुसार निर्मित नहीं किया गया था और इस प्रकार, फर्म से या तो अस्वीकृत लम्बाई के केबिल हेतु देय धनराशि की वापसी के लिए कहा जाए या विकल्प में सुसंगत भारतीय मानक विनिर्देशों का कठोर अनुपालन करते हुये केबिल की आपूर्ति करने को कहा जाए ।

इस संदर्भ में निम्न बिन्दु प्रकाश में आये :-

- (i) विनिर्माण दोषों से युक्त एक ड्रम का प्रकार परीक्षण करके रेलवे प्रतिनिधि ने पारित कर दिया था एवं अन्य ड्रमों का नमूना स्वीकृति के लिए निरीक्षण किया गया था ।
- (ii) भारतीय मानक ब्यूरो, बम्बई द्वारा परीक्षित सभी नमूनों में निर्माण दोष पाये गये, एवं
- (iii) फर्म ने अपनी फैक्टरी में गुणवत्ता नियंत्रण के अभाव के कारण कुछ टुकड़ों में निर्माण दोष स्वीकार किया है ।

ये सभी बिन्दु इंगित करते हैं कि सामग्री का निरीक्षण उचित ढंग से नहीं किया गया था । जिसके परिणामस्वरूप 13.29 लाख मूल्य के केबिल तीन वर्षों से अधिक से अप्रयुक्त पड़े हैं जिससे व्यय अनुत्पादक रहा । रेल प्रशासन ने फर्म के अनुरोध पर मामले को एक निर्णायक के पास सन्दर्भित किया है (जून, 1991) ।

5.7 उत्तर रेलवे: वाष्प इंजनों हेतु टायरों की अधिक अधिप्राप्ति पर हानि ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने 1,17,686 अमेरिकी डालर (एफ ओ बी) की लागत पर 163 टायर के उत्पादन एवं आपूर्ति हेतु एक आदेश मार्च, 1981 में हंगरी की एक फर्म को दिया । उक्त टायरों का विनिधान पूर्व रेलवे के लिए 41, उत्तर रेलवे के लिए 71 तथा दक्षिण रेलवे के लिए 51 था ।

रेलवे बोर्ड ने वाष्प इंजनों को चरणबद्ध समाप्ति का निर्णय जुलाई, 1981 में लिया तथा उक्त निर्णय से क्षेत्रीय रेलवे को अवगत करा दिया गया । इसके फलस्वरूप रेलवे को अपनी आवश्यकताओं की नये सिरे से समीक्षा करनी चाहिए थी । दक्षिण रेलवे ने ऐसी समीक्षा की तथा 51 टायरों हेतु अपनी माँग को रद्द करने के लिए नवम्बर 1981 में रेलवे बोर्ड को सूचित किया । उत्तर रेलवे ने इसके विपरीत 30 टायरों हेतु एक और माँग पत्र, वाष्प इंजनों को चरणबद्ध समाप्ति करने के निर्णय के बाद भी, दिया ।

उत्तर रेलवे ने 101 टायरों की अपनी माँग के विरुद्ध 12.94 लाख रुपये (सीमा कर एवं अंतर्देशी भाड़ा छोड़कर) मूल्य के 113 टायर प्राप्त किया । इसमें से अन्ततः मात्र 15 टायर यह स्पष्ट करते हुए उपयोग में लाये गये कि प्रारम्भिक एवं साथ ही साथ बाद के अनुमान दोषपूर्ण थे । चूँकि टायर वाष्प इंजनों के रद्दीकरण के कारण फालतू हो गये, अतएव 70 टायर नीलामी द्वारा 2.03 लाख रुपये में बेचे गये । रेलवे को, इस प्रकार, 8.89 लाख रुपये की हानि हुई । इसके अतिरिक्त रेलवे ने इन टायरों के लिए सीमा कर एवं अंतर्देशीय भाड़ा के रूप में 11.79 लाख रुपये का भी व्यय किया ।

इस प्रकार टायर की आवश्यकता का अनुमान दोषपूर्ण था जिसके फलस्वरूप 20.68 लाख रुपये की कुल हानि हुई ।

5.8 मध्य रेलवे : मूल्यवान मशीनों का परिहार्य आयात

मध्य रेलवे ने मटंगा कारखाना में स्प्रिंग निर्माण हेतु, काफमाओं के माध्यम से पश्चिम जर्मनी की एक फर्म से एक "अर्द्ध स्वचालित हेलिकल स्प्रिंग क्वायल" तथा एक "छड़ सीधा करने वाली" मशीन 33.98 लाख रुपये की लागत पर आयात किया । मशीनें क्रमशः अक्टूबर, 1985 और जनवरी, 1985 में चालू की गयीं । तथापि, मशीनरी के अन्य सम्बद्ध सामान जैसे, आटोमेटिक

क्वेचिंग, हार्डनिंग, ग्रिट शाट पीनिंग तथा भार जॉच मशीनें नहीं मंगायी गयी ।

उस समय जब मशीनें चालू कर दी गयी रेलवे बोर्ड ने एक नीतिगत निर्णय लिया कि सभी रेलवे के लिये क्वायल स्प्रिंगों के उत्पादन हेतु ग्वालियर में "क्वायल स्प्रिंग" निर्माण सुविधा स्थापित की जाय । अतएव, मध्य रेलवे में मटुंगा में क्वायल मैनुफैक्चरिंग लाइन लगाने का विचार छोड़ दिया । यह भी निर्णय लिया गया कि इन मशीनों को ग्वालियर के नये संयंत्र को स्थानान्तरित कर दिया जाय । मशीनों को खोल दिया गया तथा स्थानान्तरण हेतु ठीक दशा में क्रेटों में रख दिया गया ।

मार्च 1988 में रेलवे बोर्ड ने क्वायल स्प्रिंग संयंत्र के लिये "टर्न की " आधार पर सभी मशीनों की आपूर्ति हेतु एक अन्य जर्मन फर्म को आदेश दिया जिसके कारण मध्य रेलवे द्वारा पहले से मंगायी गयी दो मशीनें फालतू हो गयीं । इन मशीनों को अन्य कारखानों में स्थानान्तरित करने का रेलवे का प्रयास भी सफल नहीं हुआ क्योंकि ग्वालियर कारखाना क्षेत्रीय रेलवे के स्प्रिंगों की आवश्यकता पूरी करने के लिए सुसज्जित था । इस प्रकार 33.98 लाख रुपये की लागत से इन दो मशीनों का आयात निष्फल हुआ ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान बताया कि मशीनों की अधिप्राप्ति एक प्रक्षेपित आवश्यकता पर आधारित थी तथा निकट भविष्य में इसके मूर्तरूप लेने की आशा थी । रेलवे का यह तर्क मान्य नहीं है क्योंकि इसके बाद ही सिथोइली (ग्वालियर) में एक क्वायल स्प्रिंग उत्पादन संयंत्र लगाने को निर्णय लिया गया । पुनः उक्त दो मशीनें इस नये संयंत्र को स्थानान्तरित नहीं की जा सकी क्योंकि यह टर्न की आधार पर लगायी गयी थी । इस नये संयंत्र की उपयोग क्षमता मात्र 50 प्रतिशत ही है और इस प्रकार निकट भविष्य में मशीनों के उपयोग को मूर्तरूप दिये जाने की सम्भावना नहीं है ।

5.9 उत्तर, दक्षिण एवं जोखिम प्राविधानों को लागू करने में
मध्य रेलवे : असफलता के कारण हानि

संविदा की सामान्य शर्तों के अनुसार कि यदि ठेकेदार / फर्म किसी कार्य को करने में असफल हो जाय जिसके लिये रेलवे के साथ लिखित अनुबन्ध किया गया है तो रेलवे को अधिकार होगा कि वह बकाया कार्य को चूककर्ता फर्म के जोखिम और खर्च पर पूरा कराये । रेलवे को यह भी अधिकार होगा कि वे चूककर्ता फर्म द्वारा छोड़े गये बकाया कार्य को पूरा करने में लगायी गयी अतिरिक्त राशि की भरपाई में जमानत की पूरी राशि या उसका भाग या कोई राशि जो बकाया हो, या बाद में देय हो उसे जब्त कर ले ।

लेखापरीक्षा द्वारा जोखिम संविदाओं की समीक्षा से ज्ञात हुआ कि जोखिम प्राविधानों का अनुपालन न करने के कारण एवं अन्य निम्नलिखित प्रशासनिक त्रुटियों के कारण रेलवे अपने 94.71 लाख रुपये के दावे को प्रस्तुत करने में असफल रही :-

(i) अगस्त, 1986 में 20.14 लाख रु. की लागत से अरक्कोनम जंक्शन पर माइक्रोवेव ऐन्टेना टॉवर की आपूर्ति, गढ़न एवं निर्माण कार्य के लिये फर्म "क" को ठेका दिया गया। फर्म ने कार्य आरम्भ नहीं किया और रेलवे ने दिसम्बर, 1986 में ठेके को निरस्त कर दिया। मार्च, 1988 में 37.82 लाख रु. की लागत पर फर्म "ख" को यह कार्य दिया गया। फर्म "क" से कहा गया कि वह जोखिम लागत के मद में 17.68 लाख रु. का भुगतान करे।

रेलवे ने अपनी निम्न त्रुटियों के कारण जोखिम लागत की वसूली के कार्य का अनुसरण न करने का निश्चय किया :

- (अ) जोखिम निविदा की एक प्रति चूककर्ता ठेकेदार को नहीं दी गई थी ;
- (ब) जोखिम निविदा को नियत समय-सीमा में अन्तिम रूप नहीं दिया गया ;
- (स) कार्य के विषय-क्षेत्र में सम्भे की नींव से खुली नींव में परिवर्तन ;
- (द) स्वीकृति-पत्र भेजते समय फर्म "क" द्वारा उद्धरित विशेष शर्तों से विचलित होना।

(ii) किनारे पर मिट्टी का कार्य एवं कटाई पुल निर्माण और दक्षिण रेलवे के श्री रंगपट्टना और नागनहल्ली स्टेशनों के मध्य पालाहल्ली हाल्ट स्टेशन भवन के निर्माण के लिए एक ठेका फर्म "क" को फरवरी, 1989 में 17.81 लाख रु. पर दिया गया था। तथापि कार्य के विषय क्षेत्र का ठीक से अनुमान नहीं लगाया गया था।

चूकि ठेकेदार "क" ने कार्य आरम्भ नहीं किया, दिसम्बर, 1989 में ठेकेदार के जोखिम व लागत पर ठेके को निरस्त कर दिया गया। स्थल की दशा के आधार पर कार्य क्षेत्र को बढ़ाते हुये जोखिम संविदा ठेकेदार "ख" को जून, 1991 में 38.35 लाख रु. पर दे दिया गया। मूल कार्य क्षेत्र के संदर्भ में ठेकेदार "क" से वसूल की जाने वाली राशि 9.75 लाख रु. थी।

(iii) जोखिम व लागत का आरोपित न किया जाना :-

"निविदाओं और संविदाओं के नियमन" की धारा 10 के अनुसार किसी निविदाकार की निविदा स्वीकार किये जाने की दशा में, यदि निविदाकार संविदा प्रलेखों को कार्यान्वित करने से इन्कार करता है तो रेलवे यह निर्धारित कर सकती है कि ऐसे निविदाकार ने संविदा को त्याग दिया है और तदनन्तर उसकी निविदा और उस पर स्वीकृति निरस्त मान ली जायेगी और रेलवे सम्पूर्ण पेशगी की रकम को जब्त करने एवं ऐसे चूक के लिये परिसमाप्ति क्षति को वसूल करने की

हकदार होगी ।

मध्य रेलवे ने सितम्बर, 1988 में मानसुर्द-बेलापुर रेललिक पर मिट्टी के कार्य के लिये एक ठेकेदार "एस" के प्रस्ताव को स्वीकार किया । ठेकेदार ने संविदा प्रलेखों को कार्यान्वित नहीं किया अतः रेलवे ने स्वीकृति निरस्त कर दिया और पेशगी की रकम को जब्त कर लिया । यह कार्य ठेकेदार "टी" को 5.69 लाख रु. की अतिरिक्त लागत पर दिया गया । रेलवे ने इस तर्क पर अतिरिक्त लागत की वसूली नहीं की कि ठेकेदार द्वारा निविदा प्रलेख में की गयी घोषणा केवल पेशगी की रकम को जब्त करने का प्राविधान करती है और यह कि ठेके को "संविदा की सामान्य शर्तों" की धारा 62 के तहत समाप्त नहीं किया गया था ।

प्रशासन का उत्तर ठीक नहीं है । रेलवे बोर्ड ने 1966 में घोषणा फार्म का संशोधन कर के मात्र पेशगी की रकम को जब्त करने का प्राविधान नहीं किया था वरन परिसमाप्ति क्षतियों को आरोपित करने को भी कहा था । इस प्रकार रेलवे प्रशासन द्वारा घोषणा प्रपत्र के संशोधन करने में असफलता के कारण 5.69 लाख रु. की हानि हुई ।

(iv) जोखिम लागत का गलत अनुमान :-

मध्य रेलवे के नूराबाद - झॉसी सेक्शन में उपरिकर्षण उपस्कर के निर्माण और आपूर्ति के लिये एक ठेका ठेकेदार "क" को दिया गया था । तथापि, ठेकेदार "क" कार्य को पूरा करने में असफल रहा और मार्च, 1986 में ठेका समाप्त कर दिया गया । बचा हुआ कार्य दूसरी एजेसियों द्वारा चूककर्ता ठेकेदार के जोखिम और लागत पर कार्यान्वित किया गया । तथापि, ठेकेदार "ख" को आपूर्त किये गये भण्डार की लागत पर पर्यवेक्षण प्रभार के मद में 6.49 लाख रु. की राशि को जोखिम लागत के दावे में शामिल नहीं किया गया ।

(v) जोखिम क्रयादेशों को जारी करने में विलम्ब :-

"संविदा की मानक शर्तों" के अनुसार जोखिम लागत की वसूली का आरोपण तभी किया जा सकता है जब कि जोखिम क्रयादेश संविदा की समाप्ति के छः माह के अन्दर ही जारी कर दिये जायें (उन मामलों में नौ महीने के अन्दर जब सामान बाजार में सरलता से उपलब्ध न हों) ।

उत्तर रेलवे ने सितम्बर 87 एवं अगस्त 1989 में चूककर्ता फर्मों के जोखिम और लागत पर फर्म "क" और "ग" को ब्रेक ब्लॉक्स की आपूर्ति हेतु दिये गये दो आदेशों को निरस्त कर दिया । 20.44 लाख रु. के जोखिम लागत को आरोपित नहीं किया जा सका क्योंकि क्रयादेशों को उपरोक्त अविध के बीत जाने के पश्चात जारी किया गया । पहले मामले में जोखिम आदेश अगस्त, 1988 में अर्थात् 11 माह के पश्चात जारी किया गया जब कि दूसरे मामले में 10 माह बीत जाने के पश्चात जोखिम क्रयादेश जून, 1990 में जारी किया गया ।

(vi) क्षमता के सत्यापन में कमी :-

उत्तर रेलवे ने कॉक्रीट स्लीपर्स में उपयोग के लिये 21.50 लाख रु. प्रति पीस की दर से 2 लाख मैलिएबुल कास्ट आइरन इन्सेर्ट्स की आपूर्ति के लिये फर्म "क" को मई, 1988 में आदेश दिया । फर्म ने न तो प्रतिभूति राशि जमा किया और न ही माल की आपूर्ति ही आरम्भ की । आदेश को फर्म के जोखिम व लागत पर अप्रैल, 1989 में निरस्त कर दिया गया । फर्म ने बीमार इकाई होने के आधार पर दण्ड से छूट के लिये कहा ।

उसी फर्म को अक्टूबर, 1989 में जोखिम क्रयादेश दिया गया । यह तथ्य, कि फर्म "क" एक बीमार इकाई है, निविदा समिति के ध्यान में नहीं लाया गया । फर्म "क" को मूल संविदा दर व इस जोखिम संविदा दर का अन्तर 9.16 लाख रु. जोखिम लागत के रूप में भुगतान करने के लिये कहा गया ।

फर्म आदेश को कार्यान्वित करने में पुनः असफल रही । फिर सितम्बर, 1990 में फर्म के जोखिम व लागत पर आदेश निरस्त कर दिया गया । 19 फरवरी, 1991 को फर्म "ग" पर 2 लाख एम.सी.आई.की आपूर्ति हेतु 43.03 रु. प्रति पीस की दर से 25.50 लाख रु.के अतिरिक्त लागत पर एक नया क्रयादेश जारी किया गया । फर्म "क" करे 34.66 लाख रु. जोखिम लागत के लिये एक मॉग सूचना भेजी गई थी लेकिन इस राशि को अभी तक जमा नहीं किया गया है (जुलाई, 1991)।

चूककर्ता फर्म के रुग्ण इकाई होने के कारण 34.66 लाख रु. की उनसे वसूली की बहुत कम सम्भावना है । यदि फर्म "क" की आर्थिक स्थिति को निविदा समिति की जानकारी में लाया गया होता तो दूसरे उच्चतर निविदाकार के 26.48 रु. प्रति पीस के प्रस्ताव पर विचार किया जा सकता और अतिरिक्त खर्च को 9.96 लाख रु. तक सीमित किया जा सकता एवं दो साल की हुयी देरी से भी बचा जा सकता था ।

5.10 पश्चिम रेलवे : निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय ।

रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर, 1982 में, मूल्यों में वृद्धि होने की सम्भावना के परिणामस्वरूप अतिरिक्त व्यय से बचने हेतु वैधता अवधि के भीतर निविदाओं को शीघ्रता से अन्तिम रूप दिये जाने पर बल देते हुए अनुदेश जारी किये । पश्चिम रेलवे प्रशासन ने फरवरी 1987 में 50 कार्य दिवस का मानक नियत किया जिसके भीतर निविदाओं का अन्तिम निपटान करना था ।

दो मामलों में, वैधता अवधि के भीतर निविदाओं को अन्तिम रूप न दिये जाने के कारण रेल

प्रशासन ने 15.65 लाख रु. (लगभग) के अतिरिक्त व्यय का वहन किया ।

(1) सीमेंट का क्रय:

13315 मी.टन सीमेंट की आपूर्ति हेतु जून 1989 में खुली निविदाएं आमन्त्रित की गयी । यद्यपि प्रस्ताव तकनीकी रूप से उपयुक्त एवं नवम्बर/दिसम्बर, 1989 तक वैध थे, फरवरी 1970 तक निविदा समिति की नियुक्ति में विलम्ब के कारण निविदाओं को अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका । 5100 मी.टन. की अविलम्ब आवश्यकता को पूरा करने के लिए रेल प्रशासन को मई 1990 में सीमित निविदा की व्यवस्था करनी पड़ी । स्वीकृत की गयी दरें जून 1989 में प्राप्त दरों से काफी ऊंची थीं । जून 1989 में आमन्त्रित की गयी निविदाओं को अन्तिम रूप देने में विलम्ब के कारण 8.88 लाख रु. का परिहार्य व्यय हुआ ।

(2) गोदरेज स्टील रैक का क्रय :

2 गोदरेज स्टील रैक के क्रय हेतु नवम्बर 1985 में आमन्त्रित निविदाओं को, तकनीकी उपयुक्तता पर अभ्युक्ति के अभाव के कारण, वैधता अवधि की अवसान तिथि, अप्रैल, 1986 तक अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका । उसी सामान के लिये सितम्बर, 1988 में आमन्त्रित की गयी निविदा को निविदा समिति द्वारा अगस्त, 1989 में अन्तिम रूप दिया गया । रैकों की लागत पूर्ववर्ती निविदा में प्राप्त 2.19 लाख रु. से 8.96 लाख रु. हो गयी । इस प्रकार प्रशासन को इस मद में 6.77 लाख रु. के अतिरिक्त व्यय का वहन करना पड़ा ।

5.11 डीजल इंजन कारखाना : "समझे गये निर्यात" आदेशों पर हानि

डीजल इंजन कारखाना डी एल डब्ल्यू (, वाराणसी ने राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम एन टी पी सी (को 18 डीजल इंजनों की आपूर्ति हेतु परियोजना एवं उपकरण निगम (पी ई सी) के साथ एक करारनामा फरवरी, 1978 में) किया । 18 इंजनों की आपूर्ति दिसम्बर, 1981 एवं मार्च, 1987 के मध्य पूरी कर दी गयी । आपूर्ति विश्व बैंक द्वारा वित्तपोषित थी तथा इसको समझा गया निर्यात के रूप में माना गया । "समझे गये निर्यातों" पर डी एल डब्ल्यू सीमा एवं केन्द्रीय उत्पाद शुल्क प्रति अदायगी के बदले में एक पूरक नकद सहायता का हकदार था । पूरक नकद सहायता स्वीकृत किये जाने के लिए आवेदन पत्र मुख्य नियंत्रक आयात एवं निर्यात को दिया जाता है और कोई भी आवेदन जो आयात माह के अन्त से 24 माह बाद किया गया हो उसे कालातीत मान लिया जाता है एवं संक्षिप्तया अस्वीकार कर दिया जाता है । डी एल डब्ल्यू यह प्रक्रिया नहीं जानती थी तथा आवेदन पत्र निर्धारित समय सीमा समाप्त हो जाने के बाद प्रस्तुत किया । इस प्रकार डी एल डब्ल्यू "समझे

गये आयात" आदेशों के अंतर्गत 2.01 करोड़ रुपये का लाभ नहीं उठा सकी ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (दिसम्बर, 1991) के दौरान बताया कि शुल्क प्रति अदायगी रसीदें इंजन की बिक्री हेतु कोटेशन में सम्मिलित नहीं की गयी थी तथा इस प्रकार डी एल डब्ल्यू /रेलवे को कोई हानि नहीं हुई । यह तर्क मान्य नहीं है क्योंकि पैरा में समय से शुल्क प्रति अदायगी हेतु अपना दावा प्रस्तुत करने में डी एल डब्ल्यू की असफलता तथा उसके फलस्वरूप 2.01 करोड़ रुपये की वसूली न हो पाने का तथ्य प्रकाश में लाया गया है ।

5.12 डीजल इंजन कारखाना : इंजनों की आपूर्ति हेतु बिक्री कर एवं अन्य देय शुल्क की वसूली न किया जाना ।

डीजल रेल कारखाना (डी एल डब्ल्यू), बाराणसी ने परियोजना एवं उपकरण निगम (पी ई सी) के माध्यम से राष्ट्रीय ताप विद्युत निगम को 18 इंजनों के उत्पादन एवं आपूर्ति हेतु सात आदेशों का कार्यान्वयन किया । 18 इंजनों का परिदान दिसम्बर, 1981 एवं मार्च, 1987 के मध्य पूरा किया गया । यद्यपि संविदा में इस बात का स्पष्ट प्रावधान था कि सभी कर एवं शुल्क क्रेता वहन करेगा, फिर भी डी एल डब्ल्यू ने इन इंजनों की आपूर्ति हेतु बिक्री कर वसूल नहीं किया । 18 इंजनों और उनके पुर्जों पर बिक्री कर के रूप में डी एल डब्ल्यू द्वारा 73 लाख रुपये की राशि का भुगतान किया गया, लेकिन परियोजना एवं उपकरण निगम/रा.ता.वि.नि से वसूल नहीं किया गया है ।

पुनः यह देखा गया कि इन इंजनों की आपूर्ति के चार वर्षों के बाद भी परियोजना एवं उपकरण निगम ने, जिसके माध्यम से आदेश कार्यान्वित किये गये थे, 2.86 करोड़ रुपये का भुगतान नहीं किया जो पुर्जों एवं मूल्य वृद्धि (मार्च, 1990) के मद में उससे बकाया था ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (दिसम्बर, 1991) के दौरान बताया कि पुर्जों की लागत के रूप में 72 लाख रुपये की राशि वसूली कर ली गयी थी एवं शेष बकाया राशि क वसूलने के लिए निरन्तर स्फूर्त प्रयास किये जा रहे हैं ।

5.13 डीजल रेल कारखाना : डीजल/विद्युत इंजनों एवं कलपुर्जों के लागत की वसूली न होना

डीजल रेल कारखाना ने (फरवरी, 1981) कल पुर्जों सहित डीजल इंजनों को, उ.प्र. राज्य विद्युत परिषद को आपूर्ति करने का प्रस्ताव किया । भुगतान की शर्तों के अनुसार, आपूर्ति के

लिए आदेश प्रस्तुत करते समय इंजनों एवं कलपुर्जों की लागत का 30 प्रतिशत अग्रिम के रूप में दिया जाना था तथा इंजन की शेष लागत का भुगतान किश्तों में इस प्रकार किया जाना था कि परिदान के समय तक 100 प्रतिशत भुगतान प्राप्त हो जाय । तथापि, कलपुर्जों के मूल्य का 70 प्रतिशत का भुगतान प्रेषण के प्रमाण पर किया जाना था । बिक्री कर, उत्पादन शुल्क एवं अन्य करों का भुगतान इंजनों के परिदान के समय किया जाना था ।

उ.प्र. राज्य विद्युत परिषद को इंजन 1984-86 में तथा कलपुर्जें मार्च एवं जुलाई, 1988 के मध्य, बिना उपरोक्त भुगतान की वसूली किये दे दिये गये । तथापि, रेलवे बोर्ड को इस परिवर्तन से नवम्बर, 1988 तक अवगत नहीं कराया गया ।

अभी तक 2.12 करोड़ रु. (1.28 करोड़ रु. इंजनों के तथा 0.64 करोड़ रु. कलपुर्जों के लिये) की वसूली नहीं की गयी है । रेलवे बोर्ड ने दिसम्बर, 1988 में भुगतान में हुए अत्यधिक विलम्ब को राज्य सरकार को बताया और सुझाव दिया कि यदि राज्य विद्युत परिषद को रुपयों की कमी के कारण भुगतान करने में कठिनाई हो रही हो तो उत्तर रेलवे को निर्देश दिया जा सकता है कि देय राशि का समायोजन राज्य विद्युत परिषद के कर्षण बिलों से कर लिया जाय । तथापि सुझाव राज्य विद्युत परिषद द्वारा स्वीकार नहीं किया गया ।

बिना रेलवे बोर्ड की पूर्व अनुमति के डीजल रेल कारखाना द्वारा भुगतान की मानक शर्तों से हटने के कारण 2.12 करोड़ रु. की वसूली नहीं हो पायी । इस रकम पर हुयी ब्याज की हानि भी अत्यधिक होगी ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने (नवम्बर, 1991) बातचीत के दौरान बताया कि इंजनों एवं कलपुर्जों की राज्य विद्युत परिषद को आपूर्ति बिना पूर्ण भुगतान लिए ही कर दी गयी थी क्योंकि उ.प्र. राज्य विद्युत परिषद, राज्य सरकार का एक उपक्रम था और बकाया राशि अब कम होकर 1.59 करोड़ रु. रह गयी है । तथापि यह बताने योग्य है कि न तो संहिता उपबन्धों और न ही उ.प्र. राज्य विद्युत परिषद के साथ हुए अनुबन्ध में इस बात का प्रावधान था कि इंजनों की आपूर्ति बिना उनकी कुल लागत वसूल किये, कर दिया जायेगा ।

5.14 चूककर्ता फर्म के विरुद्ध जोखिम-क्रय उपबन्ध का अप्रयोग

अप्रैल, 1987 में 272 लूज व्हील्स, 136 ऐक्सिल्स और 264 व्हील सेट्स की अधिप्राप्ति हेतु एक विश्वव्यापी निविदा आमंत्रित की गई । निविदा के संबंध में छः प्रस्ताव प्राप्त हुये । दक्षिण कोरिया की फर्म "क" का यू.एस. डॉलर 670.54 प्रति लूज व्हील, यू.एस. डॉलर 476.93 प्रति

लूज एक्सिल और यू एस डालर 1838.4 प्रति व्हील सेट सी आई एफ कर दर को न्यूनतम एवं तकनीकी आधार पर उपयुक्त पाया गया और स्वीकार की जाने की संस्तुति की गयी (जनवरी 1988) ।

फरवरी, 1988 में फर्म को उसके प्रस्ताव की बढ़ी हुई वैधता के अन्तर्गत एक स्वीकृति-पत्र जारी किया गया । औपचारिक संविदा जून, 1988 में भेजी गई । जून, 1988 में फर्म ने रेलवे बोर्ड को सूचित किया कि फर्म के अपने ड्राईंग के अनुसार पहियों का निर्माण बिना चाभी के कर सकेगी । रेलवे बोर्ड ने इसे स्वीकार नहीं किया क्यों कि फर्म का मूल प्रस्ताव ड्राईंग / विनिर्देशनों को प्रस्तुत करने का था । फर्म को यह निर्देश दिया गया कि वह निष्पादन गारंटी बॉन्ड प्रस्तुत करे और परिदान योजनानुसार आपूर्ति की व्यवस्था करे जिसमें असफल होने पर संविदा को फर्म के जोखिम व लागत पर निरस्त कर दिया जाना था । जुलाई, 1988 में फर्म ने संविदा को कार्यान्वित करने में अपनी असमर्थता प्रकट करते हुये संविदा को निरस्तीकरण हेतु लौटा दिया क्योंकि उनके पास, टायर्ड व्हील के उत्पादन हेतु, आवश्यक मशीनरी/क्षमता का अभाव था । रेलवे बोर्ड ने पेशगी रकम के 1,00,000 रु. की जब्ती के साथ बिना जोखिम क्रय उपबन्ध जैसा कि बिड बोली प्रलेख भाग-1 में प्राविधान है लागू किये, संविदा को निरस्त कर दिया (अगस्त 1988) ।

हंगरी के फर्म "बी" को सामानों के लिये दूसरे उच्च एफ. ओ.बी. दर, क्रमशः यू.एस.डॉलर 693, यू एस डॉलर 427 और यू एस. डॉलर 1875 प्रति लूज व्हील , लूज एक्सिल और ट्रेलर कोच के व्हील सेट्स के लिये 1.08 करोड़ रु. सी. आई. एफ. लागत पर प्रस्ताव भेजा गया । इस आदेश के तहत जून, 1989 में आपूर्ति की प्राप्ति हुई ।

जोखिम क्रय धारा लागू करने में असफलता के कारण रेलवे को 23 लाख रु. (24 लाख रु. में से 1 लाख रु. ई.एम.डी. जब्त की गई) का अतिरिक्त व्यय वहन करना पड़ा है ।

रेलवे बोर्ड ने कहा (जुलाई, 1991) कि चूंकि फर्म "ए" द्वारा निष्पादन गारंटी बॉन्ड (संविदा की सामान्य शर्तों की धारा 20 -विड डॉक्यूमेंट भाग-1 के अनुसार) प्रस्तुत नहीं किया गया था, फर्म की लागत पर जोखिम क्रय के करने का चुनाव तभी किया जा सकता था यदि फर्म ने संविदा का परित्याग कर दिया होता । यद्यपि फर्म ने बोर्ड की निविदा के विरुद्ध टायर्ड व्हीलों की आपूर्ति निविदा के ड्राईंग के अनुरूप ही करने का मूल प्रस्ताव किया था, उनकी गलती स्वाभाविक थी क्योंकि उनमें क्षमता का अभाव था । रेलवे बोर्ड ने बातचीत के दौरान (दिसम्बर, 1991) उपरोक्त मामले पर जोर देते हुये कहा कि यदि निविदा समिति को फर्म की अक्षमता का आभास होता तो, उनके प्रस्ताव को अनदेखा कर दिया गया होता और प्रथम चरण में ही हंगरी की फर्म को आदेश दे दिया गया होता ।

उत्तर मान्य नहीं है । फरवरी, 1988 में स्वीकृत पत्र के जारी होने पर संविदा से सम्बन्धित कार्यवाही कानूनी तौर पर पूर्ण हो गई थी और औपचारिक संविदा पर हस्ताक्षर करने से इन्कार करना संविदा का परित्याग करना है । फर्म का यह कथन कि उनके पास मशीनरी/क्षमता के अभाव में टायर्ड व्हीलों का उत्पादन सम्भव नहीं था, कानूनन स्वीकार्य नहीं है । यदि फर्म की इलील स्वीकार कर ली जाये तो निविदा के अनुसार स्वीकृति जारी होने के पश्चात कोई भी निविदाकार अक्षमता के आधार पर पीछे हट सकता है । प्रसंग वश रेलवे बोर्ड ने स्वयं ही जून, 1988 में फर्म को चेतावनी दी थी कि गारंटी बॉन्ड प्रस्तुत करने एवं आपूर्ति को चालू करने में असफलता की स्थिति में संविदा को फर्म के जोखिम और लागत पर निरस्त कर दिया जायेगा और निविदा/संविदा शर्तों के अनुसार क्रेता द्वारा किया गया सम्पूर्ण अतिरिक्त व्यय फर्म को वहन करना होगा ।

5.15. पूर्व रेलवे: अल्ट्रा हाई फ्रीक्वेंसी (यू.एच.एफ.) रेडियो
उपकरणों की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति

पूर्व रेलवे ने जनवरी, 1981 और मार्च, 1981 में 49.24 लाख रु. की कुल लागत पर फर्म "ए" को उनकी विशिष्टता के अनुसार 10 और 12 अदद 1+4 चैनल यू एच एफ रेडियो उपकरण और कोक्सियल फीडर की आपूर्ति हेतु आदेश दिया । ये उपकरण पूर्व रेलवे के बरकाकाना-बरवाडीह गरवा रोड चोपन सिंगरौली-देहरी -आन -सोन खण्ड पर समुन्नत संचार पद्धति और धनवाद मुगलसराय मंडलों में नियंत्रण सर्किटों को संचार सहायता उपलब्ध कराने के लिये थे ।

यू.एच.एफ. रेडियो उपकरण अगस्त, 1983 और मई, 1984 के बीच पूर्व रेलवे द्वारा प्राप्त किये गये थे । प्रारंभ में परीक्षण के आधार पर 8 सेटों को लगाया गया और उनमें विभिन्न खराबियाँ पायी गयी । इस प्रकार इन सेटों को नियमित रूप से चौबीसों घंटे संचार उपलब्ध कराने हेतु उपयुक्त नहीं पाया गया । फर्म ने (1987) में कुछ संशोधन /पुनर्नवीयन किये परन्तु दोष अवस्थित रहे । सेटों का उपयोग नहीं हो सका और उन्हें भविष्य में आपातकालिक संचार हेतु भंडार में रख दिया गया है ।

1984 में अधिप्राप्ति एवं 1987 और 1988 में पुनर्नवीयन के बाद से 22 में से कुछ सेट ही उपयोग में लाये जा सके ।

निम्न बातें उठती हैं :-

(i) रेलवे प्रशासन ने फर्म की विशिष्टता के अनुसार आदेश प्रस्तुत किया और उन तकनीकी

मानकों का, जिनके अनुसार उपकरणों को संतोषजनक परिणाम देना था, विशेष विवरण नहीं दिया;

(ii) रेलवे प्रशासन ने मान लिया कि उपकरण टेलीफोन और टेलीग्राफी (सी.सी.आई.टी.टी.) पर अन्तरराष्ट्रीय कन्सल्टेटिव कमेटी के प्रतिमानों के अनुरूप होगा।

(3) रेलवे प्रशासन को सीधे 22 उपकरणों के लिये आदेश प्रस्तुत करने के बजाय परीक्षण आदेश के माध्यम से उपकरण की कार्यक्षमता का परीक्षण कर लेना चाहिये था।

(4) इस प्रकार उपकरण की खरीद पर 49.24 लाख रु. का खर्च बड़ी मात्रा में अनुत्पादक रहा।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बातचीत (जनवरी 1992) के दौरान बताया कि संचार उपकरणों को, स्वदेशीकरण में बढ़ावा देने की प्रथा के अनुसार खरीदा गया था एवं प्रयोगशाला परीक्षण में उपकरणों का कार्य संतोषजनक था। आगे बताया गया कि फर्म से जब भी कभी आवश्यकता हो, तकनीकी सहायता देने हेतु अनुरोध किया जा रहा था।

5.16 पूर्व रेलवे : ई ओ टी क्रेन की अविवेकपूर्ण अधिप्राप्ति।

कचनापारा कारखाना के पास इ एम यू कोच उठाने के लिए तालमेल के साथ संचालित होने वाली 25टन क्षमता की दो ई ओ टी क्रेन है। ये क्रेन 1929 में लगायी गयी थीं। रेलवे बोर्ड द्वारा दिसम्बर, 1983 में यह संस्तुति दी गयी कि सुरक्षा के विचार से इन दोनों क्रेनों को बदल दिया गया।

तथापि, कारखाना ने 25 टन क्रेनों में से एक के प्रतिस्थापन में 12.57 लाख रुपये की लागत पर एक 30टन ई ओ टी क्रेन अगस्त, 1988 में मंगाया। जैसाकि पुराने 25 टन क्रेन और नये 30 टन क्रेन की गति में समक्रमिकता नहीं आ पायी, नयी क्रेन तालमेल के साथ संचालन के काम नहीं आ सकी। इसी बीच सितम्बर, 1985 में दोनों पुरानी क्रेनों के पुनः प्रतिष्ठापन हेतु एक ठेका दिया गया और इन गतायु क्रेनों की मरम्मत 21.08 लाख रु. की लागत से की गयी।

नयी 30 टन क्रेन का प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं किया जा सका। रेल प्रशासन को या तो दोनों क्रेनें प्राप्त करना चाहिए था या एक 30टन क्रेन की खरीद के बजाय पुरानी क्रेनों की मरम्मत करा लेना चाहिए था। ऐसा न करने के फलस्वरूप 30 टन क्रेन पर व्यय (12.57 लाख रुपये) अनुत्पादक रहा। उनके निरन्तर कार्य निष्पादन के बारे में बिना कोई गारंटी के दोनों क्रेनों की मरम्मत पर 21.80 लाख रुपये का व्यय विचारपूर्ण नहीं था।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान बताया कि ई ओ टी क्रेन (30 टन) को इसके उपयोग हेतु पुनः जाँच की जायेगी तथा यदि इनका उपयोग

अपर्याप्त पाया जाता है, तो इसे किसी नये स्थान पुनः स्थापित करने के लिए कार्यवाही की जायेगी ।

5.17 वितरंजन रेल इंजिन कारखाना : उच्चगति विद्युत लोको के लिये

पैन्टोग्राफों का आयात

सी.एल.डब्ल्यू. ने उच्चगति विद्युत इंजनों के लिये अप्रैल, 1988 में एक आस्ट्रेलियन फर्म को उपकरणों सहित 68 पैन्टोग्राफ की आपूर्ति के लिये सेटों कुल 381,292.70 आ.डालर मूल्य (एफ.ओ.बी.) का आदेश दिया । संविदा की धारा 3.22 के अनुसार 4 माह की अवधि में 10 लोको पर सेवा-परीक्षण होना था । धारा 3.4 की व्यवस्था के अनुसार 24 सेटों को सेवा-परीक्षण हेतु पहले ही जहाज से भेजा जाना था और बाकी 44 सेटों की आपूर्ति संतोषजनक सेवा परीक्षण प्रतिवेदन की प्राप्ति के बाद होनी थी ।

जून, 1989 में 24 पैन्टोज की पहली खेप प्राप्त हुयी थी और 10 सेटों को पूर्व एवम् उत्तर रेलवे पर परीक्षण-चालन हेतु भेजा गया था । जुलाई, 1989 में पूर्व रेलवे पर हुये परीक्षण-चालन से मालूम हुआ कि पैन्टोपैन की संरचना निविदा में दिये गये विशिष्टीकरण से काफी भिन्न थी जिसके कारण पैन्टोग्राफ विद्युत उपरि-कर्षण ढाँचे के अनुप्रस्थ विन्दु पर फँस गया ।

जैसा कि पैन्टोग्राफ का प्रयोग तब तक नहीं हो सकता जब तक कि पैन्टोपैन की संरचना विशिष्टता के अनुरूप न हो, अतः फर्म से कहा गया कि दोषों को दूर करने हेतु संयुक्त निरीक्षण कराये । फर्म से कहा गया कि वे बाकी 44 सेटों की खेप तब तक न भेजे जब तक कि उन्हें संविदा में वर्णित विशिष्टता के अनुरूप न बना लिया जाता ।

फर्म ने पैन्टो हॉर्न वाले भाग में कुछ निश्चित परिवर्तन किये और एक लोको के साथ संयुक्त सेवा परीक्षण अक्टूबर, 1989 में किया गया । परीक्षण प्रतिवेदन ने डिजाइन में कमी की ओर संकेत किया और सुझाव दिया गया कि पैन्टोग्राफों में सुधार के बाद उसकी उपयुक्तता को सिद्ध करने के लिये सी.एल.डब्ल्यू. द्वारा आर डी एस ओ के साथ मिल कर उच्चगति इंजनों पर उसका क्षेत्र परीक्षण किया जाय ।

डिजाइन में कमी एवं असंतोषजनक सेवा परीक्षण के बावजूद फर्म से बाकी 44 सेटों की आपूर्ति के लिये कहा गया । पैन्टोग्राफों का उत्तर रेलवे से भी कार्य विवरण प्राप्त नहीं किया गया । फर्म ने मार्च, 1990 में 44 सेट पैन्टोग्राफ की आपूर्ति की ।

उत्तर रेलवे से प्राप्त कार्य विवरण से मालूम हुआ कि पैन्टोग्राफ डिजाइन में बहुत अधिक दोष थे और पैन्टोज की कार्वन धारियाँ रेलवे के उपरि-विद्युत कर्षण पद्धति के लिये ठीक नहीं थी ।

उत्तर रेलवे ने सी.एल.डब्ल्यू. से कहा भी था कि जब तक आर.डी.एस.ओ. के स्तर पर मामले को अन्तिम रूप नहीं दे दिया जाता तब तक, वे आयातित पैन्टोज के साथ रेल इंजिनों की आपूर्ति न करे । मई, 1991 में यह मामला आर. डी. ओ. द्वारा उठाया गया और फर्म से दोषों को दूर करने के लिये एक डिजाइन विशेषज्ञ को नियुक्त करने के लिये कहा गया । फर्म ने दृढ़तापूर्वक कहा कि उन्होंने अपने संविदा को पूरा कर लिया है और इन पैन्टोज की प्रतिभूति अवधि पहले ही समाप्त हो चुकी थी ।

इस प्रकार पैन्टोग्राफ के 68 सेटों की 1.43 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की लागत से खरीद निष्फल साबित हुयी और 44 सेटों पर 1.11 करोड़ रुपये के खर्च को टाला जा सकता था, यदि संविदा की धारा 3.4 को लागू करने के पूर्व सेवा परीक्षण की प्रतीक्षा कर ली होती ।

5.18 डब्ल्यू ए जी 1 विद्युत इंजनों का थाइरिस्ट्राइजेशन ।

5 डब्ल्यू ए जी 1 विद्युत इंजनों पर पूर्ण रूपान्तरण उपकरणों (बी ए आर सी तकनीक से एक आयामी नियंत्रण) के डिजाइन, निर्माण, परिवर्तन, परीक्षण, आपूर्ति एवं प्रतिष्ठापण हेतु एक ठेका 53.5 लाख रुपये की लागत पर सितम्बर, 1974 में फर्म "क" को दिया गया । फर्म को 16.05 लाख रुपये के अग्रिम का भुगतान नवम्बर, 1974 में किया गया । इंजनों के परिदान एवं चालू करने का कार्य अगस्त, 1976 से अप्रैल, 1977 (इसे मार्च, 1979 एवं नवम्बर, 1979 के लिए संशोधित (किया गया) के दौरान पूरा किया जाना था । एक आयामी नियंत्रण के साथ पहला आदिरूप (इंजन सं० 20700) जुलाई, 1978 में आपूर्त किया गया एवं दिसम्बर, 1981 में चालू किया गया ।

रेल मंत्रालय ने मई, 1978 में रूपान्तरणों में से एक (ठेके में दिये गये पाँच में से एक) को आनुक्रमिक (दोहरा) पुल डिजाइन के साथ बी बी सी तकनीक से दो आयामी नियंत्रण सहित बनाने की सम्भावना का अन्वेषण करने के लिये फर्म से कहा । फर्म ने इसके लिए 5 लाख रुपये के अतिरिक्त विकास लागत की माँग की, लेकिन इस बात पर सहमत हुआ कि यदि मात्रा 5 इंजनों से बढ़ाकर 10 कर दी जाय तो वह विकास शुल्क नहीं लेगा । परिणामस्वरूप मई, 1983 में मात्रा बढ़ाकर 10 कर दी गयी । मूल्य में 50 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी द्वारा लागत 9.7 लाख रु. से बढ़ाकर 14.55 लाख रु. करने का फर्म का अनुरोध भी मान लिया गया । तीसरे से दसवें उपकरणों हेतु परिदान की निर्धारित तिथि अक्टूबर, 1985 में, मार्च, 1986 - मार्च, 1987 के लिए संशोधित कर दी गयी ।

दो आयामी नियंत्रण के साथ रूपान्तरण हेतु मार्च, 1981 में नामित इंजन सं० 20701 जनवरी, 1985 में चालू कर दिया गया था । यद्यपि मात्र आदिरूप परीक्षण 1985 तक किये गये थे

फिर भी बाकी 8 उपकरणों (1.16 करोड़ रु. लागत के) के थोक निर्माण हेतु अनुमोदन जुलाई, 1985 में दे दिया गया बशर्ते स्वीकृति परीक्षणों के परीक्षण रिपोर्ट संतोषजनक हों । तीसरे उपकरण सेट की मार्च, 1986 में आपूर्ति की गयी और इंजन सं. 20776 अक्टूबर, 1989 में चालू किया गया ।

इंजन सं. 20701 के परीक्षण के दौरान आर डी एस ओ ने अवलोकन किया कि इंजन एक्सल काउन्टरों के साथ बाधा उत्पन्न कर रहा था । अतः जुलाई, 1986 में फर्म को आगे और उपकरण भेजने से उस समय तक के लिये मना किया गया जब तक कि एक्सल काउन्टरों की बाधा की समस्या का समाधान न हो जाय । इसके पश्चात जनवरी, 1988 में इंजन सं. 20701 पर किये गये परीक्षणों के जाँच परिणामों के आधार पर आर डी एस ओ ने कुछ निश्चित शर्तों पर परीक्षण संचालन हेतु अनुज्ञा प्रदान की । इस इंजन को अप्रैल, 1988 में होल्डिंग में सम्मिलित किया गया । स्थिति प्रतिवेदन (अगस्त, 1990) के अनुसार इस इंजन को तब से नियमित माल दुलाई सेवा में उपयोग (जैसा कि अनन्तिम अनुमोदित आदि रूप) किया गया । इस प्रकार यह इंजन मार्च, 1981 से अप्रैल, 1988 सात वर्षों तक नियमित सेवा से बाहर रहा ।

एक बार जब थाइरिस्ट्राइजेशन का डिजाइन एवं विकास कार्य फरवरी, 1988 में पूरा कर लिया गया, तब 1.02 करोड़ रुपये के शेष सात उपकरणों की आपूर्ति नवम्बर, 1988 तक की गयी । लेकिन ये उपकरण मार्च, 1991 तक लगाये एवं चालू नहीं किये गये थे क्योंकि फर्म ने सहयोग करने से इन्कार कर दिया, जब तक कि मूल्य - वृद्धि, अतिरिक्त डिजाइन के खर्च इत्यादि के लिये उसके 5 करोड़ रुपये के दावे निपटा नहीं दिये जाते । रेल मंत्रालय द्वारा दावे अक्तुबर, 1990 में अस्वीकार कर दिये गये । मई, 1991 में रेलवे बोर्ड ने फर्म से सभी कमियों को दूर करने के लिए अनुरोध किया था ।

इस सम्बन्ध में निम्नलिखित अभिमत व्यक्त किया जाता है :-

1. दो आयामी नियंत्रण से इंजनों की कार्यक्षमता स्थिर नहीं हुई । विद्युत इंजनों का थाइरिस्ट्राइजेशन 16 वर्षों से होता आ रहा है ।
2. मई, 1983 में इंजनों की मात्रा 5 से 10 बढ़ाने के कारण विकास शुल्क के रूप में फर्म द्वारा माँगे गये 5 लाख रुपये के विरुद्ध 72.75 लाख रुपये का अतिरिक्त खर्च दायित्व आया । मात्रा में बढ़ोत्तरी की आवश्यकता नहीं थी क्योंकि दो आयामी नियंत्रण डिजाइन अभी भी अपने शैशवावस्था में था तथा उसे अनुमोदित नहीं किया गया था ।
3. यद्यपि जनवरी, 1985 तक मात्र आदि रूप परीक्षण ही किये गये थे, फिर भी रेलवे ने संतोषजनक परीक्षण प्रतिवेदनों की प्रतीक्षा किये बिना शेष 8 उपकरणों के निर्माण के लिए फर्म से कहा । 1.02 करोड़ रुपये के सात उपकरण (4 प्रकार से 10 वें) रेलवे के पास चालू किये जाने के लिए पड़े

हुये थे (मार्च, 1991) ।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (दिसम्बर, 1991) के दौरान बताया कि ठेका के कार्यान्वयन में 16 वर्षों का विलम्ब इसलिये हुआ क्योंकि डिजाइन को बारंबार परीक्षण एवं बीच-बीच में सुधारों द्वारा विकसित किया जाना था एवं सम्पूर्ण परियोजना अत्यधिक परिष्कृत तकनीक के स्वदेशी विकास हेतु एक प्रयास थी । पुनः यह बताया गया कि लागत में भारी वृद्धि के कारण फर्म परियोजना का कार्य जारी रखने के लिए राजी नहीं था और शेष इंजनों को चालू करने की किसी वैकल्पिक व्यवस्था का अन्वेषण किया जा रहा था ।

5.19 पश्चिम रेलवे : हैवी ड्यूटी ट्रैवलिंग कालम मिलिंग मशीन की अधिप्राप्ति

कारखानों के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन (काफमाओं) ने जुलाई 1986 में एक विदेशी फर्म को 57.53 लाख रु. की अनुमानित लागत पर एक हैवी ड्यूटी ट्रैवलिंग कॉलम मिलिंग मशीन की आपूर्ति हेतु आदेश प्रस्तुत किया । मशीन को अजमेर कार्यशाला में पुरानी 1937 एक डूपलेक्स हारीजेन्टल स्लाट ड्रिलिंग एण्ड की वे मिलिंग मशीन के प्रतिस्थापना में लगाया जाना था ।

मशीन हेतु एक बोल्टेज स्टैबिलाइजर की आवश्यकता थी । यद्यपि, काफमाओं ने मार्च, 1987 में रेलवे को वोल्टेज स्टैबलाइजर की अधिप्राप्ति की सलाह दी, इस सम्बन्ध में कार्यवाही केवल अगस्त 1987 में आरम्भ की गयी एवं स्टैबलाइजर मई, 1988 में प्राप्त हुआ । मशीन को जून, 1988 में चालू किया गया । मशीन की अधिप्राप्ति एवं संस्थापना पर कुल व्यय 67.08 लाख हुआ ।

उक्त मशीन के कार्य निष्पादन की एक समीक्षा में स्पष्ट हुआ कि मशीन 1988 में 87 दिनों से लेकर 1990 में 290 दिनों तक खराब हालत में रही । 1991 में (30.3.91) मशीन केवल 14 दिनों तक चालू हालत में रही और अप्रैल 1991 से खराब पड़ी हुयी है । इस प्रकार मशीन पर निवेशित 67.08 लाख रु. अधिकतर अनुत्पादक रहा एवं कार्य अब भी पुरानी मशीन के द्वारा किया जा रहा था ।

5.20 इलास्टिक रेल क्लिपों की अधिप्राप्ति

मई, 1989 में इलास्टिक रेल क्लिपों (इ आर सी) की अधिप्राप्ति हेतु एक सीमित निविदा खोली गई । जैसा कि प्राप्त किये गये दर ऊंचे थे, इस सम्बन्ध में समझौता वार्ता की गई और

18.28 प्रति क्लिप के दर पर 211.5 लाख ई.आर.सी. की खरीद के लिये एक प्रति प्रस्ताव अक्टूबर-नवम्बर, 1989 में रखा गया । यह दर सिलिको मैगनीज राउन्ड के 1.09 कि.ग्रा. प्रति एक किलोग्राम क्लिप उपयोग के प्रतिमान पर आधारित था ।

1.09 कि.ग्रा. सिलिको मैगनीज राउन्ड में से 1 कि.ग्रा. ई.आर. सी. के निर्मित होने से स्क्रेप की उत्पत्ति होगी जिससे उचित दर निकालते समय उसमें कमी करनी होगी । फर्मों में से एक ने अपने लागत विश्लेषण में स्क्रेप के लिये मूल्य में 0.40 रु. की कटौती की । इस तथ्य को निविदा समिति ने ध्यान में नहीं रखा परिणामस्वरूप उचित दर 0.34 पैसे ऊंची हो गयी जिससे 71.91 लाख रु. का अतिरिक्त व्यय हुआ ।

जुलाई, 1989 में सदस्य अभियान्त्रिकी ने निविदा समिति की वार्ता हेतु संस्तुतियों को अनुमोदित करते समय यह इच्छा प्रकट की थी कि अप्रैल, 1982 में रेलवे बोर्ड द्वारा निश्चित किये गये उपभोग प्रतिमान को पुनः लागू करने के पूर्व पुनः सत्यापन कर लिया जाये क्योंकि निकट वर्षों में 1 कि.ग्रा. कच्चे माल से 1 कि.ग्रा. अंतिम उत्पाद के आधार पर ठेका दिया गया था । सितम्बर, 1989 में मेसर्स रेल इन्डिया टेक्निकल और इकॉनमिक सर्विसेज को अपेक्षित अध्ययन के लिये संदर्भित किया गया था । उपभोग प्रतिमान का पुनः सत्यापन अभी होना बाकी है (जुलाई, 1991) ।

5.21 पश्चिम रेलवे : निष्क्रिय मशीनें

कारखानों के आधुनिकीकरण हेतु केन्द्रीय संगठन के माध्यम से 51.09 लाख रुपये की कुल लागत पर दो सिप्रग क्वायल मशीनें फरवरी 1985 एवं मार्च, 1985 में अजमेर/दाहौद रेल कारखाने में प्राप्त हुई तथा अक्टूबर, 1985 में संस्थापित की गयीं । इन दोनों मशीनों में बहुत सी खराबियाँ पायी गयी तथा पश्चिम रेलवे ने इन मशीनों को अपने कारखानों के लिए उपयुक्त नहीं समझा (अप्रैल 1986) ।

एक मशीन 13.2.1988 को आई सी एफ को हस्तांतरित कर दी गयी तथा 13.10.1988 को चालू की गयी ।

दूसरी मशीन को दिसम्बर 1987 में खड़गपुर कारखाना को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया गया । तथापि दक्षिण पूर्व रेलवे ने उक्त मशीन के संचलन में खराबियों के कारण लेने से इन्कार कर दिया ।

जबकि इन दोनों सिप्रग क्वायल मशीनों में से एक आई सी एफ में तीन वर्षों से अधिक विलम्ब के पश्चात उपयोग में लायी गयी, वहीं दूसरी मशीन मार्च 1985 में अपनी अभिप्राप्ति के

समय से ही निष्क्रिय पड़ी हुई है ।

रेलवे बोर्ड ने (नवम्बर 1991) बताया कि नयी सिप्रग क्वायलों की आवश्यकता बाक्स-एन वैगनों के बड़े पैमाने पर आरंभ एवं उपयोग की दशा में बढ़ने की संभावना की जाती है ।

तथ्य यह है क दो सिप्रग क्वायल मशीनों में से एक मार्च 1985 में प्राप्ति के समय से ही निष्क्रिय पड़ी हुई है ।

5.22 सभी रेलवे : खाली गैस सिलिंडरों की वापसी में विलम्ब के कारण परिहार्य व्यय

विभिन्न गैसों की आपूर्ति के लिये ठेके की शर्तों के अनुसार क्रेतओं से अपेक्षित है कि वे खाली गैस सिलिण्डरों को 7 दिनों के अन्दर ठेकेदार को लौटा दें जिसे भरे हुये सिलिण्डरों के प्रेषण की तारीख से ठेकेदारों द्वारा खाली सिलिण्डरों की प्राप्ति की तारीख के आधार पर गिना जाता है ।

यदि उपरोक्त अवधि में सिलिण्डर नहीं लौटाया जाता है तो सिलिण्डर होल्डिंग प्रभार जो 0.50 पैसे से 1.00 रु. प्रति सिलिण्डर प्रतिदिन या उसके भाग से देय है लगाया जाता है ।

लेखा-परीक्षा की समीक्षा से पकट हुआ कि ठेकेदारों को 7 दिन की निश्चित अवधि में खाली गैस सिलिण्डर नहीं लौटाये गये: परिणामस्वरूप 1.13 करोड़ रु. की परिहार्य हानि हुयी जिसका विवरण निम्न है:-

| क्रम सं. | रेलवे | अवधि से तक | राशि (लाख रु. में) |
|----------|--------------------|------------|--------------------|
| 1. | उत्तर | 1/85 8/89 | 11.00 |
| 2. | पूर्व | 1/87 3/91 | 22.90 |
| 3. | मध्य | 1/85 8/89 | 8.24 |
| 4. | पूर्वोत्तर | 4/85 3/90 | 18.67 |
| 5. | पूर्वोत्तर सीमान्त | 4/85 3/90 | 5.28 |
| 6. | दक्षिण | 4/85 5/90 | 8.64 |
| 7. | दक्षिण मध्य | 1/85 8/90 | 4.09 |
| 8. | पश्चिम | 2/85 3/90 | 18.86 |

9. आर.पी.यू 4/85 3/86 1.71

(डी.एल.डब्ल्यू)

10. दक्षिण पूर्व 4/84 3/91 14.44

कुल 113.83

कुछ रेलवे ने तर्क दिया है कि 7 दिनों की छूट की अवधि अवास्तविक थी क्योंकि उपभोक्ता इकाईयां मण्डलों में बिखरी हुई हैं और छूट अवधि का अधिकांश भाग पारगमन में ही उपयोग हो जाता है। फिलहाल, रेलवे ने ठेकेदारों से छूट की अवधि को बढ़ाने के लिये वार्ता करने का प्रयास नहीं किया है।

5.23 पूर्व,दक्षिण पूर्व,उत्तर

डीजल शेडों में हाईस्पीड डीजल आयल

पूर्वोत्तर, दक्षिण-मध्य

(एच एस डी) की कम प्राप्ति पर

पूर्वोत्तर सीमान्त,पश्चिम : दावों की गैर-वसूली।

रेलवे हाई स्पीड डीजल आयल (एच एस डी) इन्डियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) से पूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय के माध्यम से दर संविदा पर क्रय करती है। दर संविदाओं में एक संशोधित "पारगमन जोखिम उपबन्ध" जोड़ा गया (1975) जिसके अनुसार "सेड-टू-कन्टेन" रेलवे रसीदों पर बुक किये गये सीलबन्द टैंक वैगनों में कम प्राप्ति के दावों को उनके आनुपातिक भाड़ों के साथ आई ओ सी को टैंक वैगनों की प्राप्ति के 30 दिनों के अन्दर प्रस्तुत करना चाहिए। दावों की एक प्रति इस अनुरोध के साथ पूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय को पृष्ठांकित की जानी चाहिए कि यदि आई ओ सी दावा प्रस्तुति के 15 दिनों के अन्दर क्रेडिट नोट जारी नहीं करता है तो उसे आई ओ सी के अगले बिलों से वसूल कर लिया जाना चाहिये।

लेखा परीक्षा में अभिलेखों की एक समीक्षा से ज्ञात हुआ कि शेडों में 11,77,607.86 लीटर एच एस डी आयल कम प्राप्त हुआ जिसके लिए पूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय को एक प्रति के साथ 37.31 लाख रु. के दावे समय समय पर आई ओ सी को वसूली/समायोजन हेतु प्रस्तुत किये गये।
ब्यौरा निम्न है :-

| क्र.सं. | रेलवे | कम प्राप्त हुई कुल मात्रा | से | अवधि तक | योग (रु.में) |
|---------|--------------------|------------------------------|------|------------|-----------------|
| 1. | पूर्व | 4,12,534.00 | 1983 | 1989 | 11,96,680.31 |
| 2. | दक्षिण पूर्व | 2,55,433.00 | 1978 | 1991 | 8,57,605.00 |
| 3. | उत्तर | 2,29,447.00 | 1985 | 1988 | 7,63,546.60 |
| 4. | पूर्वोत्तर | 1,66,742.00 | 1988 | 1990 | 5,58,783.22 |
| 5. | दक्षिण मध्य | 45,667.00 | 1984 | 1990 | 1,41,000.00 |
| 6. | पूर्वोत्तर सीमान्त | 28,061.86 | 1982 | 1990 | 1,17,502.00 |
| 7. | पश्चिम | 12,865.00 | 1988 | 1988 | 34,039.62 |
| | योग | 11,50,749.86 | | | 36,69,156.75 |

"पारगमन जोखिम उपबन्ध" में प्रावधान होने एवं रेलवे द्वारा समय से दावे प्रस्तुत करने के बाबजूद आई ओ सी ने धनराशि का भुगतान नहीं किया। पूर्ति एवं निपटान महानिदेशालय भी आई ओ सी के परवर्ती बिलों से दावाराशि को वसूल करने में विफल रहा। रेलवे/रेलवे बोर्ड द्वारा किसी सुधारात्मक उपाय के बिना स्थिति पिछले 10 वर्षों से यथावत है।

स्थापना एवं विविधायें

- 6.1 दक्षिण, पूर्वोत्तर सीमान्त, पूर्व, ठेकेदारों से आयकर पर अधिभार की वसूली
आर.पी.यू. (सी.एल.डब्ल्यू, का न.होना
आई.सी.एफ. और मेट्रो) मध्य,
उत्तर, पश्चिम, पूर्वोत्तर और
दक्षिण-पूर्व रेलवे

आयकर अधिनियम , 1961 की धारा 194 सी के अनुसार कोई व्यक्ति जो किसी ठेकेदार को कोई भी राशि देने के लिये उत्तरदायी है, वह उस राशि के दो प्रतिशत के बराबर आयकर उसमें दी गयी आय से काट लेगा । सेंट्रल बोर्ड ऑव डायरेक्ट टैक्सेज ने फरवरी, 1988 में एक परिपत्र जारी किया जिसके अनुसार ऐसे मामले जिसमें धारा 194 "सी" के अन्तर्गत आय-कर की कटौती हुयी है, कटौती को समय-समय पर प्रस्तावित अधिभार के आधार पर, बढ़ा दिया जायेगा । अधिभार के मद में उन सभी भुगतानों पर कटौती की जानी थी जो 16 दिसम्बर, 1987 के पश्चात हुये ।

ठेकेदारों को किये गये भुगतानों की समीक्षा करने से प्रकट हुआ कि उपरोक्त निर्देशों का पालन नहीं हुआ और 1.42 करोड़ रु. के अधिभार की वसूली नहीं हो सकी ।

विभिन्न रेलवे पर गैर-वसूली की स्थिति नीचे दर्शायी गई है :-

| क्र.सं. | रेलवे | अवधि | राशि | |
|---------|-----------------------|----------|-----------------|-------|
| | से | तक | (लाख रु. में) | |
| 1. | दक्षिण | 1987-88 | 1990-91 | 9.37 |
| 2. | पूर्वोत्तर सीमान्त | 1987-88 | जनवरी, 1991 | 16.14 |
| 3. | पूर्व | 16.12.87 | 31.3.90 | 35.06 |
| 4. | आर.पी.यू. | | | |

| | | | |
|-------------------|-------------|---------|--------|
| (ए) सी. एल. | | | |
| डब्ल्यू | 16.12.87 | 1989-90 | 0.7 |
| (बी) आई. सी. | | | |
| एफ. | 1988-89 | 1990-91 | 24.61 |
| (9/90) | | | |
| (सी) मैट्रो | 1988-89 | 1989-90 | 1.83 |
| 5. मध्य | 1987-88 | 1989-90 | 11.11 |
| 6. उत्तर | 1987-88 | 1989-90 | 14.67 |
| 7. पश्चिम | जनवरी, 1988 | 1989-90 | 17.45 |
| 8. पूर्वोत्तर | - | - | 2.86 |
| 9. दक्षिण-पूर्व | 1987-88 | 1989-90 | 8.61 |
| | | | ----- |
| | | | 142.41 |
| | | | ----- |
| या रु. 1.42 करोड़ | | | |

स्रोत पर अधिभार की कटौती में असफलता के कारण रेलवे को ब्याज सहित निर्धारित दर पर कर की राशि का भुगतान करना पड़ सकता है (आय कर अधिनियम, 1961 की धारा 201 (1) (पठित धारा 221(1X1) के साथ के अनुसार कर की धनराशि के बराबर दण्ड भी देना पड़ सकता है)।

6.2 पूर्व रेलवे : निम्न शक्ति गुणक के कारण जुर्माना अधिभार का परिहार्य भुगतान।

मुगलसराय मण्डल में, पूर्व रेलवे प्रशासन सोननगर, कर्मनाशा, गया, कुदरा स्थित ग्रिड उप केन्द्रों के माध्यम से विहार राज्य विद्युत परिषद (बी एस ई बी) से ए सी उच्च बोल्ड विद्युत आपूर्ति प्राप्त करता है। कुदरा उप केन्द्र 15.2.88 को चालू किया गया जबकि अन्य तीन उप केन्द्रों को काफी पहले चालू किया गया था। बी. एस. ई. बी. के साथ किसी औपचारिक करार के अभाव में सोननगर उप केन्द्र के बारे में लागू दरें कुदरा के मामले में भी लागू होती हैं। इन दर सूचियों के

- | | |
|------------------|--------------------|
| 1. जनवरी 1991 तक | 3. सितम्बर 1990 तक |
| 2. 16.12.87 तक | 4. जनवरी 1988 से |

अनुसार ऊर्जा माँग के 1 प्रतिशत की दर से एवं 0.8 शक्ति गुणक से नीचे .01 की प्रत्येक गिरावट के लिए अधिभार जुर्माना के रूप में शक्ति गुणक अधिभार (किलोवाट घण्टे एवं किलोवाट एम्पियर के एक अनुपात) रेल प्रशासन को अदा करना है।

शक्ति गुणक में गिरावट एवं फलस्वरूप अधिभार के भुगतान से बचने के लिए पूर्व रेलवे प्रशासन ने एक एक कैपेसिटर बैंक दिसम्बर, 1986 में सोननगर, मई 1986 में कर्मनाशा एवं नवम्बर, 1986 में गया में लगभग 20 लाख रु. प्रति बैंक की लागत से संस्थापित किया एवं शक्तिगुणक में गिरावट पर्याप्त रूप में रोक ली गयी। तथापि, कुदरा उप केन्द्र पर कैपेसिटर बैंक को चालू होने के समय नहीं संस्थापित किया गया फलस्वरूप 15.2.88 से 31.12.90 की अवधि के लिए जुर्माने के रूप में 1.60 करोड़ रु. की अदायगी करनी पड़ी। इस बारे में 1.1.91 से 30.6.91 तक मासिक औसत के आधार पर 27 लाख रु. का दायित्व अपेक्षित है।

चूंकि कुदरा उप केन्द्र के मूल प्राक्कलन में कैपेसिटर बैंक का प्रावधान सम्मिलित नहीं किया गया था, इसलिए रेल प्रशासन ने मूल प्राक्कलन में सामग्री आशोधन की अनुमति माँगी जो रेलवे बोर्ड द्वारा दिसम्बर, 1988 में अनुमोदित कर दी गयी। तथापि रेल प्रशासन कुदरा उप केन्द्र हेतु कैपेसिटर बैंक की अधिप्राप्ति करने एवं उसको संस्थापित करने में लिए तुरन्त कार्यवाही आरम्भ करने में विफल रहा। डेढ़ वर्षों के बीतने के पश्चात कैपेसिटर बैंक हेतु आदेश 12.6.1990 को दिया गया। कैपेसिटर बैंक को संस्थापित एवं चालू करने का कार्य अभी पूरा होना बाकी है (मार्च 1991)।

इस प्रकार, अन्य तीन उप स्थानों पर शक्ति गुणक में गिरावट एवं संचरण हानि को रोकने में इसके लाभ को जानने के बावजूद कुदरा उप केन्द्र पर फरवरी, 1988 में एक कैपेसिटर बैंक उपलब्ध कराने में रेल प्रशासन की विफलता एवं दिसम्बर 1988 में रेलवे बोर्ड द्वारा सामग्री आशोधन के अनुमोदन के पश्चात कैपेसिटर बैंक की अधिप्राप्ति के लिए तत्पर कार्यवाही करने में विलम्ब के फलस्वरूप रेलवे को 1.87 करोड़ रु. की परिहार्य अदायगी करनी पड़ी।

वार्तालाप (नवम्बर, 1991) के दौरान रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बताया कि यद्यपि कुदरा उप केन्द्र हेतु कैपेसिटर बैंक का प्रावधान 1984-85 के दौरान स्वीकृत किया गया था, फिर भी कैपेसिटर बैंक की वास्तविक अधिप्राप्ति अनुसरित नहीं की जा सकी क्योंकि उस समय तक तकनीकी जानकारी, कर्षण उद्देश्यों हेतु कैपेसिटर बैंक के क्रियाकलाप का अनुभव आदि ज्ञात नहीं था। तथ्य की दृष्टि से रेलवे बोर्ड का तर्क मान्य नहीं है कि दिसम्बर, 1984 में दक्षिण मध्य रेलवे पर कृष्णा कैनाल उप केन्द्र पर एक कैपेसिटर बैंक संस्थापित किया गया फलस्वरूप निम्न शक्ति गुणक

को रोकने के कारण 15 लाख रु. की वार्षिक बचत हुई। बाद में पूर्व रेलवे के तीन अन्य उप केन्द्रों पर कैपेसिटर बैंक 1986 में संस्थापित किये गये जिससे 1984-85 में 93.72 लाख का जुर्माना अधिभार 1988-89 में घटकर 1.06 लाख हो गया।

6.3 दक्षिण पूर्व रेलवे : औद्योगिक विवाद अधिनियम 1947 के प्राविधानों का अनुपालन न किये जाने पर परिहार्य व्यय 1

खड़गपुर मण्डल में 28 आकस्मिक श्रमिक 13 अगस्त, 1973 एवं 4 नवम्बर 1973 के मध्य रखे गये तथा उन्हें निरन्तर सेवा की वांछित अवधि पूरा करने पर नियमित वेतनमान के साथ अस्थायी दर्जा दिया गया। कार्य बन्द कर दिये जाने के कारण उनकी सेवायें 22.3.1975 को एक महीने की सूचना देते हुए 23.4.1975 से समाप्त कर दी गयी।

आकस्मिक श्रमिकों ने सेवा समाप्ति आदेश के विरुद्ध कलकत्ता उच्च न्यायालय से अंतरिम स्थगन आदेश प्राप्त कर लिया लेकिन रेलवे द्वारा कार्यवाही किये जाने पर माननीय उच्च न्यायालय ने अंतरिम आदेश रेलवे को यह निर्देश देतु हुए 1.10.1975 को संशोधित कर दिया कि वह विधि के अनुसार छंटनी की सूचना जारी करके वादियों की सेवायें समाप्त करें।

अतएव, रेलवे ने 28 आकस्मिक श्रमिकों की सेवायें 3.10.1975 से समाप्त कर दी परन्तु औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के अनुसार छंटनी मुआवजा भुगतान करने में असफल रही। रेलवे ने श्रमिकों को व्यक्तिगत रूप से सेवा समाप्ति आदेश भी नहीं दिया जैसा कि अधिनियम के प्राविधानों के अंतर्गत वांछित था।

परिणामस्वरूप, कलकत्ता उच्च न्यायालय ने सितम्बर, 1986 में यह आदेश दिया कि छंटनी अवैध थी तथा आकस्मिक कर्मचारियों को आरम्भ से सेवा में माना जाय। रेलवे ने उच्च न्यायालय के आदेशों के विरुद्ध उच्चतम न्यायालय में विशेष अनुमति याचिका दायर किया। तथापि, विशेष अनुमति याचिका उच्चतम न्यायालय द्वारा खारिज कर दी गयी। तदनुसार सभी आकस्मिक श्रमिक (एक को छोड़कर जिसकी मृत्यु हो गयी) 3.10.1986 एवं 7.10.1986 के मध्य फिर से सेवा में रखे गये तथा उन्हें वेतन एवं भत्ते के बकाये के रूप में 20.88 लाख रुपये की राशि अगस्त, 1987 में भुगतान की गयी।

रेलवे ने कहा कि माननीय उच्च न्यायालय द्वारा जारी दिनांक 1.10.1975 का संशोधित आदेश न तो रेलवे अधिवक्ता द्वारा और न ही विधि अधिकारी द्वारा सूचित किया गया। माननीय उच्च न्यायालय, कलकत्ता ने अपना विचार व्यक्त किया कि यह एक ऐसा मामला था जहाँ भारतीय

रेलवे ने न केवल कानून का उल्लंघन किया बल्कि उसके अधिकारियों द्वारा विलम्ब एवं भूलें भी हुई।

इस प्रकार विधि के अनुसार न्यायालय के अंतरिम आदेशों का कार्यान्वयन न किये जानेके फलस्वरूप दस वर्षों तक के लिये आकस्मिक श्रमिकों को पूरी मजदूरी का परिहार्य भुगतान हुआ। इन भूलों के लिए जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की गयी।

6.4 उत्तर एवं दक्षिण पूर्व रेलवे : सेवा के अनुचित समाप्ति के कारण हानि

अस्थायी माने जाने वाले आकस्मिक श्रमिक, अस्थायी रेल कर्मचारियों को अनुमत्य समस्त अधिकारों एवं सुविधाओं के पात्र हैं जैसा कि भारतीय रेल स्थापना नियमपुस्तक के अध्याय XXIII में विनिर्दिष्ट है। ऐसे श्रमिकों के अधिकारों एवं सुविधाओं में अनुशासन एवं अपील नियमों के लाभ भी सम्मिलित हैं। ऐसे अस्थायी कर्मचारियों की सेवाओं को बिना किसी जाँच किए हुए एवं बिना उनको भी किसी प्रस्तावित दण्ड के विरुद्ध अभ्यावेदन करने का अवसर दिये हुए समाप्त नहीं किया जा सकता।

(i) उत्तर रेलवे में पालमपुर प्रखण्ड के 26 अस्थायी खलासियों एवं संकेत कार्यशाला गाजियाबाद के 9 खलासियों की सेवाएं जुलाई, 1985 एवं जुलाई 1986 में बिना किसी जाँच के इस आधार पर समाप्त कर दी गयी कि उन्होंने अपनी आयु एवं पूर्व अनुभव के साक्ष्य के रूप में विद्यालय छोड़ने का जाली प्रमाण पत्र एवं जाली आकस्मिक श्रमिक कार्ड प्रस्तुत किया था। सेवा समाप्ति के आदेश को पालमपुर प्रखण्ड के 20 अस्थायी खलासियों एवं संकेत कार्यशाला गाजियाबाद के 9 खलासियों द्वारा केन्द्रीय प्रशासकीय न्यायाधिकरण (सी ए टी) में चुनौती दी गयी एवं माननीय न्यायाधिकरण ने व्यक्त किया कि सेवा समाप्ति के आदेश प्राकृतिक न्याय के सिद्धान्तों का उल्लंघन करते हैं क्योंकि वादियों को अपना बचाव करने का अवसर नहीं दिया गया। माननीय न्यायाधिकरण ने पुनः उत्तर रेलवे को इन खलासियों को पुनर्पदस्थापित करने एवं उनकी पुनर्पदस्थापना पर समस्त तत्संबंधित लाभों के भुगतान का निर्देश दिया। सत्ताइस खलासियों को समूहों में अगस्त 1987, फरवरी 1988 एवं अप्रैल 1989 में पुनर्पदस्थापित किया गया। 6.44 लाख रुपये की राशि का भुगतान 27 खलासियों को मजदूरी एवं देयों के रूप में उस अवधि के लिए किया गया जिसमें वे कार्य पर नहीं थे।

(ii) दक्षिण पूर्व रेलवे पर 7 अस्थायी श्रमिकों की सेवाएं मार्च 1982 में घोर अवचार के आधार पर बिना किसी जाँच के समाप्त कर दी गयी। इन अस्थायी श्रमिकों में से 4 ने कलकत्ता

उच्च न्यायालय में एक प्रार्थना पत्र 1982 में प्रस्तुत किया जिसको 1985 में केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण (सी ए टी) को स्थानान्तरित कर दिया गया। माननीय, न्यायाधिकरण ने स्पष्ट किया कि सेवा की समाप्ति विधि स्थापित नहीं थी एवं दक्षिण पूर्व रेलवे को निर्देश दिया कि प्रार्थियों को उनके पूर्ववर्ती पदों पर पुनर्पदस्थापित किया जाए एवं उन्हें उनकी सेवा समाप्ति की तिथि से पुनर्पदस्थापन की तिथि तक के लिए देय मजदूरी की अदायगी की जाए। चार प्रार्थियों को 1990 में पुनर्पदस्थापित किया गया एवं उनको उस अवधि हेतु 4.00 लाख रु. का भुगतान किया गया जिसमें वे कार्य पर नहीं थे।

एक अन्य मामले में, दक्षिण पूर्व रेलवे पर 35 श्रमिकों की भर्ती खुर्दा रोड मण्डल के लिए दिसम्बर 1974 एवं अगस्त 1975 के मध्य की गयी। कार्य के समापन पर उनकी सेवाओं को बिना किसी सूचना अथवा क्षतिपूर्ति के 1976 में समाप्त कर दिया गया। क्षतिपूर्ति के भुगतान की व्यवस्था दिसम्बर 1976 में की गयी परन्तु उसे श्रमिकों द्वारा अस्वीकार कर दिया गया। समस्त 35 श्रमिकों को विभिन्न रेल कार्यों पर नये सिरे से रोजगार का प्रस्ताव किया गया, परन्तु 11 श्रमिकों ने कार्य भार ग्रहण नहीं किया।

श्रमिकों ने अनियमित सेवा समाप्ति के आदेश को चुनौती देते हुये एक याचिका उड़ीसा उच्च न्यायालय में 1979 में दायर की। 4 वर्षों के अन्तराल के उपरान्त रेलवे ने अपना प्रति शपथ पत्र अगस्त 1983 में प्रस्तुत किया। उच्च न्यायालय ने याचियों के पक्ष में आदेश (फरवरी 1985) इस आधार पर पारित किये कि औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 25 एफ के प्रावधानों का अनुपालन नहीं किया गया था। रेलवे ने 7.08 लाख रु. की राशि का भुगतान 11 श्रमिकों को शून्य कार्य अवधि के लिए किया एवं उनको पुनर्पदस्थापित भी किया।

इस प्रकार अस्थायी खलासियों/श्रमिकों की भारतीय रेल स्थापना नियम पुस्तिका में वर्णित सुस्पष्ट निर्देशों के बावजूद, उत्तर एवं दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा अनुचित रूप से सेवा समाप्त करने के फलस्वरूप 17.52 लाख रु. की हानि हुई।

6.5 दक्षिण पूर्व रेलवे : विश्रामालय अधिवास प्रभारों की अशुद्ध दरों के अंगीकरण के कारण हानि

विश्रामालयों का क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा समय समय पर नियत प्रभारों के भुगतान करने पर रहने के लिये यात्रियों को आंबटित किया जाता है। प्रभार प्रति विस्तर 24 घंटे या उसके भाग

के लिए है।

टाटानगर स्टेशन के विश्रामालयों के अधिवास प्रभारों की वसूली की दरों को 1 अगस्त, 1986 एवं सितम्बर, 1988 से संशोधित किया गया। तथापि, प्रभारों को स्टेशन कर्मचारियों द्वारा गलती से " प्रति बिस्तर " के स्थान पर प्रति "कक्ष" के आधार पर 3 नवम्बर, 1989 तक वसूल किया जाता रहा जिसके फलस्वरूप 1 अगस्त 1986 से 3 नवम्बर, 1989 की अवधि में 5.05 लाख रु. का कम संग्रहण हुआ था।

6.6 पूर्व रेलवे : भर्ती परीक्षा के संचालन में हानि।

रेलवे भर्ती बोर्ड, कलकत्ता ने अगस्त, 1987 में एक कम्प्यूटर एजेन्सी "क" को एन टी पी सी/87 की एक भर्ती का पूर्व-परीक्षा कार्य सौंपा। 15 नवम्बर, 1987 को निर्धारित परीक्षा के लिए 3.5 लाख अभ्यर्थियों को बुलावा पत्र एजेन्सी द्वारा अधिक से अधिक 30 अक्टूबर, 1987 तक जारी कर दिये जाने थे। अंतिम बुलावा पत्र 9 नवम्बर, 1987 को भेजा गया। अलावे इसके कि बुलावा पत्र अभ्यर्थियों को भेजे जायें उन्हें रेलवे भर्ती बोर्ड कार्यालय को भेज दिया गया, कुछ मामलों में सादे लिफाफे प्रेषित किये गये तथा बहुत मामलों में बुलावा पत्र गलत व्यक्तियों को प्रेषित किये गये। रेलवे भर्ती बोर्ड एजेन्सी के कार्य की जाँच एवं पर्यवेक्षण करने में असफल रहा। समय से बुलावा पत्र प्राप्त न होने के कारण 15 नवम्बर, को हुई परीक्षा में बहुत से अभ्यर्थी सम्मिलित नहीं हो सके तथा रेलवे भर्ती बोर्ड को 1.88 लाख अभ्यर्थियों (मूल 3.5 लाख का 53%) एक पूरक परीक्षा 6 मार्च 1988 को लेनी पड़ी। पूरक परीक्षा के संचालन में किया गया अतिरिक्त व्यय 9.10 लाख रुपये हुआ जिसमें टेस्ट पुस्तकों एवं उत्तर पत्रों का मूल्य अनुमान न किये जाने के कारण सम्मिलित नहीं था।

रेलवे बोर्ड और एजेन्सी के बीच कोई औपचारिक /लिखित करारनामा नहीं था। ऐसे एक करारनामे तथा समुचित दण्ड प्राविधान की अनुपस्थिति में, रेलवे भर्ती बोर्ड को अतिरिक्त व्यय का मुख्य भार वहन करना पड़ा जिसमें से मात्र 0.94 लाख रुपये की राशि ही फर्म से वसूल की गयी।

एक लिखित करारनामा नकरने एवं दण्ड का प्राविधान न करने में रेलवे भर्ती बोर्ड की विफलता के फलस्वरूप 8.16 लाख रुपये तथा टेस्ट पुस्तकों एवं उत्तर पत्रों के मूल्य की हानि हुई।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने वार्तालाप (जनवरी, 1992) के दौरान बताया कि रेलवे भर्ती बोर्ड को एन टी पी सी परीक्षा के सम्बन्ध में भर्ती कार्य के कम्प्यूटरीकरण का पहले से अनुभव

नहीं था परन्तु कार्य निर्धारित समय में करने का उत्तम प्रयास किया । बोर्ड ने पुनः यह भी कहा कि 94,000 रुपये की राशि की वसूली दण्ड के प्राविधान की अनुपस्थिति में वैधानिक रूप से नहीं किया जा सका होता । तथापि रेलवे बोर्ड ने यह स्पष्ट नहीं किया कि रेलवे के हित की सुरक्षा के लिये एक समुचित दण्ड प्राविधान के साथ एक लिखित करारनामा एजेन्सी के साथ क्यों नहीं कर लिया गया था ।

6.7 उत्तर रेलवे : संशोधित किराये की वसूली न किया जाना

वाराणसी स्टेशन पर डाक एवं तार विभाग के लिए पुरानी इमारत के स्थान पर रेल डाक सेवा की एक नयी इमारत निर्मित की गयी । नयी इमारत डाक एवं तार विभाग को अक्टूबर, 1976 में सौंप दी गयी । पुरानी इमारत के 1,308.38 रु. प्रतिवर्ष किराये के स्थान पर नयी इमारत का किराया 51,911 रु. प्रतिवर्ष नियत किया गया । संशोधित किराया विवरण को 8 वर्षों के विलम्ब के पश्चात डाक एवं तार विभाग को स्वीकृति हेतु 1984 में प्रेषित किया गया । डाक एवं तार विभाग की स्वीकृति जनवरी 1985 में प्राप्त हुई ।

संशोधित किराये की स्वीकृति के बावजूद, रेलवे रु. 1,308.38 प्रतिवर्ष की पुरानी दर से किराया बिल प्रस्तुत करती रही । इस पर लेखापरीक्षा द्वारा जून, 1986 एवं पुनः जून 1988 में आपत्ति उठाने पर रेलवे ने सितम्बर, 1989 में, अक्टूबर 1976 से मार्च 1988 की अवधि के लिए पुरानी एवं संशोधित दरों के अन्तर को प्रदर्शित करते हुए रु. 5.82 लाख का एक बिल डाक एवं तार विभाग की स्वीकृति हेतु प्रस्तुत किया । तथापि, डाक एवं तार विभाग ने बिल की स्वीकृति से पूर्व, सुसंगत करार की एक प्रति सत्यापन हेतु माँगी । डाक विभाग को करार की एक प्रति नहीं प्रेषित की गयी ।

वर्ष 1988-89, 1989-90 एवं 1990-91 के लिए किराया पुरानी दर से लिया गया । मार्च 1991 तक डाक एवं तार विभाग से वसूली किये जाने वाले किराये का बकाया 7.35 लाख रुपये था ।

इस प्रकार किराये के बिलों को प्रस्तुत करने में रेलवे द्वारा समय पर कार्यवाही करने में विफलता के परिणामस्वरूप 7.35 लाख रु. (मार्च 1991) की वसूली नहीं हुई ।

6.8 भूमिगत रेलवे : पट्टे की भूमि पर निष्फल व्यय

भूमिगत रेलवे ने 12 जून, 1986 को कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट से 11,493.81 वर्ग मीटर माप की भूमि पट्टे पर लिया। लाइसेन्स फीस 111.00 रुपये प्रति सौ वर्ग मीटर तथा लाइसेंस फीस पर 10% अधिभार एवं भूमि पर नगर पालिका कर का सामान्य अभिग्राही का हिस्सा था। भूमि उत्तर भाग से भण्डार निर्मुक्त ढांचों (रद्दी) को उनके अंतिम निपटान तक पट्टे पर दी गई। भूमिगत रेलवे ने उक्त भूमि पर एक चार दीवारी के निर्माण और अन्य विकास कार्य के लिए 12.08 लाख रुपये का व्यय कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट की अनुमति से किया।

अगस्त, 1989 में भूमिगत रेलवे ने रद्दी सामानों की रखवाली के लिए रे सु ब कर्मचारी की तैनाती हेतु सुरक्षा विभाग से अनुरोध किया। तथापि, सुरक्षा विभाग ने, रे सु बल कर्मचारियों की कमी के कारण कोई सुरक्षा- गार्ड देने में असमर्थता व्यक्त की। प्रस्तावित रद्दी भण्डार यार्ड नहीं बनाया गया और उक्त भूमि बिना किसी उपयोग के 1.10.90 को कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट को हस्तांतरित कर दी गयी। फीस एवं अन्य प्रभारों के रूप में 12.6.86 से 1.11.90 के लिये 13.94 लाख रुपये की धनराशि का भुगतान कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट को किया गया।

इस प्रकार भूमिगत रेलवे ने निर्मुक्त ढांचों के भण्डारण के लिए एक रद्दी भण्डार यार्ड बनाने के लिए जोकि संचालित नहीं हुआ 26.02 लाख रुपये का निष्फल व्यय किया।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) ने बताया (दिसम्बर 1991) कि मैदान डिपो दक्षिणी भाग से निर्मुक्त स्पात सामग्रियों से भरा था और वहाँ उत्तरी भाग जो दिसम्बर 1988 तक पूरा किया जाना था से निर्मुक्त सामग्रियों के भण्डारण के लिए पुनः कोई स्थान नहीं था। इसलिये भूमिगत रेलवे को पोर्ट ट्रस्ट प्राधिकारियों से पट्टे पर भूमि लेकर ब्रेस ब्रिज क्षेत्र में एक अन्य डिपो की योजना बनानी पड़ी। विभिन्न कारणों से जैसे, राज्य सरकार से भूमि के प्लाट पाने में विलम्ब, स्थानीय अधिकारियों द्वारा उपयोगियों को हटाने में विलम्ब इत्यादि, के कारण उत्तरी भाग पर निर्माण कार्य निर्धारित समय के अनुसार आगे नहीं बढ़ सका। इसी बीच मैदान डिपो में एकत्रित स्पात सामग्रियों की नीलाम हो गई तथा पर्याप्त स्थान उपलब्ध हो गया था। इसलिये कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट से पट्टे पर ली गई भूमि पट्टा खाते पर पुनः व्यय से बचने के लिए खाली कर दी गयी। उत्तर मान्य नहीं है। विलम्ब के उत्तरदायी कारण रेलवे अधिकारियों को दक्षिणी भाग में प्राप्त अनुभव के आधार पर मालूम थे और रद्दी सामग्रियों को निर्मुक्त करना उनके कार्य का एक नियमित अंग था। भूमि के पट्टे पर दिया जाना एवं इस पर विकास कार्य त्रुटिपूर्ण नियोजन के संकेत थे।

6.9 मध्य रेलवे : विद्युत शुल्क का अनियमित भुगतान

निर्माण, अनुरक्षण या संचालन में उपयोग हेतु रेलवे को बेची गयी या आपूर्ति की गयी बिजली पर विद्युत शुल्क देय नहीं है। तथापि, घरेलू उपयोग के सम्बन्ध में शुल्क देय है।

विद्युत बिलों की समीक्षा से यह ज्ञात हुआ कि मध्य रेलवे ने मुख्यतः कर्षण उद्देश्यों हेतु उपयोग की गयी विद्युत पर अप्रैल, 1982 से मार्च, 1991 तक शुल्क के रूप में 15.32 लाख रुपये का भुगतान किया।

विद्युत शुल्क के अनियमित भुगतान को 1989 में रेलवे बोर्ड की जानकारी में लाया गया था जब बोर्ड ने तर्क दिया कि शुल्क के लगाये जाने के आधार पर विद्युत लोड का अलग किया जाना मितव्ययिता के दृष्टिकोण से व्यावहारिक नहीं है। तथापि, यह बताया गया कि अन्य क्षेत्रीय रेलवे ने शुल्क योग्य एवं बिना शुल्क उपयोग हेतु विद्युत का प्रतिशत पारस्परिक सहमति से तय कर लिया है ताकि विद्युत शुल्क के भुगतान से छूट मिल सके।

6.10 पूर्व रेलवे : मकान किराया की कम वसूली।

चतुर्थ वेतन आयोग की सिफारिशों के लागू होने के परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड ने (सितम्बर, 1987) में आवासों की कोटि एवं कुर्सी क्षेत्रफल के आधार पर आवासीय भवनों के लाइसेन्स शुल्क में संशोधन हेतु अनुदेश जारी किए। संशोधित किराया 1.7.87 से प्रभावी होना था।

उपरोक्त अनुदेशों के क्रियान्वयन की एक समीक्षा में निम्न अनियमितताएं प्रकाश में आयी:-

आवासीय भवनों के किराये में संशोधन का क्रियान्वयन केवल अक्टूबर, 1990 से किया गया। 39 महीने (1.7.87 से 30.9.90) के लिए किराए की कम वसूली 21.42 लाख रु. होती है। अगस्त, 1991 तक बकायों को वसूल करने हेतु कोई उपाय नहीं किये गये। सितम्बर, 1987 में रेलवे बोर्ड ने क्षेत्रीय रेलवे से कुर्सी क्षेत्रफल के आधार पर रेल आवासों के मानक किराये को संशोधित करने हेतु अनुदेश दिया। मार्च, 1988 में रेलवे बोर्ड ने पुनः अनुदेश दिया कि किराए के संशोधन के समय आवासों के वर्गीकरण में फेरबदल न किया जाए। 172 एवं 470 वर्ग मी. की बीच के कुर्सी क्षेत्रफल वाले 26 बंगलों को श्रेणी -IV के रूप में पुनर्वर्गीकृत किया गया एवं किराए को निम्न

दर पर संशोधित किया गया । किराए का निम्न दर पर संशोधन सही नहीं था क्योंकि गैर-मानक आवासों के आकलित किराये में भी 10 प्रतिशत तक वृद्धि कर दी गयी थी । निम्न दर पर संशोधन के कारण प्रशासन को 1.7.1987 से 30.9.1991 तक की अवधि के लिए 2.09 लाख रु. (4098 रु. x 51 माह) के राजस्व की हानि हुयी । रेल प्रशासन ने ड्राफ्ट पैराग्राफ का उत्तर नहीं दिया है (अक्टूबर, 1991) ।

6.11 पूर्व रेलवे : प्रवर खजांची द्वारा कैश का दुर्विनियोग

पूर्व रेलवे के आसनसोल मण्डल में दो प्रवर खजांचियों द्वारा मई, 1988 और फरवरी, 1989 में 3.56 लाख रुपये के कैश के दुर्विनियोग के दो मामलों की समीक्षा से निम्नलिखित व्यवस्था विफलतायें प्रकाश में आयी :-

(i) खजांचियों का कैश बुक जब वे मुख्यालय में हो रोजाना बन्द किया जाना एवं मिलाया जाना आवश्यक है और किसी भी अवस्था में सप्ताह में एक बार से कम नहीं होना चाहिए । वास्तविक गिनती द्वारा कैश का सत्यापन हर महीने एक बार बिना पूर्ण सूचना दिये लेखा अधिकारी द्वारा किया जाना आवश्यक है । मार्च के महीने का सत्यापन उस महीने की 31 तारीख को किया जाता है । कैश का आकस्मिक सत्यापन माहवार नहीं किया जाता था । अक्टूबर, 1985 से फरवरी, 1989 के दौरान कैश सत्यापन खजांची "क" के मामले में मात्र चार बार तथा खजांची "ख" के मामले में मात्र पाँच बार किया गया था । यद्यपि, एक मामले में नवम्बर, 1987 के पहले कैश की कमी पकड़ी गयी थी फिर भी खजांची "ख" के रोकड़ का सत्यापन दिसम्बर, 87 से जनवरी, 1989 के मध्य नहीं किया गया ।

(ii) प्रवर खजांची "ख" ने पूर्व रेलवे सहकारी क्रेडिट बैंक के कैश को रेलवे के सामान्य कैश के साथ मिला दिया था ।

(iii) एक महीने के अन्दर प्रवर खजांची द्वारा लौटाये गये दत्त और अदत्त बिलों की विवरणी पर वेतन कार्यालय एवं लेखा कार्यालय दोनों द्वारा ध्यान दिया जाना था । लेकिन यह नहीं किया गया । प्रवर खजांची "ख" द्वारा अदत्त धनराशियों के साथ-साथ दत्त बिलों को वापस करने में असामान्य विलम्ब हुआ । अदत्त धनराशियों के साथ अप्रैल, 1988 से नवम्बर, 1988 की अवधि के बिल प्रवर खजांची "ख" द्वारा वे मास्टर तथा लेखा विभाग को वापस नहीं किये गये थे ।

(iv) संहिता प्राविधान के अनुसार मंडल खजांची की कैश बुक महीने में कम से कम एक बार

जॉच के लिए लेखा कार्यालय को प्रस्तुत की जानी चाहिए तथा "एक निस्तारण प्रमाण-पत्र" यह इंगित करते हुए कि "खजांची के पक्ष में जारी किये गये सभी चेकों को सही-सही लेखे में ले लिया गया है और मण्डल खजांची के पास कोई भी बिल एक महीने की अनुमत अवधि के बाद के बकाये में नहीं है" कैश बुक पर अंकित किया जाता है। इस प्राविधान के विपरीत "अनन्तिम" निस्तारण प्रमाण-पत्र लेखा कार्यालय द्वारा अप्रैल, 1988 से जारी किये गये थे।

(v) प्रवर खजांची "ख" को देय धनराशि के अलावा मण्डल/खजांची द्वारा अक्सर अतिरिक्त निधि प्रदान की जाती थी। जुलाई, 1987 से नवम्बर 1987 के दौरान अतिरिक्त निधि का ऐसा प्राविधान पैतीस अवसरों पर किया गया। इसके कारण प्रवर खजांची द्वारा कैश के सीधे गलत उपयोग की गुजाइश हो गयी।

रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) बताया (नवम्बर, 1991) कि एक खजांची को नौकरी से निकाल दिया गया तथा दूसरे खजांची के मामले में बड़ा दंड लगाने हेतु अनुशासनिक कार्यवाही प्रगति पर थी। दुर्विनियोजित धनराशि की वसूली हेतु कार्यवाही प्रगति पर थी। यह भी बताया गया कि रेलवे ने खजांची द्वारा चेक भुगतानों हेतु बिलों को रोक रखने के लिए एक महीने की निर्धारित समय सीमा लागू कर दी थी तथा कैश एवं भुगतान कार्यालय के वर्तमान निरीक्षण की आवृत्ति बढ़ाने के अतिरिक्त अनन्तिम निस्तारण प्रमाण-पत्र जारी करने का चलन बन्द कर दिया गया।

अखिलेश चन्द्र तिवारी

नई दिल्ली 8 अप्रैल 1992
दिनांक 19

(अखिलेश चन्द्र तिवारी)

भारत के उप-नियंत्रक - महालेखापरीक्षक

प्रतिहस्ताक्षरित

सि. जि. सोमैया

नई दिल्ली 8 अप्रैल 1992
दिनांक 19

(सि. जि. सोमैया)

भारत के नियंत्रक - महालेखापरीक्षक

अनुसूच -I

पैरग्राफ (1.3)

वर्ष 1986-87 से 1990-91 के लिये रेलवे के वित्तीय निष्पादन और प्रवाहन के मुख्य संकेतों का सार

| | 1986-87 | 1987-88 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 |
|---|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 1. वर्ष के अन्त तक प्रसार देय पूंजी (करोड़ रुपये में)* | 10,373.10 | 11,622.22 | 12,987.51 | 14,629.45 | 16,125.80 |
| 2. कुल ब्लॉक परिसम्पत्तियों (करोड़ रुपये में) | 13,836.59 | 15,807.17 | 17,965.20 | 20,587.79 | 23,193.19 |
| 3. राजस्व प्राप्ति (करोड़ रुपये में) | 7,683.08 | 8,679.46 | 9,528.63 | 11,041.26 | 12,451.55 |
| 4. राजस्व व्यय (जिसमें से धनराशि निधियों को विनियोजित की गयी) (करोड़ रुपये में) | 7,002.24 (1,630.92) | 7,956.31 (1,872.51) | 8,791.29 (2,113.58) | 10,059.19 (2,507.72) | 11,337.77 (2,989.57) |
| 5. शुद्ध राजस्व सहायता राशि सहित (करोड़ रुपये में) | 680.84 | 723.15 | 737.33 | 982.07 | 1,113.78 |
| 6. शुद्ध राजस्व सहायता राशि छोड़कर (करोड़ रुपये में) | 536.93 | 549.59 | 529.93 | 749.47 | 830.43 |
| 7. देय लाभों का प्रावधान करने के बह राजस्व अधिशेष (करोड़ रु. में) | 181.99 | 84.29 | 21.67 | 173.26 | 187.64 |
| 8. प्रसार देय पूंजी पर प्रतिफल (सहायता राशि की गणना करना-मद 5 का मद 1 पर प्रतिशत) | 6.56 | 6.22 | 5.68 | 6.71 | 6.91 |
| 9. प्रसार देय पूंजी पर प्रतिफल (सहायता राशि की गणना किये बिना- मद 6 का मद 1 पर प्रतिशत) | 5.18 | 4.73 | 4.08 | 5.12 | 5.15 |
| 10. ब्लॉक परिसम्पत्तियों पर प्रतिफल (मद 5 का मद 2 पर प्रतिशत) | 4.92 | 4.37 | 4.10 | 4.77 | 4.80 |
| 11. ब्लॉक परिसम्पत्तियों पर प्रतिफल (मद 6 की मद 2 पर प्रतिशत) | 3.88 | 3.48 | 2.95 | 3.64 | 3.58 |

12. ऋण भार (करोड़ रु.में)

(क) लक्ष्मण दायित्व में

कमी के कारण 428.43 428.43 428.43 428.43 416.46

(ख) नई लाइनों, जिनका 170.04 210.00 263.89 334.49 421.56

अधिस्थान कल

पूरा हो गया है, के सम्बन्ध में

देव लक्ष्मण के आस्थागत करने के कारण

(ग) विकास निधि में कमी 348.17 401.96 529.28 534.44 534.44

के कारण कुल

(रु से ग) 947.54 1,040.39 1,221.60 1,297.36 1,372.46

13. राजस्व अर्जन माल यन्त्रायाज 277.75 290.20 302.01 309.97 318.41

(मिलियन टन)

14. कुल यन्त्रायाज 307.31 318.50 336.79 334.20 341.45

(मिलियन टन)

15. वार्षी क्लिओमीटर 256,467 269,389 263,731 280,848 295,644

(मिलियन में)

16. (क) माल ग्राह

(करोड़ रु.में)

5,133.24 5,839.23 6,343.11 7,624.49 8,407.86

(ख) वार्षी ग्राह

(करोड़ रुपये में)

1,940.96 2,060.00 2,455.50 2,668.92 3,147.5

17. इन्नों द्वारा ईंधन व्यय प्रति हजार

सकल टन क्लिओमीटर

(क) वार्षी सेवा

(i) कोयला (कि.ग्रा.) 81.0 78.9 73.6 83.8 84.7

(ii) डीजल (लीटर) 5.37 5.27 5.44 5.42 5.37

(iii) विद्युत (क्लिओवाट) 20.7 19.5 20.9 20.8 20.6

(ख) माल ग्राह

(i) कोयला (कि.ग्रा.) 105.4 107.6 103.6 105.2 107.9

(ii) डीजल (लीटर) 3.48 3.46 3.52 3.46 3.46

(iii) विद्युत (क्लिओवाट) 10.9 10.2 9.47 9.60 8.96

18. कर्मचारियों की संख्या 1,612 1,617 1,626 1,647 1,651

(हजार में)

| | | | | | |
|---------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 19. प्रति कर्मचारी औसत (रुपये में) | 21,076 | 24,808 | 27,366 | 29,543 | 31,878 |
| 20. परिवर्तन अनुपात (प्रतिशत) | 92.2 | 92.5 | 93.05 | 91.5 | 91.97 |

* घटो परिवर्तन योजना और सरस्युलर रेलवे कलकत्ता पर व्यय को छोड़कर ।

अनुबंध - II
(पैरग्राफ 1.12.1)

31 मार्च, 1991 तक जारी की गयी परन्तु 31 अगस्त 1991 को बकाया लेखापरीक्षा प्रापित्तियों का विवरण

| रेलवे/इकाई | जहाँ धन मूल्य प्राप्त है (हजार रुपये में) | | | | जहाँ धन मूल्य प्राप्त नहीं है | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--|----------|---------|-------------|-------------------------------|----------|---------|-------------|--|----------|---------|-------------|--------------------------|----------|--------|-------------|
| | भाग 1 लेखा परीक्षा टिप्पणी एवं विशेष पत्र | | | | भाग 1 निरीक्षण प्रतिवेदन | | | | भाग 1 लेखापरीक्षा टिप्पणी एवं विशेष पत्र | | | | भाग 1 निरीक्षण प्रतिवेदन | | | |
| | संख्या | प्र. सं. | धनराशि | सबसे पुरानी | सं. | प्र. सं. | धनराशि | सबसे पुरानी | सं. | प्र. सं. | धनराशि | सबसे पुरानी | सं. | प्र. सं. | धनराशि | सबसे पुरानी |
| मध्य | 51 | 78 | 62257 | 1985-86 | 98 | 187 | 141017 | 1986-87 | 2 | 2 | 1988-89 | 7 | 24 | 1986-87 | | |
| पूर्व | 35 | 41 | 7243429 | 1982-83 | 200 | 407 | 2539747 | 1980-81 | 7 | 9 | 1985-86 | 18 | 38 | 1983-84 | | |
| उत्तर | 451 | 538 | 576072 | 1982-83 | 243 | 1199 | 461762 | 1983-84 | 669 | 699 | 1980-81 | 215 | 1297 | 1982-83 | | |
| पूर्वाञ्चल | 148 | 148 | 205611 | 1977-78 | 432 | 2096 | 597875 | 1977-78 | 80 | 99 | 1976-77 | 432 | 2003 | 1977-78 | | |
| पूर्वाञ्चल सीमांत | 315 | 359 | 163311 | 1975-76 | 307 | 1160 | 154031 | 1975-76 | 401 | 483 | 1974-75 | 882 | 5511 | 1975-76 | | |
| दक्षिण | 178 | 310 | 979915 | 1987-88 | 110 | 370 | 208296 | 1987-88 | 383 | 709 | 1983-84 | 98 | 487 | 1986-87 | | |
| दक्षिण मध्य | 157 | 227 | 140692 | 1982-83 | 134 | 458 | 66865 | 1982-83 | 20 | 54 | 1985-86 | 57 | 282 | 1982-83 | | |
| दक्षिण पूर्व | 139 | 149 | 165167 | 1976-77 | 365 | 909 | 1144696 | 1978-79 | 25 | 25 | 1975-76 | 36 | 52 | 1982-83 | | |
| पश्चिम | 114 | 147 | 149935 | 1985-86 | 244 | 772 | 954300 | 1983-84 | 19 | 30 | 1985-86 | 136 | 295 | 1983-84 | | |
| भूमिगत रेलवे, रुतकता | 3 | 3 | 22075 | 1987-88 | 36 | 83 | 23734 | 1987-88 | -- | -- | -- | 21 | 67 | 1987-88 | | |
| पुनर्रचना लोको- मोटिव वर्क | 47 | 53 | 94303 | 1985-86 | 199 | 251 | 228534 | 1980-81 | 1 | 1 | 1989-90 | 90 | 173 | 1980-81 | | |
| डीजल लोको- मोटिव वर्क | 32 | 32 | 43605 | 1986-87 | 25 | 25 | 173724 | 1984-85 | 22 | 22 | 1986-87 | 76 | 76 | 1984-85 | | |
| आई. सी. एफ. | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 48 | 102 | 1988-89 | 18 | 50 | 1986-87 | | |
| योग | 1670 | 2081 | 9846372 | 1975-76 | 2313 | 7917 | 6694581 | 1975-76 | 1677 | 2235 | 1974-75 | 2086 | 10435 | 1975-76 | | |

अनुबन्ध - III

(देखें पैरा 2.1.6)

1982-83 से 1989-90 के दौरान रेलों पर निवेश एवं यातायात उत्पादन

| वर्ष | कुल प्रभारित पूँजी (करोड़ रु. में) | कुल टन उद्गमित (मिलियन में) | कुल शुद्ध टन कि. मी. (मिलियन में) | माल यातायात से कुल आय (करोड़ रु. में) | अधिक (+) कमी (-) की राशि | शुद्ध राजस्व | कुल प्रभारित पूँजी पर शुद्ध राजस्व की प्रतिशतता |
|---------|--|-----------------------------------|---|---|--------------------------------|--------------|---|
| 1982-83 | 7251.1 | 228.8 | 167,781 | 2865.9 | (+)118.31 | 554.29 | 7.57 |
| 1983-84 | 7567.8 | 230.1 | 168,849 | 3234.3 | (-) 44.75 | 378.95 | 4.63 |
| 1984-85 | 8285.6 | 236.4 | 172,632 | 3465.0 | (-)195.59 | 270.10 | 2.66 |
| 1985-86 | 9078.1 | 258.5 | 196,600 | 4232.2 | (+)178.83 | 685.87 | 7.83 |
| 1986-87 | 10373.1 | 277.8 | 214,096 | 4990.7 | (+)101.99 | 680.84 | 6.35 |
| 1987-88 | 11622.2 | 290.2 | 222,528 | 5839.2 | (+) 84.29 | 723.15 | 6.31 |
| 1988-89 | 12987.5 | 302.0 | 222,374 | 6196.7 | (+) 21.67 | 737.33 | 5.82 |
| 1989-90 | 14629.5 | 310.0 | 229,602 | 7460.8 | (+)173.26 | 982.07 | 7.42 |

अनुबन्ध - IV

(देखें पैरा 2.1.6)

परिवारिक के मुख्य अन्वयों पर प्रभावि मूल्य एवं व्यय

| वर्ष | प्रति टन कि.मी. प्रभावि औसत दर (पैसे में) | 1981-82 पर प्रतिशत वृद्धि | निवेश लागत | | ईंधन की कीमतें | | विद्युत |
|------------------------|---|------------------------------|---|------------------------------|----------------|-------|---------|
| | | | प्रतिवर्ष सर्वांगी औसत वार्षिक लागत (रु.) | 1981-82 पर प्रतिशत वृद्धि | कोयला | डीजल | |
| 1981-82 (आधार वर्ष) | 13.70 | | 9263 | | 100 | 100 | 100 |
| 1982-83 | 17.08 | 24.67 | 10845 | 17.07 | 115.8 | 103.3 | 111.5 |
| 1983-84 | 19.15 | 39.78 | 12895 | 39.20 | 126.2 | 108.7 | 120.51 |
| 1984-85 | 20.07 | 46.49 | 14797 | 59.74 | 147.0 | 108.5 | 124.8 |
| 1985-86 | 21.53 | 57.15 | 16883 | 82.26 | 151.1 | 117.0 | 139.6 |
| 1986-87 | 23.31 | 70.14 | 20060 | 125.19 | 168.0 | 120.2 | 153.5 |
| 1987-88 | 26.24 | 91.53 | 24786 | 167.58 | 177.1 | 122.1 | 166.7 |
| 1988-89 | 27.87 | 103.43 | 27366 | 195.43 | 200.6 | 119.8 | 176.6 |
| 1989-90 | 32.49 | 137.15 | 29543 | 218.93 | 228.4 | 120.0 | 187.7 |

अनुबन्ध -V

(देखें पैरा 2.3.8)

टैंक वैनो की मांग, आपूर्ति एवं लदान के समक्ष लक्ष्य की तुलनात्मक स्थिति

| | उत्तर | | | दक्षिण मध्य | | | दक्षिण पूर्व | | | परिचय | | |
|---------|---------|---------|---------|-------------|---------|---------|--------------|---------|---------|----------|----------|----------|
| | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 | 1988-89 | 1989-90 | 1990-91 |
| लक्ष्य | 46,187 | 42,118 | 41,428 | 18,555 | 19,942 | 21,779 | 42,426 | 47,115 | 62,002 | 3,53,471 | 3,85,112 | 4,25,376 |
| मांग | 53,213 | 58,087 | 52,022 | 16,939 | 17,160 | 19,015 | 39,047 | 42,740 | 55,761 | 3,42,696 | 3,73,382 | 4,00,827 |
| आपूर्ति | 51,836 | 57,158 | 54,345 | 17,555 | 17,678 | 17,916 | 38,050 | 39,956 | 52,424 | 3,81,822 | 4,13,050 | 4,24,198 |
| लदान | 48,278 | 53,199 | 50,190* | 15,663 | 16,477 | 17,474 | 36,073 | 38,159 | 49,460 | 3,25,111 | 3,63,404 | 3,83,094 |

अनुबन्ध - VI
(देखें पैरा 3.6)

| क्र.सं. | स्टेशन का नाम | आदेशों का अनुपालन न करने के सम्बन्ध में विस्तृत विवरण | उधृत राशि | वसूल की गई राशि | स्टेशनों के नामों की गई राशि | राशि जिसका नियमन अभी शेष है |
|---------|--------------------|--|-----------|-----------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| | | (रु.) | (रु.) | (रु.) | (रु.) | |
| 1. (अ) | भुवनेश्वर | सामान्य आदेश सं. 2, 1984 के अनुसार साधान परेषण उत्तर रेलवे पर दानकुनी मार्ग से बुक संव होकर नहीं आये | 2,51,699 | -- | -- | 2,51,699 |
| (ब) | अडरा | - वही - | 3,83,082 | -- | 1,48,622 | 2,34,460 |
| (स) | विशाखापट्टनम | - वही - | 71,331 | -- | -- | 71,331 |
| (द) | खड़गपुर | - वही - | 25,282 | -- | -- | 25,282 |
| (ई) | रॉधी | - वही - | 14,24,696 | 81,696 | 13,40,270 | 3,200 |
| (एफ) | बाबिल | - वही - | 2,77,502 | 5,366 | 2,72,136 | -- |
| (जी) | टाटानगर | - वही - | 3,20,165 | -- | -- | 3,20,165 |
| 2. (अ) | अकलतारा | सामान्य आदेश सं. 1, 1987 के अनुसार दक्षिण पूर्व रेलवे से उत्तर पूर्व सीमान्त रेलवे व विपरीत सभी माल यातायात को दानकुनी होकर न प्रभारित किया गया और न ही भेजा गया | 8,48,521 | 1,46,593 | 6,82,413 | 19,515 |
| (ब) | बराजनगर | -- वही -- | 3,87,315 | 3,33,853 | -- | 53,462 |
| (स) | बेकुण्ठ साइडिंग | - वही - | 7,91,563 | 3,26,171 | 2,33,674 | 2,31,718 |
| (द) | राजगढ़ | - वही - | 1,17,614 | 26,000 | -- | 91,614 |

| | | | | | | |
|----|--------------------------|--|-----------|--------|--------|-----------|
| 3. | बर्नपुर | सामान्य आदेश सं. 1, 1987 की कण्डिका 6.6 के अनुसार कोक यातायात को गुडर के उत्तर से कोल्लाकुडी तक तिरुघिरापल्ली के मार्ग से बुक नहीं किया गया | 51,264 | -- | -- | 51,264 |
| 4. | विशाखापट्टनम बन्दरगाह | दक्षिण मध्य रेलवे से डब्ल्यू. ए.टी.पर दक्षिण पूर्व रेलवे के डब्ल्यू.ए.टी., के.यू.आर. और के.जी.पी. मंडलों से एम.जी.एस. गन्तव्य पर दानकुली के मार्ग से याता- यात प्रेषित व प्रभारित नहीं किया गया। | 26,03,951 | 12,684 | 81,113 | 25,10,154 |
| 5. | बराजा राजनगर | 1.1.1986 से 28.2.87 कण्डिका 6.7 के अन्तर्गत तक प्रभावी सामान्य आदेश सं. 1, 1986 के निर्देशानुसार कोयला यातायात को लाजपुरा औ.सी.एम. साइडिंग, बारा राजनगर से कलंगापल्ली बुक किया गया और डब्ल्यू.ए.टी.- आर.यू.-ए.टी.टी.-टी.आई.जे. मार्ग से भेजा गया जबकि डब्ल्यू.ए. टी.-जी.डी.आर.-टी.स्न.पी.एम. ए.जे.जे.मार्ग से भेजा जाना था। | 26,829 | -- | -- | 26,829 |
| 6. | (अ) अडरा | सामान्य आदेश सं. 2, 1983 के कण्डिका सं. 5.1.1 के अनुसार उत्तर रेलवे के स्टेशनों से अडरा तक यातायात को उचित मार्ग के बजाय दूसरे मार्ग से बुक किया गया। | 48,198 | 762 | -- | 47,436 |
| | (ब) विशाखापट्टनम - वही - | | 27,537 | -- | -- | 27,537 |

| | | | | | |
|---|---|-----------|----|----|-----------|
| 7. जैमूल सीमेंट वक्स/भिलाई स्टील प्लॉट साइडिंग | सामान्य आदेश सं.2, 1977 के अनुसार, गार्ल्सी अपटरधात होकर उचित मार्ग के बजाय दूसरे मार्ग से बुक किया गया यातायात | 10,13,595 | -- | -- | 10,13,595 |
|---|---|-----------|----|----|-----------|

| | | | | |
|---------|-----------|----------|-----------|-----------|
| सकल योग | 86,70,417 | 9,33,126 | 27,58,228 | 49,79,063 |
|---------|-----------|----------|-----------|-----------|

परिशिष्ट (Addendum)

4.4 *

इसी प्रकार, अनुसूची सं. 4.01 से 4.07 के अनुसार पाइलों की कास्टिंग का मेट्रो रेलवे द्वारा उचित रूप से पर्यवेक्षण नहीं किया गया था। ठेकेदार 'क' द्वारा कास्ट की गई 247 पाइलों में से 31 पाइलें विच्छेदन स्तर की पूरी ऊंचाई तक कास्ट नहीं की गई थी। कुछ मामलों में, कंक्रीटन उचित रूप से नहीं किया गया था जिसके परिणामस्वरूप, यद्यपि विच्छेदन स्तर से केवल 2 मीटर की खुदाई की जा सकी, कंक्रीट की पाइल या तो गुम हो गई या टूटी फूटी स्थिति में पाई गई। 7 पाइलों पर, सबसे ऊपर प्रबलन छड़ों की संख्या आरेखण में उपबोधित 12 की तुलना में 8 थी। अतः, 50 मी.ट. पाइलों का भार वहन न कर पाने के कारण 31 पाइलें अस्वीकृत की गईं और संरचना की सुरक्षा के लिए नई पाइलें निर्मित की गई थी। पाइलों का निर्माण संरचनाओं की सुरक्षा के लिए किया गया था। पाइलें वर्धित पाइल कैपों से कास्ट की गई थी जिस पर 9.68 लाख रु. अतिरिक्त लागत आई। ठेकेदार 'क' द्वारा किए गए कार्य में पाई गई कमिया को न तो दावे के निपटान के समय ठेकेदार को बताई गई थी और न ही मध्यस्थ के समक्ष प्रस्तुत किए गए प्रति विवरण में अतिरिक्त खर्च को शामिल किया गया था।

अतः पाइलिंग कार्य और मिट्टी कार्य का उचित पर्यवेक्षण न होने के कारण रेलवे को 20.77 लाख रु. की हानि हुई।

4.4 **

मध्यस्थ ने 22 दोषपूर्ण पाइलों का दावा शामिल नहीं किया था। उपर्युक्त विवरण सही नहीं है क्योंकि मध्यस्थ को 44 पाइलों, जिसमें दोषपूर्ण पाइलें भी शामिल हैं, के लिए 68,900 रु. की राशि दी गई थी। रेलवे बोर्ड का तर्क यह है कि

4.14 *

लाइन अप्रैल 1964 में पूरी की गई थी। चूंकि प्रकाशित अधिसूचना और घोषणा पत्र गलत पाए गए थे इसलिए राज्य सरकार द्वारा नवम्बर 1981 में शुद्धि पत्र प्रकाशित किया गया था। इस समय भी रेल प्रशासन ने यह पता करने का प्रयास नहीं किया था कि क्या क्षतिपूर्ति धन अदा कर दिया गया था अथवा नहीं।

शुद्धि- पत्र

| पृष्ठ संख्या | पंक्ति संख्या | अशुद्ध | शुद्ध |
|--------------|-----------------|-----------------|----------------|
| ii | 10 | अवपालन | अनुपालन |
| iii | 1 | उपयोग | कम-उपयोग |
| iii | 8 | स्नेहन | स्नेहक |
| ii/ | 2 | फ्रीक्वेंसी- | फ्रीक्वेंसी |
| i/i | 14 | आयत | आयल |
| i/i | 18 | वक्त | व्यक्त |
| x | 2 | दायिता | दायित्व |
| x | 5 | अवक्षयमूल्यदत्त | मूल्यदत्त |
| xi | 14 | 4.17 | 4.20 |
| xii | 2 | 29.23 | 29.13 |
| xii | 2 नीचे से | 3.63 | 2.68 |
| xiii | 8 | गह | और एक माह |
| xvii | 13 | 1974 | 1947 |
| xvii | अन्तिम | पैरा 6.2 | पैरा 6.10 |
| 2 | 9 | अधिशेष | अधिशेष |
| 2 | 16 | तो उसे | -- |
| 2 | चार्ट | अनुमानिक | अनुमानित |
| 4 | 18 | 534 | 534.44 |
| 4 | चार्ट 4 कालम 11 | 1221.6 | 1221.61 |
| 4 | चार्ट 4 | 1040.39 | 1040.4 |
| 7 | 1 कालम 1 | प्राचलन | प्रचालन |
| 10 | 2 | १ १ | १ज |
| 10 | चार्ट 9 | .52 | 91.52 |
| 10 | 7 कालम 4 | 0.23 | 0.03 |
| 11 | 7 | उचत | उचंत |
| 11 | अन्तिम | 18.68 | 18.69 |
| 13 | 13 | अभ्यर्पित | अभ्यर्पित |
| 14 | 11 | अभ्यर्पित | अभ्यर्पित |
| 14 | 4 नीचे से | 8,42,14,78,000 | 8,82,14,78,000 |
| 16 | 10 | 44.62 | 447.62 |
| 16 | 11 | 11.60 | 115.60 |
| 16 | 5 | 2. त | त |
| 21 | 1 | 10.13 | 10,13 |
| 21 | 13 कालम 5 | 1722.79 | 1722.21 |

| | | | |
|----|---------------------|--|--|
| 21 | 13½कालम 6½ | 1724.21 | 1724.79 |
| 25 | 4 | 1990-90 | 1990-91 |
| 25 | सबसे नीचे की पंक्ति | 214.94 करोड़ | 214.94 करोड़ रू. |
| 28 | 20 | 491.91 | 491.19 |
| 30 | 4 | 92.91 लाख रू. | 92.71 लाख रू. |
| 35 | 9 | 146 कुन्तल | 164 क्विंटल |
| | 9½नीचे से½ | 225 कुतल से | 225 क्विंटल और साल बीजों का 225 |
| | | 240 | क्विंटल से 240 क्विंटल |
| | अंतिम पंक्ति | जून 1988 | जून 1986 |
| 37 | 12½नीचे से½ | 14.36 | 14.36 प्रतिशत |
| 38 | 3 | | की तुलना में 15 प्रतिशत अतिरिक्त यातायात |
| | 7 | 8 अगस्त 1987 | 8 अगस्त 1989 |
| 39 | 3½नीचे से½ | क्रिया | दी |
| 40 | 10 | वरनिया | वावनिया |
| | 9½नीचे से½ | लवलाखी | नवलाखी |
| 43 | 2 | असंशोधन | असंशोधन |
| 44 | 14 | समीक्षा का कार्य क्षेत्र | कार्यक्षेत्र |
| 46 | 4 | हुआ । आवधिक | हुआ और ½11½ आवधिक |
| | 9 | ये 900 वैगन | ये वैगन |
| | 10 | इन 900 वैगनों की | इन वैगनों की |
| 50 | 12½नीचे से½ | पावर साइडिंग | पावर हाउस साइडिंग |
| 50 | | तालिका के नीचे लिखा जाए | |
| | | टिप्पणी :- उत्तर रेलवे आंकड़ों के अनुसार बी जी चौपहिया की अर्जन क्षमता प्रतिदिन 483 रू. है | |
| | 5½नीचे से½ | लोपरीक्षा | लेखापरीक्षा |
| 52 | 5½नीचे से½ | ½लाख रू. में½ | लाख में ½ |
| 53 | 4½नीचे से½ | वैगनदिन | वैगन प्रतिदिन |
| 54 | 2 | 372 के नीचे जाए | 1004 लिखा |
| | | तालिका के नीचे लिखा जाए | |
| | | टिप्पणी:- उत्तर रेलवे आंकड़ों के अनुसार चौपहिया वैगन की अर्जन क्षमता प्रतिदिन 483 रूप है | |
| 54 | 11½नीचे से½ | 20.95 प्रतिशत | 20.31 प्रतिशत |
| | 9½नीचे से½ | जावा रोड | जावाड़ रोड |
| 55 | 6 | भिलाई स्टील संयंत्र | राउरकेला |

| | | | |
|----------|-------------|---|--|
| 55 | 23 | 6744 | 6777 |
| 58 | 4 (नीचे से) | 317.17 रु. | 317.71 करोड़ रु. |
| 59 | 7 | 2.61 करोड़ रु. | 2.60 करोड़ रु. |
| 60 | 1 | 17734 | 17743 |
| 62 | 4 | 30,367 | 30,397 |
| | 9 | 3.63 करोड़ रूपए | 2.68 करोड़ रूपए |
| 64 | पहली पंक्ति | 3024 | 3,029 |
| | 2 (नीचे से) | 0.14 दिन | 0.14 से 0.49 दिन |
| 65 | 6 | 33.25 | 33.28 |
| 66 | 1 | 1987-88 के 8.8 दिनों जैसाकि नीचे दर्शाया गया है | 1987-88 में 8.8 दिनों अनुबन्ध 1/ देखें |
| 67 | 12 | 1987 के 1,093 वैगन 24.83 लाख रु. के आय की | 1987-88 में 1,093 वैगन 24.38 लाख रु. की आय की |
| | 5 | प्रतिशत के दर | प्रतिशत की दर से |
| 73 | 13 | 13. स्वीकृत कार्यों | 12. स्वीकृत कार्यों |
| 74 | 1 | 14. पी ओ एल (हेडिंग) | 13. पी ओ एल |
| 74 | 13 | 1946 वैगन कम | वैगन कम |
| 75 | 8 | 3.1 और 5 | 5.1 और 7 |
| | 10 | 3.2 और 4.3 | 5.2 और 6.3 |
| | 12 | 6.1 | 8.1 |
| | 14 | 4.2 | 6.2 |
| | 15 | 5 | 7 |
| | 16 | 3 नियोजन | 5 |
| | 17 | 3.1 पी ओ एच क्षमता | 5.1 पी ओ एच क्षमता |
| | 7 | 1988-90 | 1988-89 |
| | 5 | 1 मार्च, 1981 | मार्च, 1981 |
| 76 | 1 | इंगित करती है, | इंगित करती है, बहुत कम है। |
| 77 | 8 एवं 9 | (तथापि रेलवे बोर्ड- टिप्पणी दिया था।) | |
| 77 से 80 | | 4 कार्यान्वयन से 6.2 निवेश पर वित्तीय लाभ नम्बर गलत लिखे हैं। | उप पैरा 6,6.2,6.3,7,8,8.1,8.2 पढ़ा जाए |
| 77 | 4 | 4 से 3 महीने | 4 से 30 महीने तक |
| | 3 | अक्टूबर, 1989 | अक्टूबर, 1988 |

| | | | |
|-----|------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 77 | 2 | 2.10 करोड़ रु. मूल्ये | 2.10 करोड़ रु. मूल्य की अन्य मद 17 |
| 78 | 10 | रेल मंत्रालय समझा गया | |
| 79 | 12 | रेल मंत्रालय यूनिट हो गया था । | |
| 80 | 7 | रेल मंत्रालय..सम्भावना थी | |
| 81 | 7 | पैरा 6.2 | पैरा 4.2 |
| 82 | अन्तिम | पूर्व उत्पादन होने के मुख्य | पूर्ण उत्पादन प्राप्त न करने के मुख्य |
| 83 | 11 | सितम्बर, 1980 | सितम्बर, 1988 |
| 88 | 2 | 44.91 | 44.97 |
| 88 | अन्तिम | 55.72 | 35.92 |
| 89 | 8 | 250 | 150 |
| 93 | 14 | अगस्त 1989 | अगस्त 1987 |
| 102 | 3 नीचे से | 1 मार्च | 1 मार्च, 1987 |
| 105 | 12 | 26 जनवरी, 1991 | 26 जनवरी, 1989 |
| 107 | 9 | एक 72 शायिकाओं | 72 शायिकाओं |
| 114 | 2 | आय | कार्य |
| 115 | 6 | 30.9.1 | 30.9.91 |
| 121 | 2 | 200 टन | 2000 टन |
| 122 | 14 | 1600 वर्ग मीटर | 16000 वर्ग मीटर |
| | 16 | 1600 वर्ग मीटर | 16000 वर्ग मीटर |
| | 19 | 1983 | जुलाई 1983 |
| 123 | 1 | 1600 | 16000 |
| 125 | 20 | 165.87 लाख | 165.09 लाख |
| 132 | 25 | सितम्बर | दिसम्बर |
| 137 | 3 नीचे से | सितम्बर, 1989 | सितम्बर, 1988 |
| 140 | 5 | को 1990 | को फरवरी 1990 |
| 142 | 4 | 1 लोहा | लोहा |
| | 6 | 1 लोहा | लोहा |
| 149 | 4 | फरवरी 1970 | फरवरी 1990 |
| 151 | 9 | 1.28 करोड़ रु. | 1.48 करोड़ रु. |
| 153 | 4 | इलील | दलील |
| 157 | 33 नीचे से | जनवरी, 1985 | 1985 |
| 161 | 4 नीचे से | 11,77,607.86 लीटर | 11,50,749.86 लीटर |
| 161 | 2 नीचे से | 37.31-लाख रु. | 36.69 लाख रु. |
| 163 | 2 ऊपर से | विविधाएं | विविध |
| 163 | 3 | ठेकेदारों से | ठेकेदारों के बिलों से |
| | 4 नीचे से | जनवरी, 1991 | 1990-91 |

| | | | |
|-----|----------------|-----------------------|-----------------|
| 163 | 2 (नीचे से) | 16.12.87 | 1987-88 |
| | | 31.3.90 | 1989-90 |
| 164 | 2 | 16.12.87 | 1987-88 |
| | 4 | 1990-91 | 1990-91 |
| 166 | 2 | 93.72 लाख | 93.27 लाख रु. |
| | 5 | परिहार्य व्यय | परिहार्य भुगतान |
| 168 | 16 | याचियों | याचिकादाता |
| 169 | 11 | 15 नवम्बर | 15 नवम्बर, 1987 |
| 171 | 10 | 1.10.90 | 1.11.90 |
| | 11,5 (नीचे से) | स्पात | इस्पात |
| | 11 | दिसम्बर, 1988 | अक्टूबर, 1988 |
| 173 | 4 | (4098 रुपये × 51 माह) | |
| 174 | अनुबन्ध III | 7.83 | 7.43 |
| | (अन्तिम कालम) | | |
| | 1985-86 | | |
| 181 | अनुबंध I | 3,63,404 | 3,36,404 |
| | पश्चिम | | |
| | (1989-90) | | |
| | अन्तिम | | |

